

練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月15日(木) 18時30分～20時30分

場所：関区民センター

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
将来交通量について

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、PI沿線会議や地域PIなどで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。
- ・現在は案の段階で外環をつくると決まった訳ではない。今後も引き続き環境・生活への影響を考慮しながら具体化へ向けて地域の課題などを伺いたい。

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】

- ・総工費1兆円と言われているが、財源をどう確保するのか。
- ・東京都と練馬区の財政規模と借金をそれぞれ教えてほしい。
- ・福祉予算が削られているのになぜ道路を造るのか。
- ・借金が多い国が無理して道路を造るより、カーシェアリングを用いて交通渋滞に対処してはどうか。
- ・道路利用者が費用を負担するというが、まだ整備されていない道路には利用者はいないのに、どうやって負担するのか。
- ・休暇やレジャーが多様化した結果道路利用が時間的に分散し、利用料の高い有料道路は使わないという人も多い。そんな中で外環がペイするためには、

外環の値上がりを見込んだ償還率なども考慮に入れてより厳密に予算の計算をするべきだ。

- ・首都高6号線から中央道へ行く際に環状道路がないのは不便である。

(回答：国土交通省)

- ・事業費は事業主体が民営化会社であれば建設費建設費を調達し、利用料から返済する。国が事業主体であれば道路利用者に払ってもらうということでガソリン税などから財源を確保する。いずれも、予算の範囲内で事業をする。

(回答：東京都)

- ・財政再建に取り組んでおり、赤字債は発行していない。財政規模は約5兆円である。借金の残高については資料の持ち合わせがない。福祉も道路も大事だと考えており、限られた予算の中でやり繰りしている。

(回答：練馬区)

- ・借金残高は概ね1千億円程度である。

【インターチェンジについて】

- ・練馬区は住民の意見を十分聞かずに練馬側に青梅街道インターチェンジをつくると言っている。経緯をきちんと説明してほしい。
- ・地元は杉並も練馬もインターチェンジに反対しているのに杉並区が反対していることが理由で練馬区側だけ造る合理性がない。
- ・当初は3ジャンクションだけの案であったのにその後にインターチェンジを設置する案が出てきたのは、もともとインターチェンジを造ろうと思っていたからではないか。青梅街道インターチェンジをやめる気はあるのか。
- ・練馬区の委託調査や国と都が出したインターチェンジ特集号を見ても、青梅インターチェンジが大泉の渋滞解消にならないことははっきりしている。
- ・関越道と都心環状を結ぶ高速道路だけがない。大泉利用の8割が都心方面へ向かうのだから、青梅街道インターチェンジに1千億円を費やすより、関越～中央環状落合付近を目白通りの地下で結ぶ路線を早く整備するべきだ。
- ・地元の人には裏道を知っており、所要時間が大して変わらない高速道路をわざわざお金を払って使わないので、青梅街道インターチェンジは必要ない。
- ・千葉外環のインターチェンジのそばに住んでいるが、外環ができてから地域の交通が良くなった。年間で富士山が見える日も増えた。
- ・荻窪方面から来て右折してインターチェンジに入る際に、右折車両が青梅街道に残るため渋滞が発生するのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジは国と都の案であり、これに決まったわけではなく、意見を聴きながら計画を変えることはあり得る。
- ・放射方向と環状方向の道路の役割に違いがある。放射道路を結ぶことが環状道路の役割の一つであり、双方をバランス良く整備することが必要である。
- ・有料道路に対する価値の考え方は、時間だけでなく安全性や走行しやすさなどもある。

(回答：練馬区)

- ・南向きの出入口がないと利便性は劣る。しかし、青梅街道インターチェンジを設置することで練馬区内、特に大泉周辺の細街路や生活道路に入ってくる通過交通を排除することができる。そのため、青梅街道インターチェンジは必要である。

【地上部街路について】

- ・上石神井の地上部街路は外環とセットではないと言っているが、「考え方」には周辺の道路整備を沿線自治体と検討すると書かれており、騙されている気がする。

(回答：国土交通省)

- ・「考え方」は特定の地域に限定したものではなく、それぞれの沿線地域で様々な事情で不安を持っている方にビジョンを示すものである。周辺の道路整備についても各沿線自治体と共に検討して行きたいと考えている。

(回答：東京都)

- ・地上部街路は道路ネットワークや、防災上、環境保全上必要だと考えている。

(回答：練馬区)

- ・地上部街路は練馬区のまちづくりにとっても必要だが、インターチェンジが前提のものではない。

【まちづくりについて】

- ・利便性といいながらなぜ井草通り、千川通りなどの一般道を整備しないのか。
- ・区のまちづくりイコール道路をつくることなのか。
- ・上石神井駅周辺地区まちづくり協議会で青梅街道インターチェンジによる影響について検討するために、インターチェンジの是非、メリット、デメリットを討論し、意見交換するべきである。
- ・区は2001年から2004年の4年間でまちづくりに1億8千万円を使ったかどうか、イエスかノーで答えてほしい。
- ・一般道の整備を8年前から練馬区に陳情しているが、交通事故の報告があるにもかかわらず整備に時間がかかり過ぎる。地域の安全を考慮してより迅速に対応してほしい。

(回答：練馬区)

- ・道路整備については限られた予算の中で、優先順位をつけて進めていく。井草通りと千川通りの交差点は、立体化を含めて検討しているがまだ時間がかかると考えている。
- ・上石神井のまちづくり協議会は今後のまちづくりを進めるうえで、もっと幅広く参加してほしいと思う。
- ・上石神井のまちづくりの調査費1億8千万円には外環の調査費も含まれる。

【環境影響について】

- ・八の釜が破壊されるといった重要な情報がなぜ資料に出てこないのか。環境に与える影響を隠しているのではないか。
- ・青梅街道インターチェンジ周辺のケヤキは残すのかと聞いたら、幅を拡げるので切り倒すと答えた後、移設したいと言った。高さ20mのケヤキを数十本も移設できるはずがなく、その場しのぎの回答でしかない。
- ・外環の計画はエコロジーや共生という言葉のなかった40年前に作られたもので、環境問題が叫ばれている時代にそぐわない。
- ・換気塔から排気ガスが地域にばら撒かれ、一旦破壊されたまちや環境は元には戻らない。環境を改善すると言うが、行政の担当者はインターチェンジのそばに住めるのか。
- ・スムーズな交通が環境を改善すると言うが、インターチェンジ周辺では今以上に渋滞するはずである。
- ・千川通り近くに排気塔が作られ、杉並区側には作られないので、その周辺の排気ガスは全て千川通りの方に上ってくるのではないか。
- ・千川通りも整備されれば交通が増える恐れがあるが、住民の生活環境や健康を区はどう考えるか。
- ・地下なら仕方ないが地上は影響が大きい。伝統ある小中学校や故郷がなくなるのは辛い。
- ・外環ジャーナル20号の裏面で、杉並区の小学校、周辺環境への影響、交通集中への懸念の記述があるが、練馬区にはこういった懸念はないと思うのか。
- ・東名から関越まで12分と謳っているが、私たちにとってはそんな利便性よりも環境を守る事のほうが大事である。

(回答：国土交通省)

- ・環境は重要で、地域への影響には対処していく。
- ・外環は首都圏一円の交通を改善し、環境も改善すると考えている。交通はスムーズに走っているほうが排気ガスの排出量も少ない。環境は全体として良くなる。青梅街道インターチェンジ周辺の交通や環境も重要で、地域への影響は今後予測・評価していく。
- ・青梅街道インターチェンジの換気所はランプ部分のみの排気进行处理することを想定しているの、本線走る車の排気ガスを集中して撒き散らすということはない。
- ・案の変更はあり得ると言ったが、利便性のみでなく地域への影響、住民の声、環境への予測評価などを判断していかなければならない。

(回答：東京都)

- ・交通を円滑にすることによって環境の改善効果も期待できる。高速や一般道路のネットワーク整備を通して更なる改善を図りたい。
- ・道路を整備するに当たっては大気環境基準を守れるようにする。私共も含めてインターチェンジのそばに住むことに問題はないと考えている。

(回答：練馬区)

- ・環境が地域に及ぼす影響を評価し、環境基準を下回るようにして頂きたい。
- ・杉並区での懸念は当然練馬区にもある。ただ、まだそれを判断するだけのデータが不足しているので、国や都に求めていきたい。

【進め方について】

- ・交通量の資料は重要であるから全員に配布してほしいと言ったのに、対応していない。必要ない、ごまかそうと思っているのか。
- ・意見を聴く会の目的は何か。計画案の事後承諾や説明義務を果たしたという実績づくりのためだけなのではないか。
- ・今日を含め3回の意見を聴く会は、資料も説明も同じで、我々の意見が反映されていない。我々が何を言っても聴くつもりはないのだろう。
- ・国も区も結局は造るという考え方でしかないと受け止められる。この場は単なる説明会で、説明義務を果たしたという将来の言い訳の場においても意味がないので退場する。
- ・書類の不備もそうだが、ボイコットする人が出るような会議であることを反省し記録してほしい。
- ・時間がなくなって質問に答えられないまま既成事実にしてほしくない。杉並区も練馬区も参加できる形で、インターチェンジの近くで意見を聴く会をまた開いてほしい。
- ・外環を考える住民団体が要望書を作って出したが国からも都からも返答がない。誠意が感じられない。
- ・区は住民の協力を得て進めたいと言ったが、町会の反対の重みはどう認識しているのか。反対と知っても進めるとしたら、その基準は何か。
- ・立ち退くつもりはないし、裁判を含め徹底抗戦する構えはある。そうなれば安く早くはできないだろう。政治責任が取れるのか。
- ・いかに造るかという話しかしていない。まちづくりというのは道路を造ることか。地域に住んでいる人たちの意見を聴いてほしい。
- ・行政側に中立的な立場の人が参加すべき。それぞれ自分が適任だと思うか。
- ・財政難の時に莫大なお金を費やすのは、大手ゼネコンと癒着しているからか。

(回答：国土交通省)

- ・「将来交通量について」が十分な部数準備できていなくて大変申し訳ない。至急コピーして配布し、帰られた方には送付する。今後このようなことのないようにしたい。
- ・意見を聴く会の目的は、計画の具体化に向け住民の方の意見を聴くことである。
- ・住民に意見を聴く機会はこれで終わりではなく、またいろいろな場を設けたい。杉並区にも意向を伺い、決まり次第お知らせする。
- ・まだまだ足りないというご指摘はあるが、国土交通省の代表として誠意を持

って勤めたい。中立かと問われれば、外環を推進する立場である。ただ、地域に悪影響が及ぶ場合には造ってはならないと考えているのでしっかりと検討を行いたい。

- ・公共事業の予算は毎年3パーセント程度削減されているが、公共事業は生活を支えるため必要なものであり、何を優先するのかをしっかりと考えてやっていきたい。
- ・ゼネコンとの癒着は全くないし、そういうことで仕事をしている訳ではない。

(回答：東京都)

- ・我々は都市計画を調整する立場であり、環境の観点も含めて調整している。

(回答：練馬区)

- ・住民の協力を得て検討を進めて行くことが基本である。町会の意見などにも責任ある対応をしていきたい。
- ・適任かとの問いについては、自分で判断することではないが、できるだけ中立的な立場で進めていきたいと考えている。
- ・地域の方々とは十分な話し合いが必要だと考えている。区としてきちんと責任の取れた対応を図っていきたい。町会として協力が得られなければまちづくりを進める事は難しいと捉えている。
- ・区とゼネコンとの癒着はあってはならないし、全くない。