

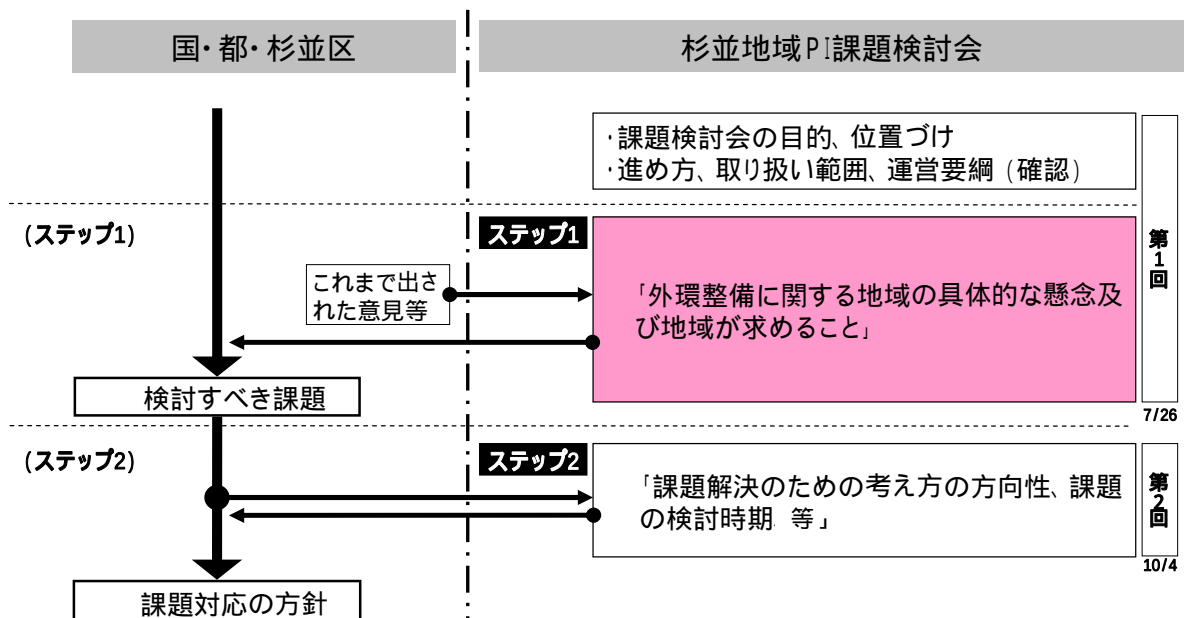
7. 杉並地域PI課題検討会

- ・ 地域課題検討会におけるとりまとめ資料

ステップ 1-1

外環整備に関する地域の具体的な懸念及び地域が求めること（案）

- ・ 外環計画が具体化した際、地域にとっての懸念や期待を住民の視点でまとめたものです。



杉並地域PI課題検討会 外環整備に関する地域の具体的な懸念 及び地域が求めること(案)

【本資料について】

- ・本資料は、杉並地域PI課題検討会において、第1回ならびに第2回でのメンバーの議論の成果となります。
- ・課題検討会では、グループ毎に、外環計画が具体化するとしたら地域にとってどのような問題が懸念されるか、地域が求めることは何かについて話し合ってきました。

杉並地域PI課題検討会 メンバー

環境

Aグループ [2/2]

■場所を特定していない意見

・外環本線開通により環状8号線の交通量の減少が予測され、ガソリン価格の高騰で既に主要道路の交通量が減っているという現状もある。これらの点をしっかり反映した適切な交通量を予測し、余計な道路を造らないよう努めるべき。	交通
・高尾山の圏央道の例などを見ると、生活に使用されている井戸の地下水への影響や地盤沈下(地下水への細砂流出&工事の振動による影響)が心配である。 ・自然など一度損なわれるともとには戻らないものへの影響を考慮して討議すべき。 ・外環トンネル部から伝わる低周波の影響が無視できないため、その影響についても解明しておくべきである。	環境
・工事期間中、周辺住民の通勤や通学に関して道路封鎖、車線規制、渋滞によるバスの遅延など影響が及ぶことが心配。工事中の交通不便に対する十分な解決策の準備が必要。	工事
・杉並のこの地で生まれ育った人たちが立ち退くことを強制されてコミュニティが失われることが心配。またそうした退去者が抱える喪失感をケアする体制や移転補償などの説明が無いことが大きなストレスになっている。 ・外環ノ2を含め外環関連事業によって実際に立ち退き軒数がどれほど多くなるのか心配なので、説明して欲しい。国の財政の厳しい中で大事な社会保障に優先して事業化されようとしている外環事業の予算(1.6兆円)の出所を知りたい。 ・シールド工法であっても、いくつかの穴を掘ることになり、立ち退きが発生するのではないかと心配である。周辺住民の立ち退きが必要であるのか知りたい。	補償
・大深度法に基づいて行われる事業として十分な環境影響評価のためのより適切な調査・評価を実施することを期待する。外環開通後の実際の数値が予測値を超えることが懸念される。その場合は、区への財政支援を含めて影響の予防対策を実施する確約を事業化に入る前にして欲しい。 ・大深度法に基づいて行われる事業として、十分な環境影響評価のためのより適切な調査・評価がさらに実施され、その情報開示を期待する。 ・原油価格の高騰や温暖化といった社会経済情勢が外環計画に反映されずに40年前の計画がそのまま通されようとしているように思われ、無駄な整備や環境負荷への懸念がある。計画のもとになった交通量予測はこれらの社会経済情勢を踏まえていないので予測をし直すべきだ。 ・地下式の総事業費1.6兆円は、算定以降の鋼材価格高騰や動力費運搬費増加などの影響を加味しておらず、事業費が膨らむことが予想される。国として、外環の事業費をより緊急性の高い医療、年金、福祉、教育、食料確保などの分野に優先的に充てるべきである。1.6兆円の内訳を知りたい。 ・国の財政や世界的問題も十分に考慮しながら、外環道よりも他に優先すべき深刻な課題への予算の投入を国として考える。 ・ガソリン価格の高騰などで既に各地の主要道路の交通量が減っているなど社会経済情勢の変化を見据え、費用対効果の高い真に必要なとされる交通網が整備されるよう道路計画を再検討すべきである。 ・国として、社会保障等のもっと優先すべき課題を重視した予算の使い道・公共事業のあり方を見直す中で、外環についても今後の事業の必要性や効果を再考すべき。 ・ボーリング調査の結果が信憑性に欠ける。はっきりした具体的な根拠を示しながらも っとわかりやすく説明して欲しい。 ・工事に伴い、必要とされる用地、事業計画などの詳細が示されていないために不安を覚える。アセスの三カ所だけで済むとは思えないので信頼できる情報を出して欲しい。工事期間の長期化も予想されることから、長期的なプロセスに沿った影響を示すべき。 ・外環開通後の実際の環境影響の実数値が、環境アセスの予測値を越えた場合の対処の方法等を事業主体が外環の事業化前に明らかにして住民・利害関係者に説明しておくべきである。 ・外環ノ2は本線と一体のものであり、残したままであれば本線を地下化した意味がない。地上部での問題によって事業計画が凍結されたにもかかわらず外環ノ2が地上部の問題として残る懸念がある。このまま本線事業化を進めるべきでないとする武蔵野市と同一歩調をとりながら、まず外環ノ2の扱いをはっきりさせてから本線事業化に向けての個々の問題について議論すべきである。 ・外環本線と外環ノ2は一体的なものであるから、両者を合わせて検討しないと外環ノ2が地上に残ったまま勝手に事業が進んでしまう心配がある。両者を合わせて検討すれば地下方式の変更と同時に外環ノ2は廃止すべきことになる。 ・外環ノ2を棚上げにして本線だけを議論の対象にして地域の課題を検討することはできない。外環ノ2によって地域が分断され、学区・コミュニティや生活利便性への悪影響があるので外環ノ2をつくらないでほしい。(再掲) ・外環ノ2は本線の地下式への変更後もそのまま都市計画道路として残されており、これまでの手続き上の問題を感じるとともに計画がそのまま事業化されてしまう心配がある。外環ノ2の必要性についてはゼロから検討し直し、必要性があるのであれば事業者は根拠を住民へ明示すべきだ。 ・高架式の外環本線に合わせて計画されていた外環ノ2は、本線の大深度地下方式の採用に伴い地上部道路として残ることが理解できないので、外環ノ2の計画は白紙に戻すべきである。	進め方

・長年住み慣れた平穏な生活環境を脅かされることなく一生涯穏やかに暮らしていきたいので、外環本線も外環ノ2も事業化しないでほしい。 ・現在の社会状況を踏まえ、外環をつくるのが社会的に緊急性があり、かつ優先度が高い課題であるのかどうかを考え、外環自体の必要性をあらためて0から検討すべき。医療、福祉などのテーマや分野との比較、都心部と地方を比較した道路整備の優先度を検討し、外環をつくらないという選択肢があることも明記すべき。 ・国や都全体の交通量データ等よりも、より地域に即したデータに基づいて判断を行うべき。過疎化、豪雨被害、医療の問題などの諸問題を踏まえて考えたとき、外環が計画されている地域よりも道路を必要としている地域(地方)に重点的に予算を投じる必要がある。 ・現在の社会情勢を踏まえて計画を進めるべきか否かを再検討すべきである。 ・当初の予算と実際の予算が乖離してしまう、あるいは想定していなかった悪影響がでてしまうなどといったことが発生した場合に誰が責任をとるのが不明瞭。その責任を自分や自分の住む地域が負わねばならないのではないかという懸念がある。責任の所在が明確になるまでは計画を進めるべきではない。 ・本線が事業化されれば、外環ノ2もなし崩し的につくられてしまうのではないかという懸念があるため、外環ノ2の結論を出すまでは本線の事業化を凍結すべき。 ・当初予算と実際にかかる費用、及び予定されている工期と実際の工期が大きく乖離するのではないかという懸念がある。住民が課題を検討す上で、外環の事業費の根拠とともに過去の大型公共事業の予算や工期に関するデータを具体例として知ること重要。 ・財政赤字を抱え、社会状況が刻々と変わる現状では、優先順位をつけて予算を配分すべき。生命に関わる優先度の高い課題と比べると、外環は優先度が低く、原点に立ち戻り0から必要性を検討すべき。 ・外環ノ2が地上に通ることで発生する不利益を避けるために大深度地下へ計画が変更されたにも関わらず、外環ノ2の必要性を改めて議論すること自体が間違っている。 ・外環整備の効果を問う以前に、外環を整備することの妥当性の疑問、地域の実情が十分考慮されないまま、事業が実行されようとしていることに対する不安や影響の懸念がある。 ・外環ノ2を切り離して本線の課題の解決策を求められても、行政から詳細なデータや即地的なデータ、最新のデータが提示されなければ具体的な策が思い浮かばない。 ・長期的な視点で、外環整備による環境影響について調査して予測を行うことにより、事前により効果的・効率的な対策を立てることが可能となりうる。	進め方
---	-----

・交通に関する全ての予測についてその根拠がわからないので、わかりやすく説明して欲しい。 ・外環ノ2を含め外環関連事業によって実際に立ち退き軒数がどれほど多くなるのか心配なので、説明して欲しい。国の財政の厳しい中で大事な社会保障に優先して事業化されようとしている外環事業の予算(1.6兆円)の出所を知りたい。(再掲) ・地下式の総事業費1.6兆円は、算定以降の鋼材価格高騰や動力費運搬費増加などの影響を加味しておらず、事業費が膨らむことが予想される。国として、外環の事業費をより緊急性の高い医療、年金、福祉、教育、食料確保などの分野に優先的に充てるべきである。1.6兆円の内訳を知りたい。(再掲)	その他
---	-----

■地域課題検討会の運営

・グループ検討は情報が共有でき、他のメンバーの意見も聴けて議論を深められるので行なう意義がある。 ・区長意見への回答が不十分である事が指摘されているが、議論の基礎となる情報を共有するためにディベート型の会を開催すべきだ。 ・情報の共有→課題の抽出→合意できる解決策というステップでワークショップを進める上で、2回では地域課題検討会の回数が不足している。回数を増やして時間をかけて議論したい。 ・2回の地域課題検討会では各自が意見を十分に出し合って納得できる討議ができない懸念があるので、地域課題検討会の回数を増やしてほしい。また、桃井第四小学校で行った会で抽出された疑問への回答も得られていない。 ・地域課題検討会の運営事務局の組織が主催者(事業者)側で雇用した人間であることは中立性が保たれるか心配。地域課題検討会参加者である市民・住民から希望者を募って現在の運営組織を拡大・改組すべきだ。 ・発生し得る影響や予測結果、またモデルの妥当性が一般の人にはわかりづらく信用性に欠けるので実際の環境影響がもっと大きいのではないかと心配になる。そのため類似事例を示すなどして、もっとわかりやすく説明して欲しい。 ・今後の進め方としては、同じグループ、同じスタイルのグループ討議で知識や考えを深めていきたい。回を重ねれば議論が深まり、解決策を見いだしていけるのではないか。 ・全体討議の議事録を配布してほしい。 ・環境影響などに関する情報や説明が不十分で、全体的にわかりにくかった。検討会で課題の解決策の提案を求められても、行政から詳細なデータや即地的なデータ、最新のデータが提示されなければ具体的な策が思い浮かばない。
--

Bグループ [1/2]

■善福寺公園周辺

- ・青梅街道インターチェンジの設置により、歴史ある遅野井の滝や善福寺川が涸れてしまう事を懸念する。

環境

■小学生の通学路

- ・青梅街道が通学路上にある小学校児童は遠回りしてこれを渡っているのが現状である。青梅街道インターチェンジの設置に伴い、青梅街道の交通量が多くなるので、安全な通学路が確保される事を期待する。
- ・バス通りは交通量が多いため、小学生の多くが青梅街道を通学路としている。青梅街道インターチェンジの設置に伴う青梅街道拡幅により歩道に影響が出て、通学に支障をきたす事を懸念する。

安全

■小学生の通学路

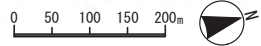
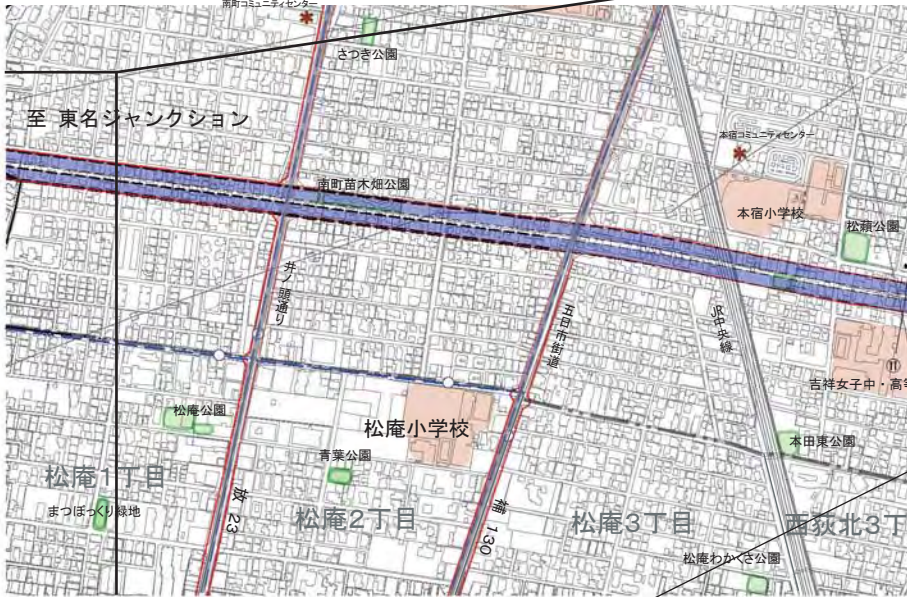
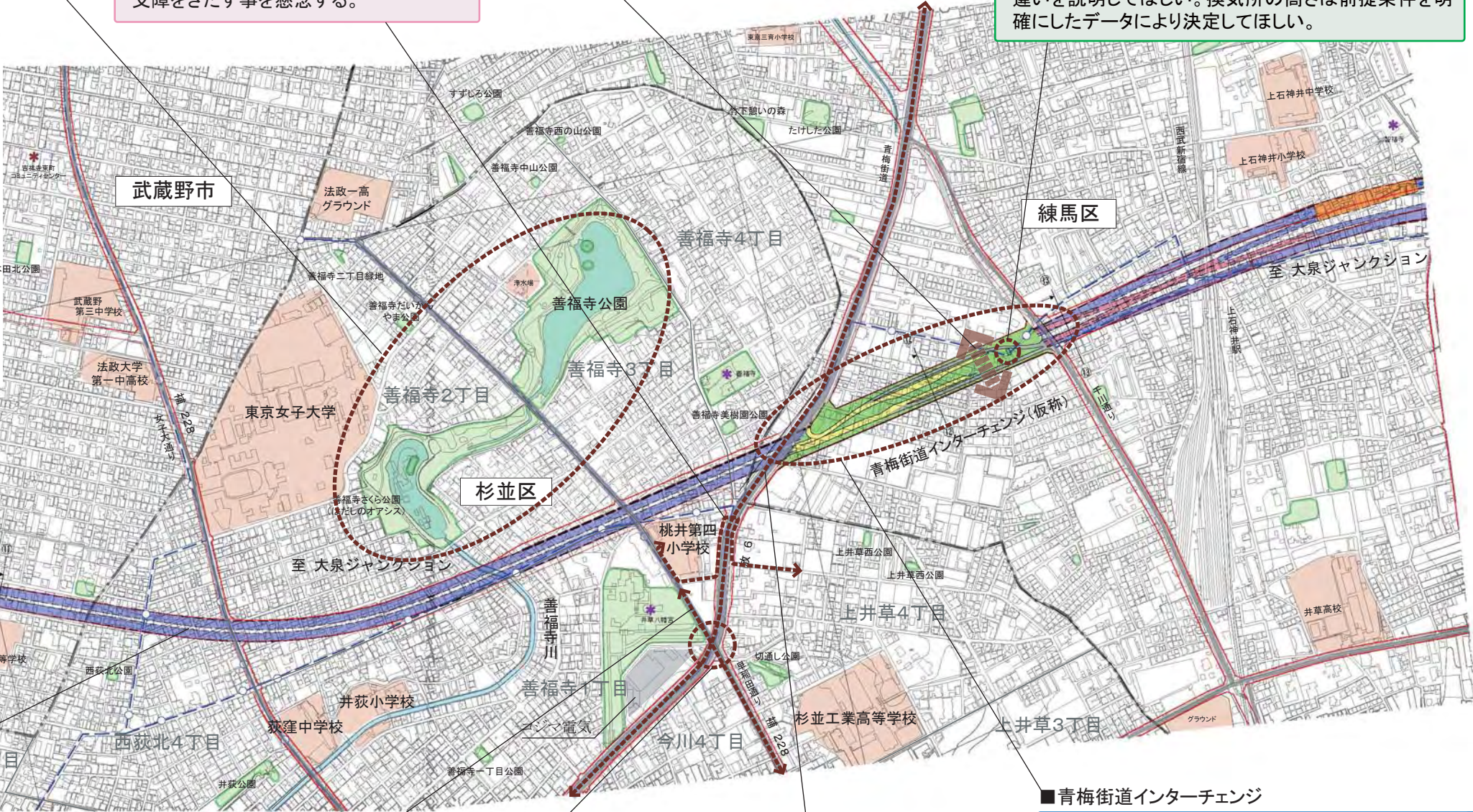
- ・青梅街道が通学路上にある小学校児童は遠回りしてこれを渡っているのが現状である。青梅街道インターチェンジの設置に伴い、青梅街道の交通量が多くなるので、安全な通学路が確保される事を期待する。(再掲)
- ・青梅街道インターチェンジの設置により、その東西での生活道路の分断を懸念する。
- ・青梅街道インターチェンジの設置による地域の分断を懸念する。

安全

■換気所

- ・大気中に拡散される排気ガス、粉じんを考慮すると換気所の高さが20mで十分なのか懸念する。
- ・二酸化窒素の着地点濃度分布図によると、換気所からの排気の影響は杉並側に大きい。その影響を懸念する。排気のデータ、換気所の性能や仕様、その効果を情報開示して欲しい。
- ・換気所の排出NOxの局地的な高濃度化を懸念する。
- ・東名JCT以南や外環ノ2などの外環整備の全体像を明確にした上で交通量を把握し、二酸化窒素濃度分布に関しては季節ごとのデータを示し、それぞれの影響の違いを説明してほしい。換気所の高さは前提条件を明確にしたデータにより決定してほしい。

環境



□凡例	
区市境界	河川
主な公共施設	歴史資源
公園・緑地	都市計画道路
主な道路	バス路線/バス停
外環の地上部の計画範囲	
外環の地下部の計画範囲(地上部よりも内側となる範囲を除く)	
シールドトンネル部(一部若しくは全ての構造が41mより浅い箇所)	
シールドトンネル部(全ての構造が41m以上になる箇所)	
トンネル分合流部(深度区分については注書き参照)	
地表面の路面(外環)	換気所
地表面の路面(外環以外)	現在の都市計画
地表面のその他の施設	進行方向

■外環ノ2

- ・圏央道は都心から距離があり環状道路としての効果に疑問がある。外環ノ2が整備されると圏央道ではなく、外環ノ2の交通量が増えるのではないかと懸念する。
- ・外環ノ2は通行料が無料なので、これが整備された場合、外環本線より交通量が増えるのではないかと懸念する。

交通

- ・地上部街路計画は、数千世帯の立ち退きや生活環境の変化を伴うことを考えると、建設するメリットに疑問がある。もし実行するのであれば、他の環境整備に供すべき。
- ・地上部街路計画が残っているが、これが実行されると、町内が分断されるため、コミュニティが壊れる事を懸念する。

安全

■早稲田通り

- ・早稲田通りは土日に渋滞している。計画では渋滞がないと前提しているが、どのような根拠に基づくのか示して欲しい。

交通

■青梅街道と早稲田通りの交差点

- ・青梅街道と早稲田通りの交差点は、変則交差点なのでわたるのが大変な場所だが、現状でも排気ガスの影響が大きい。青梅街道インターチェンジの設置で通過交通が増加し、さらに大気質が悪化することを懸念する。

環境

■青梅街道

- ・青梅街道の交通量が多くなり、自転車の通行の安全性が心配。安全に自転車に乗れる自転車用道路の設置を期待する。

安全

■青梅街道インターチェンジ

- ・青梅街道インターチェンジの設置により、地域内に通過交通が入り込む事を懸念する。
- ・青梅街道インターチェンジやそれに接続する幹線道路と地域道路のつながり方、信号システムのあり方を検討し、通過車両などの増加による地域への影響を最小限にする事を期待する。
- ・青梅街道インターチェンジの整備に伴い、地域交通が分断され、善福寺から上石神井など青梅街道を挟んだ南北での行き来に支障が出る事を懸念する。
- ・青梅街道インターチェンジの整備に伴い、青梅街道や周辺道路が渋滞する事を懸念する。

交通

- ・青梅街道インターチェンジの設置により、この地域の閑静さが失われる事を懸念する。

環境

Bグループ [2/2]

■場所を特定していない意見

- 環境
- ・外環整備に伴う地域への通過交通の増加による騒音を懸念する。
 - ・地下水の遮断により地下水位が変化し、地盤沈下等の問題が生じる事を懸念する。
 - ・青梅街道インターチェンジの設置や地下に高さ16mの壁を作ることにより、大雨や雪解けの際に外環より西側の水位が上昇し、それに伴う影響が生じる事を懸念する。
 - ・同じ交通量でも渋滞の発生があるかないかで排出ガスの量は異なってくる。渋滞の発生がどの程度予測され、渋滞時の大気質への影響がどの程度予測されているのか懸念する。十分な調査に基づいた予測と対応を行ってほしい。(B2)
 - ・地下からの低周波振動について懸念する。
 - ・生活用水でもある地下水は、基本的に汚してはいけない。

- 工事
- ・外環整備の工事に際しては各教育施設の通学路への影響、バス道路や抜け道での渋滞による地域住民への影響を最小限に止めるような対策を講じる事を期待する。
 - ・外環整備の工事に際しては、騒音による地域住民への影響を最小限に止めるような対策を講じる事を期待する。

- 進め方
- ・青梅街道インターチェンジは大泉インターチェンジとの距離が近く設置の必要性を感じない。また東名高速自動車道方面に行けないハーフインターであり、やはり必要性を感じない。
 - ・ハーフインターは必要性が薄く、さらに将来的に車が減少する事も予想される中、青梅街道インターチェンジの設置は限られた財源の無駄遣いではないか。
 - ・16kmしかない自動車専用道路を作る必要性は疑問である。
 - ・工事中及び供用開始後に計画時の各種予測(交通量・環境への影響など)と大きく異なる事態が発生した場合に、これに対応できる体制の事前整備を期待する。
 - ・社会背景や環境の変化など、予測できない事態が起きた場合に備えた対策が講じられているのか懸念する。
 - ・凍結から40年近く経って、なぜ計画が動き出したのか疑問。地下化は地下水や地震の影響を考慮すると不安に感じる。なぜ凍結が解除された形となったのか、その理由を知りたい。
 - ・青梅街道インターチェンジやハーフインターについて、行政の広報紙などに関心の薄い人たちは理解が不足している。そのような人たちにも伝わるような情報提供がなされる事を期待する。
 - ・外環整備や青梅街道インターチェンジについて地元でも知らない人が多く、また誤解もある。正確な情報をしっかり住民に伝えてくれる事を期待する。
 - ・善福寺公園付近の地下水脈の流動保全工法について、工事着手後に問題が生じた場合、地域住民に詳細説明を行うことを期待する。
 - ・大深度工事の進行について、その状況を定期的に(3ヶ月位ごと)に住民に周知する事を期待する。
 - ・住民は専門家ではないので、各種データを見ても判断できない。第三者チェックの設置を期待する。
 - ・外環ノ2は、公園整備など地域にとってよい面もあるが、立ち退きを伴う事は問題。
 - ・外環整備計画は、地上部の影響を最小限にするため地下化に変更されたのだから、地域分断や数千世帯の立ち退きなどマイナス面が大きい地上部街路計画(外環ノ2)は、現時点ではその必要性がない。
 - ・高齢化社会の進行や若者の車離れなど、今後車が増えないと予想される中で、外環ノ2の必要性には疑問を感じる。
 - ・外環の地上部に関して、道路だけでなく、どのような取り扱いが適切か、より柔軟な検討をする事を期待する。
 - ・外環ノ2を整備するのであれば、路面電車(LRT)など、より環境にやさしいシステムによる街づくりを進める事を期待する。
 - ・外環ノ2を整備するのであれば、地域住民の便に供するものにして欲しい。
 - ・将来、環境アセスの予測よりも悪い結果が出た場合、誰が責任を取るのか、責任を明確にしてほしい。工事中及び供用開始後に計画時の各種予測(交通量・環境への影響など)と大きく異なる事態が発生した場合に、これに対応できる体制の事前整備を期待する。
 - ・「期待」について検討するのではなく、「必要」とされていることを検討するのだという姿勢を示してほしい。

- その他
- ・青梅街道インターチェンジの計画は撤回される可能性があるという情報もある。その可能性について教えてほしい。
 - ・東名以南に関しての情報提供がない。東名以南がいつ作られるか、また、東名以南ができる事による交通状況予測を知らせて欲しい。

■地域課題検討会の運営

- ・過去にも凍結という経緯を経ているが、都市計画の変更決定がなされた現在でも本線の必要性に対する議論ができるのか。
- ・第2回目の検討会では課題の解決策(アイデア)を求められたが、現在住民が説明を求めている情報が出てこないと解決策は考えられないのではないか。現在得ている情報で出せる意見は第1回目に出している。情報の提供が先である。
- ・行政はすでに住民から出されている疑問に答えていない。現在得ている情報で示せる意見はほぼ出ているので、この状況でのグループ検討には意味を見いだせない。疑問への回答が先である。
- ・貴重な時間を割いて検討会に参加しているのだから、意味ある検討会にしたい。行政が求めているデータを示してくれることで検討会の意味が出てくる。
- ・行政は住民に解決策を求めるばかりでなく、住民が求めている疑問への回答を行った上で、検討会を進めるべきではないか。
- ・検討会自体は住民からの質問がある間は続けて開催してほしい。
- ・外環ノ2が整備されるかどうかで外環本線の交通量予測が変わることからも、外環本線と外環ノ2は一緒に議論したい。
- ・外環ノ2は別途必要性から検討すると位置づけられているが、外環ノ2の必要性の議論なしに本線の課題がなくなることはない。別途ではなくこの検討会で本線と一緒に外環ノ2の必要性を議論したい。
- ・外環ノ2は別途必要性から検討すると位置づけられているが、外環ノ2の必要性の議論なしに本線の課題がなくなることはない。別途ではなくこの検討会で本線と一緒に外環ノ2の必要性を議論したい。
- ・資料の文字を大きくして読みやすくしてほしい。