

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様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、地域の皆様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。

- ・NOx、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)