

# 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、CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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)