

武蔵野市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月18日（土） 18時30分～21時30分

場所：武蔵野市吉祥寺南町コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：武蔵野市

参加者：住民17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		山口 外かく環状道路担当 参事 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
武蔵野市		井上 都市整備部長 池田 まちづくり推進課 主査

提示資料：①東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）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外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10～10/10）
④「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）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
⑤東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
⑥外環ジャーナル第20号、21号、22号
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東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策
⑨外環の地上部の街路について

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

- ・外環については、これまでP1沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

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】

- ・必要性の議論が済んでいるのか疑問である。最終決定した根拠を端的にまとめた報告書のようなものは資料に入っているか。
- ・最初の計画時と現在でルートがなぜ同じかという説明はあるのか。大深度にすることと、全く同じルートが良いのかとは別問題ではないか。
- ・今のルートが変わる可能性があるかと解釈して良いか。
- ・40年前と全く社会構造が変わっているのにルートが同じなのは理解しにくい。生活が変化しても新しい道路が必要なのか。
- ・大深度地下が決定しているかどうかをはっきり伺いたい。地下化以外の考え方は浮かばないのか。

- ・環状道路は高速道路である必要があるのか。公共交通などいろいろ鑑みた上で高速道路の整備が一番良いと選択したのか。
- ・40年前に反対があったから吉祥寺が住みたい街になっている。計画が決まったらどうなるかという懸念について武蔵野市の考え方を伺いたい。
- ・一人乗り制限や路面電車など車を減らす対策を懸命にやらずに、新しい道路をつくって交通緩和するのは非常識だ。
- ・公共交通機関を格安で利用できるなどの対策をなぜ考えないのか。新しい道ができれば車は増えるのではないか。道路特定財源が余っているのを福祉に回して欲しい。
- ・外環が必要ならば、その前に車を減らす努力など、やろうとしていることが見えないと住民は納得できない。真剣なフィードバックがないといつまでも議論は進まないの、そういう資料を要望する。
- ・もし新しい遺跡が発掘されたらストップになることはあり得るのか。
- ・武蔵野市は緑被率を上げようとしているが、緑が増えてオオタカなどの絶滅危惧種が生息したら工事ができなくなる可能性もあるのか。
- ・首都機能が移転したら予測が変わって外環の計画も変わる可能性があるのか。
- ・環状道路が少ないとは言え、人口の多い武蔵野の地下に通すのはどうか。
- ・すぐにでも舟運ができるようになっており、陸上交通の何%かは減ると考えられるが、計画の見積もりには入っていない。また空のコンピューターも同様だ。道路関係の担当部署には、舟運を戦略的に使おうという発想はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・「これまでの検討の総括」という資料をまとめている。この中で、交通の状況や効果と影響の観点からと、地域や広域的な意見という観点からの必要性という2点を、昨年9月の段階で国・都が総括した。これが「考え方」のベースになっている。
- ・ルートの具体的な検討は入っていない。都市計画決定されているルートを中心に、高架構造から地下構造への変更を想定して効果と影響をまとめ、また必要性について意見を伺ってきた。
- ・ジャンクションやインターチェンジの位置では昭和41年から権利制限がかかり、高層の建築物がないという現状、既存の高速道路との接続や構造などを考え、現都市計画のルートが最適と考え提案している。東名ジャンクションを砧公園の中に入れてはどうかという意見も頂いており、ジャンクションの位置でルートも変わるため、その比較も行っているところ。
- ・大深度地下は都市計画決定を経ていないので決定ではないが、国・都としては最適だと思っている。
- ・外環をつくる以外にも、一般道の整備、公共交通の整備、公共交通への転換、料金施策等を組み合わせ、役割分担して容量拡大と需要の調整に取り組んでいる。容量拡大という観点で最も効率的なのは環状道路の整備であり、首都圏では三環状道路の整備を主要な政策として行っている。
- ・高速道路と一般道では交通容量が違い、外環は1日約10万台と予測しているが、環八は約5万台であり、一般道とするとこの地域に環八のような道路を2本通す事になる。地域に用のない交通を排除するには、高速道路と一般幹線道路、生活道路をバランス良く整備していくべきと考えている。
- ・人口減少や少子高齢化、経済変化もあるが、イギリスやドイツでも自動車交通は増えている。交通を増やすことが良い政策とは考えていないが、過去、道路行政全般では将来交通量の過小推計が多く、直ちに道路整備はいらぬ状況にはない。
- ・道路行政全般では、今後道路をつくり続けるという立場ではない。既存道路の有効活用や環境対策、安全が非常に重要と考えている。
- ・外環は、放射方向の高速道路を環状方向につなげて、環八など地域の道路を円

滑に流し、抜け道に入り込んだ交通を幹線道路に戻すことができる。

- ・道路には役割、バランスがある。全国の幹線道路は国が担い、環八のような道路は都が中心に整備し、生活道路は武蔵野市といった分担である。
- ・車を減らす施策について、国土交通省全体ではモーダルシフトや公共交通整備、鉄道の立体交差や地下鉄整備の支援、LRTなどにも取り組んでいる。そうした中でも渋滞、環境、交通安全対策などの問題が解決されておらず道路整備は必要ではないかと考えている。
- ・道路特定財源は余っているのではないと認識している。道路整備だけでなく、LRTや新交通システム、鉄道・バス共通ICカードなどに道路特定財源を活用している。
- ・ヒートアイランド対策に環状道路整備は有効だといったように、政策全体で見て外環がどういう位置づけなのかを説明していきたい。
- ・遺跡が出てきた場合は文化財保護条例など法令、条例に基づいて必要な手続きをとる。重要度が高い場合は避けることも検討することになる。
- ・住宅地に外環をつくって環境施設帯を整備すれば緑も増えると考えている。タカが来た場合は、保全やモニタリングをしながら対策を検討していく。
- ・首都移転は東京都市圏全体で3000万人の経済圏に対して60万人くらい。引き続き環状道路整備は重要であると思っているが、首都移転の動向が変われば再度検討することになる。
- ・ドアトゥドアでは結局車が中心になっている。自動車と他の交通モードの分担率は、長期の交通量予測では経年的な変化を加味しているが、ドラスティックに変化するといった前提は難しい。都市内交通に関しては、抜本的に予測している交通量が変わるところまではいかない。

(回答：東京都)

- ・都は以前から外環は必要だと考え、取り組んできた。都心環状線の渋滞緩和だけでなく、幹線道路の交通改善、生活道路からの通過交通排除など、東京の交通全体の渋滞緩和と、大気環境の改善が図られる。
- ・現在、外環の計画の具体化を図る上でご意見を伺っているが、いつ事業化になりいつ完成するかはまだ見えていない。
- ・道路整備以外にも、地下鉄の乗継割引や踏切解消のための連続立体化、地域バスの充実など、自動車から公共交通へ転換できるような対策に取り組んでいる。物流は自動車に頼っており、交通量を減らせないところもあるので、道路整備の他、総合的な交通政策を進めている。
- ・道路以外の対策としては、アメリカでは複数人乗りでないと通行できないHOVレーンという手法が実施されている。
- ・ロンドンやパリなど大都市では、環状道路が完成している。
- ・公共交通への転換やTDMについては、人口100万人以下くらいの都市と1000万人超では取組みが異なる。
- ・都では、新交通システムやバス接近案内、荷捌スペース確保などの渋滞対策を進めている。高速道路と幹線道路、生活道路の各段階での交通処理と交通需要を抑制する手法を併せて取り組んでいる。

(回答：武蔵野市)

- ・昭和41年の都市計画は高架構造で、地域分断や環境汚染等のことで市議会、市民と市が反対し、現在の良好な住宅地が形成されたと認識している。
- ・外環を都市計画上は必要と考えているが、環境対策や安全対策は必ず確認する必要がある。

【地上部街路について】

- ・代替機能を確保しなければ外環ノ2は廃止できない、ということか。
- ・外環ノ2は廃止する可能性があるとのことだが、なぜ代替機能を確保していく

という記述があるのか。地下にする最大の理由が環境保全と言いながら、外環ノ2について踏み込んだ話が出てこないのは議論の進め方として疑問に思う。

(回答：武蔵野市)

- ・外環ノ2は、本線が地下になった場合も都市計画として残る。都市計画上ネットワークとして計画されているが、沿線の区市と協議して最終的に決定していくことになると思う。

【まちづくりについて】

- ・三鷹の「交通の変化、周辺都市計画道路整備の課題」と同様のものを武蔵野も出してほしい。都市計画道路3・4・12号線は「武蔵野市方面からのインター利用交通に対応」とあるが、武蔵野市にも伸びてくるのか。
- ・武蔵野市では外環自体は通過だが、外環に入る東八道路に行くための道路がいろいろ整備され、驚いている。どういう計画になっているのか。多摩地域の都市計画道路の整備方針では、武蔵野市内の道路とどうつながっているのか。
- ・都が三鷹市道を勝手に多摩地域における都市計画道路の整備方針に計画案を入れるのは心外であり、消して欲しい。このことについてきちんと答弁して欲しい。武蔵野市は抗議したろうし、三鷹市のPI委員も抗議していた。
- ・外環ノ2を消す代替案として3・4・12号線をつくるという考え方なのか。
- ・三鷹市道の3・4・12号線がなぜ都道の優先路線になるのか。三鷹市自体が認定したのか。武蔵野にも絡んでくる可能性がある。この案を消して欲しい。外環の問題どころではなくなる。しっかり答弁して欲しい。
- ・防災の機能と言うが、なぜ都の優先道路が三鷹市にあり、武蔵野市にないのか。
- ・3・4・13号線は武蔵野市内の半分近くで現道がなく、外環の地上部と同じ問題が起こる。東ハインターチェンジへのアクセスのために、武蔵境や調布保谷線などの整備の一環で武蔵野市内を通る可能性が出てきたと感じる。
- ・多摩地域における都市計画道路の整備方針(案)は、パブリックコメントの期限までに意見がなければ賛成として「案」が取れるのか。武蔵野については勝手に都道にしないで、市と相談して欲しい。
- ・武蔵野市が要望しない限り、市道を優先道路にしないことを明確にして欲しい。三鷹市から3・4・12号線を優先道路にして欲しいという要望がなければ、三鷹、武蔵野両市のために優先道路にしないで欲しい。
- ・オリンピック誘致に関係して道路整備を進行していく可能性はあるのか。
- ・武蔵野市に痛みを与えるのだから、吉祥寺駅の南町側に改札を設けたり、井の頭線の延伸など地元経済が潤う視点で、行政の垣根を越えて考えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・武蔵野地域は地下化で地域に影響がないよう計画しているので、街おこしに資するような話に直接リンクすることは難しいかと思うが、市の考えも十分聞きながら、どういうお手伝いができるか考えたい。

(回答：東京都)

- ・三鷹市の3・4・12号線が武蔵野市では3・4・13号線となる。多摩地域の都市計画道路の整備方針案はまだ固まっておらず、3月15日までに頂いた意見を参考に決めていく段階にある。東八道路につながる3・4・12号線は、外環が地下化される場合、東ハインターチェンジ周りに交通が集中する心配があり、整備が必要ではないかと考え提案した。3・4・13号線との間には井の頭線と神田川があり、それらと調整が必要になる。もし吉祥寺駅周辺の道路を整備改善して欲しいということであれば、それを踏まえて市と相談する。
- ・外環ノ2については、廃止を含めた必要性の検討を行政計画に位置づけたとご理解頂きたい。「外環の地下化に伴い」という表現は誤解を招くので訂正する。
- ・外環ノ2の代替機能とは、地域の交通機能や防災性確保等の切り口で代替できるか否かという意味である。

- ・外環を整備する場合、インターチェンジ周辺の道路混雑が心配という意見をたくさん頂き、都として優先道路にする考え方を示した。
- ・都市計画道路は、施行者が決まっていない路線が多く、事業段階で施行者が決まる。事業化計画は都と28市町で決めている。東八道路周辺の渋滞対策は都の判断で書いており、ご意見を頂きたい。
- ・外環ノ2の必要性を廃止も含め検討する際、交通機能や防災性を見直すという意味であり、3・4・12、13号線の防災性などを検討するわけではない。
- ・武蔵野市道を都道として勝手に整備はできない。市と相談してやることになる。
- ・武蔵境は外環の渋滞緩和ではなく、まちづくりや道路ネットワークの観点から整備していこうと提案した。
- ・オリンピックに関係なく、必要な道路は整備していくという考えである。
- ・多摩の事業化計画の中で、要検討路線として廃止も含め検討すると位置づけた。地域の交通は保たれるのか、防災的に大丈夫かといったいろいろな観点でチェックし検討した23区の5路線と同じ位置づけである。
- ・都市計画道路は、街の活性化を支える、緑を植えて環境を良くする、風の道をつくる、交通事故をなくす、バス路線を通すなどの機能がある。外環ノ2をどうするかは、外環の地下化の動向を見ながら皆さんと相談し、機能に照らしてこの街に道路が必要ないとなれば廃止もあり得る。

【環境影響について】

- ・事業者による環境調査の評価はどのような形で、誰が行ったのか。地域の代表は入っているか。関西空港も結果的にものすごい追加投資をしている。地下水が1日1センチの流れと言うのは本当なのか懸念している。
- ・今日の説明内容は国土交通省が調査したものであり、今後市民や地域の人が入った環境影響について検討されるという認識でよいか。
- ・調査が役に立たなかったり、データが違うことのないように、地域住民が日常生活で感じている要望を聴いて欲しい。
- ・大深度に斜めに掘っていくランプ部分の地下水について説明して欲しい。
- ・東京駅や関西空港、環八井荻トンネルなど、専門家の知恵を借りても後で問題が出ている。環境影響と保全対策で、何かにつけ問題ないと言うのは、住民をだましているのではないか。
- ・ヨーロッパのように、住民が専門家にお願いして調査をしてもらった場合、国や都から費用を出してもらえるのか。
- ・環境への影響と保全対策は計画者の資料で、第三者機関の客観的な根拠を示すものではないと明記すべき。この段階で配るならフェアにしてもらいたい。
- ・大気への影響の数値など実感として信じられず、心配である。排気ガスをフィルターで100%濾過できるとか、我々が安心できる資料や態度を示して欲しい。数年前に井の頭公園のお茶の水が濁れたことがあり、行政を不信に思っている。

(回答：国土交通省)

- ・現在は環境の予測と保全対策の検討段階であり、現地調査も、文献データも使って国が、専門家の意見を聞きながら検討し、公表したもの。環境影響評価の際に都民の健康と環境を守る観点から、環境部局にある専門家の審議会で、予測手法や内容の妥当性を第三者的にチェックしてもらう。
- ・環境への影響と保全対策について、例えばこういう予測が必要ではというようなご意見も伺いたい。準備書や評価書の手続きでも意見書を頂く場がある。それを踏まえて第三者の専門家からなる審議会で環境影響評価の手続きは進む。
- ・湧水に影響する浅層地下水の流れは郊外側から都心側なので、開削工事をする青梅街道インターチェンジ等では郊外側で上昇、都心側で低下する。予測では±1m程度、東名ジャンクションでは3.5mの上昇も生じ、対策が必要とな

- る。長期的なデータ蓄積や新技術を踏まえて事業実施段階で具体的に検討する。
- ・問題ないという記述はだましているようだとのことだが、施設や環境対策を設計する事業実施段階より上流の現段階では、検討は適当と考えている。
 - ・専門家を市民側で雇う費用の負担制度は現段階ではない。例えば、国土交通省で専門家に市民からの質問を届けるといった形を検討していけたらと思う。
 - ・専門家には、技術専門委員会で議論して頂いたり、環境調査の際に地元の大学の先生に相談している。大深度トンネルの技術検討委員会を設けて現在も検討しており、専門家のメンバーも公表している。
 - ・大深度委員会で地域での意見を紹介し、専門家に審議して頂く形で反映する。一方、専門家に直接意見を聞きたいというご要望は、方法を検討したい。
 - ・大気への影響ができるだけ小さくなるよう、地下方式を提案している。換気所も現在、NO₂を削減できるように実験し、適用できるか検討している。

(回答：東京都)

- ・「環境への影響と保全対策」は、環境影響評価とは別である。アセスの手続きに入ると、専門的な委員の入った東京都の環境影響評価審議会で、アセスの内容をチェックする。現時点では、国土交通省の中の専門委員会で審査をしている。
- ・配布したパンフレットは、計画概念図に基づいて道路をつくった場合、地域の環境がどうなるのかというご心配に添って作成した。仮に手続きに入った場合、都の環境影響審議会という第三者機関でチェックを受けるし、改めてご意見を頂く場もある。
- ・排気ガス対策として、自動車にDPFというフィルターを付ける発生源対策を行っており、改善効果として、昨年6月の環境局からの発表では、自動車排出ガス測定局34箇所のうち33箇所、一般局47箇所のうち47箇所でSPMの環境基準を達成できた。少しずつ大気の改善に向かっているという一例である。

【進め方について】

- ・配布資料は一般的市民には分かりにくい。分かりやすい説明をされると、議論がしやすい。是非その点を今後願います。
- ・今日の案内が沿線住民に届いていないのは、端から知らせたくないのかと疑りたくなる。きちんとしてもらいたい。
- ・いつポストिंगしたのか。
- ・外環ジャーナルは、入っている新聞とそうでないものがあり、記事も小さい。市報はチラシと一緒に捨ててしまう。
- ・オリンピックを都知事が誘致することと外環を関連して考えているのか。
- ・現計画の必要性は、どの機関でこれを決定するのか。
- ・P1の前提はきちんとした情報を出して共有することではないか。都市計画道路の整備方針で大深度の外環が決まったかのような表現は、誤解を招くので直して欲しい。また、こういう機会にきちんと説明すべきである。
- ・外環の地下化もルートも正式に決まっていない段階での都市計画道路の整備方針のパブリックコメントは行き過ぎで不適切だ。都は十分認識して欲しい。
- ・「意見の整理」でいろいろな懸念事項が指摘されているが、住民として切実に不安に思っている。これらに対してひとつひとつに回答があったのか。
- ・環境への影響と保全対策のひとつひとつに対して客観性のあるデータに基づいた回答を頂かないと不安が払拭されず、反対と言わざるを得ない。
- ・今日の配付資料はワンセットいくらくらいかかっているのか。

(回答：国土交通省)

- ・分かりやすいパンフレットづくりを目指していきたい。
- ・ポストिंगされていなかったとすれば問題だと考えている。委託し、武蔵野市で2,959枚入れたと報告を受けている。意図して入れなかったのではない。

なるべくたくさんの方に来てもらいたいので、コミセンへのお願いや外環ジャーナル、市報への掲載をしている。

- ・11日に沿線100mの範囲に行った。業者からは入れたという報告を受けているが、もう一度確認し、改めてどうすべきか考えさせてほしい。
- ・市報が全世帯に最も確実にわたる方法とっており、いくつかの方法で周知しているが、いろいろなご意見を頂いたので改めて検討する。
- ・通常、道路の必要性やルートへの検討は内部で行い、外部に明らかになるのは都市計画の案の段階なのに対し、事業の上流段階から市民参加の場を設け、決定プロセスを明らかにしようと取り組んでいる。現段階では法的な位置づけ等は無い。意見を聴きながら最終的に必要性は国・都が行政として決定することになる。
- ・「意見の整理」はアンケートやオープンハウス、電話での意見を集約した。その場での回答や環境などパンフレットで回答しているが、全部答えたわけではない。整理して、不足のものは後日応える必要があると認識している。
- ・皆さんの不安に答えられるよう、パンフレットだけではなく、専門家の意見や継続的なデータをとっていきたい。
- ・ワンセット袋代も含めて1000円はかかっていないと考えている。
- ・例えば首都圏のバス鉄道共通ICカードの導入に道路のお金が使われていることなど我々も情報提供が足りないと思っているので、しっかり考えたい。

(回答：東京都)

- ・外環はオリンピックの招致にかかわらず必要なものとして取り組んでいく。

(武蔵野市)

- ・一番関心を持っている沿線の方々に今日のチラシがもし配られていないとしたら、協力という形の市として非常に遺憾である。きちんとして頂きたい。
- ・道路整備以外の交通政策はいっぱいあるはずなので、資料を出して説明して欲しい。
- ・都に、多摩地域の都市計画道路の整備方針案を資料として出して欲しいとお願いした。情報提供をして一緒に議論しないと意味がない。次回は配慮して頂きたい。