

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日 時：平成17年7月14日（木） 18時30分～20時30分

場 所：久我山会館

主 催：国土交通省及び東京都

協 力：杉並区

参加者：住民21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	道家 外かく環状道路担当部長 邊見 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： 東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第17号、第18号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針（平成15年3月）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
外環の地上部の街路について

Q & A

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

- ・PI協議会「2年間のとりまとめ」やPI会議の最近の状況について報告したい。
- ・1年間の環境調査に関して報告したい。
- ・地域ごとの課題に関して改めて皆様の意見を頂きたい。

東京都

- ・計画づくりの早い段階から地元の皆様により具体的な案を示して、様々な意見を伺って、よりよい計画案にしていきたい
- ・外環のICあるなしの影響について、十分に説明し、皆様の意見を伺いたい。
- ・地上部については街路の計画があるので、今後どのようにしていくべきか地元と協議をしながら対応方針を検討していきたい。

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】

- ・シールドで掘る場合の土の排出路はどうするのか。
- ・大泉ジャンクション付近から土を排出したら、工事渋滞が発生するのではないか。
- ・必要性が認められれば作ると言うことでいいのか。約40年前の計画は高架だったため、地域へ与える影響が大きく、大反対した。現在の計画は大深度なので、本当に環境が守られて地上の市街地が保全されるのであれば、建設もやむをえない。
- ・大深度とは具体的に地下何メートルを指すのか。
- ・大深度法の適用対象は外径15mまでのトンネルではないのか。

- ・外環道建設計画が順調に進めば平成42年に完成となっているが、長期間の工事中の予測数値が公表されていない。
- ・首都圏交通ネットワーク構想の整備により交通渋滞解消が可能と言うが現在の外環道計画は東名高速道で終わっている。この状況下では交通渋滞解消は不可能である。
- ・技術専門委員会では資料の妥当性、最終データは十分審議されたが、外環道整備によるプラス効果のみである。

(回答：国土交通省)

- ・シールドはジャンクション付近から工事し、掘った土は、シールドマシンを入れた所から排出する。まだ具体的に決まっているわけではないが、土の搬出はジャンクションに排出土専用の道路を造り、関越道や外環に直接のり入れる事を検討するなど地域の一般道の交通に迷惑をかけない方法を取る。
- ・一般的に大深度は40m以下を指す。トンネルの上面が地下40mより深い所になる。
- ・大深度の法律上、トンネル外径の制限は設けられていない。外環は約16mの外径を予定しているが、技術指針の適用は15mまでのため個別に調整が必要。
- ・外環の完成予定が平成42年ではなく、将来交通量の予測基準年が平成42年である。
- ・東名以南の計画については、国としては必要と考えているため、実現するように努力していきたい。
- ・技術専門委員会には外環の効果だけではなく、影響も説明している。

【地上部街路について】

- ・地上部街路の整備と外環の整備はどちらが先に実施されるのか。
- ・地上部街路の整備は用地買収などが伴うため心配している。地上部の整備をせず、地下の外環だけを整備することは可能か。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジやジャンクションが近くにできない地域では、地上部を整備せずに地下の外環だけを整備することは可能。
- ・ただし、インターチェンジを作る場合は、地上道路へつながるトンネルが必要になる。その周辺では、用地買収が必要になる。

(回答：東京都)

- ・地上部街路と外環を平行して整備することもありうるし、外環が先ということもありうる。どちらが先かということはまだわからない。
- ・外環を地下化した場合の地上部をどうするのかということについては、今後意見を聴きながら検討を進める必要がある。

【インターチェンジについて】

- ・区民アンケートでは大多数の人がインターチェンジに賛成している。しかし、影響を受ける一部の人は反対している。どちらの意見を聴くのか。
- ・インターチェンジが造られる場合、換気塔はこんなに少なくてよいのか。中央環状新宿線はもっと多い。

(回答：国土交通省)

- ・中央環状新宿線とは換気方法が異なるのが主な理由である。

(回答：東京都)

- ・インターチェンジについては、沿線住民、その他の区市民、都民、区市長等の意見を総合的に判断し、効果、影響を見ながら総合的に判断したい。

(回答：杉並区)

- ・杉並区としては、善福寺地区への影響を考え、8項目の理由でインターチェ

ンジには反対している。

【環境影響について】

- ・外環をトンネルでつなぐとトンネルの中の大気環境は大丈夫か。
- ・換気塔付近の大気の汚染度は、どのくらいになるか。清掃工場と比較してどうか。
- ・換気塔からの排出ガスが環境基準の数百分の1になるという予測は、風速などの条件によって変わるのではないか。
- ・排出ガスの数値は、風向などの影響で、条件の悪い場合の数値も合わせて出すべき。
- ・環境基準の数百分の1という数値は、外の空気よりも良い空気を排出するということか。
- ・換気所には汚染物質の除去装置などはつけるのか。
- ・井荻トンネルでは、フィルターを取り外して、排出ガスをそのまま外に放出しているという噂を聞いた。そのようなことがないようにきちんと対応してほしい。
- ・環境基準は本当に守られるのか。環境評価は誰が実施するのか。予測が外れたときは誰が責任を取るのか。
- ・平均走行速度が60km/hから80km/hのところでは、CO₂やNO_xの排出量が横ばいか逆に増えている。これでは、走行速度がアップすることによって環境が改善するとは言えないのではないか。
- ・環境への影響は場所によって異なる。平均値では不十分。どこでも基準が守られていることが大事。
- ・環境影響調査の測定地点をもっと増やすべき。
- ・善福寺の地下水の枯渇、地盤沈下が心配。
- ・目白通りインターチェンジができる場合、換気塔の位置が八の釜湧水の所になる。環境のことを考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・トンネルの中の大気環境も基準に則って設計する。
- ・まだ具体的な数値を出せる段階ではないが、換気塔からのNO₂の濃度は、工場等に比べれば、非常に小さい。
- ・風向、風速などの変化を考慮した上で予測した数値が、環境基準の数百分の1になる。
- ・外環の必要性の方向が出たら、排出ガスの影響に対しても対策を検討していきたい。窒素酸化物を除去する脱硝装置は、必要であれば設置することになる。
- ・外環の埼玉区間でも実施しているように開通後も継続的に沿道環境の数値を測定し、測定結果を公表していく事になると考えている。また、予測が外れたときは必要な対策をとる。
- ・都内の車の平均走行速度は20km/hくらい。全体として平均で走行速度が数km/hあがる事でCO₂やNO_xの排出が減る。渋滞が改善され、環境に一番良くない停止発進の動作が減少することが大きい。
- ・インターチェンジの出口付近のように交通量が増えるところでは、環境への影響もあり得る。今後、予測・評価し、対応を検討する。
- ・今回の環境の測定地点だけでなく、他の測定局の測定結果なども用いる事ができる。
- ・善福寺の地下水の問題は十分認識している。慎重に扱っていく必要がある。どのような影響があるのか、影響を取り除くことができるか検討していきたい。
- ・八の釜は貴重な自然だが、外環のルートを考えると換気塔ではなく本線がどうしてもかかる。意見を伺いながら対応を検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・排出ガスの濃度が環境基準の数百分の1になるということは、現状の数百分の

1ではなく、新たに加わる部分が数百分の1であるということ。

- ・井荻トンネルは平成9年に開通しているが、井荻トンネル付近のNO₂の濃度は開通以前の数値よりも開通後の数値の方が減少している。
- ・井荻トンネルはきちんとフィルターを通して外気に排出していることを確認している。
- ・環境影響評価は東京都が国の協力を得ながら実施する。
- ・東京都では、環境影響評価法にかえて、条例によって第三者の審議会を設置し、評価結果に対する客観的な意見も踏まえることになっている。

【進め方について】

- ・各地で意見を聴く会を実施しているが、意見を聴いただけで終わらせないでほしい。住民が納得するまで誠意ある対応をしてほしい。
- ・データの情報公開に不満がある。PI外環沿線会議では、データの提示を求めてもなかなか出てこない。また、出てきても疑問に思う内容も多い。
- ・都市計画の変更手続きは都市計画法第21条2項にしたがって行われるのか。
- ・環境影響評価を行ったからといって都市計画法に基づく手続きを省略してはならない。

(回答：国土交通省)

- ・PI外環沿線協議会では、データを十分に示すことができなかった反省がある。PI外環沿線会議では、十分なデータを出せるよう努力している。
- ・環境影響評価法による手続き、都市計画法による手続き、大深度法による手続きと大きく3つの手続きがあり、それぞれ、法に則ってきちんと手続きを踏む。

(回答：東京都)

- ・都市計画の変更手続きは規定に基づいて進める。