

## 世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月2日（木） 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47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）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）  
④東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図  
⑤外環ジャーナル第20号、第21号  
⑥外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）  
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将来交通量について  
⑨インターチェンジについて  
⑩外環意見を聴く会アンケート結果（世田谷区）  
⑪「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）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  
⑫意見を聴く会議事概要（世田谷区）

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、昨年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、昨年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】

- ・大泉インターチェンジの事例もあり、交通量の推計結果だけに計画を委ねるわけにはいかない。
- ・外環はいつまで東名高速で止まることになるのか。東名以南は建物が多くて整備できないのではないのか。
- ・圏央道と外環ができれば、首都圏の交通を十分に担えると考えているのか。
- ・3環状にこだわらずに、できるところから道路を整備していれば、今ほど東京の渋滞はひどくならなかったのではないのか。
- ・都市計画決定した昭和41年当時ではルートの妥当性の調査がしっかりされて

おらず、ルートの見直しが必要ではないか。

- ・ルートを複数案提示し、現在のルートを選んだ根拠を示してほしい。
- ・昭和41年のルート決定当時にあった他の案の中に良い案があるのではないか。
- ・都心の通過交通のうち、外環を利用することになる交通は少ないのではないか。
- ・周辺の環境へ影響を与えることなく外環を整備し、環八の渋滞を早く解消させてほしい。
- ・採算性がとれなくなった場合はどうするのか。少子化のことも考えているのか。
- ・南進する場合はどのような工事をするのか。分岐点がある小田急線付近に立杭を設けることにならないか。

(回答：国土交通省)

- ・東名以南の計画は具体的にいつまでとは言えないが、すみやかに対応したい。現時点では、川崎縦貫との関係を含めて基礎的な調査をしている。
- ・外環は一周あって十分に機能すると考えており、東名以南も必要。また首都圏の交通問題を解決するためには、3環状をしっかりとネットワークでつなぐことが必要と考えている。
- ・大規模な道路工事には地元の理解が必要である。ネットワーク形成に向けて早く具体的にしていきたい。
- ・東名以南も大深度を活用する事も想定し検討する。
- ・現在の位置は都市計画による建築制限がかかっているなど、大規模な土地が必要なジャンクションは現在の位置が適していると考えている。また、買収を前提に生活設計している人もいる。
- ・昭和41年当時のままの計画ではなく、構造を大深度にする、地表の改変を少なくする等の対応をしている。
- ・都市計画決定当時、郊外側の案、環八側の案等のルートを検討していた。資料については示せるものは示す。いずれにしても移転になるとメリット、デメリットがあると思う。
- ・外環だけで都心の通過交通を全て解消できるとは考えていないが、効果は大きい。
- ・確かに少子化が進んでいるが、首都圏の人口は依然減っていない。交通量は2020年～2030年をピークに減少するが、これから50年を見越しても現在と同程度であると見込んでいる。
- ・現在は外環の必要性を検討している段階であり、採算性は事業実施段階で検討する。
- ・東名以南の工事をする場合、南側から掘る等様々な方法が考えられるが、立杭を掘る場合でも、買収済みの用地内で行う。

【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から首都高等へ乗り入れることもできるので、この地域に周辺の高速道路を利用する交通が集中するのではないか。
- ・もし外環が整備される際には、東京インターチェンジを本当の機能を有したものに改良しなければ、大渋滞が発生するのではないか。
- ・ジャンクションは周辺に住む住民からすれば何のメリットもない。
- ・ルートの位置に関係する東名ジャンクションの位置を複数案示してほしい。
- ・外環が南進する際、東名ジャンクションにインターチェンジの設置を考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションは高速道路同士をつなぐもので、ジャンクション周辺の一般道の交通への影響はない。
- ・外環を利用する自動車は郊外間を結ぶものが多い。郊外から来た車が外環を通過して更に郊外の方へ行く。

- ・都心の通過交通を外環で排除することで、都心の交通量は減ると予測しており、幹線道路の混雑が緩和することで生活道路の交通も減ると考えられる。
- ・外環が東名で終点の場合は、東京インターチェンジの交通量はそれほど変わらず、東名以南まで整備される場合は、交通量は減少すると考えている。
- ・南進の必要性は考えているが、東名ジャンクション部にインターチェンジの設置は考えない。

#### 【まちづくりについて】

- ・家の前の道路が渋滞しており、車の出し入れができないので、東名ジャンクションができた後に多摩堤通りから世田谷通りへ抜ける道路を整備してほしい。
- ・世田谷区的生活道路の崩壊を促進させるいかなる都市計画にも反対である。

(回答：国土交通省)

- ・環境施設帯は、緑地にする、生活道路を整備する等の活用が考えられるので、環境施設帯の利用について事業実施段階で地元の意見を聴く。

(回答：東京都)

- ・平成16年3月に区部で今後10年間でどの道路を優先して整備すべきかをまとめた。多摩堤通りから世田谷通りまで南北に通っている都市計画道路があり、優先度の高い道路と位置づけている。東京都のホームページで確認でき、パンフレットもある。

#### 【環境影響について】

- ・景観への影響を懸念しており、東名ジャンクションのランプの高さと形態を教えてください。
- ・工事による振動に家が耐えられるか心配である。
- ・工事により家が損傷した場合に確実に補償がされるような契約書を交わすことはできるのか。
- ・世田谷区は甚大と考えられる地域への影響をどのように考えているのか。
- ・方法書のときの世田谷区の意見を説明したらどうか。
- ・長期にわたる環境影響が示されなければ住民は納得できない。
- ・環境影響評価の対象範囲を区市単位で考えているのは、それだけ広い範囲に影響が及ぶと考えているからではないか。
- ・現在のアセスでは累積的な環境影響評価を判断できない。まだまだ、足りないので今後も環境影響に対して意見交換すべき。
- ・外環本線の大深度から東名ジャンクションのランプまでの高低差を登る車からの排気ガスの影響は大きいのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションの現在のランプが地上9mで、それよりも約10m高い位置にランプを計画しており、遮音壁を合わせると地上から20数mとなる。
- ・環境施設帯を20m分設けるため、家のすぐ前がジャンクションにはならない。
- ・工事中も含めて振動による影響は環境影響評価で予測評価する。
- ・工事実施の段階で、もし工事による影響が出そうな場合は、工事前後に調査し、工事の影響が見られれば補償をする。
- ・補償に関して契約が交わせるかどうかは確認する。
- ・現在、環境への影響の検討を進めている。環境影響評価は法的手続きに則って検討することが基本だが、できるだけ早くとりまとめて公表していきたい。手続きに入る前に住民に説明する。
- ・環境影響評価は法的手続きに則って検討することが基本だが、できるだけ早くとりまとめて公表していきたい。入る前に住民に説明する。
- ・登り坂では車の排気や騒音の影響が大きくなるので、環境施設帯等を設けるなどの対策をとる。影響の大きさは予測評価をして説明する。

(回答：東京都)

- ・外環の環境影響評価方法書では、環境影響評価法による影響を受ける範囲として区市が単位とされているが、実際の影響が世田谷区全域に及ぶというわけではない。

(回答：世田谷区)

- ・今後提示される環境影響評価の結果を見た上で、区として意見を言っていく。

【進め方について】

- ・東名以南の計画もなく、東名ジャンクションによって世田谷区全域に甚大な影響が及ぼされそうなのに、行政の説明は足りないのではないか。
- ・都知事は「いつまでもだらだら議論するものではない。断固つくる。」との発言の謝罪をし、都は発言の弁明をすべきである。
- ・この地域がどうなるのか住民ともっと議論をしないと皆が納得できない。
- ・東京圏全体の交通をどのように考えているのか示してほしい。
- ・環境への影響が大きければ、外環の計画を中止することもあり得るのか。
- ・構想段階から計画段階になし崩し的に進んでよいのか。
- ・都知事が「凍結は解除している。」と発言した新聞記事があったが、国は凍結解除の宣言をしたのか。
- ・外環の計画を進める前に凍結を解除する話し合いをすべきではないか。
- ・外環調査事務所の職員に、「外環は10年後の完成を目指している。」と言われたが、つくと決めたのか。
- ・事務所を訪問した際に受けた説明と、意見を聴く会で発言する内容が異なっており混乱する。
- ・必要性の議論が尽くされたとは思っていない。渋滞緩和、環境改善効果、経済効果、いずれにしてもまだ疑問が多い。
- ・中央環状や圏央道が整備されるまで外環は凍結のままにしてほしい。
- ・計画線にかかって困っているので、計画のスケジュールを明示してほしい。
- ・将来交通量の推計で平成42年に東名以南ができた場合とあるが、平成42年までに東名以南を整備するのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環はつくと決まっておらず、環境への影響が大きければ計画を中止することもあり得るとの考えで検討している。
- ・計画段階や事業実施段階は、様々な法律に基づいて手続きが決まっている一方、構想段階の議論は何らかの法律に基づくものではないが、過去の経緯から非常に重要であると認識している。
- ・PI会議の構想段階における議論の総括や住民の意見等を踏まえて構想段階の総括をし、「考え方」を取りまとめて計画段階に進んだ。
- ・国は凍結解除と言っておらず、凍結解除に向けて検討しているとの認識である。
- ・外環について10年後の完成を目指しているという意味ではなく、早期整備をしたい。外環の工事には少なくとも10年はかかるという意味の発言である。
- ・必要性の根拠は資料にまとめているので、納得できない点は意見を言ってほしい。
- ・外環の計画が止まったままで困っている人がいるので、外環を整備するかしないかの結論を早く決めなければならないと考えている。
- ・将来交通量で、平成42年に東名以南を整備するという意味ではなく、長期的な状況として東名以南が整備している状況を示した。

(回答：東京都)

- ・大臣と都知事が発表した「考え方」の中にも「沿線自治体などの意見を聞きながら」とあり、都知事の発言は地元を無視する意向のものではない。