

## 地域 P I の状況について

- 1 . 地域 P I の開催状況について
- 2 . 3月の世田谷地域 P I でいただいたご意見・ご提案及びご質問について
- 3 . 3月期世田谷地域 P I で用いた資料について  
(前回 P I 会議資料のうち、「ジャンクション及びインターチェンジの計画に関する検討について」の追加資料)

## 地域PIの開催状況について

### 今後の開催予定

区市	日程	場所	時間	来場者数	備考
練馬区	5/13 (土)	練馬常設会場	13:00 ~ 17:00	-	オープンハウス
	5/17 (水)			-	

平成18年5月11日

### 3月の世田谷地域PIでいただいたご意見・ご提案及びご質問について

国土交通省 外環調査事務所  
東京都 外かく環状道路担当

#### ご意見・ご提案・ご質問等

1. 既存の東名高速も含め、東名JCTを地下化する検討
2. 東京ICを改築し、東名JCTを砧公園内に設置する検討
3. 既都市計画における東名高速交差部の計画
4. 前回説明に用いた東名ジャンクション検討図面の提供
5. 外環事務所実施の地質調査柱状図の提供
6. 料金所付近の大气への影響について、他の料金所でのデータ
7. 外環千葉区間の不正な補償に関する情報

#### 1. 既存の東名高速も含め、東名JCTを地下化する検討

現在の東名高速の交通を通しながら、既存の東名高速も含め新設の東名JCTを地下構造とするには、現在の東名高速の脇に地下構造となる新設の東名高速を整備する必要があります。

そのため、現計画案よりも移転戸数は倍以上になるとともに、喜多見小学校への抵触や、生活道路の分断等も発生するため、地域に与える影響は大きくなります。  
(別添1 参照)

#### 2. 東京ICを改築し、東名JCTを砧公園内に設置する検討

砧公園内に東名JCTを設置する案を構造基準を満足するようにするためには、既設の東京ICを改築し、交通安全上必要な分岐合流部間の距離を確保する必要があります。

その結果、現計画案よりも移転戸数は多くなるとともに、砧公園の緑地の減少、バードサンクチュアリの改変、野球場等の移設が必要となります。

(別添2 参照)

### 3．既都市計画における東名高速交差部の計画

既都市計画では、多摩堤通りを東名高速と交差する位置で分断（通行不可）するものとしたうえで、東名JCTのランプすべてを東名高速の高架下を通過させる計画となっています。

現在の多摩堤通りは、当該地域の生活道路としての機能のみならず、幹線交通を担う道路としても必要不可欠な道路であると認識しています。

このため、3月の意見を聴く会で説明した通り、現在検討している計画概念図等では、多摩堤通りを分断させない等の理由で、東名以北側のランプを東名高速の上を通過させる計画としているものです。（別添3 参照）

### 4．前回説明に用いた東名ジャンクション検討図面の提供

別添4のとおり提供いたします。なお、これらの資料については、第18回PI外環沿線会議で説明するとともに、ホームページで公表しています。

（別添4 参照）

### 5．外環事務所実施の地質柱状図の提供

国土交通省外環調査事務所で実施した東名ジャンクション周辺での地質調査結果柱状図は、必要な方に提供します。

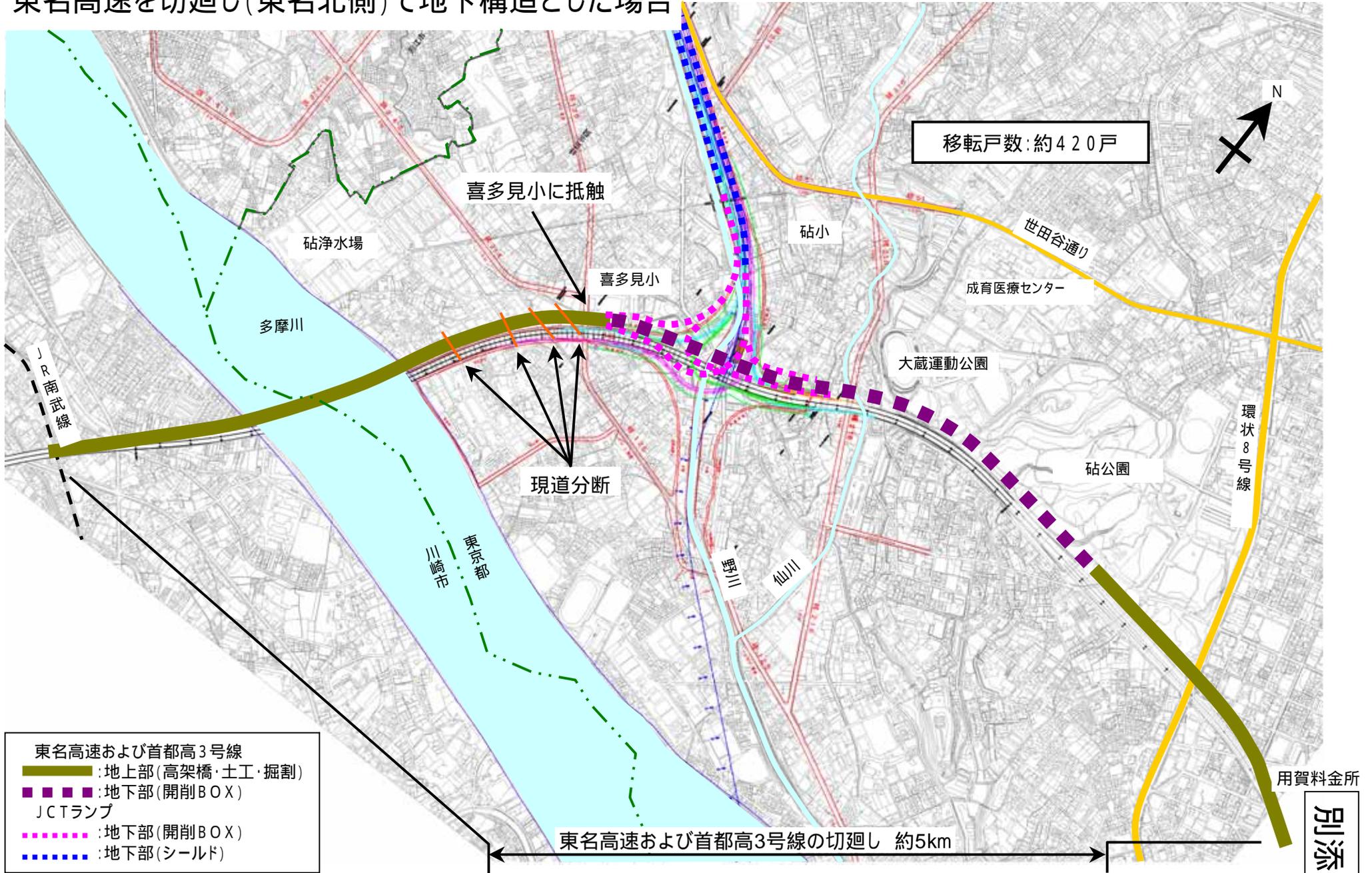
### 6．料金所付近の大气への影響について、他の料金所でのデータ

現在供用している外環の大泉インターチェンジでは、料金所付近において大気質（窒素酸化物）の測定を行っています。この観測結果を提供します。なお、この測定結果は練馬区ホームページで公表されています。（別添6 参照）

### 7．外環千葉区間の不正な補償に関する情報

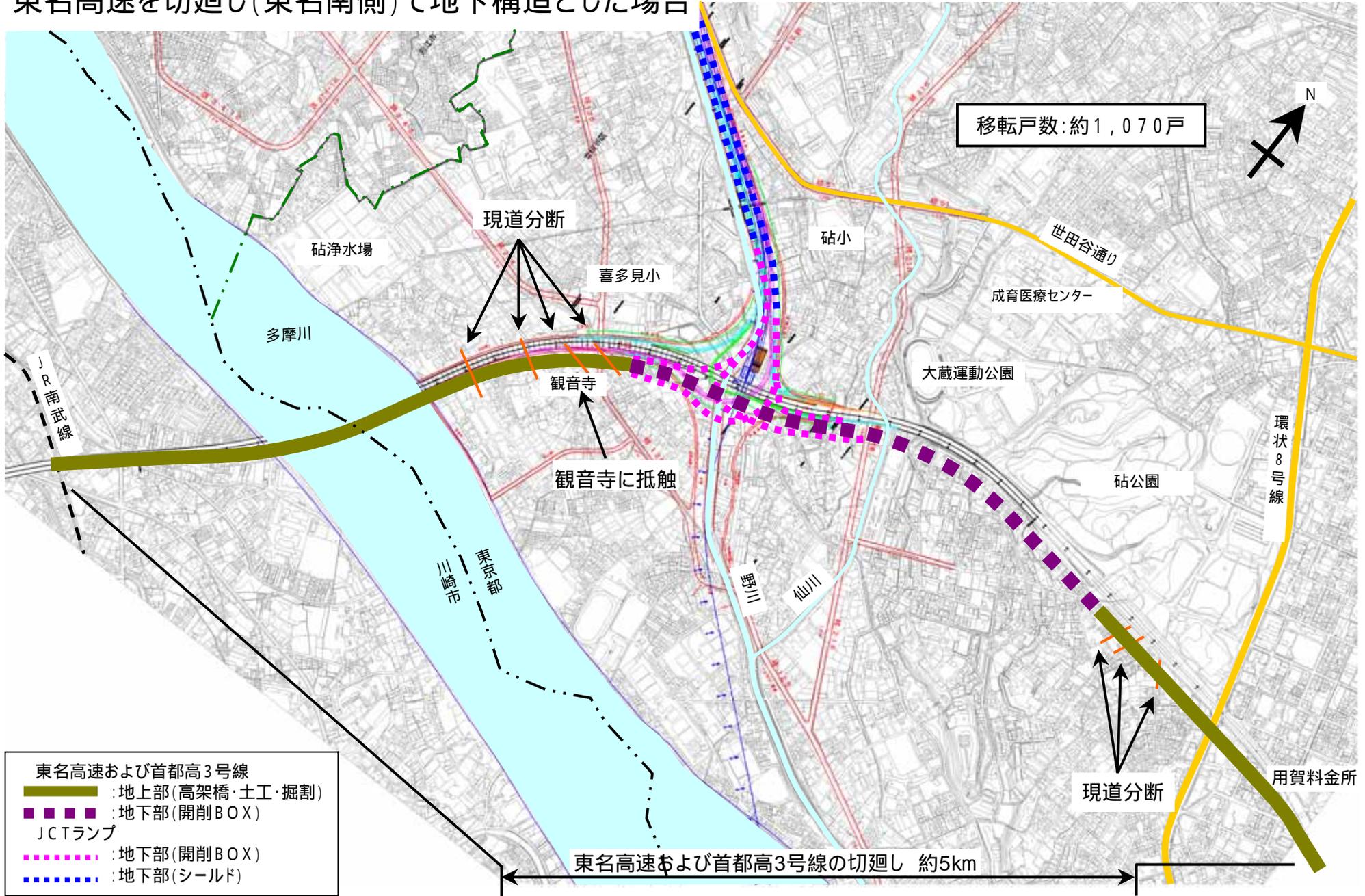
外環千葉区間の建設に伴う移転補償の件については、現状は、警察に被害届けを出した上で、捜査が進められているところです。（別添7 参照）

# 東名高速を切廻し(東名北側)て地下構造とした場合

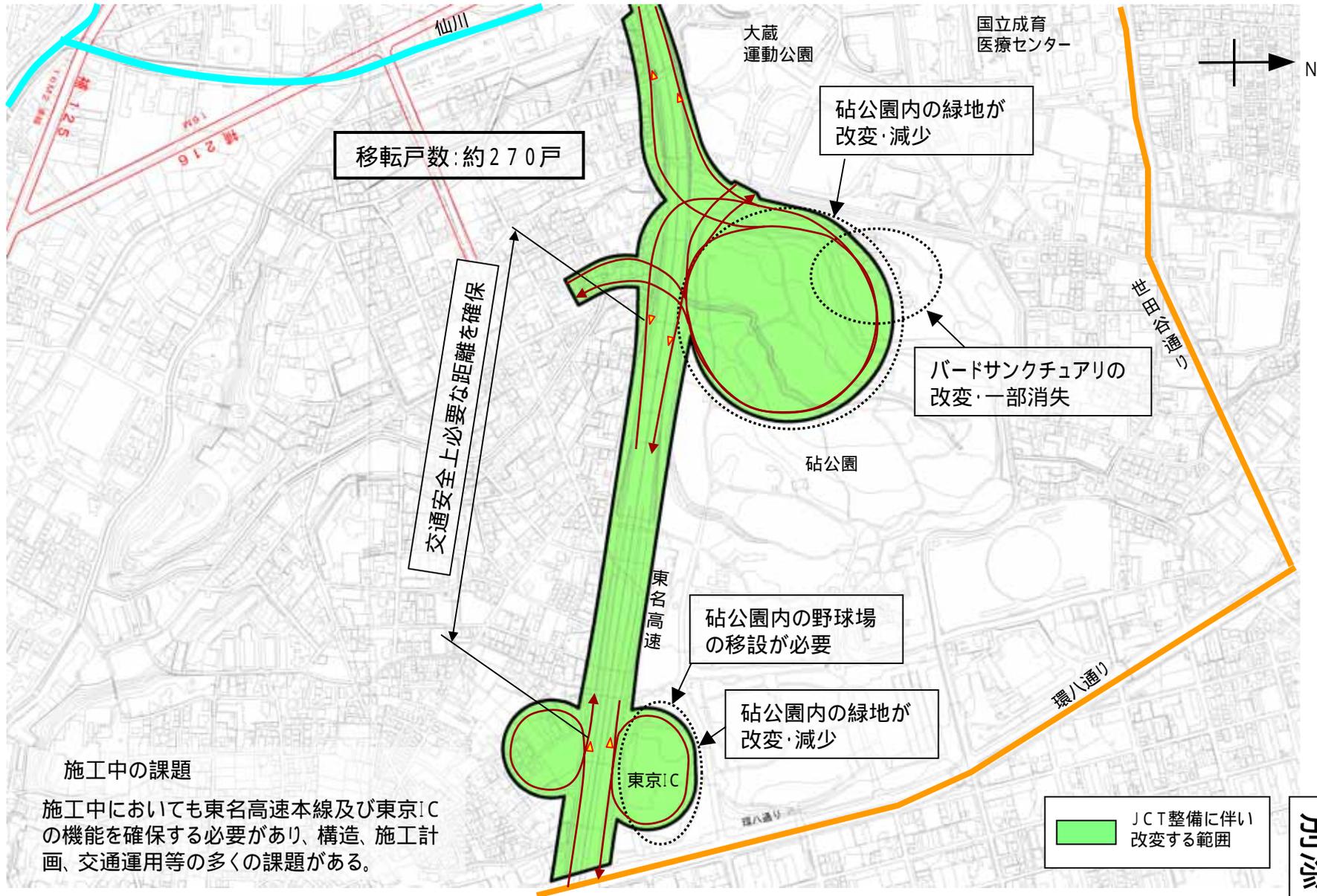


別添1

# 東名高速を切廻し(東名南側)て地下構造とした場合

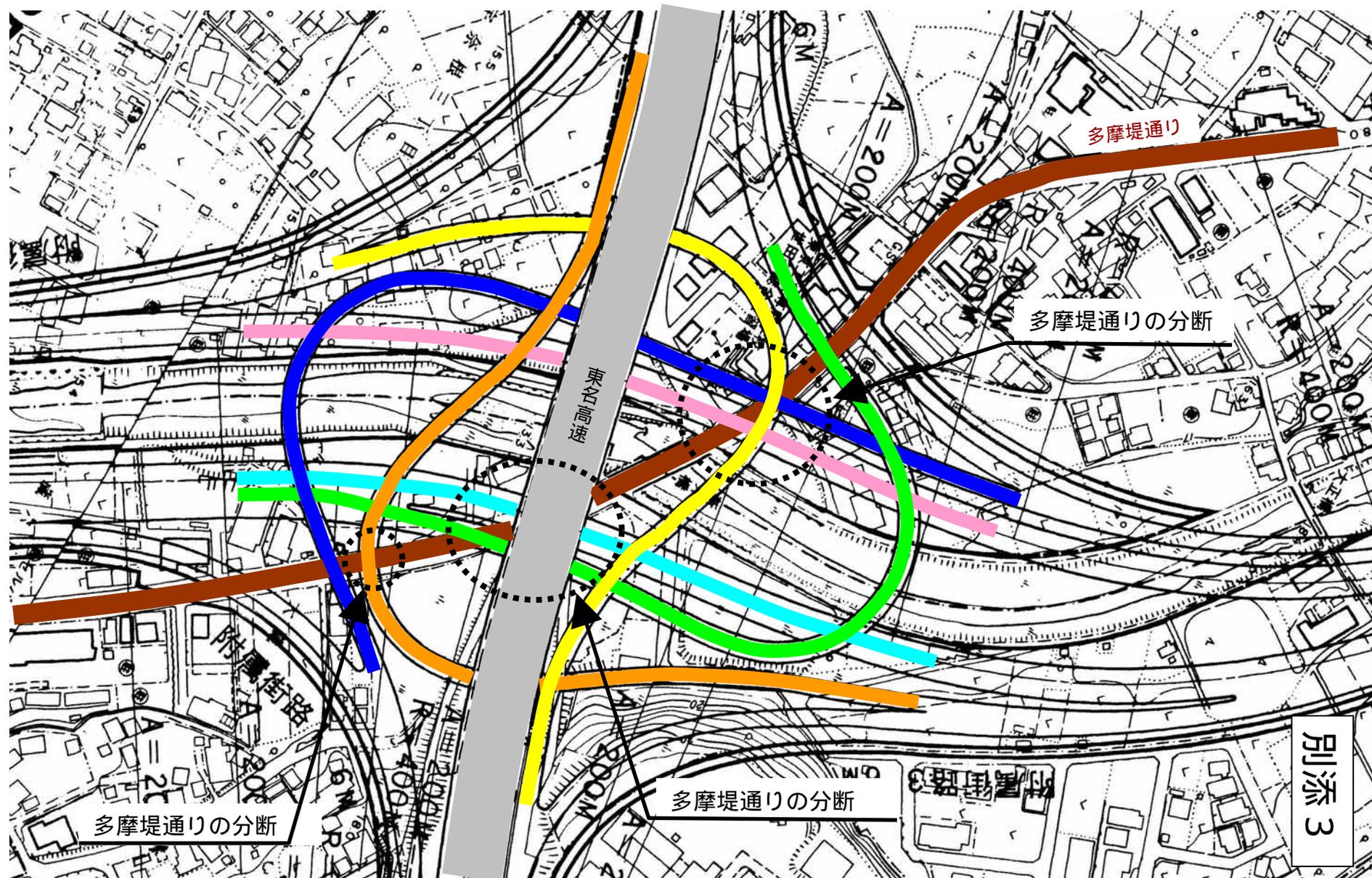


# 砧公園設置案(ループ型)の課題について

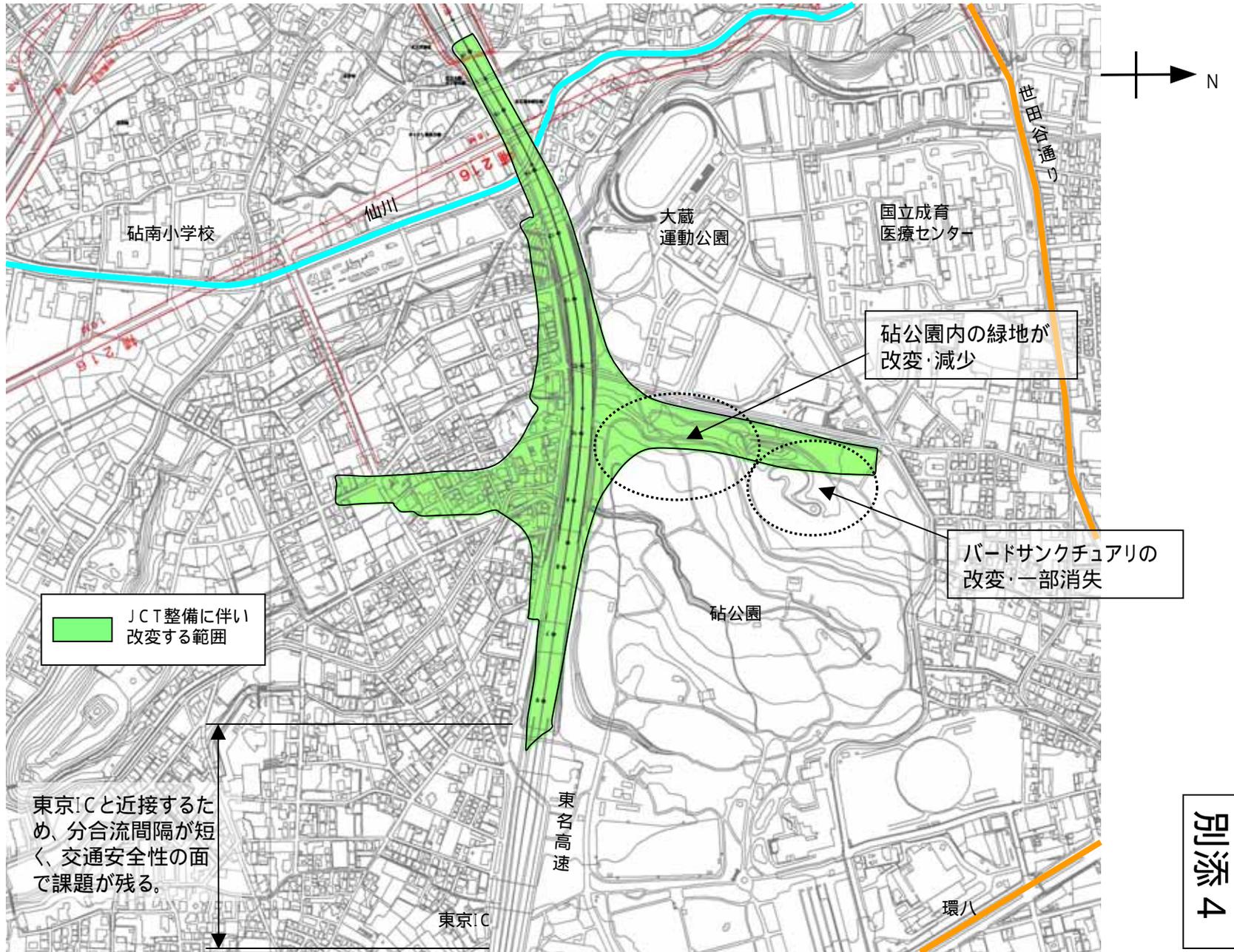


# 既都市計画における東名高速交差部について

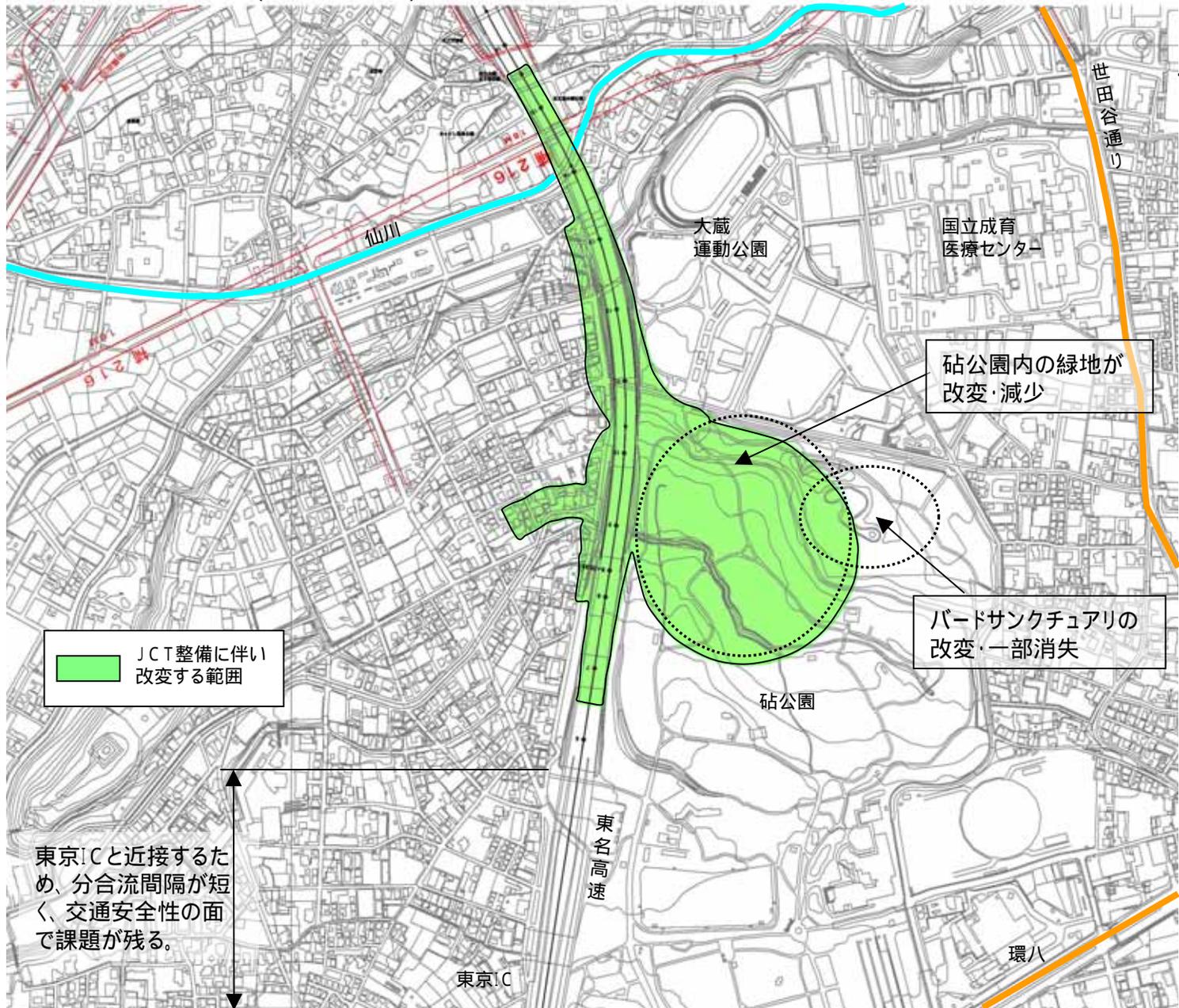
既都市計画では、東名JCTのランプは全て、東名高速の下を通過する計画。



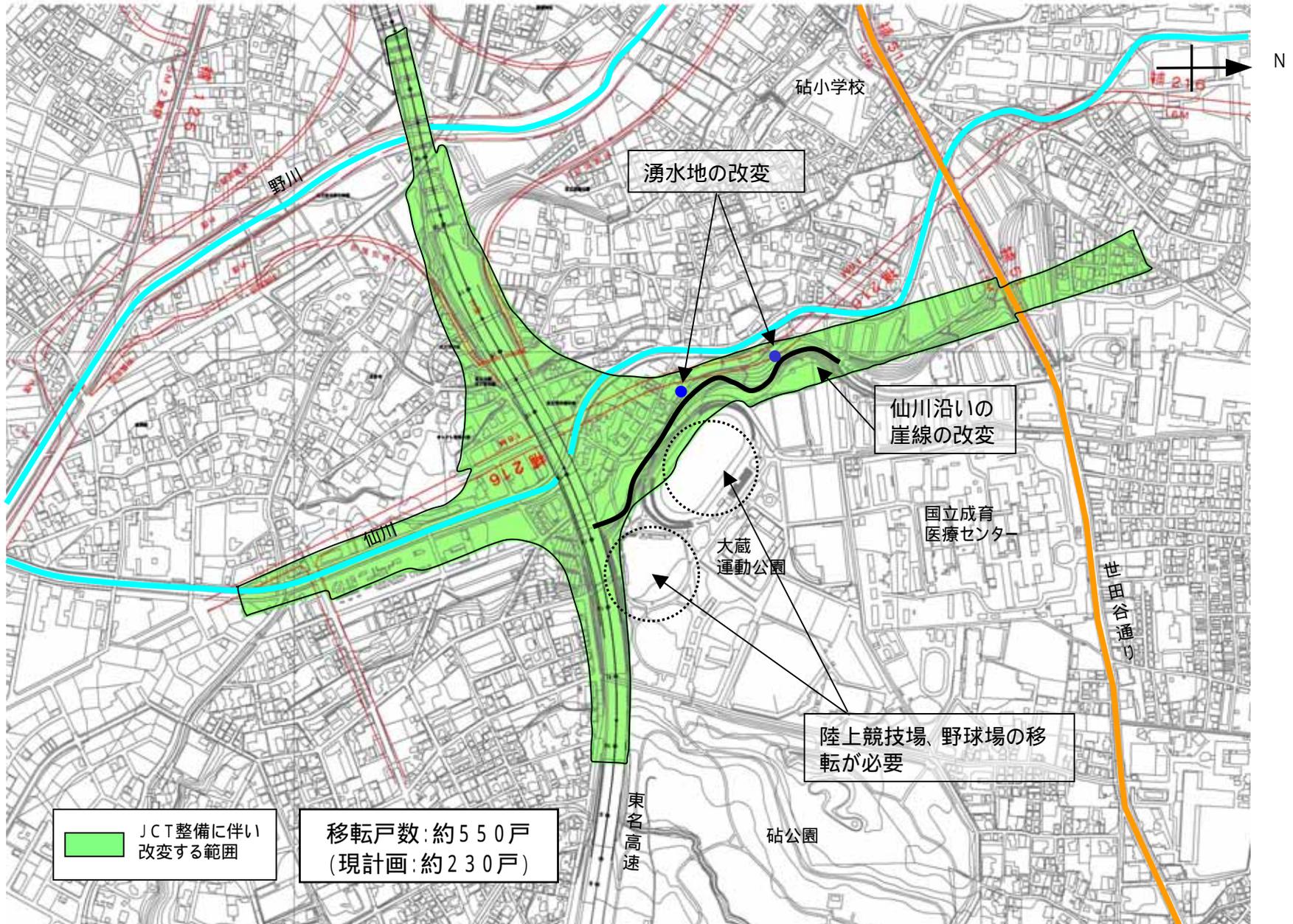
# 砧公園設置案(タービン型)の課題について



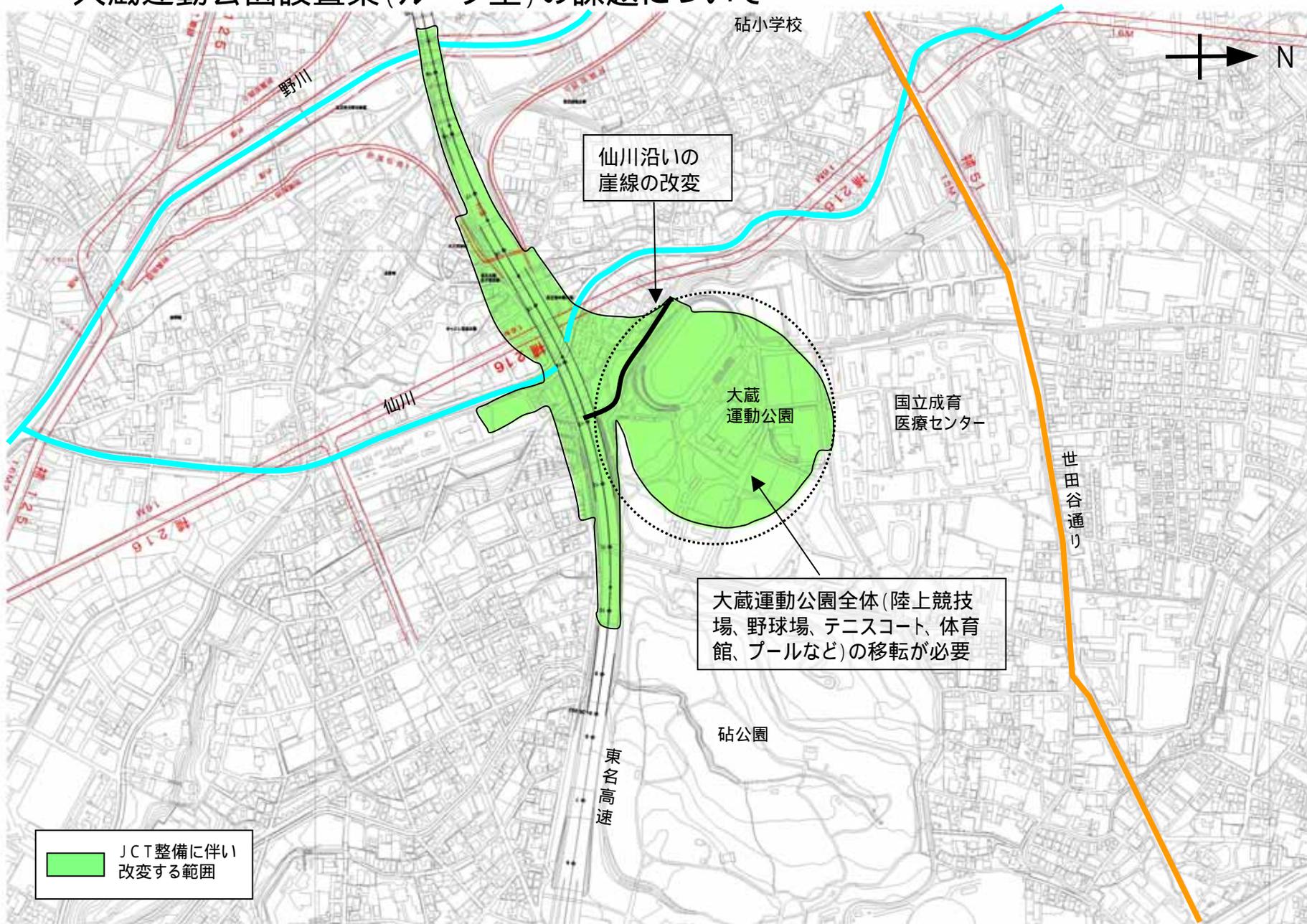
# 砦公園設置案(ループ型)の課題について



# 大蔵運動公園設置案(タービン型)の課題について



# 大蔵運動公園設置案(ループ型)の課題について



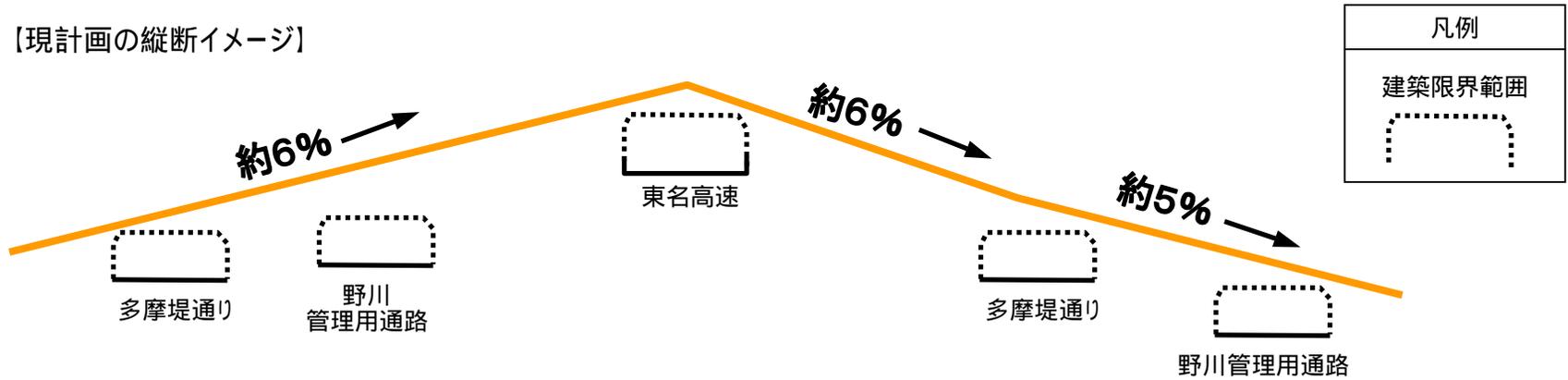
# 東名(都心側) 外環(関越道側)へのランプを東名高速の下を通過させる事について

## 1. 設計上のコントロールポイント



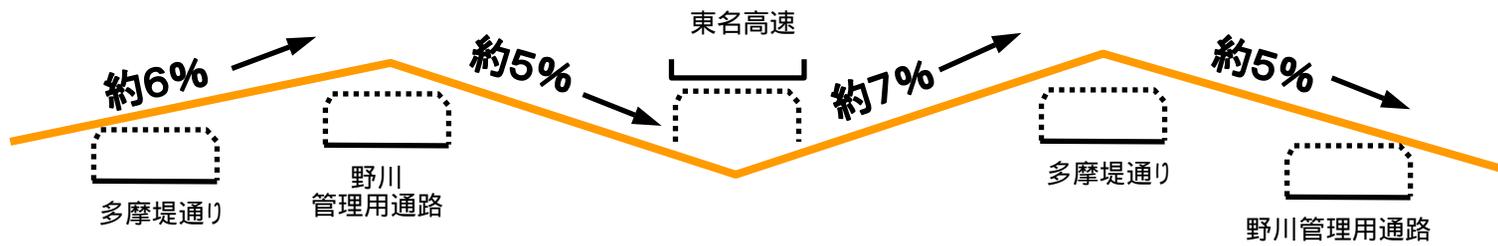
## 2. 縦断線形の比較

【現計画の縦断イメージ】

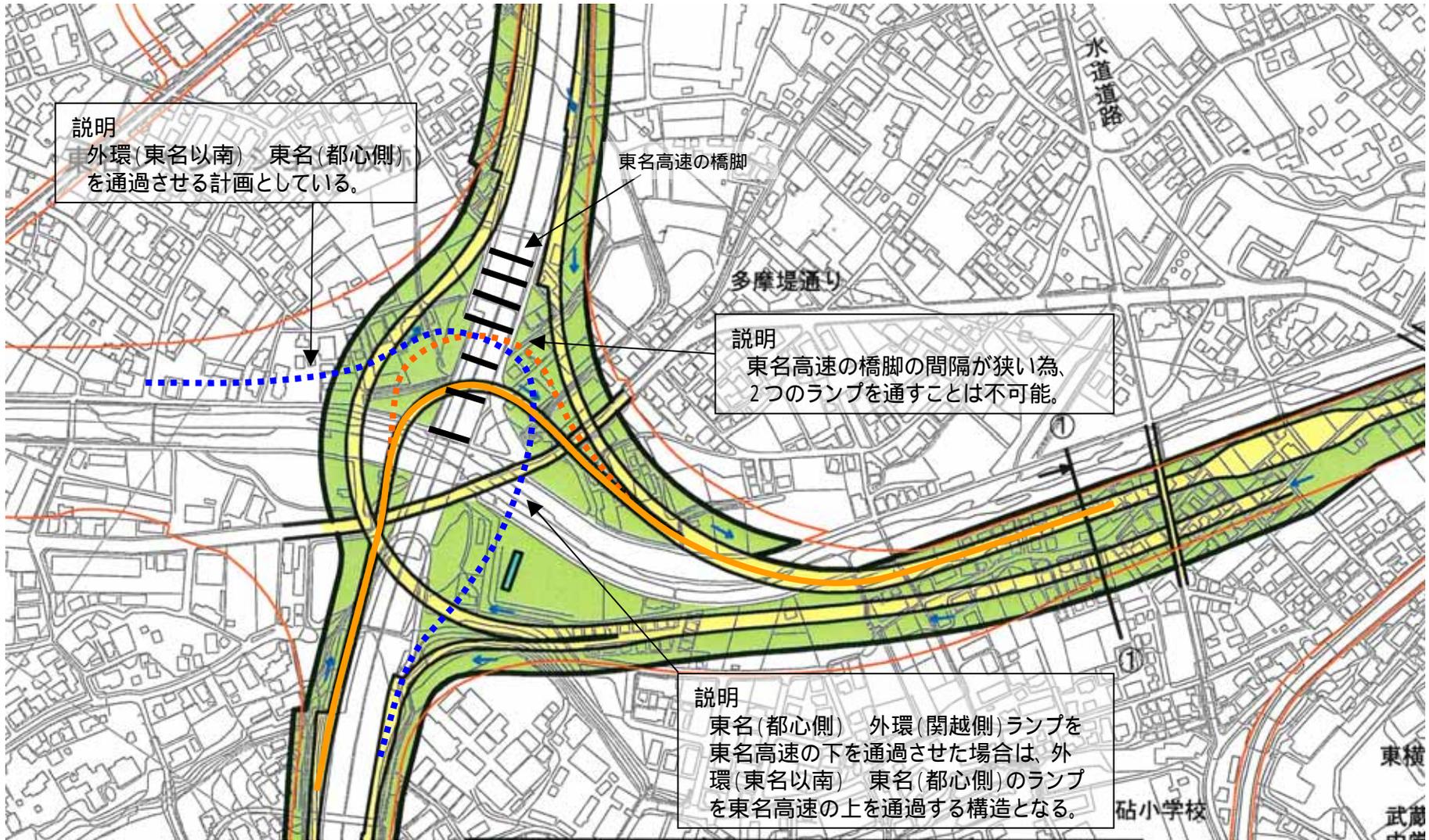


交通安全性の面では、勾配変化の少ない現計画が有利。

【東名アンダー案の縦断イメージ】



### 3. 東名以南側ランプとの関係



以上の検討を踏まえ、東名(都心側) 外環(関越側)ランプは、東名高速の上空を通過させる計画としている。

# 外環(関越道側) 東名(郊外側)へのランプを東名高速の下を通過させる事について

## 1. 設計上のコントロールポイント

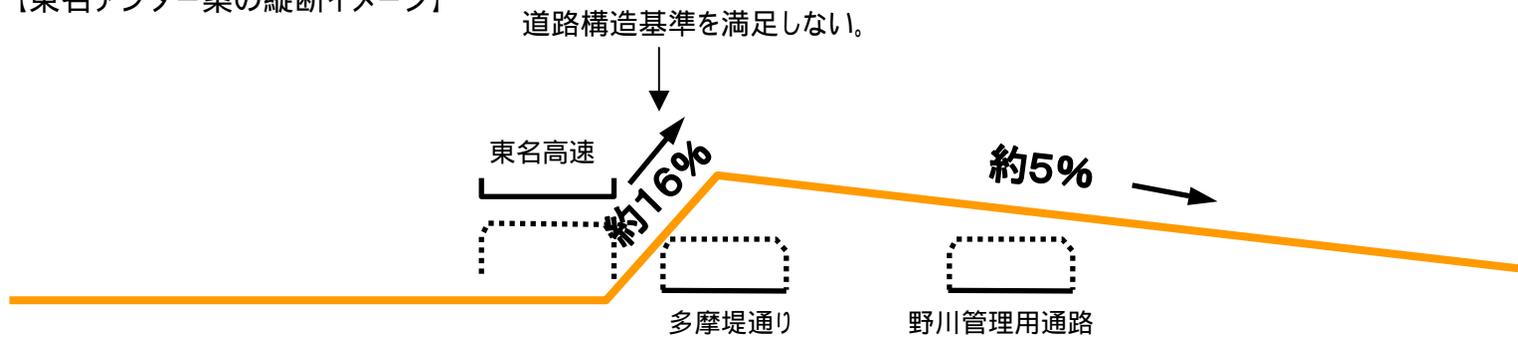


## 2. 縦断線形の比較

【現計画の縦断イメージ】



【東名アンダー案の縦断イメージ】



以上、道路構造基準上、東名高速の下を通過が困難であるため、東名高速の上空を通過する計画としている。

料金所付近の大気への影響について他の料金所（外環大泉IC）におけるデータ【ねりまのかんきょう -平成16年度報告- 『環境にやさしいまちをつくる』】より抜粋  
 (URL : <http://www.city.nerima.tokyo.jp/eco/gaiyou16/top.html>)

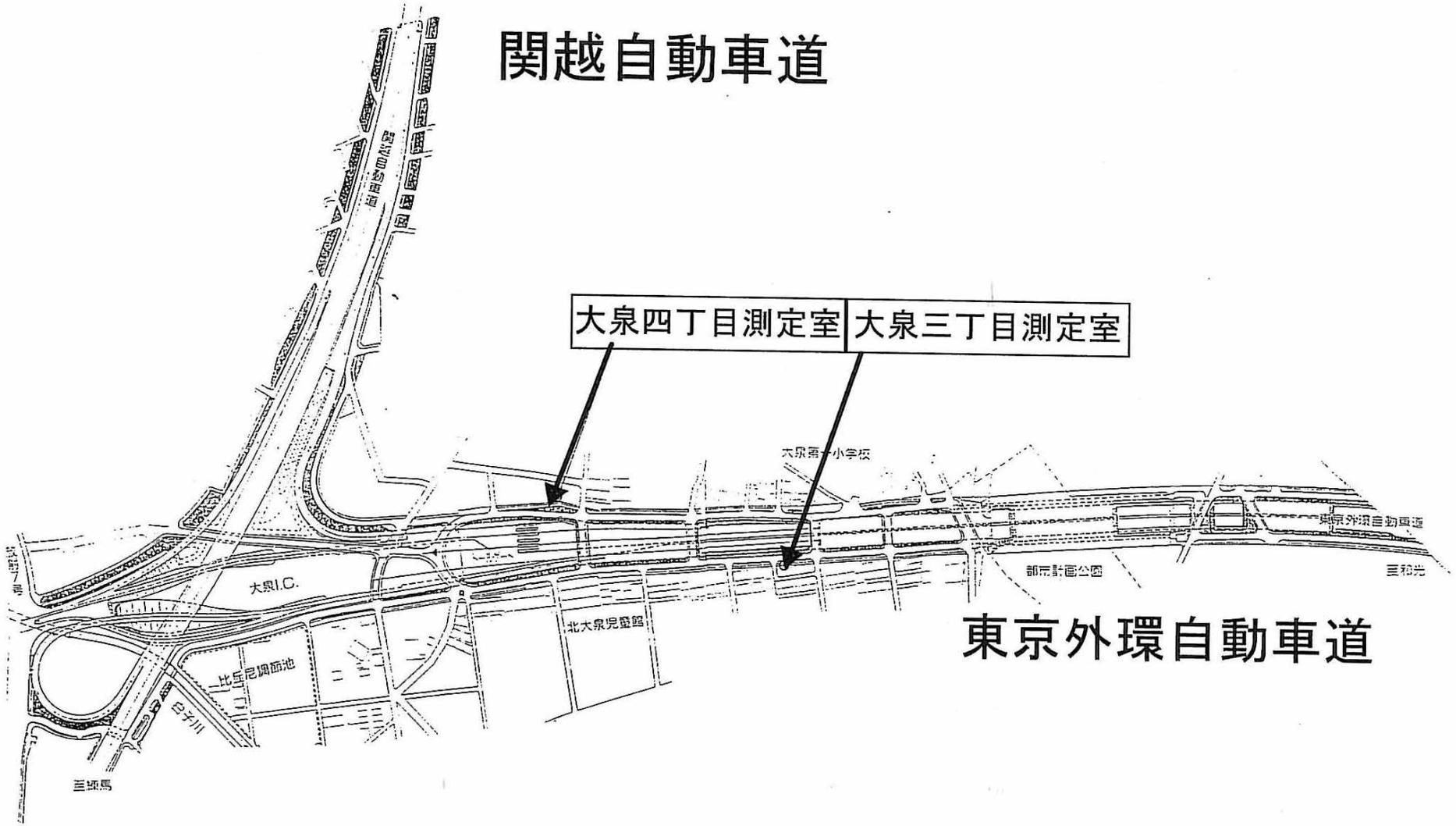
窒素酸化物 (NOx) の5年間の大気汚染状況

年 度	測定項目 項目 測定点名	二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )							一酸化窒素 (NO)		
		1時間値		1日平均値			環境基準 超過日数 (日)	判 定	1時間値		1日平均値
		年 度 平均 値 (ppm)	年 度 最 高 値 (ppm)	日 平 均 の 98 % 値 (ppm)	年 度 最 高 値 (ppm)	日 平 均 0.06ppm 超 過 日 数 (日)			年 度 平均 値 (ppm)	年 度 最 高 値 (ppm)	年 度 最 高 値 (ppm)
12	豊玉北	0.029	0.109	0.054	0.058	0	0	○	0.018	0.395	0.131
	石神井南中学校	0.030	0.111	0.052	0.051	0	0	○	0.022	0.539	0.167
	大泉中学校	0.030	0.117	0.052	0.058	0	0	○	0.021	0.454	0.140
	北町小学校	0.043	0.177	0.066	0.070	24	17	×	0.119	0.775	0.359
	桜台出張所	0.039	0.142	0.062	0.068	13	6	×	0.035	0.432	0.212
	石神井西小学校	0.037	0.114	0.057	0.061	1	0	○	0.051	0.513	0.218
	長光寺橋公園	0.045	0.173	0.070	0.076	42	35	×	0.078	0.594	0.271
	谷原交差点	0.049	0.147	0.072	0.082	79	72	×	0.128	0.721	0.318
	大泉北小学校	0.030	0.115	0.054	0.057	0	0	○	0.025	0.572	0.167
	小竹	0.033	0.113	0.055	0.059	0	0	○	0.035	0.575	0.243
13	大泉町3丁目	0.034	0.105	0.055	0.057	0	0	○	0.034	0.531	0.181
	大泉町4丁目	0.033	0.111	0.055	0.058	0	0	○	0.024	0.482	0.168
	豊玉北	0.028	0.123	0.051	0.061	1	0	○	0.019	0.374	0.137
	石神井南中学校	0.030	0.122	0.052	0.068	3	0	○	0.024	0.480	0.148
	大泉中学校	0.030	0.118	0.052	0.067	2	0	○	0.022	0.386	0.131
	北町小学校	0.043	0.118	0.067	0.070	24	17	×	0.101	0.822	0.319
	桜台出張所	0.035	0.118	0.056	0.063	1	0	○	0.036	0.339	0.162
	石神井西小学校	0.039	0.114	0.057	0.071	4	0	○	0.051	0.489	0.201
	長光寺橋公園	0.045	0.148	0.070	0.078	37	30	×	0.082	0.456	0.230
	谷原交差点	0.050	0.137	0.070	0.077	52	45	×	0.124	0.553	0.334
14	大泉北小学校	0.029	0.127	0.052	0.065	2	0	○	0.025	0.532	0.161
	小竹	0.033	0.120	0.057	0.066	4	0	○	0.038	0.580	0.217
	大泉町3丁目	0.035	0.120	0.056	0.071	2	0	○	0.035	0.503	0.193
	大泉町4丁目	0.034	0.128	0.054	0.069	2	0	○	0.025	0.462	0.154
	豊玉北	0.026	0.104	0.050	0.064	1	0	○	0.016	0.291	0.143
	石神井南中学校	0.028	0.120	0.053	0.072	3	0	○	0.021	0.398	0.195
	大泉中学校	0.029	0.114	0.052	0.068	4	0	○	0.021	0.377	0.171
	北町小学校	0.041	0.132	0.070	0.083	29	22	×	0.098	0.655	0.357
	桜台出張所	0.034	0.130	0.057	0.075	5	0	○	0.035	0.418	0.206
	石神井西小学校	0.037	0.113	0.059	0.071	5	0	○	0.050	0.434	0.250
15	長光寺橋公園	0.042	0.154	0.065	0.076	28	21	×	0.078	0.498	0.253
	谷原交差点	0.047	0.135	0.070	0.080	50	43	×	0.114	0.647	0.357
	大泉北小学校	0.028	0.109	0.053	0.067	4	0	○	0.024	0.483	0.207
	小竹	0.031	0.134	0.058	0.080	4	0	○	0.035	0.799	0.302
	大泉町3丁目	0.033	0.118	0.055	0.069	4	0	○	0.032	0.487	0.242
	大泉町4丁目	0.032	0.126	0.055	0.071	4	0	○	0.023	0.462	0.216
	豊玉北	0.026	0.093	0.048	0.061	1	0	○	0.015	0.287	0.115
	石神井南中学校	0.028	0.094	0.051	0.065	1	0	○	0.018	0.330	0.139
	大泉中学校	0.030	0.111	0.053	0.072	2	0	○	0.022	0.555	0.208
	北町小学校	0.039	0.120	0.059	0.078	5	0	○	0.086	0.558	0.240
16	桜台出張所	0.036	0.127	0.054	0.076	2	0	○	0.033	0.321	0.146
	石神井西小学校	0.038	0.125	0.058	0.069	4	0	○	0.043	0.414	0.183
	長光寺橋公園	0.043	0.145	0.064	0.083	16	9	×	0.071	0.551	0.232
	谷原交差点	0.048	0.160	0.067	0.077	38	31	×	0.110	0.634	0.270
	大泉北小学校	0.029	0.096	0.049	0.065	1	0	○	0.022	0.333	0.158
	小竹	0.032	0.097	0.054	0.068	3	0	○	0.034	0.456	0.189
	大泉町3丁目	0.034	0.115	0.054	0.072	3	0	○	0.029	0.356	0.190
	大泉町4丁目	0.033	0.129	0.053	0.072	2	0	○	0.021	0.301	0.156
	豊玉北	0.027	0.098	0.049	0.055	0	0	○	0.016	0.255	0.097
	石神井南中学校	0.026	0.103	0.047	0.052	0	0	○	0.018	0.295	0.117
16	大泉中学校	0.028	0.232	0.049	0.058	0	0	○	0.020	0.883	0.150
	北町小学校	0.033	0.089	0.052	0.056	0	0	○	0.070	0.435	0.183
	桜台出張所	0.036	0.109	0.056	0.068	2	0	○	0.030	0.354	0.118
	石神井西小学校	0.034	0.099	0.053	0.059	0	0	○	0.040	0.431	0.151
	長光寺橋公園	0.040	0.128	0.063	0.068	14	7	×	0.063	0.456	0.162
	谷原交差点	0.045	0.118	0.066	0.069	27	20	×	0.105	0.568	0.322
	大泉北小学校	0.030	0.098	0.051	0.055	0	0	○	0.023	0.341	0.135
	小竹	0.032	0.119	0.055	0.061	1	0	○	0.034	0.460	0.148
	大泉町3丁目	0.032	0.090	0.051	0.057	0	0	○	0.030	0.363	0.140
	大泉町4丁目	0.030	0.101	0.051	0.056	0	0	○	0.020	0.317	0.108

三和光

# 関越自動車道

大泉四丁目測定室 大泉三丁目測定室



# 東京外環自動車道

# 外環道計画「焼却炉を移転」

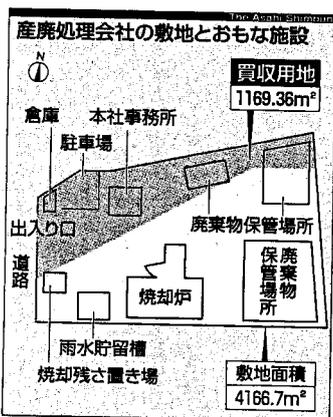
# 補償6億円適正額の数倍

## 国交省見積書相手任せ

### 組関係者が介在

首都圏の渋滞緩和を目的に整備が進む東京外郭環状道路(外環道)を巡り、01年春に国土交通省が建設予定地にかかる産廃処理会社の敷地を買取した際、買取用地の外にある焼却炉に対し、本来支払うべき金額の、少なくとも2・5倍にあたる約6億円の移転補償を支払っていたことが朝日新聞の調べでわかった。

補償交渉には暴力団関係者が代理人として介在、国交省は直接の土地買収費の約3億円を含めて総額約14億円を支払ったが、全額がこの暴力団関係者への渡り、産廃処理会社には入らなかった。 1126面に関係記事



国交省は現在、産廃処理会社と同省の担当者との間でどのような取り決めがあったのか、補償費を払いすぎたのか、補償費の調査している。補償の対象は千葉県川市にあった産廃処理会社。朝日新聞が入手した契約書などによると、国交省は01年3月、同社の敷地約4166平方メートルの約4分の1を買取した。この際、会社側は「事業が

成り立たない」と主張、社屋や焼却炉を含めた「全部移転」を求めた。同省はこれに応じ、「建物移転料」「移転雑費補償金」、敷地の一部が減ったことで残りの土地の価値が目減りすることを補償する「残地補償金」などを支払った。残地部分にあった焼却炉の移転補償も含め、総額約14億9千万円を支払った。

このうち焼却炉の移転補償については、通常は国側が複数のメーカーから見積もりを取って適正額を検討する。だが、

産廃処理会社をめぐる用地補償

土地・建物への補償	6億1500万円
土地代	2億8000万円
残地補償	2億3300万円
建物の移転料	6300万円
その他	3900万円
焼却炉の移転補償	6億3500万円
施設の移転補償など	1億4000万円
施設の移転補償	9800万円
営業補償	1600万円
その他	2600万円
補償総額	13億9000万円

(細字は内訳)

用地補償 公共事業用地を国などが買取する際には、土地代や建物移転料、移転の必要経費である移転雑費補償金などが支払われる。土地などは「正常な取引価格」で、建物や施設は敷地内移転ができない場合、同種同等のもの建設費用から経過年数を考慮した額を引いて補償する。算定は通常、国などに委託された民間の補償コンサルタント会社が行う。

産廃処理会社は同社の焼却炉(処理能力1日48ト)より高性能な焼却炉(同80ト以上)の設置を前提にメーカー3社に見積書の作成を依頼し、炉の価格を11億5150万円と算定して国交省に提出。国交省はこれらの見積書に基づき減価償却分を考慮して約6億3500万円と算出したとみられる。

メーカー関係者によると、産廃処理会社の焼却炉は87年4月の設置で、当時の定価は1億8千万円。ただ、補償当時は焼却炉を新設する際に

ダイオキシン対策が必要で、その場合4億5千万円程度だった。国交省が同対策費まで補償したとして、同じ減額割合で4億5千万円を基に試算すると、補償費は約2億6000万円になる。定価で試算すると約1億2000万円で、こ

の場合は6倍もの補償をしていたことになる。国交省が支払った約14億円のうち約1億9500万円は暴力団関係者が直接受け取り、残る約12億円は暴力団関係者の知人2人と、知り合いの会社2社に分割して渡った。暴力団関係者によると、支払いを受けたのは、自分を含めいすれも産廃処理会社に融資していたためとしている。

産廃処理会社は国交省が建設用地を買収、移転補償費を支払った後も02年11月まで営業を続けた。03年8月には別の会社に炉を1億1千万円、残地を1億円で売却していた。

用地買収を進めた国交省関東地方整備局は、焼却炉の移転補償費について調査中とする一方、「全部移転が必要と判断して費用を補償したが、補償したからといって移転の義務は課していない」と説明。代理人が暴力団関係者だったことを把握していたかは「答えられない」としている。

# 国交省、不自然な交渉

## 外環道補償要求、次々にのむ

東京外郭環状道路（外環道）の建設をめぐる用地買収で、国交省が不自然な交渉をしていたことが明らかになった。敷地を買収された産廃処理会社の関係者は「反論も何も無い。あれは交渉とは言わない」と国交省側の対応を評した。交渉には暴力団関係者が介在し、国交省側に要求を次々とのませているという。

同省関東地方整備局などによると産廃処理会社があった千葉県市川市などで買収交渉が本格化したのは99年。同社にも同年末、敷地が予定地にかかることが通知された。

### 暴力団関係者との一問一答

暴力団関係者の男性は用地補償に関する一連の経緯について複数回にわたって朝日新聞の取材に答えた。主な一問一答は、次の通り。

—暴力団との関係は、

「昔、地上げをやった時にヤクザの名前を使って、警察に暴力団員と登録されていることは事実だが、実際は違う」

—千葉県市川市の産廃会社との関係は、

「7年くらい前に同社の株を買った」

—同社が用地買収を

月には約2週間、共同代表の名を連ねた。同年4月、同社と同整備局首都国道事務所（千葉県松戸市）との間で補償交渉が始まったが、暴力団関係者は社長（61）よりも数日先に同事務所を訪れた。補償金について

「使っていない」

—補償金が同社に支払われなかった理由は、

「同社には国家事業に協力するために整理すべき債権債務がたくさんあった。24億と25億円の借金もあった。これらの抹消に協力してくれた方に支払ったということ

は社長と暴力団関係者との間で融資金を清算し、残金は等分に分けるという約束があったという。

同月、同社の建物の所有権が暴力団関係者の知り合いの大阪の会社に移された。土地についても同年6月、この会社に売却手続きがとられた。さらに、焼却炉も同年8月に暴力団関係者の知人に所有権が移された。

買収用地は敷地の4分の1程度で、交渉は一通り

常よりかなり多い、数十回以上（同整備局）繰り返されたという。この中で産廃会社側は会社の移転を要求。国交省はこ

れに応じ、焼却炉以外の施設の移転費用が補償された。移転のため残りの土地（残地）を売り急ぐ必要があるとし、不動産市場で買ったたかれた場合の売却損分が残地補償に加味された。

補償額は00年12月に総額約12億7千万円と提示され、わずか1カ月後の01年1月、約13億9千万円に増額されていた。



東京外郭環状道路（東外環）の1部2区にまたがる自動車専用道路（約85m）で一部、一般国道が併設される。開通区間は大泉インター（東京都練馬区）―三郷南（埼玉県三郷市）間の約34km。大泉インターから東名高速（世田谷区）まで

# 「払い過ぎがあった」

## 外環道補償、国交省認める

東京外郭環状道路（外環道）の用地買収をめぐる、国土交通省が暴力団関係者らに過剰額の補償を支払ったことが、北側国交相は30日の

臨時の記者会見で、「過払いがあったことは極めて遺憾だ」と述べ、補償費が払い過ぎだったことを同省として初めて認め

さらに関係した職員らからの事情聴取を進め、産廃処理会社には過払い分の全額返還を求めて民事訴訟を起す方針を示した。「省内における対応にも問題があったので、徹底的に調査するよう指示している。しっかりと事実関係を解明した上で、省内における処分も算出していたとみられる。

この問題は外環道の用地買収を進めていた関東地方整備局が、暴力団関係者が代理人の産廃処理会社側の求めに応じ、高額な移転補償を支払ったという内容。この会社は移転対象の焼却炉よりも割高な焼却炉の見積書を同整備局首都国道事務所に提出。職員はこの見積書を基に移転補償費を算出していたとみられる。

# 東名JCTを現計画位置で地下構造とした場合

