

練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月11日（土） 10時00分～12時00分

場所：練馬区立泉新小学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民68名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路事務所長 川端 東京外かく環状道路 副所長 鈴木 東京外かく環状道路 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
練馬区	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：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外環オープンハウスアンケート結果（練馬区）
⑩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。
- ・地域のみなさんからの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】

- ・外環が大泉でどん詰まりになっているので、外環から来た車があふれ騒音や排気ガスの問題が起きている。その問題を考えて計画したのか。行政の無計画だ。早く今の計画を進めて欲しい。
- ・大渋滞や騒音、排気ガスへの対策をとれないのか。対応していると言うが、されていない。
- ・外環は南に伸びても伸びなくても影響が非常に大きい地域であることを重々わきまえて対応を考えて欲しい。

（回答：国土交通省）

- ・外環と関越がこの地域で止まっていて地域の方には大変ご迷惑をお掛けしており、また、昭和41年から権利制限のかかっている方にはご不便をおかけしており、大変申し訳ないと思っている。
- ・外環は都心部を一周して十分に機能する環状道路であり、一周必要だと考えている。改めて外環について理解を頂くため、こうして各地域を回っている。
- ・この地域では「南進を」という声をよく聞くが、新しく沿線になる方は「大泉と同じ問題が起きるのではないか」との心配があり、理解を得るため構造や環境の検討をしている。皆様の声を十分認識し、できるだけ早く見通しが付くよう努力していきたい。
- ・練馬IC付近の対策の必要性については、管理している東日本高速道路株式会社に今の意見を伝えさせていただく。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・オープンハウスの模型などを見ると、この地域は道路に囲まれていることを強く感じた。外環延伸部分と関越道を繋ぐランプを地下化し目白通りの下を通るようにできないか。そういう検討はしたか。
- ・目白通りは、大泉インターチェンジが現状で北向きだけでもラッシュ時渋滞している。南からも流入すると交通量が増えると予測できるが、目白通りをどの程度拡幅し、対応するのか教えて頂きたい。
- ・目白通りの北園から谷原までの状況はみな頭を痛めている。大泉インターチェンジだけの問題ではなく、青梅街道インターチェンジがハーフインターになり、東名に行く車が大泉にも半分程度の車が押し寄せてくるのではないか。国はハーフインターで腰を引くのではなく、しっかりした姿勢をとって欲しい。
- ・かつて扇大臣が言ったなるべく地下で処理しようという考え方で進めて欲しい。白子川の深さは6mくらいでその5~7m下をランプが通ればよい。いま18mの深さの外環本線は下に何も無いのだから、それを下げるのは何でもないはずだ。もっと発想を転換し工夫して欲しい。だめなら意見を聴く必要はないだろう。
- ・PI会議でもこの種のことを言っているし、文書での回答も求めている。
- ・なぜ青梅街道インターチェンジがハーフインターになるのか、練馬区と東京都、国交省からそれぞれ回答を頂きたい。

(回答：国土交通省)

- ・ランプを地下にできないかというご質問だが、ここには白子川があり、外環本線が地下浅いところで潜っていくため、地下にすると工事が非常に輻輳する。また、ランプの関越道との取り着きが500m以上も先になり、影響範囲が大きくなることから、目白通りの上を通る計画が適当ではないかと考えている。
- ・目白通りの上をまたぐランプを地下にして欲しいという意見は複数の方から頂いている。影響範囲が非常に大きくなる欠点はあるが、どう影響が出て、案によってどう変わるかしっかり説明することが必要と思っている。
- ・大泉インターチェンジと練馬インターチェンジはそれぞれ約4万台出入りしている。外環が南伸すると約2~2.8万台に減ると予測している。目白通りインターチェンジの動線は、交差点が近接しており、非常に複雑になる。
- ・目白通りにインターチェンジの出入口を付けた場合、目白通りとの交差点がどうなるかは警察と相談しているが、現在の都市計画線の外まで拡幅することにはならないと思う。今後はっきりしたら説明していきたい。
- ・青梅街道インターチェンジについては様々な意見がある中で、今回北側だけのハーフで意見を聴いている。フルインターだと効果も高いが影響も大きい。意見を聴きながら検討したい。
- ・地下を有効に使うべき、発想の転換をとということについて、しっかり検討したい。

(回答：東京都)

- ・都市高速道路を地域の人に便利に使ってもらうには、一定間隔で出入口が必要と考えている。様々な意見があることは承知しており、ご意見を頂きながら最終的な判断をしていく。

(回答：練馬区)

- ・インターチェンジについては区域全体で捉えており、青梅街道インターチェンジもフル整備が必要と考えている。大泉インターチェンジ1箇所集中する弊害が出ているので。少しでも分散させる方策がないか、国や都が出しているものにとらわれず検証していきたい。

【地上部街路について】

- ・大泉通り付近に家があるが具体的にどうなるのか教えて欲しい。
- ・西武線との交差部について鉄道会社との話し合いはどうなっているのか。
- ・今回の計画概念図で地上部に引かれたアクセス道路の幅員と車線等の構造を説明して欲しい。
- ・地上部は都道になるのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環本線は西武池袋線との交差部では地下30m位を、地上部は全く工事せずトンネルで抜ける。影響がないと考えているが、事業実施段階で鉄道会社とは話をしていけないといけない。

(回答：東京都)

- ・大泉通りについては後で地図を見ながら回答させて頂く。
- ・まだ外環の都市計画を高架から地下に変更しようということで意見を聴いている段階であり、変更した後に地上部道路の取り扱いはご意見を聴きながら今後検討を進める。その中で西武池袋線との交差も考えたい。
- ・都道になるかどうかは未定である。
- ・今回の計画概念図でグレーの道路は、地元の人たちが普段の生活で使ってもらえるような片側一車線ずつ道路である。目白通りのように大きなものではない。車線の幅員は通常3mである。

(回答：練馬区)

- ・本線は地下でということだが、区としては区内の道路ネットワークとして地上部街路が必要と考えており、みなさんと話し合っていきたい。

【環境影響について】

- ・八の釜の現状をできる限り残してもらいたいという気持ちが地元では強い。今のまま残せなかったのか。また、代替地は実際にあるのか。
- ・大気汚染の現況の数値と外環(埼玉区間)ができる前の数値がもしあったら出して欲しい。
- ・埼玉の新座で、何百年続いた神社の大きな森がつぶされて住宅になった。何をすることも資金が先に立つ。無駄遣いや議員を減らしてお金をまわして欲しい。東映撮影所のところも開発された。だんだん環境が壊れていくことに寂しさを感じる。環境のことをよく考えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・今の外環がこの位置に来ているので、八の釜を大きく避けることは困難だが、貴重な緑地であり、代替の整備を図っていく必要がある。環境施設帯や蓋がけ部分は緑化できるので、一定程度はその緑地で確保できる。湧水についても全てかかるのか設計をしたわけではないが、保全や代替整備の検討が必要である。地下に大きな構造物があるので、残す事ができたとしても湧水には影響が生じると考えられ代替整備が基本になると考えている。
- ・八の釜への影響について、今の森は、大部分は消失してしまうので、緑地を確保するよう環境施設帯の部分を地域の皆さんと一緒に検討したい。ご意見をいただければ参考にさせて頂きたい。
- ・大気汚染は、経年で見ると昭和40年代よりは首都圏全体が悪化している。現

在、東京都や国の規制によりNO₂はわずかに減少し、SPMは明らかに減少している。NO_x・PMは自動車単体規制等により平成17年には都全体で環境基準がほぼ達成できている。長期では悪化しているが、この数年では顕著に改善している。

- ・大気の状態について、埼玉の外環ができる前のデータは、常時観測している地点があると思うので、探して提供したい。
- ・無駄なく真に必要な道路を集中的に整備するとともに、しっかり環境対策を行って生活を守ることが重要である。ご指摘を踏まえて検討したい。

(回答：練馬区)

- ・八の釜は現状のままでは保存できない状況。いかに回復していくか、まだ時間もあるので地域の皆さんと話をしていきたい。

【用地・補償について】

- ・今日の説明は、地域で必要なポイントが抜けている。立ち退かなければならない人、残地がある人、工事中や後に直接影響を受ける人、そして周辺環境を考える人に対する詳細な計画が説明されていない。何年後に工事をし、補償はどうかといった具体的な説明が欲しい。
- ・1年前に家を建て替えた際、高速の緑地帯で土地を三角に取られることが分かり、図面を変更するのに非常に苦労した。今度地下にするというが、その穴の位置はどの辺りになるのか。
- ・地上の道路が今6mなのが3mになるというのは困る。うちの部分がどうなるのか教えて欲しい。
- ・皆さんが最も心配しているのが補償と代替地である。高齢者が多いので、早く何とかして欲しいと思っている。中国の三峡ダム工事は100万人の大移動を担当者1人が30軒担当し、夜家を回るなど親切だ。補償問題に対しては住民に豊かさを与えている。農民に1600km離れた上海の家と生活費を払っている。鳥取県のダムでは260億円の迷惑料を払っている。住民への十二分な補償と代替地確保に汗を流して欲しい。そして豊かさを与えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・影響を受ける方にはきちんと説明をしないといけないが、各段階で説明できることがあり、今は地域の皆さんにご理解頂けるようしっかり検討を進めたい。
- ・これまでは外環が必要か否かの広域的な検討をしてきた。計画段階では、影響を与えることになる沿線地域に近いところで広く意見を聴いていきたい。
- ・すぐ工事が始まるのか、また補償がどういう手続きかということだが、都市計画変更の手続きに1~2年かかり、事業化はその後になる。用地の取得について、計画概念図はおよその目安で示しているが、現地の測量をしてから道路施設を設計し、さらに用地を厳密に測量して用地取得に入る。事業化したら測量、設計の説明会を必ず設け、具体的な施設の設計や保全対策について説明し、意見を聴く。用地取得については用地測量の際に用地説明会を行い、補償は個別に交渉する。工事になると実施時間や安全・環境の確保について工事説明会を行う。現段階でこれがいつになるか直ちにお応えできないが、その段階が来たら地域の方には丁寧に説明したい。
- ・補償の関連で、三峡ダムは制度が違うのでそのままというわけにはいかないが、ご意見の主旨は理解した。

(回答：東京都)

- ・建替えについては、ご迷惑を掛けて申し訳ない。後でご自宅の場所を地図で確認して相談させて頂く。

【まちづくりについて】

- ・この辺りは道路が狭く車の台数が多いため、救急車や火事の場合行き交えない。三原台中学校前の道路は一方通行なのに3~4トン車が入ってくる。日曜の夕方30分間で数えたら200台通った。カーナビに出ているので通るようだ。振

動が夜ひどくて眠れない。とにかく今のままでは住みにくい。

- ・三原台中横の道路で一方通行の大型車規制を最近緩めたという話を聞いた。都、警察の管轄と思うが、構造上の変更でなく運用上で改善できることはぜひ対策をとって欲しい。
- ・泉新小・三原台中の学区域や生活圏が分断されないか心配である。国と都はどう考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・三原台地区が抜け道になっていてとくに週末非常に多くの車が通るのは、大泉インターチェンジが外環の終点になっている影響が大きいと考えており、外環の南伸で改善すると考えている。地上部でのアクセスや都市計画道路、地域のまちづくりも併せて検討しなければいけない。
- ・大型車の規制については、警視庁、都、区と検討しないといけない。
- ・地域分断についてだが、計画概念図は基本的な考え方として出入口や主要道路しか図面にしていない。地域の皆さんと話し合いながら、通学路をどう繋ぐかなど決めていきたい。

【進め方について】

- ・説明が難しく理解できない。
- ・外環を途中でやめることなく最後までやって欲しい。
- ・関町の方には反対者がいて、計画が進まない。反対連盟は昨日までに8千人の名簿をつくり、1万人になったら提出すると言っている。地下だけなら明日にでも賛成するが、地下も地上もならば訴訟をやってでも反対すると言って平行線である。早期事業化のため地下方式にして欲しい。地上もと言うのなら反対者とねばり強く話し合っ欲しい。