

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年7月15日(金) 18時30分～21時00分

場所：西荻地域区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民80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
杉並区		藤井 外かく環状道路担当 課長補佐 菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

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。
- ・地上部については街路の計画があるので、今後どのようにしていくべきか地元と協議をしながら対応方針を検討していきたい。

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】

- ・外環のルートはなぜ現在のルートになったのか。現在のルートを通らなければならない必然性はあるのか。
- ・車が増えるから道路を作らなければならないという考えは間違っているのではないか。車に頼らない住みやすい都市を根本から考える必要があるのではないか。
- ・車はあと20年も経ったら減っていくのに、新たに外環を整備する必要はないのではないか。
- ・大きな地震が来たら地下の構造物は非常に危険なのではないか。
- ・整備に伴う莫大な費用をどのように捻出するのか。

- ・外環を整備しなくても今まで生活ができたので、これからも必要ない。
- ・JRは今後需要が減ると予測して、それに見合った整備をしている。外環は過大な需要の見込みを前提とした道路ではないか。
- ・既存の道路の拡幅などのほうが、環境の影響も小さく、地域の人にも納得するのではないか。
- ・ヨーロッパの各都市では路面電車が復活している。外国の都市も調査した方が良い。
- ・外環のルートは、その地域の人には申し訳ないが、もう少し西側の方が良いのではないか。
- ・外環を整備しないという案は、他の代替案と同程度の適用される可能性があるのか。
- ・外環の代替案にはもっと様々な案が考えられるのではないか。
- ・外環を整備しなくても、環八通り等の将来交通量は自然と減ると予測されているので、外環を整備する必要はないのではないか。
- ・大深度のトンネルではなく、環八のような地上を走る道路整備が必要。

(回答：国土交通省)

- ・車中心の社会が第一と考えているわけではない。「外環ありき」ではなく、必要性があるかどうかを議論している。
- ・この地域の道路に用いない通過交通が入り込んでいることが問題。高速道路間を結ぶことによって地域の道路から通過交通を排除することができると考えている。
- ・外環は地上の交通環境を改善するための一つの手段と考えている。幹線道路の渋滞解消や生活道路の整備など、その他の施策と組み合わせながら検討していきたい。
- ・地下の構造物は地盤といっしょに動くため、逆に地震に強い。阪神大震災でも地下のライフラインの被害は少なかった。
- ・交通量は、人口が減ったとしても現在の若い世代の免許保有率が現在の年配の世代よりも高いため、2020年から30年頃まで増加すると予測している。
- ・交通状況の悪化に対して何も対策をとらないというわけにはいかない。
- ・将来交通量予測は2030年を想定している。交通量が減る箇所があるのは中央環状線や圏央道ができていても要因の一つ。外環がなければこの地域の道路には依然として用いない車が入ってくることになる。
- ・外環のルートは昭和41年の都市計画決定をベースにしているが、ジャンクションの位置やこれまで都市計画によって権利制限をされてきた地域の人々には多大な迷惑をかけてきたこともあり現在のルートを前提としている。

【地上部街路について】

- ・地上部街路計画上の住民のほとんどが立ち退きを拒否している事実を認識してほしい。
- ・地上部街路は計画が決定しているので、整備することが決まっているのか。

(回答：東京都)

- ・地上部の街路は整備することが前提ではない。
- ・外環を地下化することにより残った土地をどのように活用していくかについて、皆さんの意見を伺いながら、地元区とも検討が必要。

【インターチェンジについて】

- ・青梅街道インターチェンジを練馬区に整備した場合、隣接する杉並区に与える影響についてどのように考えているのか。
- ・大深度の外環本線には容認しているが、青梅街道インターチェンジは反対。杉並区が反対しているのにその意向を練馬区になぜ言わないのか。

- ・青梅街道インターチェンジによって自然が破壊されるのではないかと心配。
- (回答：東京都)
- ・インターチェンジをどうするかはまだ決まっていない。予想される影響も示して、意見を聴いている。

【環境影響について】

- ・善福寺の地下水に対する影響は問題がないと言っているが、どの程度の根拠があるのか。
- ・影響の具体的な数値がないと必要性も議論できないのではないかと。最初に具体的な数値を示すべき。外環の計画が決定されてからでは遅い。
- ・外環を大深度地下構造で整備する影響をどの程度認識しているのか。
- ・大深度構造は地下水への影響が大きいのではないかと。他の類似事例のデータなどがあったら出してほしい。
- ・地下に多くの交通が通過するようになれば、ヒートアイランドを増長しないか。
- ・1年間の環境調査でわかったことを示してほしい。
- ・まだ具体的な計画が決まっていなくても、おおよそでよいので環境影響の数値データを出すべき。
- ・外環の環境影響評価では、換気塔やインターなどの位置が示されていないのはなぜか。
- ・P I 外環沿線会議では地下水の専門家も交えて議論したほうが良いのでは。

(回答：国土交通省)

- ・地下水については、外環がまだ具体的な計画の段階にないために、影響の数値を示すことができない。具体的な検討の段階になれば示していきたい。
- ・環境影響評価の方法書でも地下水の調査を実施すると書いている。今は現在の環境がどのようになっているのかを調査している段階である。
- ・シールドトンネルは地下水を妨げる壁のような構造ではなく、チューブのような構造のため、一般に地下水への影響は小さいと考えられる。
- ・ヒートアイランドは首都圏全体の問題。車の流れをスムーズに流すことによって渋滞の影響を軽減することも外環の大きな役割。
- ・外環は大規模な構造物であるため、環境への影響については慎重に調査をし、説明していく。
- ・環境への影響は非常に重要な問題であるため、現段階で不確定なデータを提示するとかえって混乱や不信感を招く恐れがある。

【進め方について】

- ・外環の計画は凍結されているのか。
- ・凍結とは法的に凍結されているということか。
- ・凍結が解除されていないのに、なぜこれほど外環の計画が進んでいるのか。
- ・昭和41年当時の都市計画が残っているからという理由で、現計画で外環の計画を強引に進めるのではないかと。
- ・オープンハウスに提示されている資料では、住民に対して情報が足りない。
- ・オープンハウスに提示されている資料では、外環のデメリットについて書かれていない。来る人が誤解をしてしまう。
- ・オープンハウスでパネルの展示を断られたのはなぜか。
- ・今日説明されたことは守られるのか。人が代わったら方針が変わるのではないかと。
- ・配布資料の「はじめに」では、外環を整備することが前提のように見える。整備しない可能性も含めて書き直してほしい。
- ・P I 外環沿線会議で必要性の有無について議論してきた資料が必要性(案)から(案)がとれた。有無 という言葉を入れてほしい。

- ・ P I 外環沿線会議は外環ありきのように進行している。外環に関する情報をもっと公にすべき。
- ・ P I 外環沿線会議の委員はどのように選ばれているのか。
- ・ オープンハウスや意見を聴く会をもっとたくさんやってほしい。
- ・ どれだけ反対の声があれば計画を中止するのか。
- ・ 以前に大深度法適用に際し環境影響調査をしないと聞いたが、今日は大深度法で必要なら環境影響調査をしようと言っている。どちらが本当か。
- ・ 大深度で整備することになれば、大深度法の手続きが適用されるのか。
- ・ 地元の住民が絶対反対であることを認識してほしい。
- ・ 意見を聴く会をまた開催することを約束してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・ 外環本線は昭和45年に当時の建設大臣が凍結を表明した。
- ・ 凍結は解除されたわけではない。解除させるためにも、住民の方々と話し合っていく必要がある。
- ・ 凍結は法的手続きではない。しかし、大臣が国会の場で凍結を表明したということは重く受け止めている。
- ・ いろいろな人の意見を聴きつつ、何らかの方向性が見えたら、都市計画の変更の手続きが必要。昭和41年の都市計画で強引に進めることはない。
- ・ 仮に外環が整備されることになれば、都市計画変更案を縦覧して皆様の意見を伺っていく。
- ・ 今回はオープンハウスで一般の方がパネル展示する事を想定していなかった。依頼があったが、他の人にはできる旨を周知していなかった事からお断りした。その代わりに、テーブルで資料などを自由に広げていただくという事で理解いただいた。
- ・ 仮に大深度のトンネルで外環を整備することになったら、都市計画の変更が必要。
- ・ 組織として仕事をしており、人が異動しても考えは引き継ぐ。
- ・ 外環の必要性という名称は、外環の必要性について考えていくための資料という位置づけで名前を付けている。
- ・ P I 外環沿線会議でも外環ありきではなく、様々な代替案とともに評価しながら、外環の必要性を検討している。
- ・ 広報が足りないというのであれば、もっと努力をしていく。
- ・ P I メンバーは各区市長等の推薦によって選ばれている。
- ・ 賛成の方も反対の方も様々な意見の方がいる、どうすべきか最終的には国と東京都で決めていく。
- ・ 大深度法を適用することになれば、環境調査については必要に応じ同法の手続きを実施する。
- ・ 外環の効果ばかりを示しているわけではない。同程度に影響についても示している。具体的な予測は現時点では出すことができないが、具体的な計画の段階になれば示していく。
- ・ 意見を聴く場の開催については、関係者と相談しながら検討したい。

(回答：東京都)

- ・ 地上部は外環本線とは切り離して、検討していく必要があると考えている。

(回答：杉並区)

- ・ 杉並区として意見を聴く会を再度開催するように国・都へ要望していきたい。