

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月23日(木) 18時00分～21時25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77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
杉並区	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：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杉並区 意見を聴く会 議事概要
⑩外環意見を聴く場アンケート結果（杉並区）
⑪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PI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】

- ・道路特定財源が一般財源化する方向と聞いている。高速道路整備の手法に2つのやり方があるとこの前言ったことについて、もう少しきちんと教えて欲しい。
- ・渋滞でロスしていた時間を換算して時間便益や走行便益としているが、それで費用の何倍得たと言っても、それは誰が得たことになるのか。
- ・地元から交通渋滞を解消するためにぜひつくって欲しいという意見が出ているということだったが、大深度でつくって欲しいという意見ではない。他のやり

方で街の中の道路を改修すれば良いのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・道路整備は、ガソリン税や自動車重量税など道路利用者に負担していただいているが、公共事業費が一律削減している中で、道路特定財源が余っているのではないかという誤解がある。一般財源化して道路整備費がなくなるわけではないと考えている。高速道路を整備するには、一般道路の整備と同様に税金を充てるやり方と、家を建てるときのように借入金でつくる有料道路制度の2通りがある。
- ・一般道と高速道路は役割が違う。高速道路が終点になっていることで問題が生じており、高速道路としての環状道路の整備が求められている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・インターチェンジの必要性について交通量の予測が大事だということで、将来交通量の予測をした上で住民に意見を聴くということになっていた。外環利用台数のうち7区市からは7～8%と言っていたのが、ハーフの案を出すに当たり急に20%などと増やしてきた。そうしないとハーフインターにならなかったのではないか。
- ・私たちの試算では、青梅街道インターチェンジに1台入るごとに1000円、50年にわたり年間1350億円の赤字を税金で埋めることになる。これほど必要性が低いのに、1000億円掛けてインターをつくらなければならないのか。
- ・東京都は、目白通り・青梅街道にインターチェンジをつくる昭和41年の都市計画通りの計画で進めようとしている。関越と外環で大泉を利用している車の8割は都心に向かっており、練馬区が青梅街道インターチェンジ設置の最大の理由としている大泉周辺、谷原交差点の混雑は、目白通りの下に10号線を整備しないと解消しない。練馬区は青梅街道に交通渋滞の重荷を背負わせるだけで、大泉は解消しない。これについて都はどう考えるか。
- ・必要性、採算性の高いものからつくっていくということだが、青梅街道インターチェンジのように必要性の低いところになぜ1000億円もかけるのか。
- ・インターチェンジをつくる条件は工場地帯やニュータウン、学園都市など車を多く使うところだと聞かすが、閑静な住宅街の中に必要性の低いインターチェンジをつくる必要性の根拠を納得いくように説明して欲しい。
- ・関越や外環に入る方はそれほど混んでおらず、出てくる方で混雑している。西東京方面からは直接大泉に入る。外環から3kmのところを平行して調布保谷線ができ、放射7号と繋がれば、誰も500円払って関越に入らない。利便性があるという押しつけ方だが、私たちは環境面での被害を受け、使わないのだから必要ないと言っている。
- ・最初は大泉の混雑解消と言っていたのに、今度は一定間隔でインターがいるとコロコロ変わっている。40年前の青梅街道インターチェンジの設置費用が当時23億円だった。今は道路構造が変わったとは言え、ハーフで1000億円だ。構造が変わり、必要性もないのにつくるのはなぜなのか。
- ・青梅街道インターチェンジに換気所をつくり、北風が吹くと1km南の善福寺辺りに一番影響が出る。問題がだんだん難しくなり、大深度だ、外環ノ2だとせっぱ詰まった言い方でこちらに攻めてくるような気がする。青梅街道インターチェンジだけは、ぜひ国の権限で止めてもらいたい。
- ・環境に対する地元の受け止め方だが、良くなることはなく、悪くなるものを受け入れる理由はない。自然は破壊されたら取り戻せない。
- ・元関町一丁目町会で青梅街道インターチェンジについてアンケートをとり、回収率は91%で、インターチェンジを必要と考える人は3.3%で、不必要は90%を越えた。地元町会として、住民1人1人としてインターチェンジはいらないという意味を示した。これは住民投票で否決したに等しいと考えている。

- ・杉並区は「青梅街道インターチェンジに係る杉並区の方針」を平成15年6月に出して、自然や環境に対する危惧から区としても住民としても不要と言っている。それが練馬区側では、地元住民が反対しているのに練馬区として推進というのはおかしい。国・都は明確な地元の意向をと言っているが、地元とは行政だけのことを示すのか、それとも地元住民・町会まで含めて判断するのか、基準を明確にして欲しい。
- ・練馬は住民が反対しているのに区長がやれと言っているのはおかしい。
- ・公害で迷惑するのは、練馬ではなく杉並の住民だ。
- ・とにかく青梅街道のハーフインターだけはやってもらっては困る。

(回答：国土交通省)

- ・道路が必要かどうかは、収支の観点ではなく費用対効果で検討する。インターチェンジは首都高のランプに相当するものである。都市部では非常に需要が高く、5箇所のインターで便益は500億円と試算しており、年間100億円の便益があれば費用対効果という観点から十分効果がある。
- ・仮に全て税金で賄ったとしても、費用対効果の観点から効率性が高く、公益性の高い、道路から優先的につくることになる。
- ・青梅街道インターチェンジがハーフでは無意味であるといったご意見は複数頂いているが、杉並や武蔵野から北方向に行くため練馬区内を通過していく通過交通が現時点で非常に負担になっており、これを解消する効果もある。
- ・道路は住民と自治体の協力がなければつukれない。しっかり地元と一緒に検討し、決めていかないといけない。
- ・アンケートの結果等をご紹介頂き、反対されている方々が殆どだということで、我々として重く受け止めないといけない。実際、外環をつくってインターチェンジをつくることになれば、地元住民の協力を得られなければ難しく、しっかりと意見を聴きながら検討を進めて行きたい。
- ・国としては、地元として住民と自治体の両方の意見を聴いていく。区長は区民の代表として選ばれており、その意見は重い。一方、住民の意見を聴きながら、心配な点は対策がとれるのか検討し、判断していく。
- ・区長だけでなく、練馬の大泉の方では、生活道路に車が入り込んで困るので早く外環を整備し、青梅街道インターチェンジをつくって欲しいという声がある。とは言え、地元の意見を無視するわけにはいかないなので、今聴いている。
- ・インターチェンジをつくった場合に環境への影響がどうなるかお示しし、ご意見を聴いている。
- ・インターチェンジを降りた車が杉並区内を抜け道として使わないかというご心配への対策も、仮にインターチェンジをつくるとなれば考えないといけない。

(回答：東京都)

- ・ひとつの政策で全て解決するのではなく、一般の都市計画道路、高速道路、生活道路をネットワーク化することで全体が改善していくと考えている。
- ・高速道路の利便性を高めるためには、一定間隔でインターチェンジを設けることが大事である。外環クラスでは大体5km間隔で整備している。
- ・国・都の考え方を昨年9月に公表して以来、7ヶ月半にわたって意見を聴いてきた。これからもご意見を聴きながら検討を進めていく。
- ・地元というのは地元の自治体と地元の住民両方を指している。また、東京都は広域自治体であるので、そのほかに広域の意見というものを踏まえて考えていく。

(回答：杉並区)

- ・杉並区は平成15年6月に方針を出し、8つの理由から青梅街道インターチェンジ設置に反対の意見を表明した。ハーフインターということで地域分断や家屋移転など大きな影響はなくなったが、交通集中や大気質、善福寺をはじめとする地下水への影響について具体的に国から説明頂きたいと考えている。

- ・地域の影響が大きいところでは当然反対の割合が大きいですが、区として区全体の視点で考えなければならない。それらを踏まえ、インターチェンジをつくらなかった場合のデメリットと、つくった場合のデメリットの大きさを比較考慮し、環境に対する回復困難な影響を生じる恐れがあることから、区としての結論に至った。

【地上部街路について】

- ・国は、外環を大深度にして、地元が長い間迷惑している地上部の権利制限を解消すると言うが、都が外環ノ2を持ち出して、制限は解除しないと言っているのと矛盾している。国は都の問題として逃げるのは無責任だ。
- ・外環ノ2の都市計画を廃止する場合、代替機能を確保するというのはどこかにこの代替の道ができるということか。それはどこに予定しているのか。
- ・外環ノ2の話なのにまちづくりの方に話が行っている。住民の意思で、手続きを踏めば廃止できるという表現にしてもらえないか。

(回答：国土交通省)

- ・外環ノ2については、まだ十分議論ができていないと思う。PI協議会でも外環ノ2の議論は先に送っている。国ではなく地元が必要性を考えるべき道路で、地域の皆さんにきちんと議論して頂きたい。外環ノ2がどうなるかによって、建築制限が残るか、幅が狭まるか、いろいろなケースがあり得る。

(回答：東京都)

- ・都市計画道路を廃止する際の代替機能とは、車が通る機能だけではなく、火災や地震が起こったときの避難路や焼け広がらないよう延焼遮断道路が必要かというところまで含めて代替策を検討していくという意味である。外環本線の地下化の進み具合を見て、地上部の道路も意見を頂きたい。
- ・道路には交通機能だけではなく、環境面、安全面・防災面への配慮といった機能もある。そういう検討を踏まえた上で手続きをしていく。

【まちづくりについて】

- ・中央環状線が江北と池袋の間でできたときに、従来あった生活道路上の事故が激減したと新聞で呼んだ記憶があるが、それについてお話し頂きたい。
- ・広域の交通整備を考えるなら、南北道路で一番大きいと指摘されている踏切問題にお金を充てるべきだ。都心に流れる車については単に10号線をつくるだけではなく、埼玉県内から都心に入っていく道路の整備を考えることが大事だ。環状道路のインターチェンジと放射方向のインターチェンジは全く意味が違う。環状道路一本に固執せず、必要な生活道路の整備をして欲しい。
- ・道路は国交省と警察の看板が入り乱れて後進国のようだ。我々の方を向かずに自分たちの仕事のことばかり考えている。予算や組織を守るような動きは止めて欲しい。コスト意識がない。
- ・道路をつくらなくても交通を良くしたり、警察と協力して事故を少なくすることはできる。西荻の伏見通りなど危なくてしょうがない。
- ・京王、京急、小田急がみんな高架になったのに西武は踏切がいっぱいある。国交省が肝心な指導をしないからだ。

(回答：国土交通省)

- ・中央環状王子線の開通前後で周辺の交通がどう変わり、それによって交通事故がどうなったか調査している。手元に数字はないが、一般道路や生活道路の交通量が減り、その結果交通事故も減っていることがデータから確認された。
- ・外環埼玉区間で、昨年11月に三郷ジャンクションから南側に3kmほどの区間が開通したときも、周辺の幹線道路が混雑していたため抜け道としていた通過交通が大幅に減ったというデータもある。
- ・生活道路の対策は非常に重要と考えているが、通り抜ける車を防ぐには、特定

の地域だけの対策ではなく、地域一帯で対策しないと効果がない。

- ・東京の西部地域で問題なのは、地域に用いない車が渋滞し、それを避けるため生活道路にまで入り込む傾向にあることだ。外環を整備するだけではなく、地域の道路や幹線道路で渋滞を減らす政策は一緒にやらないといけない。
- ・外環は長年計画が凍結されて、昭和41年からの建築制限で困っている方が多く、早く結論を出すため検討を進めている。通過交通をバイパスさせるのに外環を大深度で通すことは、非常に大きな効果があると考え、提案している。

(回答：東京都)

- ・都内にある1200箇所の踏切のうち重点的に対策を実施・検討すべき踏切を約390箇所選んだ中で、さらに20箇所を鉄道での立体的な対策の検討が必要とした。井荻から東伏見の西武新宿線もそのうちの1箇所に位置づけられている。

【環境影響について】

- ・地下水の解析領域を20km×6kmにした根拠を教えてください。全120平方キロに浅いところ29本、深いところ18本のボーリングで全部解析できるのか。
- ・およその影響範囲を決めた理由は何か。
- ・都の土木研究所のデータは、深層地下水についても1000点あるのか。
- ・地下水の解析領域について、深層地下水の観測点が18しかないのに信頼性が高い予測を行うことは無理ではないか。
- ・少ない観測点を補うために既存データを利用したというが、同じ時期に測定している調査なのに深層地下水の水位が全く違う。簡単な調査だと思っていた現況調査の数字が大事なシミュレーションに使われているのに驚いた。
- ・環境への影響を評価するに当たり、トンネルの漏水は想定しているか。
- ・現実的に漏水がゼロということはあると聞いています。ちなみに、地下鉄大江戸線の漏水はどういう状況か。
- ・大江戸線の漏水について、環状部分を含む全線分のデータを出して欲しい。
- ・善福寺のことを心配しており、いちばん影響が厳しいのが地下水である。
- ・シミュレーションは前提条件で結果が変わってしまうが、結果だけ示されてプロセスが抜けているのはおかしい。
- ・水みちが存在しないという前提条件になっている。直径が16mあるトンネルが、帯水層と粘土層が交互に重なっている中を斜めに通っていくのに、地層間の水漏れを止めることができるとされているのは不適切ではないか。
- ・平成14年の都議会での報告では、都営地下鉄全線で年間360万立方メートルの地下水が出て、そのうち12%は下水道にお金を掛けて捨てている。
- ・圏央道の八王子城跡トンネル工事で、近辺の井戸や沢の水が涸れており、工事も伸びて年度内に終わらないので、相武国道事務所は対策チームを立ち上げた。何も問題はないと言って建設に入ってから非常に困っているのは、外環のこれからを示しているようだ。
- ・トンネル委員会はトンネルを掘る側の委員ばかりだ。地下水が心配としてあげられているのだから、そちらを優先してやって欲しい。
- ・シミュレーションで決定係数が片や99%、片や92%というのは高すぎるのではないか。少ないデータでよくできすぎているのではないか。
- ・東京都仕様のデータとよく整合性が取れたと不思議だ。
- ・深層地下水の水位の調査は、平均値ではなく層別に行くべきではないか。
- ・裏込め注入材は、シールドトンネルへの漏れを防ぐもので、トンネル外側の水みちを防ぐのに役立つのかは確定しないと聞いているが。
- ・環境影響評価の方法書は、地上案でのものだったのではないか。
- ・練馬区の八の釜の池が完全に破壊されることが紹介されているが、それを知っている練馬区民がどれだけいるのか。これが発表されてから、賛成だと言って

いた人も様子が変わってきた。こういうこともきちんと見て頂きたい。

- ・交通渋滞の解消についても様々な意見があり、きちんと討論されないまま最初から外環をつくろうとしている。環境への影響についても、ようやく説明が出てきた。地下構造にすれば環境に与える影響はないというような一方的な情報だけを出しているが、八の釜の池がまるっきりつぶれてしまうということをはっきりしてほしい。湧水をもとにホタルやトンボの幼虫を育てられる環境をどうやったら作り替えることができるのか、代替案をつくった上で方針を決めるべきだ。
- ・青梅街道インターチェンジに換気所ができると、1 km先には小中学校など子供の施設が集中しており、川沿いで低くなっているので排気ガスが降ってくるのではないかと。これ以上子供達の生活環境を悪くしないで欲しい。
- ・外環が通るのは、江戸東京を形成してきた貴重な水源の地域である。地下水はデリケートで、ちょっとでもさわると簡単に止まってしまうものなので、取り返しのつかないことにならないよう、慎重に議論して欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・地下水は3次元の浸透流解析というシミュレーションを行っている。都全体の地下水流動がどうなっているのかを、都の土木研究所などの既存資料から分析し、外環ができた場合の影響範囲を設定した。
- ・3次元の浸透流解析は非常に細かいモデル化が必要なので、最初に広域の解析をし、簡易なモデル化を行った。西は高尾山、東は東京湾で多摩川水系と荒川水系の範囲で格付を行い、6km×20kmの範囲を決めた。
- ・平成16年に地下水を観測した点は限られるが、それでは足りないということで、この地域で1000点ほどある都の土木研究所のデータなどから補間し、実際の現象との再現性を確認しながら分析した。
- ・数値解析するに当たり、地下水はトンネルに入っていないと仮定している。最近、シールドトンネルの技術は進んで、地下水に影響を与えるほどの水は出てこない。
- ・大江戸線もシールド部分からの漏水は殆ど無いと聞いている。
- ・漏水の殆どは駅など他の構造から出ている。シールドは継ぎ手をしっかりしており、水も滲み出す程度なので、解析上考慮しなくてもよいと考えている。
- ・水みちは存在しないという前提について、大深度トンネル検討委員会で議論頂き、不透水の裏込め注入をすることで周辺の帯水層の水位や圧力に大きな影響は与えないと考えている。
- ・数少ない観測点というご指摘には先ほど答えた通りである。都のボーリングデータ約1000本のうち深いものは約150本あり、それを活用した。
- ・深層地下水の水位がデータが大きく違うことについて、国のデータは外環本線が通過する40~50mの深層地下水を示しているが、都のデータは複数の帯水層の深さの平均値であり、シミュレーションの前提に利用している。
- ・圏央道とは地質もトンネル工法も違うので一律に比較できない。地下水位が予測していたところに達し、表流水が減少する傾向が見られたので、慎重に扱うため対策委員会を設けたと聞いている。工期が延びたことについては遺憾に思っており、施工者への損害賠償請求も含めて検討すると発表した。
- ・取り組み姿勢について、できるだけオープンにやっていく。事業に当たっても慎重に調査し、モニタリングをしてしっかり対応をとりながら進めていく。
- ・地下水について心配している地域の事情から、モデルの再現性は内部で苦労、工夫して、一般的に8割程度なものを、9割を越えるくらいに高めてきた。
- ・帯水層は土地によって深さが違い、外環と同じ深さのデータだけを取ると点数が少なくなってしまう。全体の傾向を示すために平均値を用いた。
- ・裏込め注入材は、本来の目的とそれをどう活用できるかという両方あり、大深度トンネル委員会では、水みち防止に有効に機能するという話だった。

- ・環境影響評価の方法書は、大深度地下方式を活用した地下式トンネル構造を前提に、こういった項目を調査するかというものである。
- ・八の釜のように影響が大きく出るところをきちんと示していないということだが、環境への具体的なデータを示すのは今回が初めてで、これを正直に説明していきたい。
- ・既存の外環が大泉に来ているので、その延長でつくと八の釜が消失してしまう。仮に外環をつくるのなら、ぜひ一緒に八の釜の代償措置を考えていきたいという住民の方もいる。国としてはぜひ地元と一緒に考えていくべきと思っており、専門家や区と相談して、仮に外環が動き出す段階に来たら具体案を提示していきたい。

【進め方について】

- ・大和北道路や東急大井町線等々力駅地下化のホームページでは、地下水の検討が素人でもわかるよう紹介されているが、外環では途中経過が住民に知らされず、結論だけしか示していない。
- ・地下水についての報告書の調査機関を明記して、責任を明確にすべきである。外環調査事務所の契約済み案件に地下水保全業務を応用地質株式会社と契約したとあるが、今回の調査と関係はあるのか。
- ・圏央道の例で問題にしているのは、国の取り組み姿勢がいつも、着手してしまえば後はどうなっても構わないということである。
- ・道路特定財源を一般財源化するというのが、この調査費が付くこと自体に納得がいかない。どこに調査費を使っているのか我々に教えて欲しい。
- ・現在都市計画決定されていないのに、つくる一方の議論になっていて、技術検討委員会ができること自体がおかしい。
- ・本線も外環ノ2もつくることありきで進められている気がする。地下化することで住民の賛成をある程度取り付けたのに、外環ノ2を出してきたのはだまし討ちではないか。
- ・オリンピックとリンクして外環を一気に進めることもあり得ると懸念している。公共事業は当初の予算の3倍くらいかかっている。単純にできれば良いという人はたくさんいるが、私たち1人いくら掛かるということを示さないと説明したことにならない。
- ・鉄道と道路とまちづくりは三位一体であるはずなのに、日本では縦割りで整合性がない。外環が40年以上できないのは、役人に意思がないからだ。普通の会社だったらつぶれている。人口はこれから減っていく。鉄道会社も複数線化をやめ始めた。環八も前より流れるようになってきた。外環ができたらもっと空くだろう。
- ・国の委員会には、学識経験者といって都合の良い学者ばかり入れている。なぜ一般の住民が入らないのか。通勤電車やバスに乗って何で渋滞しているのか見て欲しい。
- ・40年前の計画を後生大事にやらずに、計画を白紙にして見直して欲しい。
- ・エイトライナーは、予算が付きそうにないから去年、一昨年と休眠状態だと聞いてあきれた。
- ・地域P1について、青梅街道インターチェンジは杉並と練馬共通の問題なので、両方の住民が集まりやすい、例えば桃井第四小でやって欲しい。
- ・この時間帯では、本来一番意見を聴かなければいけない子供達の親世代が出られない。住民サイドやP1委員を通して、住民の意見が吸い上げやすいような日時にして欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・情報をもっとオープンにしていきたい。地下水保全格付業務を事務所から発注し、受注した応用地質株式会社に地下水の具体的な解析作業を手伝ってもらっ

ている。環境への影響の報告書は事務所で作成したが、調査段階から解析結果まで専門家のアドバイスを頂いている。委員の名前は公表している。

- ・道路財源の調査費を活用してから地下水の調査など様々な形で使っている。業務についてはホームページで公表している。
- ・昭和41年の都市計画決定は高架方式なので、このままではできないから凍結されているという理解である。それを地下方式に変えて、つくった場合とつくりたくない場合の交通量や経済効果などデータを示し、意見を聴いている。
- ・仮に外環をつくった場合、生活環境や自然環境がどうなるかという心配から反対の声が多くあると認識している。それに明確に答えるため、様々な検討委員会をつくり、専門家のアドバイスを頂きながら検討してご説明している。
- ・日時についていろいろご意見を頂いているが、会場の都合や他の区市との調整で今回は平日の夜ということになった。またP I 委員と相談しながら決めさせて頂きたい。

(回答：杉並区)

- ・学校活動に影響が出るようなことにはお貸しできないということで、区や町会が主催なら可能である。