

意見を聴く会開催概要

開催日時	開催会場
三鷹市	
平成 17 年 1 月 25(火) 18:00 ~ 20:00	井の頭コミュニティ・センター
平成 17 年 1 月 29(土) 15:00 ~ 17:00	新川中原コミュニティ・センター
平成 17 年 2 月 4(金) 18:00 ~ 20:00	三鷹市役所
調布市	
平成 17 年 1 月 30(日) 14:00 ~ 16:00	緑ヶ丘地域福祉センター
平成 17 年 2 月 9(水) 18:30 ~ 20:30	調布市東部公民館
平成 17 年 2 月 14(月) 18:30 ~ 20:30	文化会館たづくり
世田谷区	
平成 17 年 2 月 19(土) 15:00 ~ 17:00	砧小学校(体育館)
平成 17 年 2 月 21(月) 18:30 ~ 20:30	喜多見東地区会館
狛江市	
平成 17 年 2 月 22(火) 18:30 ~ 20:30	八戸橋地区センター
武蔵野市	
平成 17 年 3 月 26(土) 15:00 ~ 17:00	武蔵野総合体育館(大会議室)

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年1月25日(火) 18時00分～20時00分

場所：井の頭コミュニティ・センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民30名

国土交通省	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
	鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	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
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市	藤川 都市整備部 調整担当部長
	鈴木 都市計画課長
	中村 都市計画課 係長

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)(三鷹市～調布市の区間について)

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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査(四季)に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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。

【外環本線について】

- ・行政側はいつも整備した場合の利便性だけ言っている。
- ・外環が本当に必要なのか判断する資料として、3環状との関係が整理できてない。
- ・東京にとって必要な道路であれば、早く作るべき。
- ・21世紀、22世紀に向けてもっと大きなビジョンを考えて、どういう地域を孫や子に残していくかを考えた上で外環をどうするのかを考えるべき。
- ・都民全体のためと考えるべき。都市はそれで発展してきている。

(回答：国土交通省)

- ・今回の資料では、利便性だけでなく、移転棟数、地域分断などの地域に及ぼす影響について客観的に記載させて頂いた。
- ・外環は首都圏やこの地域の交通に起因する様々な問題を解決するために必要

な道路と考えている。

- ・ 3環状の中で外環の交通量がどうなるかについては、PI会議での宿題にもなっており、今後提示していきたい。圏央道、中央環状道路との関係については、結果がまとまり次第提示していきたい。

【提示資料 のパンフについて】

- ・ この場で資料をわたされて、説明を受けても、すぐには理解できないし、意見は言えない。事前に資料を提示するなどしてもらいたい。資料はもっと分かりやすくしてもらいたい。
 - ・ 大気などの環境について、どのような影響がでるのかももっと詳しいものを資料に提示してもらいたい。またその内容は第三者機関で見てもらおうべき。
- (回答：国土交通省)
- ・ ご意見を頂くのは、本日以降でも構わない。非常に重要な問題なので、持ち帰りよく読んでいただき、地域の中でも議論して意見をいただきたい。資料についてわからないところがあればいつでも説明に伺いたい。
 - ・ 環境への影響における具体的な予測値については、計画が具体化した段階で、環境影響評価において検討していく。

【地上部街路について】

- ・ 外環の計画が出され、約40年間苦しめられている。最近になって外環が地下になると聴き、それなら立ち退きが無いのでいいと思っていた。しかし本日はじめて地上部街路の計画があることを知った。いままでなぜ話しを出さなかったのか。
 - ・ 外環が大深度トンネルになっても、地上部街路をつくるのか。地上部街路をつくるなら外環も反対する。
 - ・ 外環が大深度なら、移転等地元の影響が少なくなりいいと思っている。外環を早く整備したいなら、地上部街路の話は出さない方がいい。
 - ・ 知事が「人が食事をしているようなところを土足で渡るようなことはできない」と発言し、「地下道路を」となったと認識しているが、地上部に道路を作るとなると都知事の意見はどうなってしまうのか。
 - ・ 行政はいろんな計画を持っているが、行政の都合によってそれらの計画をリンクさせたり、切り離したりしている。地上部街路の計画もそうではないのか。
 - ・ 外環計画と一緒に、我々が今まで知らなかった地上部街路の計画があるというが、他にも我々が知らない計画があるのか知りたい。
- (回答：東京都)
- ・ 地上部街路については、現在大泉～東八道路間で、都市計画決定がされている。これは、高速道路が地下になっても自動的になくなるわけではない。このことはこれまでも、平成12年度以来様々なパンフレットを使い、説明してきている。
 - ・ 地上部街路は作ることを前提としていない。今後どのようにしていくか、意見を聞きながら、沿線の区市とも検討していきたい。

【その他】

環境調査結果四季概要について

- ・ 調査を実施した者を表記して欲しい。
- ・ 多摩地区は光化学スモッグが多い地域であるが、資料の大気の観測数値が低く納得できない。調査の内容などについて説明をしてほしい。

本会の開催について

- ・ 本会の開催について、地域の方々への周知が不十分。できれば週末にすべき。

(回答：国土交通省)

- ・ 市報、織り込みチラシ、町会長への案内等を行っているが、チラシや案内が遅

- くなつたことについては今後、早めに案内ができるように努力したい。
- ・ 今後、他の会場で、週末も含めて開催を予定している。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年1月29日(土) 15時00分～17時00分

場所：新川中原コミュニティ・センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民27名

国土交通省	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 鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	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 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市	藤川 都市整備部 調整担当部長 鈴木 都市計画課長 中村 都市計画課 係長

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)(三鷹市～調布市の区間について)
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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査(四季)に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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。

【外環本線について】

- ・世の中のため、後世の人のためにも外環は必要。より良い外環を作るために、みんなでアイデアを出していくべきである。
- ・「たたき台」説明会の頃からほとんど進んでいないのでは。外環を整備しないという選択肢は残っているのか。
- ・昭和41年の都市計画決定以降、時間がかかりすぎ。色々な問題があると思うが、問題を一つずつクリアーにして前に進めてもらいたい。
- ・必要性の議論をしているとのことだが、外環が必要だと行政の強い意志が感じられない。
- ・対策をしっかりとれば住民も納得する。できることから着手すべき。

(回答：国土交通省)

- ・現在、外環が必要かどうかの議論をしており、その一環として、地域の具体的な課題をお聞きしている。
- ・必要性に関する資料に基づき議論を進め、できるだけ早く結論を出すよう努力したい。

(回答：東京都)

- ・都としては、交通渋滞の緩和、環境改善などから三環状道路が必要であり、外環の早期整備が必要と考えている。

【IC検討案について】

- ・どこまでが開削区間で、住民が再び戻ることが可能な区間はどこかという具体的な線引きは教えてもらえないのか。
- ・ICの検討案は4つあるが、A案のICを作らないという案は外環が無駄になる。D案は中央JCT周辺に公害をまき散らす事になるのでは。

(回答：国土交通省)

- ・現在は「東京外かく環状道路(三鷹市～調布市の区間について)」資料のP15、P16のレベル。一軒一軒の家がどうなるかは、計画が具体化し、詳細の計画を検討してからお示ししたい。
- ・意見をお聞きするために今回は4つの案を提示。ICを作れば利便性が高まる一方で、地域への影響も生じる。地域の方々の意見を聞いて、何を重視して選択するのか決めていきたい。

【将来交通量、採算性等について】

- ・今後の人口減少時代に外環は必要なのか。交通量は減るのでは。
- ・外環は採算性がとれるのか。赤字分を補填するために、消費税や住民税で将来の市民負担増になるのでは。
- ・揮発油税を高速自動車道に使えるようになったのはいつからか。事業主体は決まっているのか。

(回答：国土交通省)

- ・将来交通量は、人口、GDP、免許保有率を考慮して推計。将来交通量は2020年～30年をピークに減りはじめるが、2050年も現在と同程度。子供や孫の時代にも外環は必要と認識。
- ・仮に、事業主体が、民営化会社であれば料金収入、国直轄であれば道路特定財源を使い、いずれにしても道路を使う方が負担することが基本。
- ・直轄での高速道路建設の制度はH15に法改正。事業主体は国土開発幹線自動車道建設会議で決まるが、現段階では事業主体は決まっていない。

(回答：東京都)

- ・東京をどういう都市にしていくのかという観点も重要と認識。
- ・外環は将来100年200年にわたる資産として考えたい。

【都市計画線について】

- ・都市計画線は道路だけの線なのか、環境施設帯などを含めた線なのか。
- ・計画線スレスレだと、供用後の日照・騒音や工事中の影響が心配。計画線の外側だと補償はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の都市計画線は、高架高速道路と街路である。計画決定当時は環境施設帯を考慮していない。
- ・新しい計画では、環境影響を考慮して環境施設帯を含めて計画線を考える予定である。現在の都市計画線と変わる可能性がある。
- ・建設中及び供用後の両方にわたり環境アセス評価を行い、必要な対策を検討する。

【関連都市計画道路について】

- ・東八道路は長い時間かけているが未だ完成していない。
- ・外環は全部地下化になり、地上部はなくなったと考えてよいのか。
- ・外環整備に合わせて、都市計画道路「三鷹3.4.1号線」の整備を始めるのか。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の都市計画決定は高速道路と街路の2つを決定している。現在、地下化と言っているのは高速道路部分のこと。

(回答：東京都)

- ・東八道路はH21年暫定2車、H24年4車線完成予定で整備中。
- ・都市計画決定している地上部街路についてどうしていくか、今後議論していきたい。東八道路以南の区間は原則附属街路を廃止する予定であるが、連絡路が地上部に出てくる箇所では地先アクセスのため必要な所もある。

(回答：三鷹市)

- ・「三鷹3.4.1号線」を外環と一緒に整備していこうと強くは考えていない。ただし、外環ICの作り方によっては、整備のタイミングを考えていく必要がある。

【生活再建、権利制限について】

- ・必要性の議論と言っているが、調布市で既に市に土地を売却した人がいる。
- ・「生活再建救済制度」の対象者はどういう人たちか。
- ・長年、建築制限をかけられリフォームも出来ない状態。時間がかかるなら、建築制限をはずしてもらえないのか。

(回答：国土交通省)

- ・必要性の議論をしており、外環事業として買収は行っていない。ただし、現都市計画線内で都市計画制限により生活設計に支障をきたしている地権者の方の救済措置として、生活再建制度を創設した。この制度は地権者からの申出により、区市の土地開発公社が土地、家屋等を補償し、土地を取得するものである。補償額は国の基準に基づき個別に相談となる。
- ・権利制限など長年にわたりご迷惑をおかけしていると認識している。今後の検討で都市計画線が変更になれば権利制限が解除される可能性もある。

【事業について】

- ・外環の工事が始まるのはいつ頃なのか。

(回答：国土交通省)

- ・仮に外環を整備するとなった場合、まず都市計画の変更が必要。手続きに1～2年、その後用地買収に入り、工事着手となる。構造等がどのようになるかにより異なるが、完成・供用までには工事着手後10年程度はかかる。

【その他】

川口JCT周辺の状況について

- ・川口JCT周辺で公害問題を懸念し、住民の反対が起きたということはあるか。

(回答：国土交通省)

- ・外環の埼玉区間については、計画当時反対の議論はあったと聞いているが、環境施設帯などの環境対策を実施し、供用後についても環境調査を行っており、住民の理解を得ながら進めていると考えている。

開催広報について

- ・本会の開催について、地域の方々への周知が不十分。どこまで周知したのか。

(回答：国土交通省)

- ・市報、織り込みチラシ、町会長への案内等を行っているが、チラシや案内が遅くなったことについては今後、早めに案内ができるように努力したい。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年2月4日(月) 18時00分～20時00分

場所：三鷹市役所第二庁舎会議室

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民10名

	国土交通省	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 鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	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	
三鷹市	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐 藤川 都市整備部 調整担当部長 鈴木 都市計画課長 中村 都市計画課 係長	

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)(三鷹市～調布市の区間について)
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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査(四季)に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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。

【環境影響について】

- ・環境施設帯の設置はどこまで地元の意見を聞いてもらえるのか。計画線内でなくても、外環のそばに住むのを嫌って出ていく人の土地を買い上げてグリーンベルトを作るなどのアイデアは考えていないのか。
- ・三鷹の現在のバックグラウンド以上に悪化させない、少なくとも、環境基準で治まるようにするのが基本。
- ・三鷹の場合、東八道路近辺での影響が最も懸念される。環境影響を許容範囲に抑えるために、交通量をどこまで抑えることが可能か検討すべきでは。
- ・環7,環8の沿道の騒音・振動はひどい。10m程度のバッファで防げるのか。環境影響対策はきちんと取り組むべき。
- ・道路整備による環境問題に関して、定点観測はどのくらい行っているのか。

本線の沿道だけではなく、その外側での影響も測定しているのか。影響が発生した場合に対応は柔軟に行うのか。

- ・観測地点のネットをもっと細かくすべき。三鷹市内も少ない。
- ・京都議定書でCO₂の国際取引をやっている。その考えをもってきて、この地域の環境影響悪化と対策とをセット・取り引きで考えるとよいのでは。
- ・埼玉区間はどのくらい影響がでて、そのことに対してどのような事後対策を行ったのか。
- ・中央環状新宿線の実測結果はあるのか。

(回答：国土交通省)

- ・騒音、振動等については本線の地下区間は問題ないと考えているが、IC・JCT周辺は影響が出る可能性がある。そうした区間については、環境施設帯や遮音壁の設置などの対策をとることを考えている。
- ・一般的にIC,JCT周辺では10m程度の環境施設帯で影響を緩和できると考えているが、周辺整備については、今後、地元自治体などと相談していきたいと考えている。
- ・具体的には環境アセスで予測評価をした上で、対策を考えていきたい。
- ・外環埼玉区間では、供用後道路管理者が騒音等の状況を測定して、公表している。また、事後に環境対策を行っている。
- ・埼玉区間の状況についてはホームページで公表しており、参照して頂きたい。
- ・外環東京区間も、整備後にはフォローアップが必要だと考えている。
- ・沿道以外については、都や区市の環境部局がデータを測定している。

(回答：東京都)

- ・東京都では自排局と一般局で常時定点観測を行っており、データも公表している。
- ・中央環状新宿線は工事中であり実測の結果はない。王子線については、供用後NO_x、SPMとも減少しているという測定値がある。ディーゼル車規制などの効果も大きいと考えている。

【換気所について】

- ・換気所はJCT用地の中にできるのは想像できるが、ICの換気所はなぜこの位置に設置するのかという科学的な根拠があるのか。
- ・換気所の事例として中央環状線の飛鳥山や京浜島で脱硝装置の実験装置を視察したが、外環にあれだけのものを本当に設置できるのか。できないなら早くいうべき。
- ・換気所の技術について、科学的な裏付けがあるのか。

(回答：国土交通省)

- ・JCTの換気所は、地域への影響を少なくするためJCT用地の中でも住区からできるだけ離して中央に寄せている。
- ・ICに換気所ができるのは、B案の場合のみ。A,C,D案ではJCT部の換気所のみ。
- ・ICの換気所の位置は、トンネルの坑口や交差点からの距離、料金所の位置などを考慮して決まる。道路用地の中のできるだけ中央に寄せている。
- ・脱硝装置については、実験段階を経て、中央環状新宿線に設置される予定であり、技術的には設置することは可能。ただし外環が整備される将来の段階で本当に必要かどうかは、その時点で判断していきたい。
- ・脱硝装置及び電気集塵機それぞれ、中央環状線の新宿線に導入される予定。

【IC検討案について】

- ・検討案の中ではD案が最も影響が少ないようだが、行きたい方向と逆方向に入口があるなど構造が複雑なのでもう少し工夫できないか。
- ・所要時間の短縮効果が出ているがその根拠は。
- ・B案～D案のメリットにある5分～10分のアクセス短縮に比べて、費用や地

域への影響の方が大きいのではないか。

- ・IC設置によりアクセス時間を含めてトータルで時間が短くなることは分かった。

(回答：国土交通省)

- ・D案は地域への影響を小さくするために考えた。ICの入口方向については、都市部では少ないが調布ICも含め、このような構造のICは存在している。
- ・所要時間について、速度は主要な道路で実測した数値に基づき、ルートは想定して算出した。
- ・交通量の現況はH11センサスに基づいている。東八道路は環状八号線まで4車線で整備された場合で想定している。

(回答：東京都)

- ・最寄りのICへの時間だけでなく、ICから目的地までの時間短縮効果も含めて、比較検討したい。

【PIについて】

- ・必要性の議論が拡散していて、これではいつまでも終わらないのでは。議論を収束させることが必要。外環の必要性の議論とは、外環の高速道路としての機能がどうかという議論であるべき。一方で環境問題は重要。例えば、「外環は必要だが、環境問題、技術、資金、移転等をきちんと考えるべき」という収まり方ではないか。
- ・行政と住民とが合意する工夫がされていないように思える。まとめる努力をすべきでは。地域毎の話し合いでも、一般の住民のフラストレーションが高まっているように見受けられる。

(回答：国土交通省)

- ・「整備するにせよ、しないにせよ、早く決めてくれ」との多数の意見があることは認識している。
- ・PI協議会の2年間のとりまとめとして、論点整理をし、残された課題を明らかにしたので、これを集中的に議論したいと考えている。

(以上)

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年1月30日(日) 14時00分～16時00分

場所：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23名

国土交通省

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

鈴木 東京外かく環状道路 調査課長

東京都

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

藤井 外かく環状道路担当 課長補佐

調布市

望月 参事

井上 都市整備部次長

常世田 街づくり推進課 主幹

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)(三鷹市～調布市の区間について)

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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査(四季)に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

3 出席者紹介

4 資料説明

(資料説明を始める前に発言)

【提示資料 について】

- ・「外環の地上部の街路について」の資料について、地上部街路はここ緑ヶ丘地域には関係ない事であり、資料の説明を止めてもらいたい。
- ・地上部街路の資料の説明を止めてもらうより、むしろ聞いてみないと分からない。

(回答：東京都)

- ・地上部街路については、現在大泉～東八道路間で、都市計画決定がされている。他の地区でそのような計画があるので、情報提供のため、資料を添付した。説明を求められたので、資料に基づき内容を説明した。地上部街路は作ることを前提としていない。今後どのようにしていくか、意見を聞きながら、沿線の区市とも検討していきたい。

5 意見交換

【外環本線について】

- ・少子高齢化等により、将来車が減少する中で、外環は本当に必要なのか。

- ・京都議定書によるCO₂の削減、ガソリンの高騰等将来自動車を利用しづらくなっていく。さらに都内では公共交通機関の便がよくなっているため、高速道路はいらぬ。
 - ・外環を作ること前提に話している。計画実行はいつ頃なのか。
 - ・外環整備後も近隣に残る住民のことも考えてもらいたい。特に外環の工事期間中かなりの影響があると思う。もし作るのなら対策を考えて欲しい。
 - ・都内の高速道路のネットワークの骨格が抜けているように感じる。立ち退き等外環沿線の方々には不安もあると思うが、外環は無駄ではないと思う。早く決めてもらいたい。インターについてはA、B案ではなく、C又はD案がよいのではないかと考えている。
 - ・国民全体を考えると、かなりの借金を抱えている。車だけをなぜ考えるのか。
 - ・計画が決まってから、40年近く経っている。その頃よりも現在は、公共事業に対し裁判を起こすなど市民の力が大きくなっている。事業が長期化するのではないかと。
 - ・日本の道路は中途半端。宇宙からみてあばら骨が一本抜けていると思う。後世にできて良かったと思えるものをつくって欲しい
 - ・個人の人権意識が強すぎる。時間ばかりかけてもだめ。早く安く、つくるならつくる。石原知事のときに決断すべき。
 - ・早く安くつくるためにICは作らず、外環を整備することを早く決めればよい。今後必要になったら、ICを整備することは可能か。
- (回答、国土交通省)
- ・外環を整備することを前提とせず、現在、必要性の議論を継続している。
 - ・外環をつくるということになれば、都市計画変更の手続きが必要となり、その後、用地買収、工事という手順となる。
 - ・他の環状道路、圏央道、中央環状道路ができて外環が必要だと考えている。
 - ・外環はもちろん高速道路を相互に結ぶ高速ネットワークとして必要だが、環八等幹線道路の混雑により、生活道路に進入している交通を排除する等生活環境を守るという効果も見込まれる。
 - ・CO₂等トータルで環境への影響については示していく。
 - ・外環を整備するとなった場合、工事については近隣の方々へ不便をお掛けする。工事中の環境への影響については、計画が具体化した段階で、環境影響評価において検討していくが、工事車両は極力生活道路を通らないようにする等対策をしっかりと考えていきたい。
- (回答：東京都)
- ・首都圏の高速道路ネットワーク整備の割合は、放射方向9割、環状は3割に満たない。都としては外環をはじめ、3環状の早期整備に向け検討を進める。

【外環の補償について】

- ・補償はどのように考えているのか。
 - ・補償の対象は、事業用地のみと考えているのか。
 - ・外環の整備後も残る、三日月地の補償はどのように考えているのか。
 - ・代替地は考えているのか。またこの周辺にあるのか。現在考えていないなら、作ることが決まってからでは間に合わないのではないかと。
 - ・集団での移転等、現在あるコミュニティの継続を、全ては無理だと思うが、一部でも考えて欲しい。
- (回答、国土交通省)
- ・補償については、現在では計画も固まっていないので、補償する範囲は確定できないが、その範囲は事業用地のみが原則。
 - ・補償については、個別の相談になる。代替地も同様であり、個別の相談の中で検討していきたい。

【その他】

- ・凍結は解除されていないのに、都知事は「国土交通大臣が凍結解除した」と発言しており、それに対して都は、「凍結解除はされていないのは事実だが、知事の気持ちがそういうことだから凍結解除されたと発言をした」と発言したが、あれだけの役職にある人が言うことでは、発言の重みが全然違う。

(回答：東京都)

- ・凍結解除に関しては、国の問題である。
- ・知事の発言については、知事の考えを示したものと受け止めている。

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年2月9日（水） 18時30分～20時30分

場所：調布市東部公民館

主催：国土交通省及び東京都

協力：調布市

参加者：住民29名

	国土交通省	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 鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都		邊見 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
調布市		望月 参事 井上 都市整備部次長 常世田 街づくり推進課 主幹

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）（三鷹市～調布市の区間について）
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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査（四季）に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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】

- ・総工費や予算が全然公表されていない。借金がどんどん増えるのではないかと心配している。
- ・物流はほとんど東京に集まっている。関越から東名にいく自動車がどのくらいあるのか。
- ・工期は何年ぐらいになるのか。
- ・京王線の連立事業と外環の整合性を知りたい。

（回答：国土交通省）

- ・外環の事業費はICがない場合で、1兆2千億円ぐらいと考えている。便益はそれ以上あると考えている。民営化会社がつくる場合は利用者の通行料金で整備する。国が直轄で道路をつくる場合は、ガソリン税や自動車重量税から事業費

を出すことになる。いずれにしても、自動車利用者から賄うことになる。

- ・交通量に関しては、都心に関係のない通過交通が、都心に14%もはいつてきている。外環ができれば、その通過交通を外環に転換することができる。
 - ・できるだけ早く必要性の結論を出していきたい。必要性が決まった後、計画変更手続きに1~1.5年ぐらいかかる。その後の工事は10年ぐらいかかる。
- (回答：調布市)
- ・外環のインターチェンジができれば、京王線との調整が必要であると考えているが、現段階ではなんとかかなるのではないかと考えている。

【環境影響について】

- ・外環の深さやJCT等が関係すると思うが、地下水にはどんな影響があるのか。
- ・湧水に関してどのような調査をしており、どんな影響が予想され、それにどのようにして対処しようと考えているのか。
- ・野川への影響をしっかりと検討してほしい。
- ・去年は異常気象であり、環境調査で観測した状況は平均的な環境の状況と異なる。平均的な調査結果を得るために環境調査を続けてほしい。
- ・国分寺崖線や野川を守る必要がある。自然環境を調べて報告してほしい。
- ・環七で地下河川をつくっているようだが、そこでは問題はないのか。
- ・シールド工事の結果、トンネル内に出てくる地下水は、そのまま地下に残すのか。それとも地上にくみ上げて処理するのか。
- ・野川はよく水が枯れたりする。野川が枯れないようにくみ上げた水を野川に流したりする等の対応をしてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境調査の中で、地下水、湧水、野川の流量の現在の状況を調査している。環境の影響に関する予測、評価は今後行う。
- ・地下水への影響などは過去何年かの降水量のデータなども活用しながら予測していくことになる。
- ・シールド構造であるため地下水が漏水するなどの問題は少ないと考えるが、必要があれば地上部にくみ上げることも考える。

(回答：東京都)

- ・環七地下河川はシールドで整備しているが、今のところシールドに関しては問題が起きたとは聞いていない。
- ・大江戸線にも地下40mを超えるところがあり、深くても特に問題はないが、安全性には配慮する必要がある。
- ・横須賀線のトンネルや東京駅では、トンネル内に出てきた地下水をくみ上げて皇居のお堀等にもっていくという事例がある。

【IC検討案について】

- ・A~D案のどの案が良いかを言えば、その案で決定するのか。
- ・外環をつくることを前提でICをつくるかどうかを議論するということが。
- ・ICに関して有識者委員会やPI協議会では、どのような提言が出されているのか。
- ・中央高速と20号線が西調布でつながっているためICは必要ない。自分たちの家も立ち退きになってしまう。早くどうなるか決定してほしい。
- ・利便性を考えてB案にしてほしい。
- ・D案に比べて、B案の事業費がやけに高い。ICを設置した場合のアクセス道路整備や交通集中対策の費用も含めて、トータルでIC設置の事業費を比較すべき。
- ・外環が東名で止まると大泉と同じ状況になることが予想されるので、しっかりとした対策案を示してほしい。
- ・国道20号にICができる場合、今の国道20号はかなり影響を受けると考えられる。ICをつくるということであれば、しっかりとした対策をしないといけない。

(回答：国土交通省)

- ・ICの設置は、住民のみなさんの意見を参考にし、地元自治体と協議して決定していく。
- ・現在は必要性の議論をしているため、外環をつくることありきではない。ただ、ICありなしで地元への影響が随分違うため、そこを踏まえて必要性の議論をしたいと考えている。
- ・有識者委員会からはICなし地下化案を検討の基本とするべきとの提言をもらっている。国と都の方針では、ICに関しては地元の意向を聞きながらすすめていくとしている。協議会では必要性の議論をしており、ICの話までいっていない。
- ・大泉では周辺道路が整備されていない等の理由で混雑が発生している。今後、一時的に東名で止まった場合の結果も示した上で、大泉と同じ問題が発生しなように対応していきたい。

(回答：東京都)

- ・ICがないと、都民が使えない道路となる。適切な箇所にICは必要と考えている。

【補償について】

- ・計画線の中の土地で鉄骨二階建ての建物を立てた後で計画制限がはずれた場合、価値がひくいままになってしまうが、その場合の補償はどうなるのか。
- ・生活再建救済制度はいつまで有効か。
- ・生活再建救済制度の内容を対象者に伝えてあるのか。
- ・市が生活再建救済制度に関して地元の説明しにこないという姿勢が問題。

(回答：国土交通省)

- ・生活再建救済制度は昭和41年の都市計画決定の線の中の人を対象で、現在の都市計画決定が残っている限り制度は残る。

(回答：東京都)

- ・大深度地下に計画を変更した場合、従前の都市計画によって計画制限を受けていたことにさかのぼって補償を行うことは難しい。

(回答：調布市)

- ・生活再建救済制度については、去年5月に市報で知らせた。17年度も対応し、広報していく予定。生活再建救済制度に関する相談は個別に連絡してほしい。

【P I について】

- ・こういう議論の場では反対意見が強く出る。もっと話しやすい場でIC検討案を議論していきたい。
- ・外環は埼玉まで出来ているのであるから、途中でやめるのではなく初志貫徹して、やるかやらないか徹底的に議論すべき。

(回答：国土交通省)

- ・S 4 1の都市計画の進め方に問題があり、時代も違うので、みなさんのご意見を聞きながらすすめている。
- ・都心の通過交通や沿線の環境改善するために外環は必要であると考えているが、地域の懸念も聞きながら検討を進めている。

【その他】

- ・説明会では、いつも反対意見が強く出て、あまり賛成意見が出ない。もう少し話しやすい場でI Cの議論が必要。

(以上)

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年2月14日(月) 18時30分～20時30分

場所：調布市文化会館たづくり

主催：国土交通省及び東京都

協力：調布市

参加者：住民12名

国土交通省	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 鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	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
調布市	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐 望月 参事 井上 都市整備部次長 常世田 街づくり推進課 主幹

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)(三鷹市～調布市の区間について)
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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査(四季)に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年の地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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】

- ・全体の事業費はいくらになるのか。都の負担はどの程度なのか。
- ・交通量1台あたりの料金はどの程度になるのか。
- ・東京のような人口が多い地域で採算がとれないような道路はつくるべきではないのではないか。
- ・昭和41年当時から、住民意識の変化や人口減少など状況が変化してきており、あらためて考える問題である。
- ・圏央道ができれば都心の渋滞はかなり解消するのではないか。
- ・都心の渋滞緩和が一番の問題であり、地域の利便性の議論とは分けた方がわかりやすいのではないか。

- ・先に本線を整備して、後からICをつくれればいいのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・ICがない場合、外環本線の整備に1兆2千億円程度かかると考えている。
- ・民営化会社が整備する場合、民営化会社が資金を借り入れして料金収入で償還する方法で道路を整備するため基本的に自治体の負担はない。
- ・国が直轄で整備する場合、道路特定財源を使うこととなり、地方の負担が1/4となる。
- ・外環はどのような事業手法で整備するのかは現時点で決まっていない。必要性の検討が先で、整備のスキームはその先の話となる。
- ・一般論として、民営化会社が整備する場合、45年間で償還できるように料金を設定することとなる。
- ・国が整備する場合は料金はもらわない。
- ・事業主体が決定してから料金が決まることになる。
- ・道路の必要性和採算性の議論は分けて考える必要がある。仮に必要だということになった後に採算性の議論をすることになる。
- ・2006年をピークに人口は減少するが、交通量は2020～2030年にピークを迎え、その後減少していくことになる。
- ・横浜、川崎から埼玉に、埼玉から横浜、川崎などの神奈川との交通が多く、このような需要を圏央道では賄うことは難しい。
- ・ICも本線と一緒につくらないと整備が難しい。

(回答：東京都)

- ・外環本線はICも含めて、民営化会社が整備する場合、都の負担はないと考えている。

【環境影響について】

- ・大気質が将来どのように変化するのか。環境基準と比べてどの程度になるのか具体的な数値を知りたい。

(回答：国土交通省)

- ・大気の数値は、構造が確定後、環境影響評価にしたがって予測していくこととなる。

【IC検討案について】

- ・ICを整備した場合、国道20号の将来交通量が約5万台とあるが、予測の根拠を示してほしい。
- ・利便性を優先した考え方が見受けられるが、原点に戻って考えるべきではないか。
- ・環境問題や事業費を考えると国道20号ICは個人的には不要である。
- ・利便性の面でIC設置を支持する人はどのような意見があり、逆の立場の人はどのような意見を言っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・予測は平成42年を対象としており、中央環状、圏央道、東八道路等のネットワークができあがることを前提に予測している。
- ・ICのパンフの中では生活への影響など利便性以外の項目も、利便性と同等に扱っている。
- ・ICが必要だという人、不要であるという人など多様な意見がある。

(回答：東京都)

- ・5つのICすべてが必要であるとは思っていないが、ICが無いと既存のICに負担がかかることと、都民が利用することを考えると、適切な箇所にはICが必要と考えている。
- ・ICを設置することで、現在、環八や環七の利用者が外環に乗ることができるた

め、外環の整備効果が高まる。

【地上部街路について】

- ・地上部街路について説明してほしい。

(回答：東京都)

- ・現在の都市計画で、外環ノ2と付属街路を都市計画決定している。本線を地下化した場合、地上部街路をどうするのかという議論が必要となる。意見を聞きながら、地上部街路について地元区市と検討していきたい。

【PIについて】

- ・必要性の共通認識に至っていないこととIC検討案に関して意見を聴くこととの関係を説明してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・必要性には効果と影響があるが、効果と影響はICの有無で大きく異なることから、地域の人が何を望んでいるのかを把握した上で、必要性の検討にフィードバックしていきたい。

(以上)

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年2月19日(土) 15時00分～17時00分

場所：世田谷区砧小学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民21名

国土交通省	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
	鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	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
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	栗下 道路整備部長
	青山 道路整備部道路計画課長
	海津 道路整備部道路計画課係長

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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査（四季）に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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】

- ・道路交通センサスで調べたところ、外環の埼玉区間では、整備後に周辺道路の交通量がほとんど変わらないか、逆に増加している。
- ・将来交通量の資料は最近出てきたため、今後検証が必要である。
- ・首都圏の通過交通を迂回させるために、外環以外の方法はないのか。
- ・建設のための費用をどこがどれだけ負担することになるのか。
- ・国をあげてCO₂を14%減らしていかなければならない状況なので、道路整備そのものを減らすことを考えるべきではないか。
- ・車の走行速度が上がればCO₂が減る。広く国民の視点にたって早く整備すべき。

- ・全国総合開発計画を見直すという話を聞いているが、それとの関係で外環はどのような扱いになるのか。
- ・料金所は必ずつくらなければならないのか。
- ・計画の規模を小さくして、建築制限がかかる世帯を減らすことはできないのか。

(回答：国土交通省)

- ・埼玉県では近年交通需要そのものが非常に伸びており、外環ができたことで、交通量の伸びが抑えられている。
- ・将来交通量で外環を利用する交通量の内訳をみると、埼玉～神奈川間の交通がかなり多い。外環整備以外の方法でこのような通過交通を処理することは難しいのではないか。
- ・事業費は3 JCTの場合で1兆円超える。民営化会社がつくる場合は、民営化会社が事業費を負担する。国が直轄で整備する場合、道路特定財源で費用をまかなう。
- ・自動車が生活と切っては切り離せない状況でCO₂を減らすためには、出来るだけスムーズに走行できる工夫をしていくことが重要であり、そのために外環などの道路整備は重要。
- ・全国総合開発計画を見直す方向で検討中と聞いているが、首都圏で見れば、三環状道路整備は最優先となっており、外環の重要性は変わらないと考えている。
- ・一般的に、国が直轄で整備する場合は無料となるため料金所は必要ないが、民営化会社が整備する場合は有料になるため料金所が必要となる。その場合でも、今後はETCの普及も進むため料金所の構造はコンパクトになっていくものと考えられる。。
- ・JCT構造を小さくしたり、ランプ部の傾斜を工夫するなどして、地域への影響をできるだけ小さくしていく工夫をしていきたい。

【環境影響について】

- ・世田谷の環境状況は、現在の大泉と比較するとどうか。
- ・京都議定書を踏まえて、外環を考えてほしい。
- ・環境を考えれば、車社会の転換が必要ではないか。
- ・換気所間の距離はどのくらいか。
- ・パンフに記載されているような地下水の対策工法で、上手く地下水を流すことができるのか。
- ・環八、環七でCO₂、NO_xが減ると言うが、外環も含めて考えても減るのか。
- ・首都高中央環状新宿線では、工事で地下水の変化が起こり井戸水が枯れたという話を聞いたことがあるが、計画通りにいっているのか。
- ・今年の環境は異常であったと思うが、環境調査を今後も続けるのか。
- ・持続可能な環境をつくることを考えると、今後、国はどのような指標で、どういう思想で道路をつくっていくのかを明確に示す必要がある。

(回答：国土交通省)

- ・練馬区と世田谷区において、大気やその他の項目の観測結果の傾向は、数字上、大きな差はないと認識している。
- ・道路を整備し交通が流れるようになれば、低速度走行が減り、CO₂の排出が減ることになるため、温暖化の対策としても有効と考えている。
- ・地下からの出入口には排気ガスの漏れ出しを防ぐため換気所を設けなければならないので、3箇所JCTと、ICをつくるとなればIC部に換気所ができる可能性がある。ただし、世田谷通りICの場合はJCTと換気所を共有できると考えている。
- ・地下水対策として京都の地下鉄の対策事例を紹介している。この対策をしたこ

とで、上流と下流で地下水の高さに大きな変化はなかった。外環でも予測評価して対策を検討する必要がある。

- ・NO_x、SPM、CO₂については外環の影響を見込んだとしても、全体で見ると減少する。
- ・昨年は変動の大きい気象ではあったが、幅のあるデータが取れたと考えている。今のデータをベースに検討するが、通年データ、常時観測データ、気象データ等を見ながら予測していくことになる。したがって環境調査は通年観測が行われたら一旦終了する予定である。
- ・日用品や食料品はほとんど車が運んでいるなど、私たちの生活に自動車は欠かせない存在になっている。このような状態でCO₂を減らすには、単体規制とともに渋滞している道路を減らすことも必要。
- ・自転車、歩行者を対象とした施策の充実や自動車の高度化等、環境負荷を軽減するためにいろんな工夫をしていかなければならない。

(回答：東京都)

- ・首都高速中央環状新宿線では換気所のデザインは地元と専門家を入れて協議をした。
- ・首都高速中央環状新宿線の工事により、井戸枯れ等の苦情は出ていないと聞いている。

【IC検討案について】

- ・将来交通量は、どのような根拠で算出したのか。
- ・外環を整備しても、外環周辺の交通量に著しい変化がないように見える。
- ・ICを整備する時、世田谷通り、多摩堤通りもあわせて整備をするのか。
- ・立ち退きが生じないような検討はできないだろうか。

(回答：国土交通省)

- ・交通量は2020～30年をピークに減少するという前提で、平成42年(2030年)の状況を想定し、それまでに整備される予定の道路を見込んだ上で算出している。
- ・外環を整備すると環八、首都高で1～2割程度の交通量の減少が見込まれる。正月の首都高はすいすい走れるが、これは平常時より交通量が1割強程度少ない状況であることから、交通量が1割減ということは大きな変化である。
- ・できるだけ地域の影響を小さくするという観点から外環本線を地下化としているが、東名高速は地上部にあるので、地上部との接続は避けられない。移転に関してはできるだけ影響が小さくできるような様々な工夫をしていきたい。

(回答：東京都)

- ・世田谷通りは完成しており、またJCT周辺の多摩堤通りは都市計画道路ではないため、現在は新たな整備の予定はないが、ICをつくる場合には影響を考慮し、区とも相談していきたい。

【検討の進め方について】

- ・計画のスケジュールはどうなっているのか。
- ・ICをつくるつくりたくないの答えを決めるのにどのくらいかかるのか。
- ・生活がかかっているため、10年経ってだめだったという話では困る。
- ・外環の検討は実に遅い。

(回答：国土交通省)

- ・現在は必要性を議論する段階であり、十分に議論しながらできるだけ速やかに結論を出していきたい。
- ・都市計画手続きに入ってから1～2年、その後構造にもよるが供用まで10年くらいかかる。

- ・外環の必要性の検討期間に関しては、計画が広く都民の共通認識となれば都市計画の手続きに入っていく。

(以上)

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年2月21日(月) 18時30分～20時30分

場所：世田谷区喜多見東地区会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民19名

国土交通省	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
	鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	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
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	栗下 道路整備部長
	青山 道路整備部道路計画課長
	海津 道路整備部道路計画課係長

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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査(四季)に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年の地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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】

- ・人口は今後減少する傾向にあるが、交通量はどうなるのか。
- ・中央環状と圏央道ができれば、外環は不要ではないか。
- ・ルートの変更は考えられるのか。
- ・まず最初に地権者に説明すべき。地権者も交通量が増えることから外環が必要と思っている。
- ・将来交通量を見ると、環八は外環をつくらなくても交通量が減っている。外環を整備することで、この地域への影響を上回る効果があるのか。
- ・将来交通量の予測にあたって、誘発交通を考慮しているのか。
- ・将来交通量はどうやって算出しているのか。

- ・IC計画地近くに住んでいて、粉じんに悩まされているが、長いスパンで見れば外環は必要な道路。
- ・自然環境への影響もあると思うが、早く着工してほしい。
- ・計画線の中で制限を受けている。即着工してほしい。後世にものを残したい。

(回答：国土交通省)

- ・人口は2006年をピークに減少するが、免許や自動車の保有者は今後も伸びるため、交通量は2020～30年がピークになり、その後減少していく。
- ・外環ができることで首都高や環八全体でも交通量は減少すると予測され、外環の整備効果はあると考えている。また、外環を利用する交通の内訳をみると、特に横浜、神奈川と埼玉間を移動する交通が多く、処理するためにも外環が必要と考えている。
- ・外環整備を考慮してODを設定しているのので、予測可能な誘発は考慮している。
- ・将来交通量の算出に関しては、PI会議や技術専門委員会で資料を公開している。必要であれば、資料を送付するとともに説明もさせていただく。

【環境影響について】

- ・昨年は異常気象であったため、1年間の環境調査では不十分ではないか。
- ・環境への影響評価に、市民が参加することができるのか。
- ・ぜひ野川の流域連絡会の話聞いてほしい。
- ・世田谷には地域で活動している人が多いが、その人たちが集めたデータを予測評価に活用する気はあるか。
- ・環境調査の観測点は実態とかけ離れていると主張しているが全然反映されていない。
- ・大気の観測地点に関して、次太夫堀公園の観測場所は幹線道路から大きく離れており、また立川崖線と野川の間では大気の観測を一カ所もやっていない。調査箇所を見直す必要があるのではないか。
- ・環境調査結果資料の大気観測結果に関して、調査日の曜日が分からない。資料はもっとわかりやすくつくるべき。
- ・大泉JCT周辺と世田谷の大気状況はほぼ同じであるが、降下煤塵は大泉よりも世田谷の方がひどい状況にある。
- ・今回の環境調査の結果だけで、しっかりと環境影響の予測ができるのかが心配である。
- ・地下水も調査地点が少なすぎる。特に東名の南側の調査箇所が少ない。少しでも心配事があれば調査をすべきではないか。
- ・環境は経年変化を把握することが重要である。世田谷区も環境調査用のデータを完備していない状況であり、調査が足りないものに関しては、追加調査が必要である。
- ・東名JCTにある換気所について、この場所には地下に外環本線がないのになぜ換気所があるのか。

(回答：国土交通省)

- ・昨年は変動の大きい気象ではあったが、幅のあるデータが取れたと考えている。今のデータをベースに検討するが、通年データ、常時観測データ、気象データ等を見ながら予測していくことになる。したがって環境調査は通年観測が行われたら一旦終了する予定である。
- ・今回の環境調査はPI協議会のエリア懇談会で、住民協議員の意見を聴きながら進めている。環境に与える影響は極力少なくなるよう検討する必要があり、対策については、事業実施の段階で沿線住民の皆さんのご意見をお聞きしながら検討を進める。
- ・地域の方々から意見をもらえるのであれば、是非話を聴かせてほしい。また、

データを頂ければ使えるものか検討したい。

- ・NO_x、SPMは大気中で拡散するので、観測地点を密にすれば極端に数値が異なるということはないと考える。
- ・東名JCTの換気所は地下で本線とつながっており、排気ガスの流れを換気所方向へつくり、換気所で処理し地上に出す構造となる。なお、換気所からの影響に関しては、環境影響評価の中で予測評価していく。

【IC検討案について】

- ・ICを設置する場合、通過交通が生活道路に入り込む恐れがあるが、IC周辺の道路整備はするのか。
- ・東京ICと近いところにもう一つICをつくる必要があるのか。
- ・世田谷通りICを設置した場合、IC周辺の東西方向の交通が増えるのではないか。
- ・地域の話をするなら、交通量等の具体的なデータを出してほしい。
- ・外環本線やJCTが必要なことは分かるが、世田谷通りICはつくらないでほしい。
- ・環境への影響を極力小さくするために、ICはつくらないでほしい。世田谷通り近くは、早朝に大型トラックの騒音がひどい。
- ・料金所はできるだけつくらないで、ETC対応車だけが通行できるようにしてほしい。
- ・世田谷通りICの設置の有無はいつ誰が決定するのか。

(回答：国土交通省)

- ・地域の生活道路等の交通状況については、地域のみなさんの意見を聴きたい。
- ・世田谷ICをつくれれば、IC周辺の交通が増加するという影響のある反面、現在東京ICに集中している交通を分散するという効果もあり、東京ICの負荷を分散することができるという考え方もある。ICをつくと決めたわけではなく、皆さんのご意見をお聴きしたい。
- ・将来のETCの普及状況は現時点で分からないが、仮に料金所をつくることになっても、今よりコンパクトになっていくものと考えている。
- ・ICの設置は、世田谷区と相談した上で国と都で決めていく。

(回答：東京都)

- ・世田谷通りは都市計画どおり整備済。多摩堤通りについて、整備の予定は今のところない。
- ・外環ができれば生活道路の交通量は減るが、ICができれば周辺の交通量は増えるため、対応は地元区と協議したい。
- ・世田谷ICの設置に関しては、狛江市にも意見を聴いていきたい。

【検討の進め方について】

- ・いつ着工できるのか。
- ・最初にもっとも影響を受ける地権者に話を聞きに行くべきではないか。地権者と周りの地域の住民は全く同じ扱いと考えているのか。
- ・結果の裏付けとなる資料は、なるべく出してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・現在は必要性の議論の最中であるが、仮に外環をつくることとなれば約1年半都市計画変更手続きにかかる。その後、構造にもよるが、用地買収、工事をあわせて10年はかかる。東名以南は現在の熟度を考えると、これより遅れて進んでいくこととなる。
- ・現在は必要性の議論をしているところであり、地権者も含めて沿線の方々の意見を聴いているところである。地権者については、実際に買収の段階になれば、地権者等に直接話をさせてもらうことになる。
- ・これまでも技術専門委員会等で資料を出しているが、必要に応じて結果の裏

2005.2.24.

付けとなる資料を公表するようにしていきたい。

(以上)

狛江市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年2月22日（火） 18時30分～20時30分

場所：狛江市谷戸橋地区センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：狛江市

参加者：住民25名

国土交通省	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
	鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	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
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
狛江市	水谷 都市計画部計画課長
	牧野 都市建設部計画課都市計画係長

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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査（四季）に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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】

- ・大深度にするのであれば、ルートを再検討すべき。
- ・湧水など豊かな自然がある野川の下に、大深度とはいえなぜこのルートに外環を整備する必要があるのか。なぜ昭和41年の計画にこだわらなければならないのか。他に代替案もあるのではないのか。
- ・事業費がいくらになるのか、予算の出所を教えてください。
- ・自動車がどのくらい早く走ると、CO₂が何%減るのかを数値で示すことはできるのか。
- ・道路が大変良くなっていることや環境への影響を考えると、当初考えていたよりも外環の必要性はなくなってきているのではないのか。
- ・現在の環八はどの程度交通容量を超えているのか。環八の交通量が2割削減

すると、どのくらいの効果があるのか。

- ・関越から東名の旅行時間が15分とあるが、整備後に交通量が増加して、すぐに15分でいけなくなってしまうのではないか。
- ・渋滞の原因を詳細に把握して、外環整備以外の方法を考えることもできるのではないか。
- ・環境を考えれば、自動車を少なくするようなことを考えるべきである。
- ・2050年の段階で現在よりも交通量が多いという理由を知りたい。
- ・これまでに予測が外れるということがあったので、外環の将来交通量の予測にあたっては様々なことを考慮して検討してほしい。
- ・高齢者が練馬から東名まで、長時間地下で運転することはできるのか。

(回答：国土交通省)

- ・JCTの用地の確保の観点、これまでに都市計画の制限をかけてきた経緯をふまえて現在のルートが最適だと考えている。
- ・地球温暖化の京都議定書の関係で、CO₂の排出削減の対策の中には、自動車の流れをスムーズにするということが含まれている。道路整備を進めるとともに、施策で自動車の流れをスムーズにしていくことが必要と考えている。
- ・事業費はICが無い場合、概算で約1.2兆円と考えている。
- ・民営化会社が道路を整備する時は、民営化会社が資金を借り入れして建設し、通行料で返済するので、高速道路の利用者が費用を負担することになる。採算がとれなくても必要だと考える道路は国が直轄で整備する。この場合は道路特定財源を使うため、通行料は取らないことになる。
- ・外環を整備すると、走行速度が向上し、また走行距離が短縮されることでCO₂が削減される。
- ・一般都道府県道以上を走行する自動車を対象に、例えば1都3県でCO₂の排出量を示すことができる。
- ・首都高や環八の混雑が緩和されるとともに、現在、道路ごとの役割分担ができていないため、生活道路に通過交通が入って来ている状況も改善するため、現時点においても外環は必要と考えている。
- ・お正月の首都高速道路はスムーズに走行できるが、その場合の交通量は平常時と比較して1割強程度減少した状態である。交通量の2割削減は効果として大きい。
- ・渋滞対策として、ボトルネック対策などの局所的な対応と通過交通を抜本的に排除するという対応など、原因を分析して実施してきているが、首都高や環八などの渋滞は局所的な対策では解決が難しいと考えている。
- ・免許保有者数や自動車保有台数を考慮すると、交通量は2020~30年にピークとなり、その後減少していき、2050年で現在と同程度と予測している。
- ・人口やGDPなど様々な要因を考慮して予測をし、これら変動した場合の感度分析も行っている。
- ・トンネルの断面、照明、壁面のデザインなど今後工夫をしていきたい。
- ・高齢者だけでなく一般の人も含めてトンネル内の安全性は極めて重要な課題と考えている。

【環境影響について】

- ・この辺りは沼地の上であり、ここから地下水が入って野川に入り込んでいる。
- ・去年の環境調査の結果は異常なデータなので、それをもとに予測をせずに、引き続き調査をしてほしい。
- ・地下方式になっても、JCTやIC部で環境が破壊されると考えられるので、しっかりと対応してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・野川の自然は守っていききたいと考えており、道路整備とどのようにして共存し

ていくのかということが課題である。

- ・環境への影響はアセスの手続きの中で、具体的に予測、評価していくことになる。
 - ・昨年のは前半は野川の水がほとんど流れず、後半は大雨の影響でかなりの水がながれており、幅広いデータがとれたと考えている。予測するとすれば、このデータが使えるかどうかを判断する必要がある。
 - ・地域のみなさんが集められているデータもあると聞いているので、是非話を聞きたいと考えている。
- (回答：東京都)
- ・東京都のディーゼル車規制もあって、SPMが平成13年に比べて、平成16年で自動車排出ガス測定局の平均で約3割削減されている。

【検討の進め方について】

- ・外環の必要性に関して、住民の意見は反映されるのか。
- ・今後どういう手続き、スケジュールで議論をしていくのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環の必要性から、計画の原点に立ち返って議論することとしている。必要性に関しては、沿線地域の方々や首都圏全体の方など様々な意見を聴きながら検討している。
- ・PI協議会で課題として残されたことに関して、PI会議で議論していく。

(回答：東京都)

- ・東京都としては外環は必要であると考えている。整備にあたり地域に影響もあるので、みなさんの意見を聞きながら、外環の方向性を出していきたい。

【その他】

- ・外環に関して、狛江市にはどのように働きかけ、市はどのような反応をしているのか。また、市の役割は何か。

(回答：東京都)

- ・狛江市には機会あるごとに説明し、意見交換などを行っている。

(回答：狛江市)

- ・高架構造の道路に関しては、昭和63年の狛江市議会で反対議決がでており、現市長はそれを尊重して反対している。
- ・市としては外環に関する結論は出していない。

(以上)

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る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。
- ・少なくともこの会の要旨は記録になる。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。
- ・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1km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。
- ・1km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うことか。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。
- ・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。

- ・今回はこの意見を聴く会は、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)