



15杉都都発第53号

平成15年6月27日

国土交通大臣

林 寛 子 殿

杉並区長 山 田



東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)の整備計画における
青梅街道インターチェンジについて(要請)

このことについて、当区は貴職に対し、東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)の整備計画において、青梅街道インターチェンジを杉並区善福寺地区に設置しないよう、強く要請します。

なお、青梅街道インターチェンジの設置に反対する理由は、別紙「青梅街道インターチェンジに係る杉並区の方針」に記載のとおりです。

以 上

平成15年6月27日
杉 並 区

青梅街道インターチェンジに係る杉並区の方針

1 方針

みどり豊かな住宅地である善福寺地域の環境保全を重視すると、この地にインターチェンジは建設すべきではない。

杉並区は、大深度地下を活用した外環の整備には基本的に賛成するが、青梅街道インターチェンジの設置には反対する。

2 理由

青梅街道インターチェンジ設置に反対する理由は、次の八つである。

(1) 生活環境に与えるデメリットが極めて大きい

杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）では、「善福寺公園周辺の風致地区を含む成熟した住宅地については、みどり豊かなゆとりある低密度住宅地としての住環境を保全・育成する。」としている。

国の資料では、杉並区側に約170棟の移転家屋が発生するとされているが、これは都市計画図を用いて、一般の地下構造を想定した場合の概数であり、大深度地下方式の場合の移転家屋数及びその根拠や、青梅街道インターチェンジの計画範囲、インターチェンジ構造物の設計図など主要なデータがいまだ示されていないため、現時点で生活に与えるデメリットは計り知れない。

また、善福寺地区にインターチェンジを設置すれば、地域の分断や家屋移転によって、過去から現在まで永年に亘って培われてきたコミュニティが崩壊する。こうした事態は、「みどり豊かなゆとりある低密度住宅地としての住環境を保全・育成する」というまちづくり基本方針の趣旨に明らかに反する。

(2) 交通集中によるデメリットが広範囲にわたる

国の資料では、青梅街道インターチェンジの利用交通量の予測は約

1.8万台/日とされているが、これは5つのインターチェンジをすべて設置した場合の予測である。青梅街道インターチェンジ1箇所だけが設置された場合の利用交通量は、国の資料では示されていないが、約1.8万台/日より大幅に増加するものと予想される。

その結果、青梅街道インターチェンジ設置により、善福寺地区及び周辺地区への大気への影響、人工排熱の影響、騒音・振動の影響、換気塔(換気施設)の設置による排気ガス(NO_2 、浮遊粒子状物質等)の影響、インターチェンジの構造物及び換気塔の建物が及ぼす周辺の景観への影響などのデメリットが危惧される。

さらに、周辺地域では、生活道路に通過交通が進入し、安全性が低下し、交通事故の増加も懸念される。

これらの点について、国及び都は現時点で具体的な予測データを何も示していない。

(3) 地下水脈への深刻な影響は避けられない

まちづくり基本方針では、「善福寺公園の湧水を源流とする善福寺川流域については、貴重な河川資源を生かした水と親しめる空間づくりを図る。」としている。

善福寺地区で、開削工法によるインターチェンジ設置工事が実施されれば、浅層地下水の分断が周辺の地下水脈に与える影響、開削部分の東側地域(下流側)で地盤沈下、西側地域(上流側)で地盤隆起が起きる可能性、善福寺池の水及び周辺の湧水への影響、善福寺公園・井草八幡宮等の周辺地域の自然生態系への影響、八幡西橋付近の善福寺川を開削することによる上流・下流への影響、などが懸念され、これらの影響は、周辺地域に回復困難な損害を発生させる虞がある。

(4) 児童等への心身・生活面の影響が危惧される

桃井第四小学校は、青梅街道インターチェンジ計画対象地(完成後も開削となる部分)に隣接している。インターチェンジ設置により、工事中のみならず開設後にわたる大気汚染、騒音・振動の影響とともに、学区域が分断され、通学路の一部が消失するなど、児童の生命や生活への深刻な影響が危惧される。

こうした次代を担う児童の心身・生活面に与える影響について、国及び都は真剣に配慮すべきであるが、この点についてこれまで何の見解も明らかにしていない。

また、計画対象地に隣接する善福寺北児童館、八幡幼稚園、並びに

近隣の荻窪中学校、井草中学校、井荻小学校、善福寺保育園に通園通学する幼児・児童・生徒についても、ほぼ同様のことが言える。

(5) 青梅街道インターチェンジのメリットは限られている

まず、環状 8 号線の交通量が約 2 割減少し、並行する生活道路の混雑が緩和されるのは、外環が整備されることに伴う効果であり、青梅街道インターチェンジが設置されることの効果が主要なものとは言えない。外環が整備されれば、青梅街道インターチェンジが設置されなくとも、環状 8 号線の渋滞解消の効果は達成され、また、環状 8 号線と並行する生活道路の安全性も向上する。

次に、青梅街道インターチェンジ設置により、関越道などの高速道路に対するアクセスが改善され、より利便性が向上するという考え方は、ある程度は理解できる。しかし、青梅街道インターチェンジがなくとも、外環が整備されれば、関越道、中央道、東名高速がネットワーク化されることになり、高速道路の利便性は現状に比べ数段向上するものと予想される。

また、青梅街道インターチェンジがある場合、高速道路への到達時間が 15 分程度短縮するのは、国の資料で判断すると、計画地周辺地域に限られるのであって、高井戸、永福、方南、和泉、和田などの地域では、青梅街道インターチェンジ設置による利便性の向上を、国の資料で推認することは困難である。

特に、利便性の恩恵を一番享受できる計画地周辺(善福寺・西荻北・上井草・今川・桃井など)では約 6 割、善福寺地区だけを見ると約 8 割の区民がインターチェンジ設置に反対している。この事実を、区として重く受け止めなければならない。

こうしたことを踏まえ、青梅街道インターチェンジを設置した場合に計画地周辺の区民が受ける不利益(デメリット)と、青梅街道インターチェンジを設置しない場合に区民全体が受ける不利益(デメリット)を比較考量すると、前者については回復困難な損害の発生が予想されるが、後者については他の方法によって代替することが可能であり、外環が早期整備されれば後者の不利益は受忍限度の範囲内と言うべきである。

(6) 地元の区民の意向を重視する

区民の意向を調査した結果、全体では賛成が約 6 割、反対が約 4 割弱であったが、地元の善福寺地区では約 8 割、西荻北地区では約 6 割

近い区民がインターチェンジ設置に反対の意向を示している。

区民との協働をまちづくりの基本理念とする区としては、こうした地元の区民の意向をもっとも重視する必要がある。

(7) 青梅街道インターチェンジ問題調査会議の報告を尊重する

学識経験者による外環道青梅街道インターチェンジ問題調査会議から、6月23日、「インターチェンジ設置に反対する」との趣旨の報告を受けた。この報告を最大限尊重しなければならない。

(8) 区議会の意向を踏まえる

区議会においても、第2回定例会等における論議を通じて、青梅街道インターチェンジの設置については概ね反対の意向であることを確認することができた。