

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ると、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聴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)