

練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年7月13日（水） 18時30分～20時30分

場所：関区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民43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		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
練馬区		藤井 外かく環状道路担当 課長補佐 平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

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17号、第18号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
外環の地上部の街路について

Q & A

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「2年間のとりまとめ」やPI会議の最近の状況について報告したい。
- ・1年間の環境調査に関して報告したい。
- ・地域ごとの課題に関して改めて皆様の意見を頂きたい。

東京都

- ・計画づくりの早い段階から地元の皆様により具体的な案を示して、様々な意見を伺って、よりよい計画案にしていきたい。
- ・外環のICあるなしの影響について、十分に説明し、皆様の意見を伺いたい。
- ・練馬区から生活道路としての地上部街路の方針が提出され、それについての区民アンケートをしたと承知している。この対応方針を今後考えていく。

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。

【地上部街路について】

- ・外環が大深度地下になれば、それと平行した地上部街路は無駄であり、整備に時間もかかるため必要ない。
- ・外環に便乗して地上部街路を整備しようとしている。外環に平行している線形がまちづくりの観点からも望ましくない。
- ・上石神井の商店街では、ただでさえ客が減っているのに、地上部街路が整備されることによって、さらに店舗がなくなるなどの影響があるのではないかと心配している。
- ・地上部街路の整備は練馬区だけの問題なのか。国や東京都も関係するのか。

国道となるのか。

- ・有料道路である外環を地下に整備し、その地上部に無料の道路を整備すれば、皆が地上部街路を利用してしまう。

(回答：国土交通省)

- ・国としては、地元の意向を踏まえて、地上部街路が必要ということになれば、できるだけ支援する。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の外環計画に伴い40m幅の都市計画決定がされている。その計画をどうするかは今後の課題であり、皆さんの意見を聞き、区とも検討する必要がある。
- ・地上部街路の整備は国や東京都も関係するが、どこが管理するかについては現段階ではまだ未定である。

(回答：練馬区)

- ・地上部街路は外環と同じような機能のある道路ではなく、生活道路として整備していきたい。
- ・外環だけを都市計画変更し、地上部は以前に都市計画決定された街路のまま残しておいては、まちづくりを遅らせることになる。
- ・練馬区内の道路ネットワークを形成するためにも地上部街路を整備していきたい。
- ・地上部街路はまちづくりの中で最低限の機能を備えた道路として整備したい。

【インターチェンジについて】

- ・青梅街道インターチェンジや地上部街路を整備すると、地下化により外環を早く、安く整備するという方針が、逆に遅く、高くなり、地下化のメリットがなくなる。
- ・青梅街道インターチェンジが整備されると、けやき並木が伐採されるなど、その周辺の街が全く別のものになってしまう。
- ・外環は高速道路であり、周辺の生活道路ではなく、周辺住民への利便性は低いため、インターチェンジは必要ない。
- ・国や東京都の説明は、青梅街道インターチェンジが整備されることが前提になっているように聞こえる。
- ・練馬区の青梅街道インターチェンジを整備するという方針は、地元住民は認めていない。
- ・青梅街道インターチェンジにより増加した交通量が生活道路に入ってくることが心配である。
- ・青梅街道インターチェンジを整備すれば、本当に大泉の渋滞が緩和されるのか。
- ・生活道路の整備は必要であるが、福祉的な面からも周辺に影響を与えるようなインターチェンジは必要ない。
- ・目白通りインターチェンジと青梅街道インターチェンジの整備費用が10億円と2000億円とで大きな差があるのはなぜか。また、青梅街道インターチェンジの整備費用は、当初1000億円と発表されていたが、なぜ増加したのか。
- ・青梅街道インターチェンジの整備費用の2000億円は誰が負担するのか。
- ・一般に、インターチェンジは休閑地の多いところで整備するものである。外環の本線が必要と言うならこれは仕方がないが、住宅地に整備すれば、環境への影響も大きく問題である。
- ・インターチェンジの整備費用は、外環の整備が終わる頃には私達の子供達の負担になる。
- ・杉並区はインターチェンジに反対しており、練馬区が現在の方針のままでは、インターチェンジは練馬区側だけに整備されるのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジはメリットもあるが、住民や環境への影響などのデメリットもある。インターチェンジを整備する場合には、緑を植えたり遮音壁を建設するなど、環境に配慮しなければならないと考えている。
- ・青梅街道インターチェンジを整備することに決まったわけではない。整備した場合と整備しない場合の両ケースについて、予測される効果や影響を示し、意見を聴きながら検討を進めたい。
- ・整備費用の差については、目白通りインターチェンジではもともとジャンクションがあるため、新たな用地買収費などが必要ない。一方、青梅街道インターチェンジは新たな用地の取得やランプの建設などに費用がかかるため、大きな差が生じる。
- ・当初1000億円としていた青梅街道インターチェンジの費用は、その後技術的な検討を行った結果、地中での合流部が技術的に難しい工事になることが判明し、再度見積もったところ、2000億円となった。
- ・インターチェンジと外環の整備費用は共に事業者が負担する。事業者はまだ決まっていないが、民営化する日本道路公団が行うか国が直轄で行うかのどちらかである。前者の場合、整備費用は借入金をして通行料収入で返済する。後者の場合、税金で整備することになる。
- ・インターチェンジを設置するかどうかについては、まだ地元住民からの意見を聞いている段階であり、それらの意見を踏まえた上で考えていく。

(回答：東京都)

- ・青梅街道インターチェンジを整備するとは言っていない。整備した場合、しない場合のデータを提示し、意見を聞いている。
- ・東京都としては、外環は広く東京都民が利用しやすい道路として整備したい。そのためには、適切な位置にインターチェンジが必要と考えている。

(回答：練馬区)

- ・外環の本来の機能を発揮するためにはインターチェンジは必要であると思う。

【環境影響について】

- ・現在も青梅街道の交通量は多いのに、インターチェンジの整備で交通量が増すために生じる排気ガスと地下化した外環からの排気ガスによる大気汚染が心配である。
- ・インターチェンジに大気換気施設を設置してもNO_xは取り除けないのではないかと。大泉のようにはなりたくないでインターチェンジは整備しないでほしい。
- ・外環が整備されれば便利だが、周辺住民には施工中も施工後の環境への影響がある。予期せぬことが起きた場合の対処法を考えているのか。
- ・環境をこれ以上悪くしないでほしい。人間らしく、自然と共存していくという観点から外環の整備を考えてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・地下の道路は地上に出るところで排気ガスが漏れ出すことを防ぐため、どうしても換気施設が必要となる。NO_xの処理については、脱硝設備で取り除く実験を行っており、しっかり検討させていただく。

【まちづくりについて】

- ・地上部街路は練馬区のまちの形状に一致するものではなく、外環の一部である。計画を白紙撤回し、新たに都市にあった道路計画を行うべき。
- ・地上部街路を整備するというまちづくりは地域住民のことを考えていない。そのようなまちづくりには納得できない。
- ・まちづくりは必要であるが、外環とは切り離して行うべきである。

- ・上石神井のまちづくりと外環をあわせて行おうとしているが、まちの大きさと外環の規模がつり合わない。
- ・練馬区は青梅街道インターチェンジと地上部街路を整備して、地域に人を住めないようにしてから駅周辺の開発を行うのか。

(回答：東京都)

- ・都市計画法では変更することも可能である。

(回答：練馬区)

- ・外環だけを都市計画変更し、地上部の計画地を整備しないのでは、まちづくりが遅れてしまう。
- ・外環とまちづくりをあわせて行うと言ったことはない。
- ・まちづくりを行う際に以前の都市計画決定による制限があるため、制限をなくすためにも外環整備を早く行ってほしい。

【進め方について】

- ・国と東京都が平成15年1月に発表した外環に関する方針が、3月に改めて出され、練馬区の青梅街道インターチェンジと地上部街路の内容が追加されたのは、練馬区長の要請によるものではないのか。
- ・PIと言いながら、住民の合意もなく、東京都と練馬区で外環の方針を勝手に取り決めていいのか。これでは39年前に都市計画決定された外環の計画が凍結された時と変わらない。
- ・意見を聴く会で発言した内容を国や東京都はしっかりと受け入れるのか。外環の必要性の議論に反映されるのか。
- ・既に計画決定されている道路の整備を行わずに、地上部街路の整備を優先させるのはおかしい。
- ・練馬区の方針が取りまとめられるまで、地上部街路が整備されるという話を一度も聴いていない。
- ・国も一度はインターチェンジや地上部街路を整備しないと決定したのであるならば、整備に反対している地域住民の意見をもっと受け入れてほしい。
- ・練馬区は杉並区のように沿線住民からのアンケートを行い、その結果から方針を考えるべきである。
- ・青梅街道インターチェンジには反対という意見が多いので、練馬区は現在の方針を強行しないでほしい。誰も得をしない。
- ・国や東京都は外環のメリットばかり言っており、住民の意見を聞いてくれない。
- ・去年行った意見を聴く会でも発言したが、国や東京都は耳を貸してくれていない。そのため、作られた資料から他の区市が練馬区民の意見を誤解している。しっかり地元住民の意見を聞くような会を開いてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・意見の内容は、外環事務所のホームページで公表するとともに、PI外環沿線会議などで紹介したい。意見は今後の判断の参考にする。
- ・配布した資料には、外環の効果だけでなく、影響についても記載しているのでじっくり見て頂き、ご意見を頂きたい。