

外環道計画における

「青梅街道インターチェンジ」の設置並びに地上道路併設に反対する陳情書

平成15年 6月 日

~~外環道「青梅街道インターチェンジ」に反対する会~~
元関町一丁目町会外環道路対策委員会

国土交通大臣 殿

【要旨】

私たちは、東京外かく環状道路に、「青梅街道インターチェンジ」を設置し、あわせて地上道路を併設する建設計画に対しては、大気汚染・騒音・振動などの公害がより深刻になり、地域住民の居住環境や健康に与える影響が著しく悪化すること必至なので、反対致します。

ついては、標記の建設計画を取りやめて下さるよう陳情いたします。

【主な理由】

1. 外環道の計画交通量は、一日8万8千台。
青梅街道にインターチェンジを造ると、その台数は10万5千台に増えます。
また、青梅街道の現況交通量は1日約5万台(混雑度1.33)で、すでに、道路の許容交通量を大幅に超えています。
インターチェンジを利用する車の台数は、一日約1万8千台です。青梅街道の交通量は、約6万8千台(混雑度:1.8)となり、大渋滞が予測されます。周辺的生活道路には、インターに出入りする車が入り込み、ますます危険な状態となります。
2. インターチェンジに集中する1万8千台の車の排気ガスは、周辺地域を汚染します。
また、インターには自動車のトンネル内の排出ガスを大気中に拡散させるための換気所が設置されます。特に人体に影響のある有害物質やガスなどで近隣の大気は汚染されていきます。インターチェンジの設置計画図を裏面に示しました。私たちの住むこの沿線地域の環境は劣悪になり、これまで以上に環境問題で悩まされ、人間の住めない町になってしまいます。
3. インターチェンジの出入口の両側800mの区間は、開削工法で施工されます。その為、
約410棟(練馬:240棟、杉並:170棟)の家屋の立退きが必要となります。インターへの連絡路は埋め戻されず、工事後も、半地下構造となり、町は分断されます。
4. 工事中、開削区間の地下水が長期間汲み上げられますので、地下水脈に変化が生じます。比較的標高の高い善福寺池の水は、枯渇する恐れがあります。
5. 岩波前練馬区長と練馬区議会議員外環推進連盟は、「青梅街道インターチェンジの設置」と合わせて、大泉から青梅街道までの地上部分にも道路を併設することを要請し、基本方針に反映されましたが、これは、地元住民の意向を全く無視しています。
6. 地元区市、沿線住民、国及び都で作る「PI外環沿線協議会」(平成14年6月設置)では、建設の必要性や環境問題(騒音・振動・大気汚染・地下水脈に与える影響)など、建設の原点にもどり審議が重ねられている段階です。国土交通省と東京都が発表した“基本方針”は、沿線自治体やPI協議会への打診なしに行われたもので、このような行政の姿勢は絶対容認できません。

以上