

# 地域PI 議事概要について



## 地域PI 議事概要について

### ●練馬区

日程	場所	時間	来場者数	備考
3/11(土)	泉新小学校	10:00~12:00	68	意見を聴く会
3/12(日)	上石神井中学校	10:00~12:00	139	意見を聴く会

…1ページ

…6ページ

### ●杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考
3/23(木)	西荻地域区民センター	18:00~20:30	77	意見を聴く会

…14ページ

### ●武蔵野市

日程	場所	時間	来場者数	備考
3/18(土)	吉祥寺南町コミュニティセンター	18:30~20:30	17	意見を聴く会

…22ページ

### ●調布市

日程	場所	時間	来場者数	備考
3/11(土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:30~20:30	8	意見を聴く会
3/17(金)	東部公民館	18:30~20:30	11	意見を聴く会

…29ページ

…33ページ

### ●狛江市

日程	場所	時間	来場者数	備考
3/16(木)	谷戸橋地区センター	19:00~21:00	14	地元要望に基づく説明会
3/19(日)	谷戸橋地区センター	15:00~17:00	17	意見を聴く会

…38ページ

…42ページ

### ●世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考
3/25(土)	鎌田区民センター	14:00~16:00	28	意見を聴く会
3/29(水)	砧区民会館	18:30~20:30	39	意見を聴く会

…46ページ

…51ページ

### ●中央道周辺

日程	場所	時間	来場者数	備考
3/28(火)	三鷹市北野3丁目常設会場	18:30~20:30	37	意見を聴く会

…57ページ

## 練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月11日（土） 10時00分～12時00分

場所：練馬区立泉新小学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民68名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路事務所長 川端 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	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
練馬区	平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

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外環オープンハウスアンケート結果（練馬区）  
⑩外環の地上部の街路について

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PI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・地域のみなさんからの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】

- ・外環が大泉でどん詰まりになっているので、外環から来た車があふれ騒音や排気ガスの問題が起きている。その問題を考えて計画したのか。行政の無計画だ。早く今の計画を進めて欲しい。
- ・大渋滞や騒音、排気ガスへの対策をとれないのか。対応していると言うが、されていない。
- ・外環は南に伸びても伸びなくても影響が非常に大きい地域であることを重々わきまえて対応を考えて欲しい。

（回答：国土交通省）

- ・外環と関越がこの地域で止まっていて地域の方には大変ご迷惑をお掛けしており、また、昭和41年から権利制限のかかっている方にはご不便をおかけしており、大変申し訳ないと思っている。
- ・外環は都心部を一周して十分に機能する環状道路であり、一周必要だと考えている。改めて外環について理解を頂くため、こうして各地域を回っている。
- ・この地域では「南進を」という声をよく聞くが、新しく沿線になる方は「大泉と同じ問題が起きるのではないか」との心配があり、理解を得るため構造や環境の検討をしている。皆様の声を十分認識し、できるだけ早く見通しが付くよう努力していきたい。
- ・練馬IC付近の対策の必要性については、管理している東日本高速道路株式会社に今の意見を伝えさせていただく。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・オープンハウスの模型などを見ると、この地域は道路に囲まれていることを強く感じた。外環延伸部分と関越道を繋ぐランプを地下化し目白通りの下を通るようにできないか。そういう検討はしたか。
- ・目白通りは、大泉インターチェンジが現状で北向きだけでもラッシュ時渋滞している。南からも流入すると交通量が増えると予測できるが、目白通りをどの程度拡幅し、対応するのか教えて頂きたい。
- ・目白通りの北園から谷原までの状況はみな頭を痛めている。大泉インターチェンジだけの問題ではなく、青梅街道インターチェンジがハーフインターになり、東名に行く車が大泉にも半分程度の車が押し寄せてくるのではないか。国はハーフインターで腰を引くのではなく、しっかりした姿勢をとって欲しい。
- ・かつて扇大臣が言ったなるべく地下で処理しようという考え方で進めて欲しい。白子川の深さは6mくらいでその5~7m下をランプが通ればよい。いま18mの深さの外環本線は下に何も無いのだから、それを下げるのは何でもないはずだ。もっと発想を転換し工夫して欲しい。だめなら意見を聴く必要はないだろう。
- ・PI会議でもこの種のことを言っているし、文書での回答も求めている。
- ・なぜ青梅街道インターチェンジがハーフインターになるのか、練馬区と東京都、国交省からそれぞれ回答を頂きたい。

(回答：国土交通省)

- ・ランプを地下にできないかというご質問だが、ここには白子川があり、外環本線が地下浅いところで潜っていくため、地下にすると工事が非常に輻輳する。また、ランプの関越道との取り着きが500m以上も先になり、影響範囲が大きくなることから、目白通りの上を通る計画が適当ではないかと考えている。
- ・目白通りの上をまたぐランプを地下にして欲しいという意見は複数の方から頂いている。影響範囲が非常に大きくなる欠点はあるが、どう影響が出て、案によってどう変わるかしっかり説明することが必要と思っている。
- ・大泉インターチェンジと練馬インターチェンジはそれぞれ約4万台出入りしている。外環が南伸すると約2~2.8万台に減ると予測している。目白通りインターチェンジの動線は、交差点が近接しており、非常に複雑になる。
- ・目白通りにインターチェンジの出入口を付けた場合、目白通りとの交差点がどうなるかは警察と相談しているが、現在の都市計画線の外まで拡幅することにはならないと思う。今後はっきりしたら説明していきたい。
- ・青梅街道インターチェンジについては様々な意見がある中で、今回北側だけのハーフで意見を聴いている。フルインターだと効果も高いが影響も大きい。意見を聴きながら検討したい。
- ・地下を有効に使うべき、発想の転換をとということについて、しっかり検討したい。

(回答：東京都)

- ・都市高速道路を地域の人に便利に使ってもらうには、一定間隔で出入口が必要と考えている。様々な意見があることは承知しており、ご意見を頂きながら最終的な判断をしていく。

(回答：練馬区)

- ・インターチェンジについては区域全体で捉えており、青梅街道インターチェンジもフル整備が必要と考えている。大泉インターチェンジ1箇所集中する弊害が出ているので。少しでも分散させる方策がないか、国や都が出しているものにとらわれず検証していきたい。

【地上部街路について】

- ・大泉通り付近に家があるが具体的にどうなるのか教えて欲しい。
- ・西武線との交差部について鉄道会社との話し合いはどうなっているのか。
- ・今回の計画概念図で地上部に引かれたアクセス道路の幅員と車線等の構造を説明して欲しい。
- ・地上部は都道になるのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環本線は西武池袋線との交差部では地下30m位を、地上部は全く工事せずトンネルで抜ける。影響がないと考えているが、事業実施段階で鉄道会社とは話をしていけないといけない。

(回答：東京都)

- ・大泉通りについては後で地図を見ながら回答させて頂く。
- ・まだ外環の都市計画を高架から地下に変更しようということで意見を聴いている段階であり、変更した後に地上部道路の取り扱いはご意見を聴きながら今後検討を進める。その中で西武池袋線との交差も考えたい。
- ・都道になるかどうかは未定である。
- ・今回の計画概念図でグレーの道路は、地元の人たちが普段の生活で使ってもらえるような片側一車線ずつ道路である。目白通りのように大きなものではない。車線の幅員は通常3mである。

(回答：練馬区)

- ・本線は地下でということだが、区としては区内の道路ネットワークとして地上部街路が必要と考えており、みなさんと話し合っていきたい。

【環境影響について】

- ・八の釜の現状をできる限り残してもらいたいという気持ちが地元では強い。今のまま残せなかったのか。また、代替地は実際にあるのか。
- ・大気汚染の現況の数値と外環(埼玉区間)ができる前の数値がもしあったら出して欲しい。
- ・埼玉の新座で、何百年続いた神社の大きな森がつぶされて住宅になった。何をすることも資金が先に立つ。無駄遣いや議員を減らしてお金をまわして欲しい。東映撮影所のところも開発された。だんだん環境が壊れていくことに寂しさを感じる。環境のことをよく考えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・今の外環がこの位置に来ているので、八の釜を大きく避けることは困難だが、貴重な緑地であり、代替の整備を図っていく必要がある。環境施設帯や蓋がけ部分は緑化できるので、一定程度はその緑地で確保できる。湧水についても全てかかるのか設計をしたわけではないが、保全や代替整備の検討が必要である。地下に大きな構造物があるので、残す事ができたとしても湧水には影響が生じると考えられ代替整備が基本になると考えている。
- ・八の釜への影響について、今の森は、大部分は消失してしまうので、緑地を確保するよう環境施設帯の部分を地域の皆さんと一緒に検討したい。ご意見をいただければ参考にさせて頂きたい。
- ・大気汚染は、経年で見ると昭和40年代よりは首都圏全体が悪化している。現

在、東京都や国の規制によりNO<sub>2</sub>はわずかに減少し、SPMは明らかに減少している。NO<sub>x</sub>・PMは自動車単体規制等により平成17年には都全体で環境基準がほぼ達成できている。長期では悪化しているが、この数年では顕著に改善している。

- ・大気の状態について、埼玉の外環ができる前のデータは、常時観測している地点があると思うので、探して提供したい。
- ・無駄なく真に必要な道路を集中的に整備するとともに、しっかり環境対策を行って生活を守ることが重要である。ご指摘を踏まえて検討したい。

(回答：練馬区)

- ・八の釜は現状のままでは保存できない状況。いかに回復していくか、まだ時間もあるので地域の皆さんと話をしていきたい。

【用地・補償について】

- ・今日の説明は、地域で必要なポイントが抜けている。立ち退かなければならない人、残地がある人、工事中や後に直接影響を受ける人、そして周辺環境を考える人に対する詳細な計画が説明されていない。何年後に工事をし、補償はどうかといった具体的な説明が欲しい。
- ・1年前に家を建て替えた際、高速の緑地帯で土地を三角に取られることが分かり、図面を変更するのに非常に苦労した。今度地下にするというが、その穴の位置はどの辺りになるのか。
- ・地上の道路が今6mなのが3mになるというのは困る。うちの部分がどうなるのか教えて欲しい。
- ・皆さんが最も心配しているのが補償と代替地である。高齢者が多いので、早く何とかして欲しいと思っている。中国の三峡ダム工事は100万人の大移動を担当者1人が30軒担当し、夜家を回るなど親切だ。補償問題に対しては住民に豊かさを与えている。農民に1600km離れた上海の家と生活費を払っている。鳥取県のダムでは260億円の迷惑料を払っている。住民への十二分な補償と代替地確保に汗を流して欲しい。そして豊かさを与えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・影響を受ける方にはきちんと説明をしないといけないが、各段階で説明できることがあり、今は地域の皆さんにご理解頂けるようしっかり検討を進めたい。
- ・これまでは外環が必要か否かの広域的な検討をしてきた。計画段階では、影響を与えることになる沿線地域に近いところで広く意見を聴いていきたい。
- ・すぐ工事が始まるのか、また補償がどういう手続きかということだが、都市計画変更の手続きに1~2年かかり、事業化はその後になる。用地の取得について、計画概念図はおよその目安で示しているが、現地の測量をしてから道路施設を設計し、さらに用地を厳密に測量して用地取得に入る。事業化したら測量、設計の説明会を必ず設け、具体的な施設の設計や保全対策について説明し、意見を聴く。用地取得については用地測量の際に用地説明会を行い、補償は個別に交渉する。工事になると実施時間や安全・環境の確保について工事説明会を行う。現段階でこれがいつになるか直ちにお応えできないが、その段階が来たら地域の方には丁寧に説明したい。
- ・補償の関連で、三峡ダムは制度が違うのでそのままというわけにはいかないが、ご意見の主旨は理解した。

(回答：東京都)

- ・建替えについては、ご迷惑を掛けて申し訳ない。後でご自宅の場所を地図で確認して相談させて頂く。

【まちづくりについて】

- ・この辺りは道路が狭く車の台数が多いため、救急車や火事の場合行き交えない。三原台中学校前の道路は一方通行なのに3~4トン車が入ってくる。日曜の夕方30分間で数えたら200台通った。カーナビに出ているので通るようだ。振

動が夜ひどくて眠れない。とにかく今のままでは住みにくい。

- ・三原台中横の道路で一方通行の大型車規制を最近緩めたという話を聞いた。都、警察の管轄と思うが、構造上の変更でなく運用上で改善できることはぜひ対策をとって欲しい。
- ・泉新小・三原台中の学区域や生活圏が分断されないか心配である。国と都はどう考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・三原台地区が抜け道になっていてとくに週末非常に多くの車が通るのは、大泉インターチェンジが外環の終点になっている影響が大きいと考えており、外環の南伸で改善すると考えている。地上部でのアクセスや都市計画道路、地域のまちづくりも併せて検討しなければいけない。
- ・大型車の規制については、警視庁、都、区と検討しないといけない。
- ・地域分断についてだが、計画概念図は基本的な考え方として出入口や主要道路しか図面にしていない。地域の皆さんと話し合いながら、通学路をどう繋ぐかなど決めていきたい。

【進め方について】

- ・説明が難しく理解できない。
- ・外環を途中でやめることなく最後までやって欲しい。
- ・関町の方には反対者がいて、計画が進まない。反対連盟は昨日までに8千人の名簿をつくり、1万人になったら提出すると言っている。地下だけなら明日にでも賛成するが、地下も地上もならば訴訟をやってでも反対すると言って平行線である。早期事業化のため地下方式にして欲しい。地上もと言うのなら反対者とねばり強く話し合っ欲しい。

## 練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月12日(日) 10時00分～14時00分

場所：上石神井中学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民139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
練馬区	平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

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外環オープンハウスアンケート結果（練馬区）  
⑩外環の地上部の街路について

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PI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・地域のみなさんからの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】

- ・都が作成した環境基本計画に書かれているように、環境の危機は深刻である。高度経済成長が終わり、バブルがはじけ、少子高齢化をむかえるこの時代にどうして外環をつくらなければいけないのか。
- ・都知事は2016年に東京でオリンピックをやるから、それに向け3環状の整備をしようと言っている。今の計画では10年後にはまだ外環は完成していないと思うが、それでもいいのか。
- ・都市計画決定してから40年経っても外環ができないのは、計画の内容が悪いからである。

- ・平成42年には何もしなくても交通量は減少するので、財政難の中、あわてて外環をつくる必要はないのではないか。
- ・住民がこれだけ反対しているのだから外環の計画を取り消した方がいい。

(回答：国土交通省)

- ・現段階では、外環を整備すると決まった訳ではない。
- ・外環の計画が40年間止まったままのため、非常に多くの方々に迷惑をかけている。地下にしていけるだけ影響が小さくなるような計画を示しながら、意見を聴いているところである。
- ・人口だけで交通量が決まるわけではないが、今後、人口が減少しても、当面は自動車交通量は増加を続ける。いずれ交通量も減少することになり、これを前提としている。
- ・これまでの交通量推計では、実績と比較して過小に予測しているのが実態である。少子高齢化するから外環は必要ないという訳ではない。

(回答：東京都)

- ・三環状ネットワークの構築を重点の目標と考えており、オリンピックの開催に関わらず、外環は必要と考えている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・青梅街道インターチェンジだけがジャンクションがないのに計画されている。青梅街道インターチェンジに関して詳しく検討してみても、プラスになることはほとんどない。
- ・3月の練馬区議会の交通問題特別対策委員会で、青梅街道インターチェンジをフルインターでつくと区の部長が断言していた。
- ・青梅街道インターチェンジをつくることは、練馬区が住民を無視して推進してきた表れである。
- ・青梅街道インターチェンジの整備ではなく、首都高10号線を整備すれば、練馬区の交通問題を解決できると提案している。なぜ提案を無視して青梅街道インターチェンジが必要であると言っているのか。
- ・青梅街道インターチェンジに関係する508世帯にアンケートを実施したところ、90%以上が青梅街道インターチェンジはいらないと回答した。また、反対であるということの署名を8,000名以上の人から頂いている。この結果を踏まえて国、都、区と話し合っていきたい。
- ・青梅街道インターチェンジが整備されれば環境が良くなる訳はないため、整備してほしくないというのが住民の意思である。
- ・反対の署名をした人たちが分かるように地図上にプロットした。地元が青梅街道インターチェンジを必要ないとするのであればつぐらないと言っていたが、この地図を見る限り、明らかに必要ないとする人が多い。
- ・杉並区側にインターチェンジができないのは、杉並区が住民にアンケートを行い、80%以上が反対との結果が得られたのでつぐらないことになった。練馬区でも同様のアンケートを行い、90%が反対という結果になったことを練馬区はどう考えているのか。
- ・青梅街道インターチェンジと地上部街路はつぐらないでほしいというのが、地元の大方の意見である。
- ・外環の整備には賛成でも、換気塔ができることには反対という人がいっぱいいるはず。反対しているのは、青梅街道インターチェンジがつぐられて換気塔がつぐられるからである。
- ・インターチェンジまでのアクセス時間を5分短縮することは、1000億円かけて、400軒が移転して、何年も工事をして、住民が被害を被ることの理由にならない。
- ・国の財政が破綻しかかっているのに、なぜ青梅街道インターチェンジのような無駄なものをつぐらなければいけないのか。



- ・青梅街道インターチェンジは練馬区民の利便性には意味がない。
- ・青梅街道インターチェンジの整備に賛成している人は駅前が整備されるからであって、インターチェンジができて便利になるからではない。
- ・住民の90%以上が青梅街道インターチェンジに反対していることが示されたということは、国が決めてもインターチェンジをつくることはできないはずである。青梅街道インターチェンジをつくらうとすれば地元に対抗され、この先何十年も外環の整備はできないと思う。
- ・現在の計画では青梅街道インターチェンジによって約10本の道路が分断される。商人にとっては死活問題である。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにしても機能が発揮されないので、環境保全の面からも反対である。
- ・ハーフインターチェンジを設置しても利用交通量は1000台しか増えないので、関越、外環から都心に向かう6万台の交通を担うことになる路線を優先して整備する方が妥当ではないか。
- ・青梅街道インターチェンジを設置すれば、環八や目白通りの渋滞が緩和することで、青梅街道が渋滞することになるのではないか。
- ・大泉は外環や青梅街道インターチェンジの整備で緩和されるかもしれないが、それ以上に青梅街道は渋滞してしまい、それでは何の意味もない。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフで整備しても、整備しない場合と利用交通量が1000台しか変わらない。誤差の範囲程度であり、1000億円をかけて整備する必要はない。
- ・青梅街道インターチェンジは渋滞緩和に関して役に立たず、むしろ渋滞を促進させるのではないか。
- ・「青梅街道インターチェンジについて」は、青梅街道インターチェンジをフルインターにするために、杉並区を説得する目的で作成したような気がしてならない。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにしたことには政治的な判断があるのではないか。誤った政治判断のために土地を追い出されたくはない。
- ・青梅街道の交通量は現況と平成42年がほぼ同等ならば、青梅街道インターチェンジは必要ない。
- ・同時期に作成した将来交通量の資料で数字に整合性がないのはなぜか。
- ・将来交通量のつじつまが合わないことに対して根拠がないから説明できないのではないか。青梅街道インターチェンジをつくるために数値を変えているのではないか。
- ・前回の意見を聴く会で提出した将来交通量の質問を文書で回答してほしいと言ったが、回答がない。
- ・地元では青梅街道インターチェンジをつくっても無意味だとわかっている。どんなデータを示されても、我々は納得できない。
- ・外環はPIで住民の意見を聴くと言いつつ聞かないのか。どうして青梅街道インターチェンジをハーフにするような案が出てくるのか。
- ・青梅街道インターチェンジを設置する理由が消滅しているのでもう整備を止めるしかないのではないか。杉並区も杉並側に影響があるかたちでは困っている。

(回答：国土交通省)

- ・練馬区が必要ないと言えば止める、と言うのは、区がいらないと言うようなインターチェンジは事実上つくることはできないということ。平成15年の方針に沿って、地元の意向でインターチェンジの設置の有無を検討する旨を言ったものである。
- ・反対の署名はよく見させて頂いて、意見をしっかり受け止めさせて頂きたい。
- ・外環を整備する上で地元の理解は必要不可欠であり、地元の理解を頂くように

引き続きしっかりと説明をし意見を聴いていきたい。

- ・将来交通量はインターチェンジの設置条件を変えて、いくつか出しているため、分かりにくくなっている。できるだけわかりやすく整理して説明したい。
- ・交通量の関係する資料は今月末を目安に送付したい。

(回答：東京都)

- ・都民が高速道路を便利に使うためには、一定間隔で出入り口をつくる必要がある。
- ・周辺道路がネットワークとして整備されてくるため、青梅街道の交通量は現況と平成42年でほぼ同等と見込んでいる。

(回答：練馬区)

- ・区の考え方として、フルインターチェンジでの整備が必要であると考えている。青梅街道インターチェンジの設置については、青梅街道周辺のみなさん及び練馬区全体の中で必要性をとらえなければならず、そのような立場に立った上での練馬区としての考え方である。
- ・練馬区内の交通の処理に首都高10号線は有効性があると考えている。東西、南北方向の高速道路が止まっているため、練馬区内に多くの車が溢れてしまう状況にある。南北方向で外環、東西方向で首都高10号線が必要と考えている。
- ・青梅街道インターチェンジの問題をどう解決するかは、地域のみなさんと議論していかなければならない。
- ・関係する住民の90%が青梅街道インターチェンジに反対であったとのアンケート結果は大変重要であると考えている。内容を精査し、対応を検討していきたい。

【地上部街路について】

- ・現在の計画では地上部街路の整備は見込んでいないとあるが、地上部街路は整備しないということの意味するのか。
- ・有料の外環の上に無料の地上部街路を通すと、みんなが地上部街路を利用することになる。
- ・練馬区は1億8千万円かけて地上部街路の調査をしており、その中では40m全て立ち退きをする案になっている。密集した住宅地の立ち退きを行って緑地化し、一方で善福寺池が涸れることになったら問題である。
- ・今ある道路と無関係に40mの都市計画道路を整備することは、まちづくりのための道路とは言えない。
- ・地上部街路の調査等で一部のゼネコンや商店街に利益はあるかもしれないが、多くの住民には不利益である。練馬区は既に計画をつくっているから引き返せないのではないか。
- ・来年度の区の予算の中に地上部街路や新たなまちづくりの調査に予算をつけているのか。
- ・外環と地上部街路とは切り離して考えるべき。
- ・今回の「環境への影響と保全対策」で、なぜ外環ノ2を見込んで将来交通量を算出しているのか。
- ・外環と地上部街路はセットで検討するのか、切り離して検討するのか。
- ・インターチェンジ等は計画が具体化しているのにもかかわらず、地上部街路はまだ何も決めてないとはどういうことか。いつどんな形で具体化して提示するのか。

(回答：東京都)

- ・地上部街路には様々な意見があるので、みなさんからの意見を聴くために、現在の計画幅40mで整備する、幅員を狭くする、代替機能を確認して廃止するという3つの案を示し、意見を聴いている最中である。
- ・外環本線を地下化することが明らかになった段階で、地上部街路に関して検討する。段階を追って検討を行う。

- ・環境影響の予測をする際に、条件をより厳しくするために外環ノ2の整備を考慮して将来交通量を予測している。一般に都市計画決定している道路は環境影響の予測に考慮しているため、外環ノ2も含めて影響の検討をしている。
- ・外環ノ2は、外環本線の地下化の動向を見ながら、関係区市を含めて検討を深めていきたい。

(回答：練馬区)

- ・外環本線が大深度となった場合、練馬区のまちづくりとして地上部街路が必要と考えている。外環とは別に考えていくべきである。
- ・地上部街路の過去の調査は、練馬区の取り組み方針案作成のために行ったものであり、現在の計画の幅40mとする案、17mに狭める等の案をまとめている。
- ・区として来年度は地上部街路の検討をさらに深めたいと考えており、調査費を計上している。まちづくりとあわせて1800万円程度である。

【まちづくりについて】

- ・練馬区は上石神井のまちづくりと地上部街路は別だと言っているが、さまざまな資料ではセットで扱われている。外環の整備とは別に、まちはまちで意見を聴きながらまちづくりをやってほしい。
- ・上石神井駅周辺のまちづくりと青梅インターチェンジとは全く別の問題なのに、一緒になって議論が進められていることに憤りや不安を感じる。
- ・上石神井駅周辺のまちづくりは改善されるどころか大変な大気汚染になる。
- ・上石神井駅周辺のまちづくり協議会のメンバーに入るための区の推薦状には、外環に対する区の方針に沿った地上部道路の整備を前提としており、区民の方向に沿ったまちづくりができるのか疑問がある。
- ・外環とまちづくりは切り離して整理してほしい。
- ・地域の交通状況等を含めて、どういうまちづくりをするのかを協議しないと上石神井駅周辺のまちづくりはできないのに、まちづくりの議論は外環の地上部街路に集約されてしまっている。

(回答：練馬区)

- ・上石神井のまちづくり協議会の運営については、商売が忙しい、高齢化等の面から委員の交代を含めて協議会のリニューアルが必要と考えている。現在、協議会が運営方法やメンバー構成について検討している。

【環境影響について】

- ・北大泉地区で外環を整備する際、都の環境影響調査では環境への影響は少ないと書かれていたが、大気汚染だけみても悪くなる一方である。
- ・環境の現地観測の調査項目として、環境基本法や大気汚染防止法にあるCO、CO<sub>2</sub>、ばい煙、SO<sub>x</sub>等の項目の調査が抜けている。都合のいい項目だけを取り上げているのではないか。
- ・アメリカでは環境影響評価を環境調査局が実施しているようであるが、外環では都が実施することになり、第三者とは言えないので信用できない。
- ・練馬区は大気汚染公害認定患者数が特に多く、気管支喘息にかかっている子供は3000人近くいる。子供の健康を考えると、もうこれ以上道路をつくらなくていい。
- ・インターチェンジ周辺だけでなく、練馬区民全体にどういう影響があるのかをしっかりと説明してほしい。
- ・地域の生活圏を分断する形で青梅街道インターチェンジがつくられるため、生活が破壊されることに変わりはない。
- ・環境基準より低くても環境が悪くなることに変わりはない。大気汚染や騒音などの影響で、今の住環境を破壊しないでほしい。
- ・工事中には工事車両が一日に300台、何年も往来することになる。環境や通学の安全性に影響が出て、生活が壊されてしまう。
- ・石神井公園の緑は守ってほしい。

- ・区は東大泉の保護樹林としてケヤキを買っているのに、一方で青梅街道インターチェンジの予定地にある39本のケヤキを区は伐採するのか。
- ・換気塔と同じ高さのマンションに住んでおり、地上1.5メートルでは大気環境基準を守ることができても、7階や8階では基準値を超えてしまうのではないか。
- ・地下水のシミュレーションを自分なりに確認してみたいので、元となるデータや報告書を見せてほしい。
- ・水質の評価もしてほしい。カワモズク等の生態系や飲み水に影響を及ぼす可能性のある水質の変化も予測、評価してほしい。
- ・外環が地下水脈を切断して水が涸れてしまう恐れがある。自然を破壊しないために外環の計画を中止してほしい。圏央道のトンネル工事の影響で八王子城周辺の井戸が涸れてしまったという例がある。
- ・外環で八の釜の池を消失させて、それがどうして保全になるのか。
- ・大深度地下が自然を守るとは思えない。区は自然を守るように国や都に要請してほしい。
- ・大気汚染は微量でも影響があると言われていたが、どういう基準で影響がないと言っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・仮に外環を整備した場合にどのような影響が出るのかを示さないと、つくるかつくらないかという議論ができないと考え、考え方、計画概念図を示し環境の影響を説明した。これらを見ながら、意見を頂きたい。
- ・環境をしっかりと守ることは重要である。
- ・様々な所で道路が渋滞しており、排気ガスがたくさん出るとともに、長時間運転をしていることでCO<sub>2</sub>を始め排気ガスが多く排出されている。渋滞を緩和し、交通の流れを円滑にすることが、道路で言えば環境対策につながる。
- ・政府全体としても、交通流を円滑化するための1つの施策として環状道路の整備を挙げており、広域的に環境がよくなるように努力していきたい。
- ・環境調査の項目は、事前にみなさんに公表し、意見を聴きながら決めて、調査をしてきた。
- ・CO<sub>2</sub>は外環沿線だけでなく、日本全体あるいは世界全体で考えなければならない。外環を整備して交通が円滑化すれば、CO<sub>2</sub>は減らすことができると考えている。
- ・影響の判断基準は、環境基準内に数値がおさまるかどうかで判断している。
- ・地下水に関して、予測の元となるデータは示すことができると思うので相談させてほしい。
- ・圏央道と外環は沿線の地質や工法等が異なるので、外環は外環でしっかりと検討していく。

(回答：東京都)

- ・自動車公害に対しては、交通の流れを円滑にする対策、自動車の単体規制の両面から取り組んでいる。

【進め方について】

- ・外環をつくることありきで、住民をなだめるために意見を聴く会を開催している感じがする。本当に意見を聴く会等で検討していくという姿勢で臨むべき。
- ・国と都が次々に様々な資料を出してくるため、それら資料に対する反論が間に合わない。
- ・環境への影響が大きい場合は計画を止めることはできるのか。
- ・地元の意向は、自治体の意向か、関係する住民の意向かで大きく異なる。
- ・練馬区長等が国土交通大臣に青梅街道インターチェンジを早くつくってほしいと陳情したと聞いたが本当なのか。
- ・練馬区長は、昨年8月10日の外かく環状道路建設促進議員連盟の大会の決議

- 内容が練馬区の取り組み方針案の内容と一致しているとして所信表明で高く評価し、国土交通大臣への要請行動にも一緒に参加している。
- ・ 何度も要望や陳情を出しているのに、ほとんど回答がない。あまりにも住民を無視しており、行政に不信を抱いている。
  - ・ 練馬区が以前に行ったアンケートは、外環についての理解がほとんどないままに、利便性の向上だけを判断して回答した人が多いのではないか。
  - ・ 行政、特に練馬区からの説明には誠意が感じられない。練馬区から出ている意見が住民の意見とは異なるということを理解してほしい。
  - ・ 決めるのは先だと言いながら練馬区が水面下で次々と具体的な計画をつくり、それを地元の意見として国や都に出し、一緒になって進めようとしていることは我慢ならない。
  - ・ 関町と上石神井が争うのではなく、地域が対立するような方針案を提示した練馬区を相手にしていかなければならない。地元が反対と知りながら練馬区の意見を地元の意見としている国や都にも責任がある。
  - ・ 外環の問題は、有識者委員会が出した提言に沿って議論すべきである。
  - ・ 大泉まで外環が整備される際に、練馬区は反対意見書を区議会で決議しており、いまだに撤回されていないはずである。区議会の決議内容を変更して区の方針を出したことの報告が出ていない。
  - ・ 所沢から大泉の間にインターチェンジをつくれば、東京の西部の交通の整理ができるのではないかと提案しているが、回答がない。
  - ・ 練馬区は住民の意見を反映させると言っているが、推進議員連盟と一緒に国土交通大臣に外環整備の促進を陳情する等、住民に説明することと異なる行動をしている。
  - ・ 国は大深度地下でインターチェンジはいらぬという方針を出したが、区や都は地上部街路やインターチェンジの整備を考えており、方針がばらばらで住民は混乱している。行政側の方針をしっかりと整理してほしい。
  - ・ 以前の意見を聴く会では、資料の配布に関して配慮が足りなかった。
  - ・ 青梅街道インターチェンジや外環を整備することはまだ決まっていないと発言したことを行政は撤回しないでほしい。
  - ・ 意見を聴く会は、計画ありきであり、住民に対する説明会ではないかと心配していたが、環境に関する資料を提示され、説明されて、その思いを強くした。
  - ・ 計画案の変更、中止について、いつ具体的に決めるのか。
  - ・ 地元の意思をいつ、どのような方法で確認するのか、常に最新の情報を示してほしい。
  - ・ 環境や交通量の予測方法や予測値に関して、第三者の専門家に評価してもらえないと納得できない。
  - ・ 誰が第三者機関に選ばれるのかが重要であり、独立した第三者が評価し、住民に対してわかる形でダブルチェックをしてほしい。
  - ・ 3月3日のPI会議で、委員から青梅街道インターチェンジを促進するような意見書が出たが、練馬区も同じ意見なのか。
  - ・ 住民の意見を聴くといっているが、全く聴いていない。立ち退きになる人の意見は除外をするのか。
  - ・ 国と都は行政手続法第35条に則り、住民の意見の扱いについての明確な基準を文書で示してほしい。
  - ・ 上石神井駅周辺まちづくり協議会と関町南町に対する練馬区の態度が異なることに大きな問題がある。
  - ・ 行政が外環の方針を説明するが、住民の意見をまとめて反映されたということは聴いたことがない。意見を聴く会の回数が重なるごとに、資料に若干の手直しがされるだけである。
  - ・ 有識者委員会が提案した案で検討を進めてはどうか。外環本線と青梅街道イン

ターチェンジの必要性は別問題とすべきである。

- ・練馬区の中で与えられる情報が異なっており、練馬区民が統一した意思を持つて居ない。
- ・今回の意見を聴く会では賛成の意見はなかった。また、納得のいく回答が得られていない。
- ・地元が明確に反対していることを示すため、3月末に署名の結果を出すので、その時にどれくらい反対すれば計画を変更する、撤回するかの基準を明確にしてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境への影響が大きい場合には、計画を止めることも選択肢の一つとして意見を聴いている状況である。
- ・環境影響評価の手続きの中で環境影響評価審議会が妥当性をチェックすることになる。その他に、予測、評価をする時や現地調査をする際にはこれまでも専門家の意見や公開の委員会で意見を聴きながら進めてきた。
- ・外環は早く安く地元に影響がないようにするために大深度トンネルを提案しているのだから、必要性やデータ等を説明し、意見を聴いて、回答しなければならないものは回答するというを引き続きしっかりやっていきたい。
- ・現在は1つのたたき台を示して意見を聴いている段階である。しっかり検討して、まとまってきた段階に計画の変更箇所等を提示していきたい。
- ・これまでも専門家の意見を聞きながら検討を進めてきた。今後も専門家の意見を聞きながら検討していきたい。
- ・他の地域ではインターチェンジが必要との意見もある。練馬区や杉並区の意向も確認しながら検討していきたい。
- ・PIは結論を出す場ではないが、そこで出される意見は重要なものと考えている。
- ・反対の数や割合など数字で決めるべきではないと考えている。反対する理由や根拠をしっかりと検討することが必要である。

(回答：練馬区)

- ・区長が国土交通大臣に陳情した事実はない。
- ・外かく環状道路建設促進議員連盟の大会に区長が参加し、区の方針と一致すると述べ、促進議員連盟が国土交通大臣に陳情に行ったことは事実である。
- ・地域から頂いた要望や陳情には回答していると理解しているが、文書では回答していないものもあるので、文書で回答を出すべきかどうかも含めて検討させてほしい。
- ・これまで頂いた意見や本日頂いた意見を受けながら、区の方針を取りまとめていきたい。頂いた質問や陳情は整理し、回答が漏れているものに関しては報告したい。
- ・大泉まで外環が整備される際に出した練馬区の方針（反対意見書）は、外環を大深度で検討する際に解除し、区議会や所管の委員会等で報告している。
- ・いつ、どういう方法で区の方針に住民の意見を反映するのかということは見通しは立っていない。意見を聴く会や区議会等の意見、関係する世帯の9割の青梅街道インターチェンジの反対を理解した上で、方針を検討し、まとまった段階で報告する。
- ・外環を整備するかしないかはまだ決まっていない。
- ・地域の関係する世帯の9割の方々が青梅街道インターチェンジに反対していることについてはしっかり受け止め、区としての判断、対応をしなければならない。

## 杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月23日(木) 18時00分～21時25分

場所：西荻地域区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民77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 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
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

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杉並区 意見を聴く会 議事概要  
⑩外環意見を聴く場アンケート結果（杉並区）  
⑪外環の地上部の街路について

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、現在の状況や考え方等をご説明し、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】

- ・道路特定財源が一般財源化する方向と聞いている。高速道路整備の手法に2つのやり方があるとこの前言ったことについて、もう少しきちんと教えて欲しい。
- ・渋滞でロスしていた時間を換算して時間便益や走行便益としているが、それで費用の何倍得たと言っても、それは誰が得たことになるのか。
- ・地元から交通渋滞を解消するためにぜひつくって欲しいという意見が出ているということだったが、大深度でつくって欲しいという意見ではない。他のやり

方で街の中の道路を改修すれば良いのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・道路整備は、ガソリン税や自動車重量税など道路利用者に負担していただいているが、公共事業費が一律削減している中で、道路特定財源が余っているのではないかという誤解がある。一般財源化して道路整備費がなくなるわけではないと考えている。高速道路を整備するには、一般道路の整備と同様に税金を充てるやり方と、家を建てるときのように借入金でつくる有料道路制度の2通りがある。
- ・一般道と高速道路は役割が違う。高速道路が終点になっていることで問題が生じており、高速道路としての環状道路の整備が求められている。

#### 【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・インターチェンジの必要性について交通量の予測が大事だということで、将来交通量の予測をした上で住民に意見を聴くということになっていた。外環利用台数のうち7区市からは7～8%と言っていたのが、ハーフの案を出すに当たり急に20%などと増やしてきた。そうしないとハーフインターにならなかったのではないか。
- ・私たちの試算では、青梅街道インターチェンジに1台入るごとに1000円、50年にわたり年間1350億円の赤字を税金で埋めることになる。これほど必要性が低いのに、1000億円掛けてインターをつくらなければならないのか。
- ・東京都は、目白通り・青梅街道にインターチェンジをつくる昭和41年の都市計画通りの計画で進めようとしている。関越と外環で大泉を利用している車の8割は都心に向かっており、練馬区が青梅街道インターチェンジ設置の最大の理由としている大泉周辺、谷原交差点の混雑は、目白通りの下に10号線を整備しないと解消しない。練馬区は青梅街道に交通渋滞の重荷を背負わせるだけで、大泉は解消しない。これについて都はどう考えるか。
- ・必要性、採算性の高いものからつくっていくということだが、青梅街道インターチェンジのように必要性の低いところになぜ1000億円もかけるのか。
- ・インターチェンジをつくる条件は工場地帯やニュータウン、学園都市など車を多く使うところだと聞くと、閑静な住宅街の中に必要性の低いインターチェンジをつくる必要性の根拠を納得いくように説明して欲しい。
- ・関越や外環に入る方はそれほど混んでおらず、出てくる方で混雑している。西東京方面からは直接大泉に入る。外環から3kmのところを平行して調布保谷線ができ、放射7号と繋がれば、誰も500円払って関越に入らない。利便性があるという押しつけ方だが、私たちは環境面での被害を受け、使わないのだから必要ないと言っている。
- ・最初は大泉の混雑解消と言っていたのに、今度は一定間隔でインターがいるとコロコロ変わっている。40年前の青梅街道インターチェンジの設置費用が当時23億円だった。今は道路構造が変わったとは言え、ハーフで1000億円だ。構造が変わり、必要性もないのにつくるのはなぜなのか。
- ・青梅街道インターチェンジに換気所をつくり、北風が吹くと1km南の善福寺辺りに一番影響が出る。問題がだんだん難しくなり、大深度だ、外環ノ2だとせっぱ詰まった言い方でこちらに攻めてくるような気がする。青梅街道インターチェンジだけは、ぜひ国の権限で止めてもらいたい。
- ・環境に対する地元の受け止め方だが、良くなることはなく、悪くなるものを受け入れる理由はない。自然は破壊されたら取り戻せない。
- ・元関町一丁目町会で青梅街道インターチェンジについてアンケートをとり、回収率は91%で、インターチェンジを必要と考える人は3.3%で、不必要は90%を越えた。地元町会として、住民1人1人としてインターチェンジはいらないという意味を示した。これは住民投票で否決したに等しいと考えている。



- ・杉並区は「青梅街道インターチェンジに係る杉並区の方針」を平成15年6月に出して、自然や環境に対する危惧から区としても住民としても不要と言っている。それが練馬区側では、地元住民が反対しているのに練馬区として推進というのはおかしい。国・都は明確な地元の意向をと言っているが、地元とは行政だけのことを示すのか、それとも地元住民・町会まで含めて判断するのか、基準を明確にして欲しい。
- ・練馬は住民が反対しているのに区長がやれと言っているのはおかしい。
- ・公害で迷惑するのは、練馬ではなく杉並の住民だ。
- ・とにかく青梅街道のハーフインターだけはやってもらっては困る。

(回答：国土交通省)

- ・道路が必要かどうかは、収支の観点ではなく費用対効果で検討する。インターチェンジは首都高のランプに相当するものである。都市部では非常に需要が高く、5箇所のインターで便益は500億円と試算しており、年間100億円の便益があれば費用対効果という観点から十分効果がある。
- ・仮に全て税金で賄ったとしても、費用対効果の観点から効率性が高く、公益性の高い、道路から優先的につくることになる。
- ・青梅街道インターチェンジがハーフでは無意味であるといったご意見は複数頂いているが、杉並や武蔵野から北方向に行くため練馬区内を通過していく通過交通が現時点で非常に負担になっており、これを解消する効果もある。
- ・道路は住民と自治体の協力がなければつukれない。しっかり地元と一緒に検討し、決めていかないといけない。
- ・アンケートの結果等をご紹介頂き、反対されている方々が殆どだということで、我々として重く受け止めないといけない。実際、外環をつくってインターチェンジをつくることになれば、地元住民の協力を得られなければ難しく、しっかりと意見を聴きながら検討を進めて行きたい。
- ・国としては、地元として住民と自治体の両方の意見を聴いていく。区長は区民の代表として選ばれており、その意見は重い。一方、住民の意見を聴きながら、心配な点是对策がとれるのか検討し、判断していく。
- ・区長だけでなく、練馬の大泉の方では、生活道路に車が入り込んで困るので早く外環を整備し、青梅街道インターチェンジをつくって欲しいという声がある。とは言え、地元の意見を無視するわけにはいかないなので、今聴いている。
- ・インターチェンジをつくった場合に環境への影響がどうなるかお示しし、ご意見を聴いている。
- ・インターチェンジを降りた車が杉並区内を抜け道として使わないかというご心配への対策も、仮にインターチェンジをつくるとなれば考えないといけない。

(回答：東京都)

- ・ひとつの政策で全て解決するのではなく、一般の都市計画道路、高速道路、生活道路をネットワーク化することで全体が改善していくと考えている。
- ・高速道路の利便性を高めるためには、一定間隔でインターチェンジを設けることが大事である。外環クラスでは大体5km間隔で整備している。
- ・国・都の考え方を昨年9月に公表して以来、7ヶ月半にわたって意見を聴いてきた。これからもご意見を聴きながら検討を進めていく。
- ・地元というのは地元の自治体と地元の住民両方を指している。また、東京都は広域自治体であるので、そのほかに広域の意見というものを踏まえて考えていく。

(回答：杉並区)

- ・杉並区は平成15年6月に方針を出し、8つの理由から青梅街道インターチェンジ設置に反対の意見を表明した。ハーフインターということで地域分断や家屋移転など大きな影響はなくなったが、交通集中や大気質、善福寺をはじめとする地下水への影響について具体的に国から説明頂きたいと考えている。

- ・地域の影響が大きいところでは当然反対の割合が大きいですが、区として区全体の視点で考えなければならない。それらを踏まえ、インターチェンジをつくらなかった場合のデメリットと、つくった場合のデメリットの大きさを比較考慮し、環境に対する回復困難な影響を生じる恐れがあることから、区としての結論に至った。

#### 【地上部街路について】

- ・国は、外環を大深度にして、地元が長い間迷惑している地上部の権利制限を解消すると言うが、都が外環ノ2を持ち出して、制限は解除しないと言っているのと矛盾している。国は都の問題として逃げるのは無責任だ。
- ・外環ノ2の都市計画を廃止する場合、代替機能を確保するというのはどこかにこの代替の道ができるということか。それはどこに予定しているのか。
- ・外環ノ2の話なのにまちづくりの方に話が行っている。住民の意思で、手続きを踏めば廃止できるという表現にしてもらえないか。

(回答：国土交通省)

- ・外環ノ2については、まだ十分議論ができていないと思う。P1協議会でも外環ノ2の議論は先に送っている。国ではなく地元が必要性を考えるべき道路で、地域の皆さんにきちんと議論して頂きたい。外環ノ2がどうなるかによって、建築制限が残るか、幅が狭まるか、いろいろなケースがあり得る。

(回答：東京都)

- ・都市計画道路を廃止する際の代替機能とは、車が通る機能だけではなく、火災や地震が起こったときの避難路や焼け広がらないよう延焼遮断道路が必要かというところまで含めて代替策を検討していくという意味である。外環本線の地下化の進み具合を見て、地上部の道路も意見を頂きたい。
- ・道路には交通機能だけではなく、環境面、安全面・防災面への配慮といった機能もある。そういう検討を踏まえた上で手続きをしていく。

#### 【まちづくりについて】

- ・中央環状線が江北と池袋の間でできたときに、従来あった生活道路上の事故が激減したと新聞で呼んだ記憶があるが、それについてお話し頂きたい。
- ・広域の交通整備を考えるなら、南北道路で一番大きいと指摘されている踏切問題にお金を充てるべきだ。都心に流れる車については単に10号線をつくるだけではなく、埼玉県内から都心に入っていく道路の整備を考えることが大事だ。環状道路のインターチェンジと放射方向のインターチェンジは全く意味が違う。環状道路一本に固執せず、必要な生活道路の整備をして欲しい。
- ・道路は国交省と警察の看板が入り乱れて後進国のようだ。我々の方を向かずに自分たちの仕事のことばかり考えている。予算や組織を守るような動きは止めて欲しい。コスト意識がない。
- ・道路をつくらなくても交通を良くしたり、警察と協力して事故を少なくすることはできる。西荻の伏見通りなど危なくてしょうがない。
- ・京王、京急、小田急がみんな高架になったのに西武は踏切がいっぱいある。国交省が肝心な指導をしないからだ。

(回答：国土交通省)

- ・中央環状王子線の開通前後で周辺の交通がどう変わり、それによって交通事故がどうなったか調査している。手元に数字はないが、一般道路や生活道路の交通量が減り、その結果交通事故も減っていることがデータから確認された。
- ・外環埼玉区間で、昨年11月に三郷ジャンクションから南側に3kmほどの区間が開通したときも、周辺の幹線道路が混雑していたため抜け道としていた通過交通が大幅に減ったというデータもある。
- ・生活道路の対策は非常に重要と考えているが、通り抜ける車を防ぐには、特定

の地域だけの対策ではなく、地域一帯で対策しないと効果がない。

- ・東京の西部地域で問題なのは、地域に用いない車が渋滞し、それを避けるため生活道路にまで入り込む傾向にあることだ。外環を整備するだけではなく、地域の道路や幹線道路で渋滞を減らす政策は一緒にやらないといけない。
- ・外環は長年計画が凍結されて、昭和41年からの建築制限で困っている方が多く、早く結論を出すため検討を進めている。通過交通をバイパスさせるのに外環を大深度で通すことは、非常に大きな効果があると考え、提案している。

(回答：東京都)

- ・都内にある1200箇所の踏切のうち重点的に対策を実施・検討すべき踏切を約390箇所選んだ中で、さらに20箇所を鉄道での立体的な対策の検討が必要とした。井荻から東伏見の西武新宿線もそのうちの1箇所に位置づけられている。

#### 【環境影響について】

- ・地下水の解析領域を20km×6kmにした根拠を教えてください。全120平方キロに浅いところ29本、深いところ18本のボーリングで全部解析できるのか。
- ・およその影響範囲を決めた理由は何か。
- ・都の土木研究所のデータは、深層地下水についても1000点あるのか。
- ・地下水の解析領域について、深層地下水の観測点が18しかないのに信頼性が高い予測を行うことは無理ではないか。
- ・少ない観測点を補うために既存データを利用したというが、同じ時期に測定している調査なのに深層地下水の水位が全く違う。簡単な調査だと思っていた現況調査の数字が大事なシミュレーションに使われているのに驚いた。
- ・環境への影響を評価するに当たり、トンネルの漏水は想定しているか。
- ・現実的に漏水がゼロということはあると聞いています。ちなみに、地下鉄大江戸線の漏水はどういう状況か。
- ・大江戸線の漏水について、環状部分を含む全線分のデータを出して欲しい。
- ・善福寺のことを心配しており、いちばん影響が厳しいのが地下水である。
- ・シミュレーションは前提条件で結果が変わってしまうが、結果だけ示されてプロセスが抜けているのはおかしい。
- ・水みちが存在しないという前提条件になっている。直径が16mあるトンネルが、帯水層と粘土層が交互に重なっている中を斜めに通っていくのに、地層間の水漏れを止めることができるとされているのは不適切ではないか。
- ・平成14年の都議会での報告では、都営地下鉄全線で年間360万立方メートルの地下水が出て、そのうち12%は下水道にお金を掛けて捨てている。
- ・圏央道の八王子城跡トンネル工事で、近辺の井戸や沢の水が涸れており、工事も伸びて年度内に終わらないので、相武国道事務所は対策チームを立ち上げた。何も問題はないと言って建設に入ってから非常に困っているのは、外環のこれからを示しているようだ。
- ・トンネル委員会はトンネルを掘る側の委員ばかりだ。地下水が心配としてあげられているのだから、そちらを優先してやって欲しい。
- ・シミュレーションで決定係数が片や99%、片や92%というのは高すぎるのではないか。少ないデータでよくできすぎているのではないか。
- ・東京都仕様のデータとよく整合性が取れたと不思議だ。
- ・深層地下水の水位の調査は、平均値ではなく層別に行くべきではないか。
- ・裏込め注入材は、シールドトンネルへの漏れを防ぐもので、トンネル外側の水みちを防ぐのに役立つのかは確定しないと聞いているが。
- ・環境影響評価の方法書は、地上案でのものだったのではないか。
- ・練馬区の八の釜の池が完全に破壊されることが紹介されているが、それを知っている練馬区民がどれだけいるのか。これが発表されてから、賛成だと言って

いた人も様子が変わってきた。こういうこともきちんと見て頂きたい。

- ・交通渋滞の解消についても様々な意見があり、きちんと討論されないまま最初から外環をつくろうとしている。環境への影響についても、ようやく説明が出てきた。地下構造にすれば環境に与える影響はないというような一方的な情報だけを出しているが、八の釜の池がまるっきりつぶれてしまうということをはっきりしてほしい。湧水をもとにホタルやトンボの幼虫を育てられる環境をどうやったら作り替えることができるのか、代替案をつくった上で方針を決めるべきだ。
- ・青梅街道インターチェンジに換気所ができると、1 km先には小中学校など子供の施設が集中しており、川沿いで低くなっているので排気ガスが降ってくるのではないかと。これ以上子供達の生活環境を悪くしないで欲しい。
- ・外環が通るのは、江戸東京を形成してきた貴重な水源の地域である。地下水はデリケートで、ちょっとでもさわると簡単に止まってしまうものなので、取り返しのつかないことにならないよう、慎重に議論して欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・地下水は3次元の浸透流解析というシミュレーションを行っている。都全体の地下水流動がどうなっているのかを、都の土木研究所などの既存資料から分析し、外環ができた場合の影響範囲を設定した。
- ・3次元の浸透流解析は非常に細かいモデル化が必要なので、最初に広域の解析をし、簡易なモデル化を行った。西は高尾山、東は東京湾で多摩川水系と荒川水系の範囲で格付を行い、6km×20kmの範囲を決めた。
- ・平成16年に地下水を観測した点は限られるが、それでは足りないということで、この地域で1000点ほどある都の土木研究所のデータなどから補間し、実際の現象との再現性を確認しながら分析した。
- ・数値解析するに当たり、地下水はトンネルに入っていないと仮定している。最近、シールドトンネルの技術は進んで、地下水に影響を与えるほどの水は出てこない。
- ・大江戸線もシールド部分からの漏水は殆ど無いと聞いている。
- ・漏水の殆どは駅など他の構造から出ている。シールドは継ぎ手をしっかりしており、水も滲み出す程度なので、解析上考慮しなくてもよいと考えている。
- ・水みちは存在しないという前提について、大深度トンネル検討委員会で議論頂き、不透水の裏込め注入をすることで周辺の帯水層の水位や圧力に大きな影響は与えないと考えている。
- ・数少ない観測点というご指摘には先ほど答えた通りである。都のボーリングデータ約1000本のうち深いものは約150本あり、それを活用した。
- ・深層地下水の水位がデータが大きく違うことについて、国のデータは外環本線が通過する40~50mの深層地下水を示しているが、都のデータは複数の帯水層の深さの平均値であり、シミュレーションの前提に利用している。
- ・圏央道とは地質もトンネル工法も違うので一律に比較できない。地下水位が予測していたところに達し、表流水が減少する傾向が見られたので、慎重に扱うため対策委員会を設けたと聞いている。工期が延びたことについては遺憾に思っており、施工者への損害賠償請求も含めて検討すると発表した。
- ・取り組み姿勢について、できるだけオープンにやっていく。事業に当たっても慎重に調査し、モニタリングをしてしっかり対応をとりながら進めていく。
- ・地下水について心配している地域の事情から、モデルの再現性は内部で苦労、工夫して、一般的に8割程度なものを、9割を越えるくらいに高めてきた。
- ・帯水層は土地によって深さが違い、外環と同じ深さのデータだけを取ると点数が少なくなってしまう。全体の傾向を示すために平均値を用いた。
- ・裏込め注入材は、本来の目的とそれをどう活用できるかという両方あり、大深度トンネル委員会では、水みち防止に有効に機能するという話だった。

- ・環境影響評価の方法書は、大深度地下方式を活用した地下式トンネル構造を前提に、どういった項目を調査するかというものである。
- ・八の釜のように影響が大きく出るところをきちんと示していないということだが、環境への具体的なデータを示すのは今回が初めてで、これを正直に説明していきたい。
- ・既存の外環が大泉に来ているので、その延長でつくと八の釜が消失してしまう。仮に外環をつくるのなら、ぜひ一緒に八の釜の代償措置を考えていきたいという住民の方もいる。国としてはぜひ地元と一緒に考えていくべきと思っており、専門家や区と相談して、仮に外環が動き出す段階に来たら具体案を提示していきたい。

#### 【進め方について】

- ・大和北道路や東急大井町線等々力駅地下化のホームページでは、地下水の検討が素人でもわかるよう紹介されているが、外環では途中経過が住民に知らされず、結論だけしか示していない。
- ・地下水についての報告書の調査機関を明記して、責任を明確にすべきである。外環調査事務所の契約済み案件に地下水保全業務を応用地質株式会社と契約したとあるが、今回の調査と関係はあるのか。
- ・圏央道の例で問題にしているのは、国の取り組み姿勢がいつも、着手してしまえば後はどうなっても構わないということである。
- ・道路特定財源を一般財源化するというのが、この調査費が付くこと自体に納得がいかない。どこに調査費を使っているのか我々に教えて欲しい。
- ・現在都市計画決定されていないのに、つくる一方の議論になっていて、技術検討委員会ができること自体がおかしい。
- ・本線も外環ノ2もつくることありきで進められている気がする。地下化することで住民の賛成をある程度取り付けたのに、外環ノ2を出してきたのはだまし討ちではないか。
- ・オリンピックとリンクして外環を一気に進めることもあり得ると懸念している。公共事業は当初の予算の3倍くらいかかっている。単純にできれば良いという人はたくさんいるが、私たち1人いくら掛かるということを示さないと説明したことにならない。
- ・鉄道と道路とまちづくりは三位一体であるはずなのに、日本では縦割りで整合性がない。外環が40年以上できないのは、役人に意思がないからだ。普通の会社だったらつぶれている。人口はこれから減っていく。鉄道会社も複数線化をやめ始めた。環八も前より流れるようになってきた。外環ができたらもっと空くだろう。
- ・国の委員会には、学識経験者といって都合の良い学者ばかり入れている。なぜ一般の住民が入らないのか。通勤電車やバスに乗って何で渋滞しているのか見て欲しい。
- ・40年前の計画を後生大事にやらずに、計画を白紙にして見直して欲しい。
- ・エイトライナーは、予算が付きそうにないから去年、一昨年と休眠状態だと聞いてあきれた。
- ・地域P1について、青梅街道インターチェンジは杉並と練馬共通の問題なので、両方の住民が集まりやすい、例えば桃井第四小でやって欲しい。
- ・この時間帯では、本来一番意見を聴かなければいけない子供達の親世代が出られない。住民サイドやP1委員を通して、住民の意見が吸い上げやすいような日時にして欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・情報をもっとオープンにしていきたい。地下水保全格付業務を事務所から発注し、受注した応用地質株式会社に地下水の具体的な解析作業を手伝ってもらっ

ている。環境への影響の報告書は事務所で作成したが、調査段階から解析結果まで専門家のアドバイスを頂いている。委員の名前は公表している。

- ・道路財源の調査費を活用してから地下水の調査など様々な形で使っている。業務についてはホームページで公表している。
- ・昭和41年の都市計画決定は高架方式なので、このままではできないから凍結されているという理解である。それを地下方式に変えて、つくった場合とつくりたくない場合の交通量や経済効果などデータを示し、意見を聴いている。
- ・仮に外環をつくった場合、生活環境や自然環境がどうなるかという心配から反対の声が多くあると認識している。それに明確に答えるため、様々な検討委員会をつくり、専門家のアドバイスを頂きながら検討してご説明している。
- ・日時についていろいろご意見を頂いているが、会場の都合や他の区市との調整で今回は平日の夜ということになった。またP I 委員と相談しながら決めさせて頂きたい。

(回答：杉並区)

- ・学校活動に影響が出るようなことにはお貸しできないということで、区や町会が主催なら可能である。

## 武蔵野市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月18日（土） 18時30分～21時30分

場所：武蔵野市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17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 臼田 外かく環状道路担当課長
武蔵野市		藤井 外かく環状道路担当 課長補佐 井上 都市整備部長 池田 まちづくり推進課 主査

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外環の地上部の街路について

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PI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、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】

- ・必要性の議論が済んでいるのか疑問である。最終決定した根拠を端的にまとめた報告書のようなものは資料に入っているか。
- ・最初の計画時と現在でルートがなぜ同じかという説明はあるのか。大深度にすることと、全く同じルートが良いのかとは別問題ではないか。
- ・今のルートが変わる可能性があるかと解釈して良いか。
- ・40年前と全く社会構造が変わっているのにルートが同じなのは理解しにくい。生活が変化しても新しい道路が必要なのか。
- ・大深度地下が決定しているかどうかをはっきり伺いたい。地下化以外の考え方は浮かばないのか。

- ・環状道路は高速道路である必要があるのか。公共交通などいろいろ鑑みた上で高速道路の整備が一番良いと選択したのか。
- ・40年前に反対があったから吉祥寺が住みたい街になっている。計画が決まったらどうなるかという懸念について武蔵野市の考え方を伺いたい。
- ・一人乗り制限や路面電車など車を減らす対策を懸命にやらずに、新しい道路をつくって交通緩和するのは非常識だ。
- ・公共交通機関を格安で利用できるなどの対策をなぜ考えないのか。新しい道ができれば車は増えるのではないか。道路特定財源が余っているのを福祉に回して欲しい。
- ・外環が必要ならば、その前に車を減らす努力など、やろうとしていることが見えないと住民は納得できない。真剣なフィードバックがないといつまでも議論は進まないの、そういう資料を要望する。
- ・もし新しい遺跡が発掘されたらストップになることはあり得るのか。
- ・武蔵野市は緑被率を上げようとしているが、緑が増えてオオタカなどの絶滅危惧種が生息したら工事ができなくなる可能性もあるのか。
- ・首都機能が移転したら予測が変わって外環の計画も変わる可能性があるのか。
- ・環状道路が少ないとは言え、人口の多い武蔵野の地下に通すのはどうか。
- ・すぐにでも舟運ができるようになっており、陸上交通の何%かは減ると考えられるが、計画の見積もりには入っていない。また空のコンピューターも同様だ。道路関係の担当部署には、舟運を戦略的に使おうという発想はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・「これまでの検討の総括」という資料をまとめている。この中で、交通の状況や効果と影響の観点からと、地域や広域的な意見という観点からの必要性という2点を、昨年9月の段階で国・都が総括した。これが「考え方」のベースになっている。
- ・ルートの具体的な検討は入っていない。都市計画決定されているルートを中心に、高架構造から地下構造への変更を想定して効果と影響をまとめ、また必要性について意見を伺ってきた。
- ・ジャンクションやインターチェンジの位置では昭和41年から権利制限がかかり、高層の建築物がないという現状、既存の高速道路との接続や構造などを考え、現都市計画のルートが最適と考え提案している。東名ジャンクションを砧公園の中に入れてはどうかという意見も頂いており、ジャンクションの位置でルートも変わるため、その比較も行っているところ。
- ・大深度地下は都市計画決定を経ていないので決定ではないが、国・都としては最適だと思っている。
- ・外環をつくる以外にも、一般道の整備、公共交通の整備、公共交通への転換、料金施策等を組み合わせ、役割分担して容量拡大と需要の調整に取り組んでいる。容量拡大という観点で最も効率的なのは環状道路の整備であり、首都圏では三環状道路の整備を主要な政策として行っている。
- ・高速道路と一般道では交通容量が違い、外環は1日約10万台と予測しているが、環八は約5万台であり、一般道とするとこの地域に環八のような道路を2本通す事になる。地域に用のない交通を排除するには、高速道路と一般幹線道路、生活道路をバランス良く整備していくべきと考えている。
- ・人口減少や少子高齢化、経済変化もあるが、イギリスやドイツでも自動車交通は増えている。交通を増やすことが良い政策とは考えていないが、過去、道路行政全般では将来交通量の過小推計が多く、直ちに道路整備はいらぬ状況にはない。
- ・道路行政全般では、今後道路をつくり続けるという立場ではない。既存道路の有効活用や環境対策、安全が非常に重要と考えている。
- ・外環は、放射方向の高速道路を環状方向につなげて、環八など地域の道路を円



滑に流し、抜け道に入り込んだ交通を幹線道路に戻すことができる。

- ・道路には役割、バランスがある。全国の幹線道路は国が担い、環八のような道路は都が中心に整備し、生活道路は武蔵野市といった分担である。
- ・車を減らす施策について、国土交通省全体ではモーダルシフトや公共交通整備、鉄道の立体交差や地下鉄整備の支援、LRTなどにも取り組んでいる。そうした中でも渋滞、環境、交通安全対策などの問題が解決されておらず道路整備は必要ではないかと考えている。
- ・道路特定財源は余っているのではないと認識している。道路整備だけでなく、LRTや新交通システム、鉄道・バス共通ICカードなどに道路特定財源を活用している。
- ・ヒートアイランド対策に環状道路整備は有効だといったように、政策全体で見て外環がどういう位置づけなのかを説明していきたい。
- ・遺跡が出てきた場合は文化財保護条例など法令、条例に基づいて必要な手続きをとる。重要度が高い場合は避けることも検討することになる。
- ・住宅地に外環をつくって環境施設帯を整備すれば緑も増えると考えている。タカが来た場合は、保全やモニタリングをしながら対策を検討していく。
- ・首都移転は東京都市圏全体で3000万人の経済圏に対して60万人くらい。引き続き環状道路整備は重要であると思っているが、首都移転の動向が変われば再度検討することになる。
- ・ドアトゥドアでは結局車が中心になっている。自動車と他の交通モードの分担率は、長期の交通量予測では経年的な変化を加味しているが、ドラスティックに変化するといった前提は難しい。都市内交通に関しては、抜本的に予測している交通量が変わるところまではいかない。

(回答：東京都)

- ・都は以前から外環は必要だと考え、取り組んできた。都心環状線の渋滞緩和だけでなく、幹線道路の交通改善、生活道路からの通過交通排除など、東京の交通全体の渋滞緩和と、大気環境の改善が図られる。
- ・現在、外環の計画の具体化を図る上でご意見を伺っているが、いつ事業化になりいつ完成するかはまだ見えていない。
- ・道路整備以外にも、地下鉄の乗継割引や踏切解消のための連続立体化、地域バスの充実など、自動車から公共交通へ転換できるような対策に取り組んでいる。物流は自動車に頼っており、交通量を減らせないところもあるので、道路整備の他、総合的な交通政策を進めている。
- ・道路以外の対策としては、アメリカでは複数人乗りでないと通行できないHOVレーンという手法が実施されている。
- ・ロンドンやパリなど大都市では、環状道路が完成している。
- ・公共交通への転換やTDMについては、人口100万人以下くらいの都市と1000万人超では取組みが異なる。
- ・都では、新交通システムやバス接近案内、荷捌スペース確保などの渋滞対策を進めている。高速道路と幹線道路、生活道路の各段階での交通処理と交通需要を抑制する手法を併せて取り組んでいる。

(回答：武蔵野市)

- ・昭和41年の都市計画は高架構造で、地域分断や環境汚染等のことで市議会、市民と市が反対し、現在の良好な住宅地が形成されたと認識している。
- ・外環を都市計画上は必要と考えているが、環境対策や安全対策は必ず確認する必要がある。

【地上部街路について】

- ・代替機能を確保しなければ外環ノ2は廃止できない、ということか。
- ・外環ノ2は廃止する可能性があるとのことだが、なぜ代替機能を確保していく

という記述があるのか。地下にする最大の理由が環境保全と言いながら、外環ノ2について踏み込んだ話が出てこないのは議論の進め方として疑問に思う。

(回答：武蔵野市)

- ・外環ノ2は、本線が地下になった場合も都市計画として残る。都市計画上ネットワークとして計画されているが、沿線の区市と協議して最終的に決定していくことになると思う。

【まちづくりについて】

- ・三鷹の「交通の変化、周辺都市計画道路整備の課題」と同様のものを武蔵野も出してほしい。都市計画道路3・4・12号線は「武蔵野市方面からのインター利用交通に対応」とあるが、武蔵野市にも伸びてくるのか。
- ・武蔵野市では外環自体は通過だが、外環に入る東八道路に行くための道路がいろいろ整備され、驚いている。どういう計画になっているのか。多摩地域の都市計画道路の整備方針では、武蔵野市内の道路とどうつながっているのか。
- ・都が三鷹市道を勝手に多摩地域における都市計画道路の整備方針に計画案を入れるのは心外であり、消して欲しい。このことについてきちんと答弁して欲しい。武蔵野市は抗議したろうし、三鷹市のPI委員も抗議していた。
- ・外環ノ2を消す代替案として3・4・12号線をつくるという考え方なのか。
- ・三鷹市道の3・4・12号線がなぜ都道の優先路線になるのか。三鷹市自体が認定したのか。武蔵野にも絡んでくる可能性がある。この案を消して欲しい。外環の問題どころではなくなる。しっかり答弁して欲しい。
- ・防災の機能と言うが、なぜ都の優先道路が三鷹市にあり、武蔵野市にないのか。
- ・3・4・13号線は武蔵野市内の半分近くで現道がなく、外環の地上部と同じ問題が起こる。東ハインターチェンジへのアクセスのために、武蔵境や調布保谷線などの整備の一環で武蔵野市内を通る可能性が出てきたと感じる。
- ・多摩地域における都市計画道路の整備方針(案)は、パブリックコメントの期限までに意見がなければ賛成として「案」が取れるのか。武蔵野については勝手に都道にしないで、市と相談して欲しい。
- ・武蔵野市が要望しない限り、市道を優先道路にしないことを明確にして欲しい。三鷹市から3・4・12号線を優先道路にして欲しいという要望がなければ、三鷹、武蔵野両市のために優先道路にしないで欲しい。
- ・オリンピック誘致に関係して道路整備を進行していく可能性はあるのか。
- ・武蔵野市に痛みを与えるのだから、吉祥寺駅の南町側に改札を設けたり、井の頭線の延伸など地元経済が潤う視点で、行政の垣根を越えて考えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・武蔵野地域は地下化で地域に影響がないよう計画しているので、街おこしに資するような話に直接リンクすることは難しいかと思うが、市の考えも十分聞きながら、どういってお手伝いができるか考えたい。

(回答：東京都)

- ・三鷹市の3・4・12号線が武蔵野市では3・4・13号線となる。多摩地域の都市計画道路の整備方針案はまだ固まっておらず、3月15日までに頂いた意見を参考に定めていく段階にある。東八道路につながる3・4・12号線は、外環が地下化される場合、東ハインターチェンジ周りに交通が集中する心配があり、整備が必要ではないかと考え提案した。3・4・13号線との間には井の頭線と神田川があり、それらと調整が必要になる。もし吉祥寺駅周辺の道路を整備改善して欲しいということであれば、それを踏まえて市と相談する。
- ・外環ノ2については、廃止を含めた必要性の検討を行政計画に位置づけたとご理解頂きたい。「外環の地下化に伴い」という表現は誤解を招くので訂正する。
- ・外環ノ2の代替機能とは、地域の交通機能や防災性確保等の切り口で代替できるか否かという意味である。

- ・外環を整備する場合、インターチェンジ周辺の道路混雑が心配という意見をたくさん頂き、都として優先道路にする考え方を示した。
- ・都市計画道路は、施行者が決まっていない路線が多く、事業段階で施行者が決まる。事業化計画は都と28市町で決めている。東八道路周辺の渋滞対策は都の判断で書いており、ご意見を頂きたい。
- ・外環ノ2の必要性を廃止も含め検討する際、交通機能や防災性を見直すという意味であり、3・4・12、13号線の防災性などを検討するわけではない。
- ・武蔵野市道を都道として勝手に整備はできない。市と相談してやることになる。
- ・武蔵境は外環の渋滞緩和ではなく、まちづくりや道路ネットワークの観点から整備していこうと提案した。
- ・オリンピックに関係なく、必要な道路は整備していくという考えである。
- ・多摩の事業化計画の中で、要検討路線として廃止も含め検討すると位置づけた。地域の交通は保たれるのか、防災的に大丈夫かといったいろいろな観点でチェックし検討した23区の5路線と同じ位置づけである。
- ・都市計画道路は、街の活性化を支える、緑を植えて環境を良くする、風の道をつくる、交通事故をなくす、バス路線を通すなどの機能がある。外環ノ2をどうするかは、外環の地下化の動向を見ながら皆さんと相談し、機能に照らしてこの街に道路が必要ないとなれば廃止もあり得る。

#### 【環境影響について】

- ・事業者による環境調査の評価はどういう形で、誰が行ったのか。地域の代表は入っているか。関西空港も結果的にものすごい追加投資をしている。地下水が1日1センチの流れと言うのは本当なのか懸念している。
- ・今日の説明内容は国土交通省が調査したものであり、今後市民や地域の人が入った環境影響について検討されるという認識でよいか。
- ・調査が役に立たなかったり、データが違うことのないように、地域住民が日常生活で感じている要望を聴いて欲しい。
- ・大深度に斜めに掘っていくランプ部分の地下水について説明して欲しい。
- ・東京駅や関西空港、環八井荻トンネルなど、専門家の知恵を借りても後で問題が出ている。環境影響と保全対策で、何かにつけ問題ないと言うのは、住民をだましているのではないか。
- ・ヨーロッパのように、住民が専門家にお願いして調査をしてもらった場合、国や都から費用を出してもらえるのか。
- ・環境への影響と保全対策は計画者の資料で、第三者機関の客観的な根拠を示すものではないと明記すべき。この段階で配るならフェアにしてもらいたい。
- ・大気への影響の数値など実感として信じられず、心配である。排気ガスをフィルターで100%濾過できるとか、我々が安心できる資料や態度を示して欲しい。数年前に井の頭公園のお茶の水が濁れたことがあり、行政を不信に思っている。

#### (回答：国土交通省)

- ・現在は環境の予測と保全対策の検討段階であり、現地調査も、文献データも使って国が、専門家の意見を聞きながら検討し、公表したもの。環境影響評価の際に都民の健康と環境を守る観点から、環境部局にある専門家の審議会で、予測手法や内容の妥当性を第三者的にチェックしよう。
- ・環境への影響と保全対策について、例えばこういう予測が必要ではというようなご意見も伺いたい。準備書や評価書の手続きでも意見書を頂く場がある。それを踏まえて第三者の専門家からなる審議会で環境影響評価の手続きは進む。
- ・湧水に影響する浅層地下水の流れは郊外側から都心側なので、開削工事をする青梅街道インターチェンジ等では郊外側で上昇、都心側で低下する。予測では±1m程度、東名ジャンクションでは3.5mの上昇も生じ、対策が必要とな

- る。長期的なデータ蓄積や新技術を踏まえて事業実施段階で具体的に検討する。
- ・問題ないという記述はだましているようだとのことだが、施設や環境対策を設計する事業実施段階より上流の現段階では、検討は適当と考えている。
  - ・専門家を市民側で雇う費用の負担制度は現段階ではない。例えば、国土交通省で専門家に市民からの質問を届けるといった形を検討していけたらと思う。
  - ・専門家には、技術専門委員会で議論して頂いたり、環境調査の際に地元の大学の先生に相談している。大深度トンネルの技術検討委員会を設けて現在も検討しており、専門家のメンバーも公表している。
  - ・大深度委員会で地域での意見を紹介し、専門家に審議して頂く形で反映する。一方、専門家に直接意見を聞きたいというご要望は、方法を検討したい。
  - ・大気への影響ができるだけ小さくなるよう、地下方式を提案している。換気所も現在、NO<sub>2</sub>を削減できるように実験し、適用できるか検討している。

(回答：東京都)

- ・「環境への影響と保全対策」は、環境影響評価とは別である。アセスの手続きに入ると、専門的な委員の入った東京都の環境影響評価審議会で、アセスの内容をチェックする。現時点では、国土交通省の中の専門委員会で審査をしている。
- ・配布したパンフレットは、計画概念図に基づいて道路をつくった場合、地域の環境がどうなるのかというご心配に添って作成した。仮に手続きに入った場合、都の環境影響審議会という第三者機関でチェックを受けるし、改めてご意見を頂く場もある。
- ・排気ガス対策として、自動車にDPFというフィルターを付ける発生源対策を行っており、改善効果として、昨年6月の環境局からの発表では、自動車排出ガス測定局34箇所のうち33箇所、一般局47箇所のうち47箇所SPMの環境基準を達成できた。少しずつ大気の改善に向かっているという一例である。

【進め方について】

- ・配布資料は一般的市民には分かりにくい。分かりやすい説明をされると、議論がしやすい。是非その点を今後願います。
- ・今日の案内が沿線住民に届いていないのは、端から知らせたくないのかと疑りたくなる。きちんとしてもらいたい。
- ・いつポストイングしたのか。
- ・外環ジャーナルは、入っている新聞とそうでないものがあり、記事も小さい。市報はチラシと一緒に捨ててしまう。
- ・オリンピックを都知事が誘致することと外環を関連して考えているのか。
- ・現計画の必要性は、どの機関でこれを決定するのか。
- ・P1の前提はきちんとした情報を出して共有することではないか。都市計画道路の整備方針で大深度の外環が決まったかのような表現は、誤解を招くので直して欲しい。また、こういう機会にきちんと説明すべきである。
- ・外環の地下化もルートも正式に決まっていない段階での都市計画道路の整備方針のパブリックコメントは行き過ぎで不適切だ。都は十分認識して欲しい。
- ・「意見の整理」でいろいろな懸念事項が指摘されているが、住民として切実に不安に思っている。これらに対してひとつひとつに回答があったのか。
- ・環境への影響と保全対策のひとつひとつに対して客観性のあるデータに基づいた回答を頂かないと不安が払拭されず、反対と言わざるを得ない。
- ・今日の配付資料はワンセットいくらくらいかかっているのか。

(回答：国土交通省)

- ・分かりやすいパンフレットづくりを目指していきたい。
- ・ポストイングされていなかったとすれば問題だと考えている。委託し、武蔵野市で2,959枚入れたと報告を受けている。意図して入れなかったのではない。

なるべくたくさんの方に来てもらいたいので、コミセンへのお願いや外環ジャーナル、市報への掲載をしている。

- ・11日に沿線100mの範囲に行った。業者からは入れたという報告を受けているが、もう一度確認し、改めてどうすべきか考えさせてほしい。
- ・市報が全世帯に最も確実にわたる方法とっており、いくつかの方法で周知しているが、いろいろなご意見を頂いたので改めて検討する。
- ・通常、道路の必要性やルートへの検討は内部で行い、外部に明らかになるのは都市計画の案の段階なのに対し、事業の上流段階から市民参加の場を設け、決定プロセスを明らかにしようとしている。現段階では法的な位置づけ等は無い。意見を聴きながら最終的に必要性は国・都が行政として決定することになる。
- ・「意見の整理」はアンケートやオープンハウス、電話での意見を集約した。その場での回答や環境などパンフレットで回答しているが、全部答えたわけではない。整理して、不足のものは後日応える必要があると認識している。
- ・皆さんの不安に答えられるよう、パンフレットだけではなく、専門家の意見や継続的なデータをとっていききたい。
- ・ワンセット袋代も含めて1000円はかかっていないと考えている。
- ・例えば首都圏のバス鉄道共通ICカードの導入に道路のお金が使われていることなど我々も情報提供が足りないと思っているので、しっかり考えたい。

(回答：東京都)

- ・外環はオリンピックの招致にかかわらず必要なものとして取り組んでいく。

(武蔵野市)

- ・一番関心を持っている沿線の方々に今日のチラシがもし配られていないとしたら、協力という形の市として非常に遺憾である。きちんとして頂きたい。
- ・道路整備以外の交通政策はいっぱいあるはずなので、資料を出して説明して欲しい。
- ・都に、多摩地域の都市計画道路の整備方針案を資料として出して欲しいとお願いした。情報提供をして一緒に議論しないと意味がない。次回は配慮して頂きたい。

## 調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月11日（土） 18時30分～20時30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8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
調布市	望月 都市整備部 参事 田中 都市整備部街づくり推進課 課長 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外環オープンハウスアンケート結果（調布市）  
⑩外環の地上部の街路について

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、現在の状況や考え方等をご説明し、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】

- ・昭和41年の都市計画をさけて家を買ったはずなのに、現在の計画ではかかってしまった。住民に相談もなしに計画を変更したことに住民は不安を感じている。
- ・外環が整備されるのは10年ぐらい先と言うが、具体的にいつできるのか。
- ・まだ外環をつくるとは決まっていない。

（回答：国土交通省）

- ・外環はまだつくるといっても決まっていない。現在は都市計画変更の手続きの前の段階でご意見を聴いているという位置づけである

(回答：東京都)

- ・現在は、高架からトンネルへ構造を変更することについてみなさんの意見を伺っているが、計画線の位置は昭和41年から変更していない。

【まちづくりについて】

- ・外環が整備された場合、外環周辺の用途地域の変更はあるのか。
- ・三日月地帯に残された場合、生活道路がなくて三日月地帯の外に出られそうにないが、どのように考えているのか。
- ・外環が整備されることで生活道路が危険で通れなくなる可能性があるため、三原台等の現状を住民に示してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・外環をつくることでインターチェンジに交通が集中するために、周辺の道路を整備する必要があると考えている。また、警察と生活道路の交通規制の検討も考えていかなければいけない。

(回答：調布市)

- ・用途地域は、地域がまちづくりの要望を出した場合などに地区計画をかける等して変更できる。市としては、地域のまちづくりを考える中で用途地域の変更について検討していきたい。
- ・三日月地帯のまちづくりは、みなさんの意見を伺い、国や都に要請しながら検討していきたい。

【環境影響について】

- ・外環ができて車が増加しても、大気質の現況値と予測値が変わらないのはなぜか。環境影響の予測は正しいのか。
- ・料金所付近で渋滞が発生すると思われるが、その影響はどのくらいと考えているのか。
- ・場所によって換気塔の高さが異なるが、何を根拠としているのか。
- ・仙川付近の処理場からの排水の下流にはコイもカモも生息していない。環境基準が守られたからといって環境への影響がないとは思えない。コイやカモが生息できるような環境をつくってほしい。
- ・環境が悪くなることにおびえながら生活をするような地域に子供たちを住ませたくない。
- ・外環が整備されるまでに緑ヶ丘に高い建物ができたら、現在の換気塔の設計は変わるのか。
- ・換気塔はどこに設置されるのか。三鷹市に設置されると言うが調布市と近いのではないか。風向きによっては調布市への影響の方が大きいのではないか。
- ・緑ヶ丘は軟弱地盤のため、工事により大きな影響が出そうで心配である。以前、下水道の工事をした際、住居に影響が出たところが何軒かあった。十分に調査をし、よく考えてほしい。
- ・工事車両が地域を往来することへの対策をどう考えているのか。
- ・工事は夜間も行うのか。
- ・三日月地帯に残されることになるため、環境が心配である。
- ・調布市の担当者の「換気塔が設置されるのは三鷹市である。」との発言は無責任である。市民の安全、安心は市が責任をもって守ってほしい。
- ・調布市に活断層があると聞いたことがあるが、活断層の調査はどのくらいしているのか。
- ・外環による環境影響を評価するために調布市で独自の調査を行っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・大気質の予測値は幅をもって示しており、場所によって数値が異なる。予測値が一番大きくなる箇所は地上部への出口部分であり、逆送風で漏れ出しを防ぐ等の対策をとるが、大気質の予測値が現況値よりも大きくなっている。今よりも悪くなる場所はあるが、環境基準は守れる。

- ・NO<sub>2</sub>やSPMは近年改善傾向にあり、将来は現在よりも大気汚染が改善することを折り込んだ上で道路からの影響を予測している。
- ・換気塔の高さは周辺の建物の高さを考慮して設定している。換気塔からの空気は上空へ吹き上げるため、実効的な高さは100m以上となるが、風が強いときに周りの建物に直接あたらないよう、周辺の建物よりも高く設計している。
- ・緑ヶ丘周辺には高い建物がないので、換気塔の高さは15mで設定している。
- ・ランプ部等で、渋滞させないよう交通運用を検討していく必要がある。
- ・実際の換気塔の設計や保全対策は、事業実施段階にみなさんの意見を聞きながら行う。その際に周辺に高い建物があれば、換気塔を高くする必要がある。換気塔は高くなると景観の問題はある。
- ・換気塔は現在の計画では北野四丁目に設置され、換気塔周辺における平均的な風が吹いた場合、換気塔から約1km離れた場所よりも遠い側に影響が生じる。
- ・緑ヶ丘が軟弱な地盤であることは現地調査で把握している。工事をしたときに万が一地下水位が下がってしまうと地盤沈下につながる恐れがある。工事をするときには、改めて綿密な調査を行い、地元の意見を聞きながら影響の出ない工法を採用する必要があると考えている。
- ・工事の時には工事車両をどうしても通さないといけないことになるが、極力地域の生活道路に入らないように考えていく必要がある。できるだけ中央道に工事車両用のランプをつくって、直接乗り込むような工夫をしていきたい。
- ・地上部へ影響が出るような工事は夜間に極力行わないようにしたい。
- ・周辺関係市町村の範囲で活断層はない。
- ・環境影響評価では、市が独自に調査を行うというよりは、市が意見を言う場が手続き上は担保されている。また、妥当性は客観的に学識経験者を中心とした審議会でチェックされる。

(回答：調布市)

- ・市民が安心できるように環境対策等を国や都に要請していく。仙川についても水質の問題を調べて問題があれば都に要請したい。
- ・換気塔についての発言は、土地利用の観点から言ったものであり、環境問題については、市域を超えて検討していく課題であると考えている。
- ・今の時点では調布市独自で環境の調査を行っていない。外環の計画がより具体的になった時点で地域への影響を検討したい。

【用地・補償について】

- ・地域では外環はできると話している人がいて、引越しをした人もいると聞いた。
- ・環境施設帯は20mも必要なのか。環境施設帯が設けられたことで家の一部が環境施設帯の計画線にかかっている。
- ・立ち退きをする場合、道路の計画線に少しだけかかっている場合でも全額補償をし、引越した先でも同じような住宅を建てられるようにしてもらわないと困る。
- ・計画線の変更が可能かもしれない今の時点で心配しなければ、測量して計画線にかかったと言われては遅いかもしれない。
- ・立ち退きは個人だけの問題ではなく、近所づきあいもなくなってしまう。
- ・外環が整備されると三日月地帯は生活できる状況にならないと考えられるため、全員が立ち退きできるように国や都に要望していきたい。実際に外環が整備される場合、全所帯で住民投票をし、立ち退きを希望するかどうかを決定しようと考えている。

(回答：国土交通省)

- ・現在の計画では環境を保全する観点から幅20メートルの環境施設帯を設けることを提案している。
- ・環境施設帯は交通量等から20mが望ましいと考えている。外環周辺の環境への影響を小さくするために、環境施設帯の幅を広げてほしいとの意見が全体としては多く、現在の計画概念図は以前のものよりも環境施設帯の幅を広げた形で



提案している。

- ・環境施設帯は、公園、ビオトープなどの緑地や生活道路等をつくることも考えられ、地域の意見を聴きながら使い方を検討したい。側道を通す場合も考えられ、環境施設帯内に家を残すことは難しいと思う。
- ・相続などで財産処分をしないといけない方々があり、そういう方が正常な価格で売れないといった状況があるので、生活再建救済制度を設けている。建築制限を受けている人を対象に、公社を通じて買い上げる制度である。
- ・立ち退きの補償は用地取得段階で行う。残った土地で現在の生活が維持できるかどうかをみながら補償を検討することとなる。
- ・計画概念図の計画線はあくまで目安であり、実際に立ち退きが必要かどうかは測量をしてから決まる。測量をしてどこまでかかるのか、かからないのかを正確に把握した上で、個別に相談をしていく。

【進め方について】

- ・「環境への影響と保全対策」の資料がわかりにくいので、素人でもわかるような資料づくりをしてほしい。
- ・既設の外環周辺に住んでいる人が、外環が整備されたことをどう思っているのか知りたい。意見交換をできる場を設けて欲しい。
- ・トンネルの出口がどこになるのか、換気所の大きさがどのくらいになるのかなど、具体的に細かいことを聴きたい。どこに何ができるかということ住民が一番心配している。
- ・市や都は住民の意見をしっかり聴いて国に働きかけをしてほしい。
- ・都知事が外環の整備に積極的なようだが、どうなっているのか。
- ・調布市は外環に対してどのような見解を持っているのか。
- ・調布市の「外環について一定の評価をしている」とは、「外環の整備に賛成である」を意味するのか。
- ・住民は一致団結して自分たちの生活を守っていかなければならない。

(回答：国土交通省)

- ・今回は外環整備にともなう影響を数値で示してほしいとの意見を受けて、計算した数字を提示したが、事例を集めて実感が湧くような説明もしていきたい。
- ・既設の外環の周辺住民が、外環が整備されてどう思っているのかを、紹介できるか検討したい。

(回答：東京都)

- ・国も住民の声を聴くことに力を入れているが、国に直接伝えにくいのであれば、都や市に意見を言ってほしい。

(回答：調布市)

- ・調布市は、平成17年11月の地元説明会の中で、環境や生活への影響などいろいろな課題があるが、市民生活に与える影響は最小限に留めるという点で外環について一定の評価をしている。
- ・三日月地帯の地域分断、大気質などの環境に関しては、十分に対策をしてほしいと言うことで、これら課題に対して国と都に検討を協議して頂きたいと考えている。
- ・外環が環境へ影響を及ぼす場合、外環の計画を白紙に戻すということ国も言っており、もし市民生活に大きな影響があると明らかになった場合には、白紙に戻してもらおうように要請したい。

## 調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月17日（金） 18時30分～20時30分

場所：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11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	望月 都市整備部 参事 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（調布市）  
⑩外環の地上部の街路について

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PI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、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】

- ・整備計画9,432km以外の道路計画は白紙と首相が言っていることをどう考えているのか。外環は整備計画の道路ではないはずである。
- ・地下40mの深さで外環と同程度の長さのトンネルの事例はあるのか。
- ・日本道路公団が民営化した会社が外環の整備にどう関係してくるのか。
- ・外環の整備を国が行い、管理を道路公団が民営化した会社が行うことはできないのか。
- ・需要予測が外れたような事例もあり、道路公団が民営化した会社では整備できず、結局国が整備することになるのではないか。予算が足りなくて外環が途中でできなくなるとは困る。

- ・外環の採算性はどうなっているのか。なぜ外環の採算性を検討しないのか。
- ・都が外環の整備費用を負担することはないのか。

(回答：国土交通省)

- ・首相は、整備計画9,432km以外の道路計画はまだ決まっていない段階であるとの意味で発言されたと考えている。
- ・外環は整備計画の9,432kmに含まれていないため、具体的な計画となるように、地元の理解を得る努力をしている。
- ・山岳トンネルは山頂から何百mも下を通過しており、アクアライン等の海底を通るトンネルで海面から深さ40mくらいの事例はある。
- ・道路で長さ16kmのトンネルの事例はないが、鉄道ではもっと長距離の事例があり、技術的な問題はないと考えている。建設中の中央環状新宿線、品川線もある。
- ・道路公団が民営化しても制度上、高速道路の整備は可能。民営化したため事業化にあたっては、採算性を考慮し、外環を整備するかどうかを考えていくことになると思う。
- ・道路公団が民営化した会社が外環を整備しない場合、国がガソリン税などの道路利用者が負担する税金で整備をすることができる。
- ・採算をとるために外環の料金が高くなって、利用されないのでは意味がないため、国が支援することも考えられる。実際に外環を事業化する段階でさまざまな事業方法の検討が必要である。
- ・事業費はインターチェンジなしで1.2兆円で、その他に管理費がかかる。一方で、渋滞緩和等による経済効果が年間3000億円と計算している。
- ・現在は外環を整備するかしないかを検討しており、採算性はまだ検討していない。道路公団が民営化された会社自身が整備できるかどうか採算性を考えることになる。
- ・事業化の段階で、外環の事業費や採算性、誰が外環を整備するかが決まる。

(回答：東京都)

- ・外環は国土開発幹線自動車道であり、国が責任をもって整備すべき道路だと考えており、事業は国か道路公団が民営化した会社が行うと考えている。国が直接整備する場合には都が一部負担をすることになる。
- ・まだ外環の計画が決まっていないので都の負担についてはわからない。

【まちづくりについて】

- ・外環を国の予算で整備するならば、三日月地帯のまちづくり等も国がやるべきである。
- ・調布市は外環によるまちづくり等を三鷹市と調整しているのか。
- ・緑ヶ丘を三鷹市にして、1つの行政区にまとめた方がまちづくり等もスムーズに進むのではないかと。三鷹市の方が財政もよく、道路整備の仕方が調布市と異なっていると思う。

(回答：国土交通省)

- ・現在は外環の整備をどのように行うのか、影響がどのくらい出るのか等を示している段階であり、今後ジャンクション周辺のまちづくりについて具体的な検討が必要と考えている。周辺のまちづくりについては沿線自治体の協力が必要と考えている。
- ・外環沿線のまちづくりや関連する道路整備を検討する必要があると考えており、これから地域の方や沿線自治体の意見を聴きながら検討を進めていく。

(回答：調布市)

- ・都および市が都市計画道路整備方針案を公表し、その中で3・4・17号線と3・4・18号線などが優先して整備すべき道路とされている。
- ・都市計画道路や三日月地域のまちづくり等は三鷹市と協力して行う。外環が具

体化された段階で連携を図りながら進めていきたい。

- ・調布市の道路整備が遅れていることは市として責任を感じている。今後の外環の動向を踏まえてまちづくり等を積極的に考えていきたい。
- ・市境については即答できない問題であるが、三鷹市と歩調を合わせて東部地域周辺のまちづくりを行っていきたい。

#### 【環境影響について】

- ・風向のデータはどのように調査したのか。
- ・地質により振動の影響が異なると思うが、地質はどうなっているのか。国の説明の中で例として出てきた他のトンネル周辺の地質と外環沿線の地質は異なるのではないか。
- ・少し場所を移動しただけで風向が変わる気がするので、局地的な調査では不十分ではないか。
- ・過去に公共事業の夜間工事で困った経験がある。防音壁を設置しても騒音をおさえきれないのではないか。外環の工事を10年も続けられることに耐えられない。道路事業で裁判沙汰になり、計画が進んでいない事例等もあるので、初めから計画に余裕を持つべきではないか。
- ・大気質が環境基準とほとんど変わらない箇所に現在住んでいるので、換気所からの大気質への影響が心配である。風向、風速によっては換気所からの拡散状況が変化し、影響が変わるのではないか。
- ・換気塔からの影響の数値等は平均値ではあまり意味がない。最悪な場合どうなるかを知りたい。
- ・影響の予測の平均値といっしょに偏差も提示してほしい。
- ・逆転層が生じた場合の風向の変化を予測しているのか。
- ・外環のような大規模道路の、トンネルでの換気に関する事例はないのか。
- ・換気所はどのくらいの間隔で設置されるのか。
- ・トンネル内の換気に問題はないのか。
- ・外環本線による地下水への影響を懸念しているが、どのくらい調査をしたのか。調布市域ではどのような影響が出るのか。
- ・地下水位の変化を数値で言われても分からない。仙川や野川、国分寺崖線の湧水への影響はどのくらいなのか。
- ・浅層地下水と深層地下水の深さの基準は何なのか。
- ・この周辺で地下水への対策は必要ないのか。
- ・地下水位は目に見えないため、影響がどのように生じているかわからないが、本当に地下水への影響がないと言えるのか。
- ・外環により八の釜の池が消滅することを周辺住民はどう思っているのか。
- ・トンネルでの災害時における換気は通常の換気と同様に行うのか。災害時に対応できるのか。
- ・災害時に排気される空気が外に出た場合の処理はどうするのか。

(回答：国土交通省)

- ・2年間の現地観測を行い、風向及び風速などを調査している。東部公民館周辺の観測地は、緑ヶ丘小学校で観測している。
- ・建物等による風向への影響がない地点で観測している。風向や風速については、常時観測局のデータと比較し、整合性を確認している。
- ・外環沿線でボーリング調査を行い、外環沿線の地質を調査している。外環沿線の地盤卓越振動数は、今回の説明で例示した中では東横浜トンネル周辺の地盤の値と近い。ボーリングの結果は「環境の現地観測結果(四季)」にまとめている。
- ・地域の環境を守ることは非常に重要であり、その考えのもとで周辺の整備をしていくことが必要と考えている。

- ・地上部で夜間工事をすることは極力回避するよう考えている。昔に比べて環境基準も厳しくなっている。
- ・自動車の単体規制の効果が出ている。H12からH22でNO<sub>x</sub>とSPMを約4割削減する東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画があり、外環の調査地点では中間時点のH17でおおよそ計画通りに達成できている。
- ・道路の沿道付近は大気質がまだ改善されていない箇所もあるが、道路から少し離れた箇所では環境基準を達成できており、毎年改善している。将来は余裕をもって環境基準を守ることができると考えている。
- ・換気塔からの影響は、拡散されて換気塔から約1kmの地点で環境基準の1/1000程度である。換気塔周辺からの影響よりもジャンクション周辺での道路からの直接の影響が大きいと考えている。
- ・大気質の短時間での影響の予測は技術的に難しい。1年間の中で影響が大きくなる1日の平均値を示しているが、それでも環境基準は守ることができる。
- ・影響の予測の偏差は現地観測結果から示せるものがあれば提示したい。
- ・逆転層の発生は調査していない。真冬の温度成層状態では換気塔の空気が拡散しにくいという設定で現在の予測をしている。
- ・アクアライン等で道路に換気所を設置している。外環の場合でも換気所を設け、トンネル内の環境を確保する必要がある。
- ・換気所は3つのジャンクションと青梅街道インターチェンジに設置する計画であり、その数で換気の問題はないと考えている。
- ・トンネル内をジェットファンで換気しつつづけることやトンネル内の視界を確保すること、CO濃度を上昇させない等の問題があり、トンネルの換気設計は専門家を交えて検討している。
- ・地下水は、外環沿線で30箇所の調査を行い、その他に都の既存の調査を用いて影響を予測している。中央ジャンクション周辺で、浅層地下水及び深層地下水で±1mの水位変化が生じ、調布市域では水位変化は±50cm未満になると予測している。
- ・河川や湧水への影響は浅層地下水が関係しており、浅層地下水は対策をとれば影響はほとんど生じないと考えている。
- ・浅層地下水とは5mから15mの深さで、井戸を掘った際に一番最初に出てくる地下水、深層地下水は今回対象としているのは外環本線が設置される40mから60mくらいの深さの地下水。
- ・浅層地下水については対策が必要と考えているが、深層地下水への対策は必要ないとの見込みである。
- ・工事を行う段階では、モニタリングをして地下水位への影響を確認しながら行っていく必要があると考えている。
- ・八の釜の問題は、代償等を地元の方々と検討をする必要があると話しをし始めたところ。
- ・災害時は、連絡坑を設けて反対路線に避難する、またはトンネルの下半分に避難する2つの方法で避難場所確保の検討をしている。
- ・災害が発生した場合、煙の拡散を防ぐ、煙を排気する等の換気のコントロールをすることが必要である。
- ・災害時に十分対応のできる能力をもつ施設が必要と考えている。災害時の場合の換気方法についても検討している。
- ・地上で事故が生じた時と同様であるが、災害時の煙を全て処理して外に出さないようにすることは困難と考えている。

#### 【用地・補償について】

- ・生活再建救済制度の申請をしているのだが、いつになったら救済を受けられる

のか。高齢のため早くしてほしい。

- ・外環には調査費しか出ていないはずだが、生活再建救済制度のお金はどこから出てくるのか。
- ・三日月地帯全域を用地買収してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・予算の都合で申請を頂いた全てについて生活再建救済制度を執行できなかった。来年度の予算がつき次第、ご相談させていただきたい。
- ・生活再建救済制度は現在の計画線内で、用地の相続等に困っている人たちに道路開発資金を用いて土地開発公社を通じて買い上げている。外環の予算は、調査費しか出ていない。
- ・三日月地帯を含めた中央ジャンクション周辺のまちづくりには協力していく必要があると考えている。外環の計画が決まっていないため用地買収やまちづくり等の具体的な検討はまだできる段階ではない。

【進め方について】

- ・調布市は外環に対してどのような姿勢なのか。
- ・調布市からは外環に関連するまちづくり等への積極性が感じられない。調布市の意見を聴く会への参加者が少ない。意見を聴く会で個別にアンケートをとる等の積極性を見せてほしい。

(回答：調布市)

- ・外環については市議会で特別委員会を設置して議論している。
- ・昨年11月の市民説明会で、外環による地域への影響を必要最小限に留めることを原則に、周辺地域の道路整備、三日月地帯の地域分断、環境問題への配慮、つつじヶ丘の都市基盤整備の4項目を検討してもらうように国や都に要望している。

## 狛江市 地元要請に基づく説明会 議事概要

日時：平成18年3月16日（木） 19時00分～21時00分

場所：谷戸橋地区センター

主催：睦会主催

出席者：国 東京外かく環状道路調査事務所（猪股計画課長、鈴木調査課長）

都 都市整備局（佐々木次席）

市 都市建設部（杉山計画課長、牧野計画係長）

### 議事概要

- （司会）・狛江市、地元自治会、近隣住民が一丸となって環境を守っていききたい。
  - ・外環を南進させるための分合流部は、シールド工法と異なり断面が楕円形だが、強度に問題はないのか。
- （国）・トンネルの分合流部で用いる工法は、山岳トンネルで普通に用いらており、実績がある。
  - ・トンネルの分合流部は、計算上は設計可能である。シールドについては外環ほど大きな直径のトンネルは世界でも初めてと思われる。技術的な検証も行いながら設計していききたい。
- （住民）・地震でトンネル出入口が壊れたら、中に閉じ込められてしまうのではないのか。地震でも壊れない保証はあるのか。
- （国）・阪神淡路大震災で、地下鉄の駅は大きな損傷があったが、トンネル部分は大丈夫であった。出入口も地震で全部が塞がった事例は聞いたことがない。
  - ・シールド工法のトンネルが地震で大きな損傷された事例は聞いたことがない。外環は地震で破壊されない設計にしたい。
  - ・現地調査では外環沿線に活断層は見られなかった。また、活断層がトンネルを壊滅的な損傷を受けたことは今までない。
  - ・地震で高架橋との接続部で多少の損傷があっても、通行はできるような構造を外環では考えていきたい。
- （住民）・地震はいつ起きてもおかしくない。外環は絶対に壊れないようにしてほしい。
- （国）・想定以上の地震が発生する可能性があるので、絶対とは言い切れない。
  - ・青函トンネルは昔からある大規模なトンネルであるが、今まで発生した地震でも大きな損傷は受けていない。
- （住民）・耐震の基準はあるのか。
- （国）・地震のシミュレーションを用いて、耐震の検証をする。
- （住民）・耐震の基準を数値で示してほしい。
  - ・関東で大震災が生じた場合、外環がどうなるか分かるのか。
- （国）・耐震基準の説明に関して検討したい。
- （住民）・水害により外環に大量の水が浸入してくることを想定しているか。
- （国）・アクアラインのように海底近くのトンネルもある。一定の水害を想定するのだろう。
  - ・トンネル内に地下水が漏れ出してくることは、殆ど無い。
- （住民）・水害対策を甘く見ているのではないか。
- （住民）・以前、水害が生じた際に、住居の微妙な高低差で被害が全く異なった。そのようなことがあることも考慮しているのか。
- （国）・シールドの床版下部分に水を流し込み、排水機能を確保すると思うが、まだ詳細な検討をする段階ではない。
- （住民）・外環ではアクアラインのように水が周辺にないので、水に対する警戒心が働かないのではないのか。
  - ・下水道が溢れ出しただけでも大きな被害が生じるではないか。水に対する用心を頭に入れておいてほしい。

- (住民)・トンネルの出口部分は、地震でも壊れないのか。
- (住民)・河川の水害に備えた環七の貯水槽は50年から100年に一度の雨量を想定していると思うが、外環では地震や水害に関してどのくらいの設定をしているのか。例えば、多摩川が氾濫したらどうなるのか。
  - (国)・設計段階で水害や地震に対する検討を行うと考えている。
- (住民)・事故や災害と同様に、天変地異に関しても安全対策を検討するのか。
  - (国)・予想以上の災害を想定するとコストの増加が問題になってくる。
    - ・耐震に関しては、阪神淡路大震災程度の地震を想定する等がある。
- (住民)・耐震で阪神淡路大震災を想定しているならば、記載されるべきである。想定が書かかれていることが住民の安心につながる。
  - ・トンネル内で火災が生じた場合、換気が全て止まってしまうのではないのか。どのような想定をしているのか。
    - (国)・災害時の換気に関しては現在検討している。
- (住民)・天変地異に関して今後検討されるとの認識でよいのか。
  - (国)・現在、大深度トンネル技術検討委員会で、施工技術や災害時の避難方法等を検討している。
    - ・災害時の避難方法は、反対車線に避難する連絡坑方式、道路下に避難する床版下方式が考えられる。
    - ・換気に関して災害時用の運用をする。床版下方式では床下の気圧を高くし煙が下に流れ込まないような工夫を、連絡坑方式ではジェットファンの運転方式を検討している。どのようなトンネルでも防災の備えはする。防災時の検討は実際に設計する段階まで続けていく。
- (司会)・狛江市の近くに野川や多摩川があり、住民は浸水に関しては敏感である。野川は大量に雨が降ると溢れ出しそうになり、地下がどうなっているのか心配である。
  - ・トンネル内で漏水が生じた箇所から少しずつ破壊され、そこから道路が陥没するのではないかと心配である。対策をしっかりと立てて、住民が納得できる説明をしてほしい。
- (住民)・車の利用の抑制や公共交通機関の利用を促す等、自動車の交通量を減少させる対策は検討されているのか。
- (東京都)・東京都はTDM東京行動プランを策定し、公共交通への利用転換など需要の調整をする一方で、環状道路の整備などによる容量拡大が必要と考えている。
- (住民)・他の交通政策を実施すれば、環状道路が不要とはならないのか。
- (東京都)・交通渋滞を解消するためには、需要の調整のみでなく容量の拡大も必要でSる。
  - (住民)・行政内部で外環は必要ないとの意見はないのか。
    - (国)・世論調査では全国で見れば高速道路の整備はある程度整ったとの意見で、道路行政も量的な充実はある程度図られたとの見解である。公共投資も毎年減少しており、その中で真に必要な道路に集中投資をしなければならぬ。
      - ・人口が減少し、経済力が低下する社会になる前に、今から投資をして、環状道路や一般道路等を整備し、効率的な社会を形成しておく必要がある。その中で、10万台もの利用が考えられる外環は重要な位置にある。
- (住民)・結局は誰も外環を利用しないということにはならないのか。
  - (国)・外環整備後に誰も利用しないということはおよそ想定できない。人口が減少しても交通量がすぐに減少するわけではなく、多くの人たちが現在の外環の区間は必要と考えている。
- (住民)・一日に10万台の交通量が発生するのか。
  - (国)・現在供用している外環に7万から10万台の交通量があり、高速道路の下の国道に5万台の交通量がある。
- (住民)・意見を聴く会で、圏央道ができるから外環は必要ないのではないかという意



- 見を聞いた。外環を整備せずに、渋滞を解消できないのか。
- ・人口や交通量の動向など社会学的な検証はどうなっているのか。1つのグループだけでなく、否定的な立場のグループなど複数の検証が必要ではないか。
- (住民)・圏央道が整備されれば、外環の利用は減少するのではないか。
- (国)・中央環状線は都心内道路、外環は23区の通過交通の排除、圏央道は広域的な首都圏連携のための道路と3環状はそれぞれ役割が異なる。
- ・交通量予測には、中央環状と圏央道が整備されることを見込んでいる。
  - ・人口の予測はこれまでよく当たっている。
  - ・交通量の予測は、予測よりも現況が多い状態になっている。
  - ・東京の車の利用は、諸外国に比べて日本は少なく、特に東京は少ないため、潜在的な需要はあると考えられる。人口は減少していくが、50年後でも現在と同程度の交通量があると推定している。予測している10万台の交通量が、実際には1万台しか利用しないということは想定しがたい。
- (住民)・道路ができて便利になると交通量は増加するのではないか。
- (国)・道路が整備されて便利になれば誘発交通が発生すると思われるが、交通量の増加が予測交通量の10万台分になるとは考えられない。
- ・外環整備後に首都高や環八の交通量が予測ほど減少しなかったとしても、外環を利用する時間短縮、環八のトラック数減少の効果があり、効果が損なわれるとは考えられない。
  - ・誘発交通が発生したとしても、それは地域の交通であり、地域に用いない通過交通を排除する環状道路の機能は、十分に発揮できると考えられる。
- (住民)・井萩トンネルができてから交通がスムーズになった。外環は必要ないのではないか。
- ・地下の調査には限界があるのではないか。事業者は結果をいい方向にしか考えないのではないか。
  - ・地下を通して無事に出られるかわからないという心理的負担がある。地下には不明なことも多く、人間の本性に合わないことはやるべきではないか。
  - ・これから交通量がピークを向かえて減少するのであれば、今まで数十年間我慢してきたので、慌てて巨額の費用を投じて外環を整備する必要はないのではないか。将来の人に借金だけ残して非難されるのではないか。
  - ・外環は16kmと短いので、その区間をつなぐのではなく、他の政策で何とかできるように知恵を絞るべきではないか。
- (司会)・国や都は予測結果でどの情報を開示するか選んでいると思うので、予測に関して突っ込んだ質問をすることはいいことだと思う。
- ・地下を運転する際に心理的にストレスを受けて、早く出たいとの考えからスピードを出しすぎる等があるのではないか。人間らしく運転できる環境をつくるべきではないか。
- (住民)・交通量のデータは、なぜ平成11年のものを用いるのか。少し古いのではないか。
- ・交通量の予測に関して、普通に考えると人口が減少すれば交通量も減少するのではないか。人口のピークの予測も外れて1年早まり、今後はどんどん減少していくのではないか。いま提示されている資料では、今後も交通量が増加する理由が納得できない。
- (国)・1990年から2000年の間で人口はほとんど増加していないが、交通量は約1割増加している。人口が減少すれば、交通量がそのまま減少するというわけではない。
- (住民)・高齢者は車に乗らないので、高齢化社会では交通量が減少するのではないか。
- (国)・現在の60代と40代では、特に女性の免許保有率が異なり、現在40代の女性の免許保有率は60代よりも高い。現在の40代が60代になったとき、現在の60代よりも車に乗ると考えられる。こうした事もあって交通量は増加

- していくと考えられる。
- (住民)・現在の40代が60代になったときは、次の40代の人口が少ないのではないか。先ほどの国の説明では納得できない。ストレスや公害などで現代では長生きできないのではないか。石油の枯渇も考えられる。団塊の世代の人たちが現在の交通量に大きく影響し、今後は減少していくのではないか。
  - (国)・少子化のため、少ない人数でも支えられるような効率的な社会を形成しないと現在の活力は維持できないと考えられる。効率化のために無駄を省くことが大事で、渋滞は一種の無駄であり、その点に外環は寄与すると考えられる。
  - (住民)・人口の絶対数が減少すれば、運転手も少なくなり、渋滞が減少するので、外環のような新しい道路は必要ないのではないか。
  - (住民)・今の若い人たちは、昔に比べて健康的でなく、60代ではもう運転はできなくなるのではないか。
  - (司会)・医療が進歩して、健康面の影響はないかもしれない。  
・都知事がオリンピックのために環状道路が必要であるというような発言があったが、オリンピックと外環は切り離して考えるべきである。
  - (東京都)・都知事の発言は、絶対に外環を整備するとの意味ではなく、これからも皆さんの意見を聴きながら検討していくとの趣旨に変わりない。
  - (住民)・西荻から武蔵野市の住宅街の下に外環を通すため、何か大変なことが起きるのではないか心配である。
  - (国)・地下を通る心理的な負担は実際に存在すると考えられ、学識経験者の先生方にも助言を貰いつつ、安全面等の検討をしている。  
・地上に影響を与えず。地震で壊れない構造などに関して技術的検討をしていく。
  - (住民)・原発で機械が何重にもチェックをするから事故がなく安全だとテレビで言っていたのを聞いたことがあるが、実際に事故が起きている。科学的な考え方の方は、科学的に大丈夫と安心してしまい、些細なことで事故が起こってしまうのではないか。地域の間人は外環で近所を利用される当事者であり、心配である。
  - (住民)・大気汚染が花粉症を誘発すると聞くと聞か、換気所による影響はないのか。
  - (国)・東名ジャンクション周辺では平均すれば風速2m程度で北向きと南向きの風が多く、換気所からの空気は拡散されて、1キロ程度離れた地点で環境基準の100分の1から1000分の1まで希釈される。
  - (住民)・全ての自動車が地下を通るわけではなく、地上からの大気質への影響もあるのではないか。
  - (国)・東京全体で見れば、交通がスムーズになり、排気ガスの総量が減少する。
  - (住民)・周りに花粉症の人が多く、大気汚染による影響が大きいと聞くので、大気の影響が心配である。
  - (国)・花粉症にはSPMが影響していると言われているが、影響は周辺の濃度と比べても小さい。さらにSPMは電気集じん機で8割から9割除去できる。
  - (住民)・東名ジャンクションの換気所は30mの高さのため、国分寺崖線に悪い空気が溜まるところができるのではないか。以前、その地形のために成城では光化学スモッグによる公害が問題になった。溜まった空気を拡散できないのか。
  - (国)・換気所では上空に空気を吹き出すため、実効的な高さは100m以上になるため、国分寺崖線の影響はほとんどないと考えている。
  - (司会)・今後も今回のような形式の意見交換会を発展させながら続けていきたい。

## 狛江市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月19日（日） 15時00分～17時00分

場所：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17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
狛江市	杉山 都市整備部 計画課長 牧野 都市整備部 計画係長

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外環の地上部の街路について

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、現在の状況や考え方等をご説明し、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】

- ・本線を地下化した場合、地震が起きた際に地上へ出られなくなるのではないかな。
- ・外環を整備しなくても将来の交通量が減少するなら外環を整備しなくてもいいのではないかな。
- ・外環ができた場合に環八の交通量はどのくらい減少するのか。
- ・2年前に提示した将来交通量と現在提示している将来交通量は何が違うのか。
- ・2年前に提示した将来交通量と現在提示している将来交通量のデータが変わらないのであれば、外環が必要と判断する決め手となったのは何なのか。
- ・外環が必要と判断した根拠は何か。
- ・外環以外の交通対策をもっと検討すべきではないか。
- ・首都圏や東京西部地域の通過交通の中で、外環に関係するものは少ないかもし

れないことをしっかり説明する必要がある。

- ・道路を整備すれば誘発交通が発生するのではないか。過去に開通した環状道路でも都心部や周辺の道路の交通量はほとんど変化していないようであり、渋滞緩和効果は疑わしい。
- ・三環状九放射の道路整備よりも鉄道運賃を半額にした方がCO<sub>2</sub>削減効果があるとの国の機関の中間報告がある。さまざまな代替案の検討が必要ではないか。
- ・過去に造った環状道路について、その結果はどうだったのか、その理由は何なのかを検証する必要があるのではないか。
- ・東名以南延伸のために担保されるトンネルはどうなるのか。東名以南も同時に通した方がいいのではないか。トンネルを放置しておくことが心配である。
- ・トンネル内の避難路はどのくらいあるのか。地上から救助は来るのか。非常電話は設置されるのか。
- ・地上に避難する場合、トンネル内の空気は漏れないのか。

(回答：国土交通省)

- ・地下構造物は地上の構造物よりも地震に対して安全であるが、構造が変わるところ、地質が変わるところ、地上につながる場所等は設計をしっかり行い、地震に耐えられる構造にしなければならない。
- ・トンネル内に避難路を確保することが災害時の安全を確保する手段の1つと考えている。
- ・将来、人口や自動車が減少することも将来交通量予測の計算の中で見込んでいる。1990年から2000年の間で交通量は約1割増加しているが、人口はほとんど増加しておらず、人口だけで交通量が決まるものではないと考えている。
- ・外環を整備しなくても環八の将来交通量は周辺道路整備により減少する部分もあるが、外環が整備されることで環八内の通過交通が削減される。
- ・2年前に提示した将来交通量はH11の現況の交通量状況に対し、外環が出来たらどのように交通が変化をするかを示した。P1協議会2年間のとりまとめで将来交通量が出ていないため、必要性の議論が出来なかったとされたため、P1会議で将来交通量を示し、その数値を用いてP1会議で議論をし、昨年9月に改めて外環が必要との結論を出した。その際に、環境への影響がわからないとの意見があり、「環境への影響と保全対策」を提示した。引き続き議論を行っていかねばならないと考えている。
- ・東京の交通問題は非常に複雑で、道路だけで解決できるとは思っていない。さまざまな交通施策を行い、交通需要の削減と容量の拡大を図る必要がある。その考えの中で、外環は交通問題解消に有効であると考えている。
- ・首都圏や東京西部地域の通過交通を削減する点で、外環は効果的である。
- ・外環が整備されると誘発交通が発生するとも考えられるが、外環の交通容量だけ交通量が純増したり、環八の交通量が今よりも増えるとは考えられない。
- ・外環を利用することで東名から関越区間の利便性が増す、環八の通過交通を削減するといった道路の役割分担の効果がある。
- ・23区内の通過交通927万台キロを160万台キロの交通容量の外環で全て削減することはできないが、東京西部地域の交通の流れをスムーズにし、CO<sub>2</sub>削減等の効果があるとの観点からも環状道路整備が有効と考えている。
- ・道路だけではなく鉄道など様々な交通機関ができれば経済規模が拡大し、CO<sub>2</sub>が増加する論文だと認識しているが、外環が整備されることのみでどの程度CO<sub>2</sub>が増加するかは現時点では精度の高い計算ができない。
- ・災害時の避難については、反対車線に避難する連絡坑方式、地下に避難する床版下方式の避難方法を考えている。床版下方式では、避難した地下部分が避難スペースになり、空気圧を調整して煙が入ってこないようにする。避難スペースには消防車や救急車が通行できる。
- ・避難路や非常電話をどのくらいの間隔で設置するかは避難方法や交通量によっ

て変わる。避難路は首都高では400m程度の間隔、山岳トンネルでは700m程度の間隔である。非常電話はアクアラインでは本線道路の下に、山岳トンネルでは路肩に設置している。具体的な設備の検討は設計段階で行う。

- ・東名以南への接続はさまざまな方法が考えられる。分岐合流部を設けることで東名以南延伸への対応はできると考えている。

#### 【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東名ジャンクションのランプだけでも現在の東名高速の下に通すことはできないのか。
- ・周辺の大気への影響を考えると東名ジャンクションを地下化してほしい。東名以南に延伸する際にジャンクションを地下にしたほうが効率的ではないか。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションのランプの高さを現在の計画よりも下げると多摩堤通りにぶつかり、多摩堤通りを下げると野川に影響が及び、野川を回避するように多摩堤通りを下げると他の道路が利用できなくなってしまうという問題が生じる。
- ・東名ジャンクションをできるだけ地下に設置しようとする、現在の計画よりも多くの方々に立ち退きが生じてしまう。
- ・東名ジャンクションの高さを低くすることは景観等の点で有効と考えているので、分かりやすい資料を作成して説明したい。
- ・東名ジャンクションは東名高速とつなぐために地上に出る部分が必要だが、東名高速よりも下にしてほしい、東名ジャンクションをもう少し地下化してほしい等の要望を他からも頂いているので検討したい。

#### 【環境影響について】

- ・低周波振動の影響はどうなっているのか。
- ・地下から伝わる振動の地上構造物への影響はどうなっているのか。
- ・住んでいるマンションの基礎杭への影響はどのくらいと考えているのか。
- ・環境への影響に関する国の説明は、推測のような表現であるため心配である。
- ・外環本線を野川の下に通すことはできないのか。外環本線を野川に寄せた方が地上部への影響は小さいのではないか。
- ・工事中のモニタリングで問題を発見した場合はどうするのか。
- ・動植物への影響を検討する際の判断基準は何なのか。工事中に予測よりも大きな影響が生じた場合は本当に工事を中止するのか、あるいはどのような対策をとるのか。
- ・どの時点で環境への影響の判断をするのか。工事が始まってからでは遅いのではないか。
- ・オオタカ等の専門家の選定は誰が行うのか。事業者だけで選ぶべきではないのではないか。
- ・工事中の周辺への影響をどう考えているのか。
- ・工事車両による大気への影響が心配である。
- ・東名ジャンクション周辺の騒音や景観への影響を懸念している。
- ・環境への影響の予測値が環境基準値とほとんど変わらないので心配である。数値に余裕がなければ外環を整備すべきではないのではないか。
- ・現在のルートで野川を挟んで反対側にする等の変更を行ったほうが湧水やオオタカ、ホタル、カワセミ等への影響は小さくなるのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・低周波振動による影響は類似事例から予測をしている。86~98dbと予測しており、保全目標値を達成できると考えている。
- ・地下から伝わる振動の地上構造物への影響は、30db前後と非常に小さいと予

測している。

- ・懸念されているマンションの基礎杭は約15mと聞いているが、マンションの基礎杭とトンネルの距離は約30m確保される。4mから6mの土被りでも、振動の影響が30db前後のために影響は小さいと考えられる。
- ・トンネルの設計時に、基礎杭に影響しないよう検討していく。
- ・本線が大深度の部分では地上への影響はないと考えている。大深度以外の部分での地上構造物への影響と野川への影響を考えて、昭和41年の都市計画線内に極力おさめるルートを考えているが、検討を行いたい。
- ・工事中のモニタリングで後に問題を発見した場合は、工事を一時中止する等の対処をとることになる。
- ・法律等に指定されている種が影響を受けるかどうかを判断し、生息環境など動物で4つ、植物で5つの判断基準に対して保全対策がとれるかどうかで考えている。オオタカに関しては、専門家の意見や判断をいただいている。
- ・環境影響評価の際に環境影響評価審議会という都の環境を専門とする部局が、都民の生活環境や自然環境を守るとの視点から影響の評価をする。
- ・事業実施の段階で、事業者が選定した地下水の専門家による委員会等を設置し、モニタリングや対策を検討している事例もある。
- ・東名ジャンクション周辺ではピーク時で1日に2000台の工事車両が往来する。東名高速を極力利用する等の工夫をする。また工事車両による粉じんを散水して抑える等の対策をとる。工事中の騒音が環境基準を達成できない箇所には防音パネルを設置する等の対処をする。工事を実施する段階で住民に説明をしながら進めていく。
- ・現状で環境が悪いと、外環による影響が加わることで影響の数値が環境基準に近い値となる箇所がある。
- ・現段階では環境基準を守ることを基準に比較をしている。
- ・東名以南も地下で本線を通すことになると考えられるため、東名以南に地下で接続できる設計をしている。
- ・国分寺崖線の地下水の流れを阻害しないような対策をとる必要があると考えている。オオタカの生息地では、外環は地下を通るためオオタカへの影響はないと考えている。

#### 【進め方について】

- ・第三者である専門家の意見を聞いてから計画を進めるべきではないか。

(回答：国土交通省)

- ・環境影響の予測評価や現地調査を行う際も、専門家の意見を聞き、妥当との評価を頂きながらやっている。
- ・事業者側として現段階で自信をもって数値等を示している。事業者とは別の立場からのチェックが必要との観点から、環境影響評価の手続きがある。

## 世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月25日（土） 14時00分～16時30分

場所：鎌田区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民28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 青山 道路整備部道路計画課長 窪松 砧総合支所 街づくり課長

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】

- ・東名以南に関する情報がほとんどないようだが、計画はどうなっているのか。
- ・模型では東名以南の方向へ地下に下りる道路がつくられていたが、その道路はできるのか。
- ・東名以南について、イメージのような話をされたが、練馬問題が世田谷で起きるのではないかと危惧している。どうしてアクアラインや川崎縦貫道等とつなごうとしているか示し、イメージではなく図面で住民に理解できるようにしてほしい。

- ・本州四国連絡道路の3本の橋が赤字であることを考えると、3環状が全て必要なことに疑問がある。外環は圏央道ができてから必要性を検討すべきではないか。
- ・赤字になっても道路が必要という考え方は納得できない。子供たちに借金や悪い環境を残したくない。もう一度外環の必要性を考え直してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・外環が環状道路として十分機能するために、東名以南の区間は必要と考えている。現在検討している区間は、昭和41年に都市計画決定され、主要な高速道路との接続もあり、優先して進めている。
- ・東名以南に関しては、川崎縦貫道との関係をどうするか、大田区に向かうかどうか等の基礎的な調査をしている段階で、PIを用いた検討が必要と考えている。現在検討している区間の方向性が出たら、引き続き検討することを考えている。
- ・東名ジャンクションの構造をより詳細に示すために、東名以南ができた場合を想定して模型を作成している。
- ・仮に東名高速まで外環をつくる場合、東名以南のランプは、東名以南の計画が具体化した段階でつくることになる。
- ・東名ジャンクションでの用地買収に関しては、計画概念図の区間を先に用地買収を行い、東名以南の計画が具体化してから、東名以南の用地買収を行う2段階になる可能性が高い。
- ・東名ジャンクションにインターチェンジを設置することは検討していない。東名以南でどこにインターチェンジを設置するのも、現段階では具体的には検討していない。
- ・世田谷区長から東名以南の計画を具体化してほしいとの要望を受けている。
- ・現在検討している区間の計画に関して皆さんにまだ十分に理解を得ていないため、意見を聴きながら現在の区間の検討をしている。
- ・東名以南の区間は、世田谷区から大田区を経由して湾岸道路につなぐ構想であるが、すでにアクアラインとつながっている川崎縦貫道があり、多摩川を挟んで道路が2本も必要かどうか、そもそも東名以南が必要かどうか等さまざまな課題がある。地域の方々の不安も踏まえて検討していく。
- ・本州四国連絡橋は地域では無駄との意見は聞いていない。赤字であるのは、有料道路として整備したことの問題であり、反省すべきだが、道路の採算性と必要性は別と考えている。道路の必要性として、費用対効果の観点からは本州四国連絡道路は十分に効果がある。
- ・3環状はそれぞれに役割があり、圏央道があれば外環が必要ないというわけではない。
- ・外環を整備し、渋滞のために環境が悪い現状を解決しなければならない。一方で、沿線の環境をしっかりと守っていくのが事業者の責務だと考えている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・知人の専門家が東名ジャンクションを砧公園に持って行くことは技術的に可能であると言っており、図面を作成するので、それに関して議論する場を設けてほしい。
- ・砧公園のバードサンクチュアリは、1988年に井戸水を入れて以降、水を入れ替えておらず、ヘドロだらけで意味をなしていない。バードサンクチュアリのためにも、むしろ影響を与えてほしい。
- ・昭和41年の都市計画決定の図面では、東名ジャンクションのランプは全て東名高速の下を通過していたと思う。昭和41年の計画は間違っていたということなのか、後で文書で回答してほしい。
- ・東名ジャンクションのランプを野川の下に設置できないか検討して、後で文書



で回答してほしい。

- ・多摩川の上に東名ジャンクションをつくることはできないのか。

(回答：国土交通省)

- ・砧公園にはさまざまな動植物の貴重種がいるとの認識しているので、また教えていただきたい。
- ・地域への影響を極力小さくするため、移転、環境影響、緑地の改変をできるだけ小さくする案を現在示している。さまざまな考え方があると思うので、意見をいただきたい。
- ・昭和41年の計画は確認して回答する。東名ジャンクションのランプを野川の下に設置した場合、都心側のランプはさらに仙川の下を通す必要がある。地上にあがるまでの距離を短くする必要があるが、東京インターチェンジとの距離が十分になく、影響が生じる。また、郊外側については、喜多見小学校付近の現道が分離し、利用できなくなる。
- ・東名ジャンクションを地下化すると、現在の都市計画線内の移転は減るが、東名沿線で建築制限のかかっていない箇所を用地買収しなければならず、現在の計画以上の移転が生じてしまう。
- ・多摩川など河川の上は、防災面から構造上の制約が多く、問題が多い。

(回答：東京都)

- ・砧公園は、年間300万人が利用する公園で、災害時の避難場所にも指定されている。砧公園の改変や面積の削減に関して広範な賛成を得ることは難しいと考えている。

#### 【環境影響について】

- ・現ルートが最適か疑問である。重金属の蓄積のような、大気汚染の長期的な影響や景観への影響が心配である。東名ジャンクションの地下化等によるメリット、デメリットを事業者側で判断するのではなく、さまざまな人の意見を聴くべきである。
- ・喜多見小学校のすぐそばに都市計画道路ができることが心配である。それも含めて、東名ジャンクションを地下にしたらどうなるのか検討してほしい。
- ・周辺への影響を少しでも小さくするために、渋滞が起こるであろう料金所を地下化できないか。
- ・換気所からの周辺の大気質への影響は小さいかもしれないが、影響があることには変わらないので、影響が小さくなるよう検討してほしい。
- ・東名ジャンクション周辺に観測地がなく、ジャンクションから離れた箇所で観測したデータで「環境への影響と保全対策」を作成されても納得できない。どうして東名ジャンクションの計画線内で観測しないのか。
- ・東名ジャンクションの地下からの出口付近で、トンネルから出てきた空気による汚染を心配している。その付近で観測調査をしておしてほしい。
- ・田直公園周辺は暑い等、狭い地域で気候の変化はある。土地勘がないのだから、憶測や推測ではなく、しっかりと事実に基づく結果を示してほしい。観測地点を変えて環境調査をやりなおしてほしい。
- ・料金所の地下化は技術的に可能との回答であるが、地下化するとは言っていない。喜多見でも東名高速ができてから自動車公害が生じている経験もあり、料金所で働いている人たちは皆マスクをしているため、料金所付近の大気への影響が心配で疑心暗鬼になっている。他の料金所の参考データを公表してほしい。
- ・東名ジャンクション周辺は風向が不規則である。東名ジャンクション内や沿線で環境調査をしてほしい。住民の要望を聴いていない。子供たちにいい環境を残したい。もっと生活している人たちの目線で考えてほしい。
- ・野川を改修した際に井戸水が出なくなった前例があり、外環の開削工事で影響が生じるのではないかと心配である。専門家も影響が出そうだと言っていたの

を聞いた。

- ・東名ジャンクションで地下水への対策をしなければ、地下水位に3.5mの変化が生じると言っているが、外環の上下流でどのような影響が生じるのか説明してほしい。
- ・オオタカは少なくとも2固体棲息しているとの確認をとっている。
- ・世田谷区のボーリング柱状図では、武蔵野礫層の下に礫層がある。国や都が示している地質断面図では納得できないので、東名ジャンクション周辺の柱状図を示してほしい。
- ・東名ジャンクションの設置により周辺の気温が上昇するのではないかと心配である。気温についても東名ジャンクションの計画線内で観測してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・将来は料金所の地下化が可能かもしれないことを含めて、東名ジャンクションの広い土地と野川を一体的に整備する等、さまざまな検討が必要と考えている。
- ・現在は収受員の労働環境等を考えて、地上部に設置する方がよいと考えている。将来は料金所に屋根を設ける等が可能になるかもしれない。事業を実施する段階で、ETCの普及状況を見ながら検討をする。
- ・換気所からの影響を住宅地になるべく与えないために、ジャンクション内に設置する計画である。対策を何もしなくとも環境基準を守れるとの予測であるが、電気集じん機等の除じん装置設置を考えている。
- ・換気所からの排気は、上空の風向、風速に影響を受ける。崖線の上空と下で風向、風速に相関があるので、崖線の直下に観測地点を設ける必要はないと考えている。
- ・道路のすぐ沿道では、風向、風速に関係なく、直近で大気質への影響は最大となるので、そのために観測地点を新たに増やす必要はないと考えている。
- ・トンネル付近で大気質への影響は厳しいが、一番厳しい状況を想定して、予測をしている。今の観測地点で十分な予測評価ができると考えているが、調査地点の追加について改めて精査したい。
- ・仮に地下水に影響が生じた場合、上流側では地下水位が上昇し、地盤沈下、根腐れ、下水管等の上昇、液状化現象が起きやすくなる。下流側では地下水位が下がり、井戸の取水ができなくなる、湧水が出なくなる、野川の流量が減少する等の問題が考えられる。そのようなことが生じないように対策を講じる必要がある。
- ・オオタカの飛翔は確認している。営巢の可能性があるとの情報も得ている。その上でオオタカへの影響があるかないかの検討をする。
- ・いただいた世田谷区の柱状図を確認し、必要であれば東名ジャンクション周辺の柱状図を提示する。

(回答：東京都)

- ・自動車単体規制等の効果があらわれ、NOxやSPMが減少しており、平成16年で全ての一般大気測定局で環境基準を達成できた。一方で、道路を整備して交通を分散させる政策を推進しており、それら両面から大気質の改善を進める。

【進め方について】

- ・2月8日に「環境への影響と保全対策」を公表しているが、2月5日の世田谷区での意見を聴く会ではそのことに全く触れられなかった。公表の3日前のためもうできていたのではないか。2月5日の意見を聴く会はどういう設定だったのか。
- ・本日の意見を聴く会を鎌田で実施するのは、東名以南に関して検討するためなのではと考えている人が多かった。
- ・「世田谷地域P1でいただいたご意見・ご質問について」が3月21日に送付されたが、本日の意見を聴く会まで4日しかないために住民側の対応がとれなか

った。この日程のとり方に疑問がある。

- ・国や都に焦りが見えるため、本年度中に何かしらの区切りをつけようとしているのではないかと。なぜ急いで意見を聴く会を開催するのか。
- ・自治会としての対応がとれず、本日の意見を聴く会に参加している住民は少ないので、今回の意見は地域全体の意見とは言えないことを理解してほしい。
- ・東名ジャンクションの設置箇所の検討を国が行ったということは、現在の国や都が示している計画は変更可能と解釈して話し合いを続けたいと考える。
- ・構想段階で住民が意見を言う機会がなかったため、計画の具体化に入っているのが納得できない。
- ・「世田谷地域P I でいただいたご意見・ご質問について」のような検討結果を公表して、さまざまな人の意見を聴いてほしい。
- ・意見を聴く会は、住民の意見を聴くのではなく、国や都の説明会になっている。住民の意見を聴いて、真剣に検討する姿勢を示してほしい。
- ・意見を聴く会は計画ありきで、現在の計画に住民を誘導しているように感じられる。
- ・外環の必要性に疑問があり、構想段階の議論がまだ必要ではないか。
- ・本日の意見を聴く会で回答されていない部分は文書で回答するのか。

(回答：国土交通省)

- ・2月5日の意見を聴く会では、「環境への影響と保全対策」について準備中であると回答している。公表する前日まで作業をしていた。
- ・「環境への影響と保全対策」を公表後、世田谷区と相談をし、広報と会場の都合もあり、本日の開催となった。なるべく早く環境への影響に対する皆さんの心配に応えたかった。
- ・意見を聴く会の議事概要を作成し、2月5日の議事概要を一度住民にチェックしていただき、追加や修正をしてから「世田谷地域P I でいただいたご意見・ご質問について」を作成したために時間がかかった。関心の高かった環境への影響については、その前にお送りしている。
- ・「考え方」や計画概念図は計画の基本となる案であり、さまざまな意見をいただきながら検討したい。住民側からの東名ジャンクションの図面を見せていただき、検討したい。
- ・構想段階からP I 協議会やP I 会議を開催し、意見を聴く会を昨年も開催している等、なるべく計画の早い段階から住民の意見を聴いている。
- ・国や都でさまざまな検討をした結果、一番地域への影響が小さく、最もいい構造との考えで現在の案を提示している。客観的なデータを基に比較してほしい。
- ・本日の意見を聴く会の議事概要を送るので、チェックをしてほしい。その上で、前回と同様に回答を文書で送る。

## 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の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。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為的に感じられる。
- ・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P I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P I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P I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P I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。
- ・P I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。P I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P I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。

## 中央道周辺 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月28日(火) 18時30分～20時30分

場所：三鷹市北野三丁目常設会場

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区・調布市・三鷹市

参加者：住民37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	青山 道路整備部 道路計画課長
調布市	馬越脇 都市整備部街づくり推進課 主幹
三鷹市	藤川 都市整備部 調整担当部長

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外環の地上部の街路について

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PI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】

- ・圏央道や中央環状線ができる一方で、人口が減っていき、産業が空洞化する中で、自動車は増えていくのか、そういうシミュレーションはしているか。
- ・大深度でつくって1兆2千億円かかるということだが、地上につくったらどれくらいになるのか、コスト比較のデータがあれば教えて欲しい。
- ・構造改革との関係はどうなるのか。

（回答：国土交通省）

- ・1990年から2000年の10年間で、人口はほとんど増えていないが、交通量は約1割も増えている。自動車保有台数や免許保有率も増えており、交通需要はまだ多少の間は増えていくと考えている。

- ・東京の骨格となる三環状のうち、圏央道は相模、多摩、埼玉の中央部を連絡する地域間連絡を中心とした広域的な環状道路、中央環状線は渋谷、新宿、池袋を結ぶ都市内道路である。外環は23区をぐるりと周り、都心に用いない車を23区から排除するという意味で、役割が違う。他の環状道路と役割分担し、機能を補完する必要性があると考えている。
- ・環境の説明で前提とした交通量は、圏央道や中央環状線がある場合を想定したものである。
- ・この地域に高架の高速道路をつくるのは不可能だろうと思っており、費用の検討はしていない。一般論として、工事費は地下のトンネルやジャンクションより地上の方が安い。一方で用地費は、大深度の場合用地買収が約1000棟必要なのに対し、高架ではその3倍の約3000棟を超えることになり、かなり高くなる。地域の方々への影響も大きくなる。
- ・参考までに、外環の埼玉区間は約30kmで外環の倍くらいだが、事業費全体で1兆円と聞いている。こちらの区間の方が地価も高く、工事也大深度トンネルなので、埼玉区間よりコスト的にはかかってしまう。
- ・インターチェンジがない場合は、1兆2千億円で、インターチェンジをつくるほどコストは上がるが、それについては精査している状況である。
- ・国の財政は非常に厳しく、より公益性の高い事業に集中投資していこうと考えている。外環は政府全体で都市再生プロジェクトに位置づけ、日本の活力を高めるために優先的に整備すべきと位置付けられている。

#### 【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・昨年のインターチェンジの検討でD案では、国道20号のインターチェンジをやめて東八道路に集中させ、明らかに環境悪化に結びつく。武蔵野市も含めて南北道路に車が集中し、検討すると逆に道路が増えてしまう。都市計画道路の整備をしなければ生活道路に車が入ってもっと環境破壊だというのであれば、東八道路インターチェンジはやめるべきだ。
- ・途中にインターチェンジをつくらなくても、都心に流れる車を防ぐのに相当の効果があるのではないか。全くなかったら役に立たないのか。
- ・広い農地や緑が多い状況を好んで生活している。ジャンクションだけでもかなりの緑が失われる。利便性よりも今の環境を重視して欲しい。なぜインターチェンジが必要なのか、数値的な根拠があれば聴かせて欲しい。
- ・総額で1兆2千億円くらいかかるということだったが、東八道路インターチェンジ整備費だけでいくらくらいか。

(回答：国土交通省)

- ・これまでの意見では中央道とのジャンクションができるのであれば、追加で多少の影響を受けても、三鷹市全体で利便性が確保できた方が良いという声が多かった。せっかくインターチェンジができるのなら、目の前を通る中央道にもランプを追加するだけで乗り降りできるということで、計画を修正した。武蔵野や調布の方からインターチェンジに向かう交通のための南北道路や、生活道路への進入規制の検討は必要であるが、インターチェンジを設ける案が適切と考え提示したものである。
- ・インターチェンジが全くななくても環状道路としては機能するが、市民の利便性が劣るということである。
- ・インターチェンジ設置による利便性は、三鷹市で10分以内にインターチェンジへアクセスできる圏域が1割未満から6割に、20分圏域が市全体に拡大する。緑の量については、幅の広い環境施設帯をつくることで、生活道路として側道のようなものをつくったとしても、全体としてプラスになる。
- ・東八道路インターチェンジは中央ジャンクションと一体構造なので、追加で300から400億円くらいだろうと見込んでいる。

#### 【地上部街路について】

- ・極力大深度にするというが、上の地表面にも、住んでいる人を立ち退かせて道路をつくることを検討している。これについて三鷹市はどう考えているのか。
- ・都知事が言うように人がご飯を食べているところに土足で踏み込むような案は検討対象にすること自体の撤回を求める。
- ・凍結解除するために大深度が出てきたのに、前の計画があるから地上部にも道路をつくるというのは話が違う。そんな厚かましい話があるか。
- ・P1外環沿線会議の当初から外環ノ2についてはものすごく反対されており、大深度になるということは、附属街路は消えていくのが常識である。昭和41年の都計審で外環と外環ノ2は同時に決められている。

(回答：東京都)

- ・外環ノ2と外環本線の2つの都市計画が昭和41年に決定されている。
- ・外環本線を地下化する動きが見えた段階で、外環ノ2の議論に入る。
- ・現在は、「そのまま広い2車線道路とする」「幅を狭めた2車線道路とする」「代替機能を確認して廃止する」の3つの考え方を説明している段階である。
- ・外環本線の議論とは別に、外環ノ2についての議論が必要となる。
- ・外環本線と外環ノ2は、同年同月に決定しているが、別の都市計画となっている。

(回答：三鷹市)

- ・外環は地上部への影響が大きいということで、本線を地下構造に変更して話し合いが進むようになったと理解している。地上部街路については依然、線が残っており、いろいろなプランが出ているが、三鷹市としてまだ結論は持っていない。これから市民の皆さんの意見を聴いて決めていくが、本線も決まっていない今は、決める段階ではないと考えている。

#### 【まちづくりについて】

- ・多摩地域の都市計画道路の整備方針第3次事業計画案で、井の頭公園駅前からの3・4・12号線が優先道路として発表されている。これも外環ノ2と含めて撤回して欲しい。東八道路インターチェンジをつくるために、南北の道路を整備する話が入ってきて、環境問題やお金もかかる。
- ・北野の町会が4つに分割されてしまう。私のところは中央道、外環と仙川に囲まれて特殊な状態で残ってしまう。将来の防犯も含めて非常に心配している。

(回答：国土交通省)

- ・調布市緑ヶ丘の一部と三鷹市北野四丁目の一部は、中央道、外環と仙川に囲まれて、生活できる環境になるのかというご心配を頂いている。将来埋め戻し可能な場所もあり、ランプも大部分は掘割なので、分断されてしまうような印象にはならないと思っている。道路だけではなく、まちづくりなど都や調布市や三鷹市と相談しながら、どういうことができるのか検討していく。

(回答：東京都)

- ・昨年9月にインターチェンジの考え方を示した際、周辺で渋滞が起こるのではという声が多かったことから、周辺道路として3・4・12などの路線を位置づけた。頂いた意見をもとに、都として優先整備路線を考えていきたい。
- ・多摩地域の都市計画道路の整備方針は、未整備の約700kmの都市計画道路を整備する優先順位を付けたものであり、優先道路に選ばれないからなくなるわけではない。都市計画道路が整備されれば、生活道路に入り込んでいる交通が都市計画道路に流れて生活道路は安全になるので、ご協力をお願いしたい。

#### 【環境影響について】

- ・三鷹市は環境影響の調査にこれからどう対応していこうと考えているか。

- ・全部で4箇所ある換気所のうち中央ジャンクションのものが高さ15mでいちばん低い。高い方が良いのではないか。
- ・換気所の間隔が長いが、中央環状線のようにもっと換気所を増やして中央ジャンクションでのダメージをあまり大きくしないで欲しい。
- ・換気所の性能は、高さが30mの場合と変わらないのか。
- ・煙突が低いと、換気所の排気が周辺に拡がるのではないか。
- ・煙突は、景観のことを考えると低い方が良いが、騒音のことを考えると高い方が良い。提案の換気計画はどこかで使われているのか。
- ・低周波音についてのシミュレーションは行っているのか。
- ・普通騒音ではなく、低周波音の音圧レベルについて調べているか。
- ・低周波音は実際できてみないと分からないし、感覚という形で判断するとかなり難しい問題になると思う。
- ・今度の中央ジャンクションは2つの換気所に8台ずつ計16台のファンが付いている。低周波音は2つの音が融合することで影響が生じるのではないかと心配である。

(回答：国土交通省)

- ・換気所の高さは、周辺の建物の高さで決めている。秒速10m程度で高く吹き上げるが、周りの建物に直撃することがないように設計している。高くすると煙突が目立って景観上好ましくない上、風害も生じ得るといったデメリットがあるので、可能なら低くした方が良く考えた。秒速10mで高く吹き上げることで、高さは実効的には100m程度以上確保できる。周辺に高い建物が建てば、他と同じように高くしていく。
- ・風量や吹き上げる風速によって違ってくるが、影響という意味ではどれも、非常に小さいものになる。
- ・どこの換気所も約1km離れたところに最大着地濃度が出現する。
- ・高く吹き上げる換気所はいたる所にある。縦流換気方式は山岳トンネルやアクアラインと同じである。
- ・換気所からは騒音が出るので、都市部では、パイプを並べたような形の消音装置を設けるなど騒音対策を行なっている。騒音はファンの出力、サイズと高さで決まるが、道路の交通騒音に比べればはるかに小さい。
- ・低周波音は現時点で、計算で求めるのは難しく、他の事例で首都高湾岸線の多摩川第一換気所が大体同じような規模で、これをもとに予測している。
- ・今回、地域への影響を少なくするため、換気所はできるだけ少なくして、換気所の位置もできるだけ住宅から離して考えている。騒音や低周波音についても、他の換気所の実績をもとにどれくらいの影響があるのか予測し、参考値よりも十分低減できると考えている。

(回答：三鷹市)

- ・国・都が説明する環状道路の必要性はそれなりに理解するが、ここにジャンクションができると、広大な農地がとられ、インターチェンジができることによって交通環境、自然環境も大きく異なってくる。市として影響がどの程度なのか、今後それを克服していく方法があるのか、検討しているところだ。
- ・国・都も今後の検討で影響が大きい場合は計画を中止することもあり得ると言っているので、より詳しい調査データからどういう状況になるのかを見極めていきたいと考えている。

【用地・補償について】

- ・農地の代替地について三鷹市や国・都はどう考えているか。
- ・相続などの発生により農地が分譲されているのをよく見るが、環境保全のためにも代替用の農地として取得する対策をとって欲しい。
- ・用地取得の段階で裁判沙汰になって長期になり、最後に用地買収の対象から外

されたりすると、その間の資産価値の低下が心配である。用地買収についての考えを聞かせて欲しい。

- ・当然、反対運動が起こると思う。圏央道は収用まで何年かかったか。
- ・最後の最後で用地買収できませんと言われると、一方的に資産価値が下がってしまうので、その点をお考え頂きたい。

(回答：国土交通省)

- ・農地の代替地については、検討していかなければならない課題と認識している。
- ・外環の場合トンネル区間を両側から掘り進めていくので、工事着手後10年程度かかると考えている。用地取得は地域の方の協力如何で変わってくる。
- ・圏央道の収用については具体的に把握していない。今回、早い段階からご意見を頂き、スムーズに運ぶよう考えている。用地取得の段階では様々な問題・課題もあるかと思うが、ご理解頂きながら頑張っていく。
- ・用地はまだ先の段階だが、実際に測量し、設計して買収させて頂く範囲を事前にお話しさせて頂く。

(回答：三鷹市)

- ・北野は三鷹でもいちばん農業が盛んで、豊かな土地だと思っている。かなりの農地が外環でとられてしまうことは事実で、心を痛めている。現状の法令では難しいが、営農を継続したい方の思いを叶える方法がないか努力したい。

【進め方について】

- ・実際に工事をやるとして何年先なのか。その辺を見届けたい。
- ・北野にある学校やPTAはどのように言っておられるか。

(回答：国土交通省)

- ・工事が具体的にいつ頃かという心配もたくさん頂いている。順調にいても計画変更等の手続きに1、2年かかる。4、5年後に用地を買っていて、工事が完成するのは15年後といったような時間がかかるのではないか。
- ・現時点では学校やPTAと直接話し合いを設けることはしていない。環境の現地調査にご協力頂き、そういった際に様々な情報提供を併せてしている。