

練馬区 意見を聴く場 議事概要

日時：平成17年12月12日(月) 18時30分～20時30分

場所：勤労福祉会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民81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	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
練馬区	中村 環境まちづくり事業本部 本部長 平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
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）
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19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（練馬区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（8/10、9/10、10/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括

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

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

東京都

- ・みなさまの意見を聞きながら、計画の案を練っていく。

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】

- ・昭和41年に決定され、45年に凍結したのになぜやるのか。
- ・本線は大深度なのに地上部街路や青梅街道インターチェンジをなぜつくるのか。住民の被害は大きく、メリットはない。
- ・国は三環状と言うが、環状道路間の距離のバランスがとれてない。
- ・大深度で通して実際に地上に影響がないのであれば、現状を考えれば外環の整備はやむをえないのではないか。

（回答：国土交通省）

- ・昭和41年の計画には、住民はもちろんのこと、沿線区市、都議会の反対があった。その後も、交通量は激増し、外環の必要性がより高まった。
- ・中央環状新宿線は都市内道路、圏央道は広域的な地域を結ぶ道路であり、外環は23区を囲んで都内の通過交通を排除し、東京全体の交通を抜本的に改善する道路であり、それぞれ役割が異なる。

【インターチェンジについて】

- ・青梅街道インターチェンジについて、国は「練馬区が反対すればやめる」と言い、練馬区は「住民がダメと言えれば考え直すこともある」と発言した。
- ・杉並区は青梅街道インターチェンジに反対したのでつくり、練馬区は賛成したからつくるようであるが、利用者は郊外の人で地元の住民ではない。
- ・フルインターチェンジと比較してハーフの場合の利便性はどの程度か。練馬区は利便性が低くても地元を犠牲にしてつくるというのか。
- ・インターチェンジが3箇所の場合の交通量予測データを今まで3回お願いしているが出てこない。
- ・インターチェンジ周辺の交通量予測で、結果の表示のされ方が以前の資料と今回の資料でなぜ異なっているのか。
- ・青梅街道の車線数は世田谷通りの倍だが、青梅街道は既に4.8万台もの利用があって世田谷通りの2万台よりも多い。周辺の交通量が変わらないのに、なぜ青梅街道だけにインターチェンジをつくるのか。
- ・大泉JCT周辺の立ち退きを少なくする方法はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・東八と大泉のインターチェンジが10kmほど離れているため、真ん中に位置する青梅街道インターチェンジの利便性が高く、ハーフにしても1万台以上の需要が見込まれる。
- ・地元区市の意向のみでインターチェンジの案を示した訳ではない。広域的な利用などの利便性や影響、地元の意向を尊重して「考え方」の案としている。
- ・「練馬区が反対すればやめる」というのは「地元を代表する区市が反対するような計画は事実上できない」ということ。
- ・配布した資料とは別に「将来交通量について」にインターチェンジが2.5箇所の場合の交通量予測データを出している。インターチェンジが2.5箇所に増えるため、青梅街道、インターチェンジ利用交通量が従前の予測よりも若干減る。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにした場合、青梅街道の郊外側では若干増えるが、都心側は減ると予測している。
- ・現況と比べて交通量が多いか少ないかという表現の方が分かりやすいのではとの考えから、前回と今回で予測結果の表示が異なる。
- ・世田谷通りにインターチェンジをつくった場合の利用は約2万台と見込んでおり、近くに東京インターチェンジがあること、2車線の交通容量では対応できないことなど、世田谷インターチェンジは設置しないこととした。
- ・大泉JCTは本線分合流を地上から工事する必要があり、大きな用地が必要。技術開発を踏まえて小さくできるよう検討していきたい。

(回答：練馬区)

- ・地域によって反対があるのは承知しているが、区は区全体を考えなければならず、区としてはフルインターチェンジを望んでいる。
- ・利便性だけでなく影響も考えなければならない。

【まちづくりについて】

- ・2000億円もかけて青梅街道インターチェンジをつくる前になぜ周辺道路を整備しないのか。整備してからインターチェンジの必要性を検討すべき。

- ・青梅街道インターチェンジによって、広範囲で横断する道路がなくなり、街が分断される。
- ・現状の道路整備について練馬に陳情したが区境のため等で対応が悪かった。この周辺の道路は2tトラックが通るほどの余裕はないが、交通量が多い。
- ・上石神井駅周辺のまちづくり協議会は駅周辺の渋滞解消をするため、千川通りから新青梅街道の間の地上部街路は必要であると言っている。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジによる道路の分断について、全部は復元できないが、地域の方の行動やご意見を聴き、構造を具体化していく中で検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・周辺道路の整備も計画調整しており、既に事業化しているものもある。
- ・周辺道路に関する質問は個別に受けて担当部署から説明したい。

【環境影響について】

- ・大深度の地上部への安全性は大丈夫なのか。地震の際の補償はどうか。
- ・八の釜憩いの森が地上部の工事区間にあるが、将来どのようなようになるのか。
- ・地下水系は誰にもわからないので、湧水は復元できないのではないのか。
- ・三宝寺池や石神井池の湧水に影響がないよう十分に検討してほしい。
- ・トンネルから出た地下水は三宝寺池や石神井池に戻す等、再利用できるような計画を盛り込んでほしい。
- ・地下水は浅くても深くてもトンネルを掘れば影響がある。圏央道で八王子城跡の御主殿の滝が枯れた失敗を繰り返してはならない。影響がないと言っていたが、現実にあった。問題が生じたときの責任はどうするのか。
- ・地下水や河川の保全対策はどのような工法で行うのか。薬剤を注入するのか。
- ・換気塔は実際にどこで試験的に設置されているのか。本当にきれいな空気排出できるのか。どのような工法を使うのか。
- ・インターチェンジで地上に出てくる道路を囲む等したほうが換気機能が高まるのではないのか。
- ・換気所は2箇所しかないのか。それで排気ガスを全て処理できるのか。
- ・工事の事前と事後の両方で影響の有無を調査するのか。
- ・環境への影響を抜きにして外環の必要性のみの議論をすべきではない。環境への影響の答えもなしに進むべきではない。
- ・小田急の高架線の事例で被害を受ける住民に原告適格が最高裁で認められたのに、外環に関しては住民と行政側の環境への考え方が乖離している。
- ・合成写真では青梅インターチェンジが木に囲まれているが、青梅街道周辺のケヤキを一度切り倒すのか、そのまま残すのか。

(回答：国土交通省)

- ・地上部への安全性を大深度トンネル技術検討委員会で検討している。地震の際も地上部に影響のないような構造物にする。
- ・八の釜の森は計画線に含まれるので保存は難しいが、残せる部分は残したい。周辺の環境に配慮した形にすべく、復元できないか真剣に考えたいので地域の方の意見を聞きたい。
- ・湧水の復元は簡単にできるものではないと思うが、地域の方々が納得できるような対応をとりたい。
- ・地下水の概ねの方向は把握している。地下水の水脈は浅いため大深度の工事による影響はないと思うが、地上部の工事は地下水の流動を阻害する恐れがあり透水層を設置する等の対策をとる。
- ・御主殿の滝の件は必要であれば担当から返答する。
- ・地下水対策に薬剤を使うか等の工法は現段階では決まっていない。薬液注入以外にも、凍結工法などの様々な工法がある。

- ・換気所はトンネルの出口周辺に合計4箇所あれば大丈夫と考えている。
- ・排気ガスについて、SPMは電気集じん機を用いて処理する。脱硝装置は湾岸線の京浜島で実験しており、効果があると出ているので、技術開発の動向を見ながら適用を検討したい。
- ・環境については、環境影響評価で第三者の専門家の意見を聞きながら予測評価をしていくことになり、その中でしっかり説明をしていきたい。
- ・工事の影響は事前事後とも調査する。調査範囲は工事を実施する段階で示す。
- ・合成写真は概念図をもとに緑化した場合のイメージであり、今のまま残せるとは考えていない。ケヤキの移植が可能か工事の実施段階で考えていく。緑化だけでなく沿道の人のために歩道を設ける等も今後検討する必要がある。

(回答：東京都)

- ・環八では井荻トンネル供用後、換気塔周辺で二酸化窒素濃度が減少した。他の要因もあると思うが、換気塔を設置することで必ずしも悪くなるものではない。

【用地・補償について】

- ・外環の移転補償は630棟との新聞報道があったが、どのような補償がされるのか。
- ・環境施設帯にあたる戸数は全部でどのくらいか。また、環境施設帯の整備後に戻って生活することは可能なのか。立ち退かないといけないのか。
- ・鉄筋の家の建築が許可されない。また、地下40m以下には住民の許可がいらぬというのはおかしい。
- ・目白通りインターチェンジ周辺で多くの地元住民が立ち退きを反対している。
- ・子供たちにとって学校がなくなるということがどんな気持ちかわかるか。

(回答：国土交通省)

- ・移転補償の対象は、環境施設帯の部分は約6haで約290棟。41mよりも浅いトンネル区間は約130棟で、地上部街路がなければ移転はないが、区分地上権で補償をする。41mより深い部分は大深度法で適用すれば補償はない。
- ・新聞報道の630棟というは世田谷等を含めた全体での棟数である。
- ・開削うめもどしの土地は基本は買収であるが、地域の総意で戻ってきたい人が多ければ、難しいが手法が全くないわけではない。地域の声を聴かせてほしい。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画線の内側には都市計画制限がかけられている。

【進め方について】

- ・大泉に関する意見に限定すべきではない。意見の取り扱いは公平にすべき。地域で区切るのではなく、外環全体の問題としてやってほしい。
- ・意見を聴く会の開催を知らなかった。もっと積極的に情報提供すべき。
- ・計画は決定していないというが、反対が大きければ計画は変更するのか。

(回答：国土交通省)

- ・限定するという意味ではなく、なるべく地域についての意見等を聴きたいという意味である。
- ・開催のお知らせはチラシによるポスティング、公共施設への掲示、区市報、ホームページなどを使って沿線区市の皆様には情報を提供している。足りない所があれば今後、どのような広報がいいのかを検討していきたい。
- ・計画概念図はたたき台であり、意見を頂きながら直すべきところは直す。