

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年8月20日(土) 14時00分～19時00分

場所：西荻地域区民センター 1Fホール

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民142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： 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
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

意見を聴く会（平成17年7月14日、15日） 議事概要

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

- ・外環では現在、必要性について地域の代表者や皆様から意見を聴いている。
- ・前回の意見を聴く会では、PI会議や環境調査の報告を行い、地域の課題等について意見を伺った。
- ・前回、もっと意見を聴いてほしいとの要望があり、今回開催させていただいた。

東京都

- ・皆様から外環に関して幅広い意見を頂き、今後の検討に活用していく。

杉並区

- ・前回に引き続き、国・都と開催日程の調整を進め、PIとしての広報や会場を用意するなどしてきたので、皆様の忌憚のない意見を頂きたい。

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】

- ・外環のルートやICはどのように計画されたのか。どうして環境が豊かな地域を通るのか。変更はできないのか。
- ・フランスやアメリカ、ドイツではもっと鉄道と整合性のいい道路がある。
- ・道路ネットワークを整備することをやめた例が世界にある。日本でもやめることを考えるべき。世界でも東京のように住宅が密集している地域では環状道路は整備されていない。
- ・外環は大深度で16kmと長い。事故や災害が起きたときはどうするのか。
- ・外環は地上とつながっており、地下なので安全とは言い切れないのではないか。

- ・昔の外環計画図面には現ルート以外にももう1ルートが存在した。なぜ消されたのか。簡単にルートは消せるのではないのか。
- ・経済のために地域の安全を破壊すべきではない。外環を整備したいのであれば、ルートを変更した代替案を示し、住民とともに考えるべき。
- ・ルートが決まっているのであれば、納得の行く説明をしてほしい。道路ネットワークをつなぐことや権利制限のためだけにルートを決めるべきではない。
- ・環境に影響があっても他にルートがないのでは意味がない。
- ・土地が安くて整備しやすいところにルートを通すべきではないか。
- ・事業費は費用対効果の数値に影響するので、計算過程はしっかり示すべき。

(回答：国土交通省)

- ・現在検討しているルートは昭和41年に都市計画決定した現ルートを基本に考え、地域への影響を少なくするために地下方式を考えている。
- ・世界的に環状道路は整備されている。都市部はPIを用い、日本と同じような苦労をしながら様々な対策を進めている。
- ・安全面は慎重に考えなければならない。過去の事例からしっかりした対策をとっていく。
- ・地下構造物は地震の際、地面と一体的に動くので地上構造物より安全性は高い。
- ・当初いくつかのルートの候補があったが、昭和41年に現ルートが都市計画決定され、現在はそのルートで検討している。
- ・他の高速道路との接続や権利制限との関係で、現在のルートを基本に考えている。
- ・JCTの予定地は比較的家が少ないが、土地が空いているかでルートを決めるのではない。
- ・費用対効果の計算過程は、わかりやすく表現させていただく。

(回答：東京都)

- ・日本坂トンネルの事故から、トンネルの安全性が重要視され、防災対策の基準が強化された。具体的な対策をしっかりと考えながら構造を検討する。

【地上部街路について】

- ・地上部街路の費用と周辺まちづくりの費用はいくらなのか。

(回答：東京都)

- ・費用についてはまだ計算していない。

【インターチェンジについて】

- ・杉並区は青梅街道ICを必要ないと言っている。国は地元の意向を踏まえるべきであり、青梅街道ICを議題から削除すべきである。

(回答：国土交通省)

- ・杉並区から必要ないと聞いている。国の資料は、ICがある場合とない場合の効果と影響を提示している。

【環境影響について】

- ・外環が凍結中なのに風致地区でアセスを実施していることは問題だ。
- ・環境現地調査結果(四季)の「重要な地形及び地質」の中に善福寺池に関する記載がないのは、外環を整備しやすくするためではないのか。
- ・圏央道は地盤沈下で整備が止まっている。外環も地盤沈下が起きないかと心配。
- ・善福寺地区は水と空気が美しく、この環境を子供たちにも残してあげたい。
- ・地下構造の本線は地下水に影響がある。トンネル整備で地下水に影響が出た事例がある。国の資料に示されている地下水の対策は適切な工法とは言えない。
- ・車もつエネルギーは大きいいため、家の下を通ることでヒートアイランドが促進されるのではないか。

- ・外環の埼玉区間の建設後、大泉IC周辺でのNO_xも交通量も予測値よりも大きい結果となった。予測が違ったときの責任は誰が取るのか。守れる約束はできるのか。
 - ・国の資料には外環を整備するために都合のいいことしか書かれていない。整備による地域や環境への影響もすべて書くべき。
 - ・地下鉄等の影響で溢れ出した地下水が毎日大量に捨てられている。
 - ・自然に恵まれた地域の特性を理解して検討すべき。国の人たちにも善福寺公園のよさを知ってほしい。
 - ・影響はまだ予測できないと言うが、外環の整備効果は計算されている。国の資料が用いられると、外環の必要性が偏って判断される。
 - ・事後対策を行うと言うが、どうして練馬区は10年以上も対策が行われていないのか。外環が整備されて解決できなければまた10年、20年と待つのか。
 - ・地下については慎重に考えるべき。地下のことは国が言うほど簡単に調査できない。地下水は広くつながっており、他の地域にまで影響が及ぶ。
 - ・計画区域の周辺は小学校や幼稚園が多く、子供たちへの影響が大きいので反対。
 - ・善福寺は水に恵まれた地域で、生態系もすばらしい。環境保護をすべき。
 - ・排気ガスを出さない車の研究が多くされており、世の中に出てきている。
 - ・交通の問題は、交通量の削減よりも騒音や抜け道対策をとるべきではないか。
 - ・換気所から排ガスを拡散させることやその影響測定に科学的手法を用いるのではなく、除去することに科学的手法を用いるべき。
 - ・国の施工計画の審査で合格したのに工事現場で水漏れを起こした事例がある。地下水に影響がないと言い切れないのではないのか。
 - ・外環の工事でCO₂、NO_x、SPMはどのくらい発生するのか。
 - ・技術専門委員会で、シールド工法が地下水に影響を与えないとの回答を、国が個人の見解で回答していたが、その後、国の責任ある回答はしたのか。
 - ・環境調査を行ったのに、どうして現段階で環境への影響を示せないのか。
 - ・外環の事業費が安く感じられる。地下水対策は含まれているのか。
 - ・方法書にも善福寺池を調べるとは書かれていない。方法書を見ると何も問題ないように書かれており、問題である。
- (回答：国土交通省)
- ・地元との話し合いで、環境の現状が知りたいとの声があり、環境の現地調査を行った。調査をしたから、それで外環を整備すると決まるわけではない。
 - ・善福寺池は法律や条例等に指定されている地形としては定められていないため、環境現地調査結果(四季)の「重要な地形及び地質」のページでは記載していないが、調査項目として重要性を認識しており、地下水等の調査は実施し、結果を記載している。
 - ・善福寺地区が風致地区に指定されていることは承知している。
 - ・外環の影響は具体的な構造が決まらなると示せない。具体的な計画の段階で説明させていただく。
 - ・大深度であれば生活環境は変わらないと思うが、ICを整備すれば地域分断が生じる可能性があるため、影響が少なくなるように対策をとる必要がある。
 - ・「外環の必要性」の資料で示した地下水への影響は外環の具体的な予測ではなく、他の事例を参考に提示したものである。具体的な計画の段階ではしっかり説明させていただく。
 - ・ご意見のあった地下水への影響が出た事例は、シールド工法ではなく、浅い所を通る開削工法である。地下鉄の工事などの事例ではシールド工法は地下水への影響は小さいと報告されている。この地区でも本当に大丈夫かを予測する段階で報告する。
 - ・将来予測には限界があり、条件によっては変わる事はある。仮に予測と変わった場合であっても、事後調査を行い、住民の皆さんに公表する。その結果基準

が守られていないと判断された場合、さらなる対策を皆さんの意見を聴きながら検討することになる。

- ・古いトンネルでは地下水に影響があることもあるが、シールドトンネルでは止水の技術が向上している。
- ・外環整備の効果だけでなく影響も示している。ただし現段階では具体的に示せない部分もあるので、具体的構造が決まった段階でより具体的な数値を示す。
- ・中央環状新宿線で設置される換気所の設備を参考にし、外環への適用を検討する。
- ・技術専門委員会での地下水への影響に関する回答は、第5回委員会で具体的なデータを示しながら説明している。
- ・事業費は過去の工事の実績などから、コスト削減も考慮し、ICを整備しない場合で1兆2千億円。地下水対策は過去の工事で実施されているものもあるので、その意味で含まれていると考えている。

(回答：東京都)

- ・環境問題の対策を講じるためには地域の環境への影響を予測した数値が必要となる。
- ・10年間練馬区での交通問題を放置していたわけではなく、道路ネットワーク整備と周辺道路の交差点の拡幅などの対策を実施してきている。東京の大気環境は確実に改善されており、ここ数年は大気汚染の環境基準を達成している測定局が大幅に増加している。

【進め方について】

- ・国だけが会議を録音するのはフェアではない。住民には証拠が残らない。
- ・前回の意見を聴く会と同じ位置づけなのか。区報には意見を聴く会と書いてなかった。今回もPI会議に議事概要が出され、ホームページで公表すべき。
- ・住民が納得するまで意見を聴くべき。
- ・10年くらい前に当時の建設省に外環について尋ねたら、計画は凍結されており、もし計画する際も住民の意見を尊重すると言われたが、現状は建設ありきである。凍結は解除されたのか。外環の再開には住民の了承が必要である。
- ・なぜ凍結された計画がある日突然出てきたのか。凍結までの経緯について納得できる説明をすべき。外環整備の陳情書や請願があるのか。
- ・国民の意見を聴くというよりは、計画ありきでごり押ししているように見える。
- ・外環に関する都知事直轄の審議会や都議会の外環促進委員会があると聞くが、どのようなものか。ホームページに公表されていなかった。
- ・地域の代表であるPI会議の委員の誰が外環に賛成で誰が反対か教えてほしい。
- ・外環の埼玉区間、千葉区間は関越 - 東名区間よりも後に計画されたものである。関越 - 東名区間が凍結中に埼玉区間が整備されたことは、不誠実である。
- ・1兆2千億の費用を外環に使うのではなく、介護や年金に使うべき。それでもお金があまったら環境にやさしい道路を研究すべき。
- ・外環の整備には道路公団が絡むはず。道路公団は信頼できない。
- ・練馬区は40年待たされている。首都圏全体ではなく、まず一番ネックになっている地点から考えるべきである。昭和41年の計画を白紙に戻すべきだった。
- ・行政のやり方は拙劣。回答も同じであり、これ以上出席する意味がない。
- ・色々問題点は多いが、今の段階で住民との対話は十分なされていると思うか。
- ・PI会議での構想段階に区切りをつけるとはどういう意味なのか。PIは構想段階で意見を聴くことに価値があり、次に進むべきではない。住民は納得していない。
- ・なぜ構想段階で環境アセスを実施したのか。環境アセス(法アセス)は計画がはっきりした段階で行うものである。どういう工法を考慮したのか。
- ・具体的な情報が少なく外環の必要性の判断ができない。せめてどんな案があ

- り、それらの影響、メリット、デメリットくらい出してほしい。今のような状況で構想段階に区切りをつけるべきではない。
- ・国は一部の利益の代表ではなく、住民の代表であるべき。予測の当らない交通の勉強をするのではなく、自然の大切さを勉強するべき。
 - ・外環の計画された時期と現在とでは国の財政状況、人口減少などの社会情勢が異なる。昔のままの計画でやるべきではない。
 - ・外環は整備しやすいところから着工し、既成事実を作り、ネットワークを完成させようとしているのではないか。
 - ・去年の時点で国の人口統計の予測値が外れていた。国の資料のデータは平成14年のものであり、もっと誤差が生じているはずである。
 - ・予想が外れる可能性があるならば、国の資料で断定的な表現をすべきではない。デメリットもしっかり表現すべき。
 - ・国の答弁からは外環を整備したいとしか聞こえない。
 - ・調布の方で、権利制限がかかっている用地の買収がすでに行われていると聞く。水面下ではもう計画が進んでいるのではないか。
 - ・免許保有率が増加するというのは地方を含めて言っているのではないか。
 - ・国と都は外環を大深度で行うことで合意し、具体的な調査手続きも行っているのに、なぜ大深度で行うとはっきり言わないのか。
 - ・どうして成果を出していない企業に多額の金で委託するのか。
 - ・重要なデータが未作成の段階なのに、次のPI会議で構想段階の区切りを出されることが納得できない。
 - ・交通量のデータは仲介人が収集したものであり、信頼性を欠く。仲介人について技術専門委員会の先生方やPI会議の委員は知っているのか。
 - ・国の工事が遂行不可能になったときの責任の所在、工事の中止、工事の再開のマニュアルを作るべき。
 - ・用地買収を早く行うためのシステムを国が発注しているのは問題。
 - ・満足度調査をコンサルタントがやれば不満足という結果は出ない。
 - ・アカウントビリティの向上に関する受注を毎年行っているが、国の答弁を見る限り効果が出ていない。
 - ・外注を見る限り、ほとんどの業務を業者がやっており、国は仕事をしておらず、民間への一括下請けしているのではないか。また、住民の意見を聴くことに関してお金が使われていない。
 - ・凍結からの解除に向けて動き出す際に、住民側からの要請があったのか。あるならば次の意見を聴く会の際に具体的に示してほしい。
 - ・権利制限がかかっている土地でも住宅の売買がされていた。
 - ・一部の権利制限をされている地区の人たちの意見を聴くのであれば、反対住民の意見も聴くべき。
 - ・今後とも意見を聴く会を開催し、過程でもかまわないのでより具体的な回答をしてほしい。
 - ・現段階での意見を聴く会は、外環が凍結されている最中に行われているという認識でいいのか。
 - ・PI沿線会議はPIになっていない。自由に議論ができない。
 - ・関東地方整備局の発注業務の中で、外環事務所だけのものを示してほしい。
 - ・1つの会社だけに計算などをさせると恣意的になるので2、3社で行うべき。
 - ・PI会議で、もっと様々な人を招き入れたりするなどして、意見を交わすべき。
 - ・交通政策の代替案の検討で、ルートのみならずロードプライシングなどの政策もPI会議で議論すべき。
 - ・PI会議での構想段階の区切りは、議論を出し尽くしたからでなく、委員が議論をしても意味がないと諦めたからではないか。委員は本当に納得しているのか。
 - ・賛成の人のプライバシーをなぜ守るのか、反対の人は意見を聴く会で住所と名

前を言っている。

- ・住民が時間を延長してでも粘るのは、国がしっかりと回答をしておらず、また今度いつ聴けるかがわからないからである。次の意見を聴く会を確約すべき。
- ・賛成派の人たちの意見で地域の反対の意見はもみ消されるのか。
- ・今回の意見を聴く会の開催を知らせるチラシは受け取っていない。
- ・今回の意見を聴く会に賛成が一人もいなかったと次のPI会議で報告すべき。
- ・ホームページを見られない人もいるので、議事概要を郵送すべき。
- ・外注の中に地上部街路の検討がある。外環の計画が進んでいることが明らかだ。
- ・環境への影響の予測も出ていないのに次のPI会議で結論を出すのはおかしい。

(回答：国土交通省)

- ・議事概要で議論の内容は公表する。今回の記録を残すために録音について理解してほしい。
- ・今回の会議場の入口に意見を聴く会と掲示している。意見を聴く会と同様に重要な場との認識である。意見は様々な場で頂いており、今回も同様に公表する。
- ・大臣が国会で「地元と話しうる条件が整うまで強行すべきではない。暫く凍結せざる得ない」と発表した。凍結に関する法的な手続きはない。現在は必要性から凍結解除に向けて努力、議論している。まだ凍結解除とは言っていない。
- ・外環は凍結したが、ほかの交通対策では車の需要に追いつかなくなった。一方で、都市計画決定された区域では権利制限があり、放置できないので、整備するかしないかを早く決める必要がある。
- ・整備することが前提ではない。現在は必要性の議論をしている。
- ・道路は特定財源で整備するので、国の借金とは直結していないが、現在の財政状況は無視できない。国も何に投資すべきかという評価が厳しくなっており、その中で外環を整備するかしないかを議論している。
- ・日本経団連等から外環整備促進に関する要望書が出されている。一方で反対意見も出されている。
- ・PI会議の委員は、基本的に区市の首長の推薦により選出されたPI協議会の協議員を踏襲している。委員の外環への賛否の立場は国からコメントすべきではない。
- ・外環は昭和30年代から計画されている。埼玉区間、千葉区間の都市計画決定は確かに現区間よりも後であるが、その以前から1周の計画であった。
- ・現段階で回答できる限り回答しており、十分に意見に対応していると思う。
- ・前々回のPI会議で、構想段階における必要性議論の区切りについて多くの委員から発言があった。外環の必要性の議論は十分になされたと認識している。
- ・PI会議は結論を出す場ではない。その意見を参考に国と都が地域の皆さんへの影響を示す計画段階に入るかどうかの結論を責任を持って出す。
- ・今の段階では地域の皆さんが懸念している地域への影響を示せない。次の段階で示しながら、計画を進めるべきかどうかの判断をする。
- ・早い段階から皆さんの関心がある環境の現況調査を、大深度を念頭に環境影響評価法に基づき行った。大深度法に基づく調査はまだ行っていない。
- ・昭和41年よりも住宅地が増えたが、現在は当時より車に依存した社会である。
- ・PI会議の際にはいろいろな案を出し、比較しながら評価した結果、環状道路が有効ではないかと説明している。いろいろな交通対策をすべきであるが、外環は必要不可欠と考えている。
- ・生活再建救済制度で、権利制限の救済で区市土地開発公社が土地を買っている。その土地を国が将来買いもどすことになる。
- ・反対意見もある一方で賛成の意見もある。
- ・人口は減っていくが、免許保有率は増加していく。
- ・業務発注への質問は、関東地方整備局の発注のものであり、外環事務所以外の業務も多く含まれている。

- ・大深度は方針であり、決定ではないので明確な言い方をしていない。
 - ・前提条件や手法を国が決めて、計算をコンサルタントに依頼している。
 - ・交通量の仲介人というのは、ブローカーとプロブカーを間違っ
 - て解釈されたのではないか。
 - ・大臣や知事の現地視察や大臣の謝罪をきっかけに外環の凍結解除へ向けて話し合いを始めた。
 - ・都市計画の区域に含まれる方々から、自分たちの生活を何とかして欲しいという声を日頃から聞いていた。
 - ・都市計画の区域でも住宅の売買はできるが、建築には制限が生じる。
 - ・次の段階でもしっかりと意見を聴かせて頂き、回答できる限り回答していく。
 - ・意見を聴く会では、ご了解をいただいて皆さんに名乗って頂いている。来ていない方の名前は本人の承諾なしには公表できない。国は賛成派、反対派と区別はしていない。
 - ・他の地域の意見を聴く会では賛成されている方も来られている。意見を聴く会の開催は都市計画の区域から100メートル以内の家庭にはチラシで知らせている。
 - ・次のPI会議には間に合うかどうか分からないが、本日の議事概要を同様に公表する。住所を書いた人には議事概要を送る。
 - ・結論を出すのではなく、構想段階としての議論に区切りをつける。具体的に環境に与える影響がどうなるかは次の段階に入れば検討をする。。
- (回答：東京都)
- ・PIと言う幅広い意見を聴く一環で受け取っている。国と同様に貴重な意見として受けとめる。
 - ・外環など、3環状道路の整備を都知事は公約として掲げており、外環を担当する専門組織を作った。
 - ・都庁ホームページの「知事の部屋」で都知事の所信表明が公表されている。
 - ・外環促進議員連盟が外環を整備すべきと国に要望している。外環促進議員連盟は、都議会議員による任意の組織のためホームページに出ていないと思う。