

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月14日(水) 18時30分～20時00分

場所：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 海津 道路整備部道路計画課 道路計画担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
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)
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19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（世田谷区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
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

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

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

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】

- ・世田谷区民が環境上の被害を直接被り、野川や国分寺崖線の環境を破壊してまで現計画の位置が最適とした根拠や比較検討した案があるなら示してほしい。
- ・静岡県伊東市で道路拡幅の都市計画変更用に用いた交通量予測は根拠がないとの判決が出た。交通量についてもっと詳細に検討して頂きたい。エイトライナーのような他の交通手段も総合的に見て、現在の情勢の中での外環の必要性を主張すべきである。
- ・身近な交通問題の解決が一切進んでおらず、国や都は様々な事例から勉強した方がいい。
- ・外環埼玉区間のように、実際の交通量が予測より多くなることもある。誘発交通についてもっと真剣に考えてほしい。
- ・東名の南側は都市計画決定した部分までなぜ整備しないのか。

(回答：国土交通省)

- ・将来交通量は平成32年、平成42年の時点を対象に、一定の仮定の基に推計しており、平成42年で外環本線の交通量は10～11万台と見込んでいる。これは埼玉区間の外環本線の交通量の実績から言っても妥当な数字と考えている。
- ・現時点で最も妥当な手法で推計しており、誘発交通は現時点で可能な限り考慮している。事後に予測より交通量が多くなった場合には、料金施策等を用いて必要な環境保全対策をとることになる。
- ・東名以南に関しては、計画上、分岐合流部の構造を担保はしてある。

(回答：東京都)

- ・都は公共交通の充実化を図っている。また、都市計画道路は10箇年計画を定めて、取り組んでいる。

【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は、景観保護、海風・野鳥の飛来を阻害しないよう完全に地下化してほしい。
- ・東名ジャンクションでは、ランプの勾配はどのくらいになるのか。
- ・料金所部分も環境施設帯を20mとるのか。
- ・南進した場合、東名の上のランプの高さは何mになるのか。
- ・模型だけではジャンクションの高さが一部の人しか見られない。ジャンクション部分の断面図を作って、外環ジャーナルなどで広く情報を伝えてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・現計画ではランプの勾配は5%である。
- ・野川自体がバッファゾーンとしての役割を果たすので、野川側は環境施設帯は20mとっていない。民地側は20m設けている。
- ・ランプは東名より1階分高くなる。南進した場合にもこの高さの中に収まると考えている。
- ・ジャンクション部分についてもなるべく分かりやすく紹介していきたい。

【まちづくりについて】

- ・運動公園は近隣住民にとって迷惑であるため、開削後埋め戻した跡地は里山に近い森林公園にしてほしい。

【環境影響について】

- ・外環埼玉区間では事前予測と事後とで交通量に大きな差があった。事後対応だけではなく、この時点で住民の懸念をどう計画に取り入れるのかが重要である。
- ・外環沿線でどこからどこまでが環境影響の範囲と考えているのか。
- ・練馬の状況にならないよう区は我々を守るべきであり、区長は外環の南進を条件に推進するのではなく、南進しないならば反対してほしい。
- ・外環の前に東名の環境対策を即刻行ってほしい。現在の遮音壁では武蔵野台地上では効果がない。
- ・生活道路への車の進入や二度の工事を避けるため、東名以南も同時に着工してほしい。
- ・東名ジャンクション周辺に熱源となる施設が集中している上、巨大な換気塔は景観を台無しにするので換気塔を分散し周辺への環境影響を軽減してほしい。
- ・国分寺崖線の湧水に影響が出ることが心配である。
- ・トンネル坑口部での騒音、換気所からの排気ガスで環境が悪くなる。
- ・防音対策をどういう形で考えているか。
- ・ジャンクション周辺で何箇所大気の調査を行ったか。多摩堤通りと国分寺崖線の間では大気の調査を行ったのか。地形も考慮してしっかり調査してほしい。
- ・東名以南ができるとジャンクションは中央ジャンクションのようになり換気塔は2本になる。この地域にとってどうなのか詳細に調べなければ分からない。

- ・ジャンクション自体が巨大な公害発生源になるという話を聞くが、ジャンクションについてもしっかりと環境影響評価をするのか。
- ・料金所からランプを上る車が何台あり、その騒音はどうなるのか。

(回答：国土交通省)

- ・事前事後評価や事後的なP Iも必要と考えている。
- ・環境アセスの範囲は「環境影響評価方法書について」という資料があるので御覧頂きたい。
- ・外環は一周あって効果的に機能するので、東名以南も早期に具体化していきたい。世田谷区からも要望があり、検討の会議等を早期に開き、地域の皆様の心配が少しでも少なくなるように検討を進めていきたい。
- ・崖線、湧水を地域が貴重と考えている事は理解しており、極力シールド工法を用いて開削部分を減らすとともに、開削部分では透水層や通水パイプなど工事をする時点で最新の対策方法を用いていきたい。
- ・トンネル坑口やランプ部からの騒音をあわせて予測・評価し、必要な環境対策を検討していく。
- ・換気塔は坑口手前で排気ガスを吸い取り、吹き上げるので濃度は薄くなる。環境影響評価の中で説明するので、意見を頂きたい。
- ・外環ではジャンクション、インターチェンジにおいて特に影響があるので、これらの環境影響評価はきちんと行う。
- ・NO_xやSPMは広い範囲で見ると同じような傾向を示すので、地域を代表する地点で行っている。多摩堤通りと国分寺崖線の間では行っていないが、国分寺崖線の上と下では行なっている。これから構造をもとに予測評価するが、データが予測する上で不十分であれば再調査も考える。
- ・自動車が地上を走るところは排気ガスを処理できないので、環境施設帯で住宅地との距離を取り、遮音壁などと併せて環境基準を満足するような保全措置をとることを考えている。東名以南がない場合の交通量は上下合わせて7万台くらいである。
- ・坑口部には消音装置をつけ、騒音も環境基準が守れるよう考えていく。

(回答：東京都)

- ・環境への影響について意見を聴く事も大変重要と認識している。
- ・環八の換気所から600m離れた測定局では道路整備後にNO₂が改善した事例がある。換気所があるから地域の環境が悪くなるわけではないと考えている。

(回答：世田谷区)

- ・区長は外環が東名高速で止まることの影響を重視して、これまでも南進の計画を早期に明らかにするよう常々申し入れており、引き続き強く要望していく。また、関係者の会議を開いて取り組みを進めるよう要望する。
- ・東名ジャンクションができることや外環が野川に沿って整備されることから環境への影響が強いと認識しており、崖線等への環境対策などもP I会議の場で要望している。計画概念図が出てきたことで、今後これに基づく影響評価等が出されたら、区の環境審議会でも議論し、意見を申し述べて行きたい。

【進め方について】

- ・地域住民の意見がどのように検討に反映されるのかを明確に答えてほしい。
- ・P Iとは何か、分かりやすく説明してほしい。
- ・P I協議会で委員が7人も議論を拒否して退席し、その後P I協議会が中断した経緯を説明してほしい。
- ・住民への情報が足りないために議論が進まない。
- ・都知事の「いつまでもただならぬ議論するものでない。断固つくる。」との発言の撤回、謝罪を要求する。
- ・具体的なデータがないと定量的な比較できないとして、インターチェンジの有

無程度などでは代替案の比較検討とは言えない。まだ構想段階は終わっていないと思う。

- ・もっと回数を増やし、多くの意見を聴いてほしい。できるだけ早くまたこういう会を開いてほしい。
- ・「P I」という呼び名はもっと分かりやすくしてほしい。
- ・今日の開催にあたって地元で開催通知をポスティングしたのか。自治会の回覧板が効果的なので利用してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・構想段階では、インターの有無、開削とシールド、浅深度と大深度などを提示してP I協議会、P I会議及び地域などいろいろな場での意見を総合的に検討することで計画は変わってきた。
- ・P Iは幅広く意見を聴きながら計画検討を進めるプロセスそのものと考えている。
- ・P I協議会での委員の退席経緯については「P I外環沿線協議会2年間のとりまとめ」という冊子の「『環境アセスメント』の発表について」に経緯が書いてあるのでご覧頂きたい。
- ・計画線から100mにかかる地域でポスティングし、また区市報などでもお知らせしているが、自治会にご協力頂けるならぜひお願いしたい。

(回答：東京都)

- ・P I会議や地域での意見を踏まえて都市計画の具体化を進める。手続きに入ってから住民の意見を聴くこととしている。