

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月18日(日) 18時00分～21時30分

場所：西荻地域区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民112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
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（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（杉並区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（7/10、8/10、9/10）
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
青梅街道インターチェンジについて

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、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。

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】

- ・道路特定財源が一般財源化される動きがあるが、外環の財源を教えてほしい。
- ・人口減少や赤字財政等の現在の社会情勢を踏まえれば、いろいろなものを破壊する外環は時代遅れであり必要ない。
- ・外環を早くつくってほしい。一般に生活している住民は外環に反対していない。
- ・住民が全員賛成していると認識しないでほしい。
- ・トンネル内で事故が発生した際にはどのように避難するのか。地上まで何kmも歩かなければならないのではないのか。煙対策や全員が逃げられるスペースは確保されるのか。
- ・外環の制限速度は何km/hと考えているのか。
- ・将来交通量の値がよく変わるが、都合のいいように値を変えているのではない

か。

- ・和光～大泉間ができるときに、練馬区は「外環の位置と構造について再検討を求めると正式発表しており、それはまだ変えられていない。
- ・外環が国の直轄で整備されれば、自治体も応分の負担することになる。
- ・外環本線のルートを検討する必要がある。
- ・大深度法の認可を受けるためには、合理的なルートの選択、黒字経営、地上部の緑地化等が適合要件としてあげられている。
- ・将来交通量は、国や都等の責任者の明記や計算処理過程がなく、地上部街路の整備が考慮されていない。

(回答：国土交通省)

- ・高速道路を整備する際には今の道路特定財源を利用する方法と、道路公団を民営化した会社が自分で資金を調達して整備して料金を収集する方法の2つがある。
- ・道路ネットワークを整備し、環境改善等の効果を出すことも重要と考えている。
- ・防災に関しては設計の段階で十分に配慮する。トンネルからの避難には連絡路を使って上下線をつなぐ方法、道路の下に避難路を設ける方法が考えられる。道路の下では煙が入ってこないような対策をとり、第一次避難スペースとして一時的に避難してもらおう。消防車や救急車もそのスペースを利用する。
- ・外環の設計速度は、埼玉区間と同じ80 km/hで考えている。
- ・交通量のデータは5年に1度調査するので推計値は変化するが、現時点で一番適切と考えられる方法で推計している。従前の数値はインターチェンジが5箇所あるいは青梅街道インターチェンジのみの場合で、今回は「考え方」の案で推計した結果である。

【インターチェンジについて】

- ・PI会議で練馬区の推進派の委員がハーフインターチェンジでは外環は機能を発揮しないので暫定とし、将来フルインターチェンジにしてほしいと発言した。
- ・旅行時間の短縮以外にインターチェンジが都民のためになることはあるのか。
- ・練馬区は外環に賛成のように思われているが、練馬区の住民も青梅街道インターチェンジ等に反対している。
- ・外環の本線は必要だとは思いますが、都内にインターチェンジをつくることは反対。
- ・新青梅街道にインターチェンジをつくる案はあるのか。
- ・現状でも家の前の交通量が非常に多く、インターチェンジをつくれればさらに増えると思うので、インターチェンジには反対である。
- ・青梅街道は国道20号よりも混雑しているのに、なぜ国道20号にインターチェンジをつくらずに、青梅街道にインターチェンジをつくるのか。
- ・インターチェンジをつくれれば様々なところから交通が集まって周辺道路が混雑する。ハーフになっても杉並区側にも影響が出る。
- ・インターチェンジをつくって周辺の道路を整備しなければならないのは、今までしっかりと道路を整備してこなかったからではないか。
- ・大泉インターチェンジも周辺道路が整備されたら渋滞しないのではないかと。周辺道路が整備されなければまた渋滞してしまい繰り返すのである。

(回答：国土交通省)

- ・杉並区長は利便性はあるが、それよりも地域への影響が大きいからインターチェンジは不要との考えである。
- ・インターチェンジをつくることで一般道の交通量が減る等の広域的な効果があるが、交通集中の影響が出る可能性もあるので周辺の道路整備の必要性等についてもご意見がほしい。
- ・甲州街道よりも青梅街道の方が広く交通容量は大きい。
- ・青梅街道インターチェンジをつくった分の交通量が増加するのではない。青梅

街道の都心側の交通は減少するので、交通量は現状とほとんど変わらないと見込んでいる。

- ・インターチェンジ周辺の交通を処理するために周辺のアクセス道路の整備や交通の運用の検討が必要となってくるので、整備が必要な道路についても今後検討していく。外環供用後も交通の事後対策は考えていく。
- ・大泉インターチェンジを整備する際の推計では外環等の周辺道路が整備されると仮定したが、今も整備されていない道路があることが混雑の原因であると分析している。

(回答：東京都)

- ・都知事は、インターチェンジには広域的、地域的な役割があると言っている。高速道路の機能を発揮するにはインターチェンジが必要である。
- ・多摩地域など都内全体を見てインターチェンジをバランスよく整備する必要がある。これから皆さんの意見を聴きながら最終的な判断をしたい。

【地上部街路について】

- ・外環ノ2はいつ計画として出てきて、どの段階で検討をするのか。外環ノ2と附属街路は同じなのか。
- ・地上部街路も都知事がつけたオリンピックの予算の対象となっているのか。
- ・外環ノ2は都市開発のことを言っている。国の管轄の本線が凍結されても都の管轄の地上部街路は別とのことだが、PI会議の委員の多くが反対している。
- ・外環ノ2の計画線上に住んでいるが、地上部街路について初めて聴きいた。一般の都民は外環が地下化するので地上には道路ができないと考えており、地上部街路があることをもっと知らせるべきである。
- ・どうして外環の本線と一緒に地上部街路の話が出てこなかったのか。
- ・どうすれば、地上部街路は必要ないとの住民の意見を都市計画審議会等の議題としてあげることができるのか。
- ・建築制限の問題を解決するために本線を地下にして決着をつけると国が発言したのに、地上部の道路をつくれればまた40年の反対を繰り返すことになる。地元の迷惑を排除するというならば、早く地上部街路を廃止すべき。
- ・このままでは地上部街路が整備されそうなので、地上部にも40mの道路の計画がまだあると皆さんに認識してもらいたい。
- ・地上部街路について3つ案があるが、外環ノ2の整備以外の2つの案には都市計画変更が必要となるため対等の案とは言えない。
- ・杉並区では優れたまちづくりがされているので、地上部街路は必要ない。
- ・地域ごとに地上部街路の要望が異なればどうするのか。杉並区は地上部街路についてどう考えているのか。
- ・外環の周辺にも整備すべき道路が整備されていないのに、どうして地上部街路をつくる予算はあるのか。今ある都市計画道路の整備方針がなければ地上部街路などつukれない。
- ・本線を地下化すれば地上部街路の計画をなくすことは可能であるのに、都は地上部の計画を温存している。地上部街路の整備が前提でとしているようである。
- ・地上部街路を整備すれば都道となるので、全て都が直接税金を投入することになる。

(回答：国土交通省)

- ・地上部街路は都が中心に検討すべき事業と考えている。今は外環本線やインターチェンジをどうするのか議論しているが地上部街路についても、都、関係区市と地域で話し合って早期に結論を出してもらいたい。
- ・外環本線も地上部街路も建築制限があるので、国としては共に早期に結論を出すべきと考えている。
- ・PI会議では、本線の方向性が出るまで地上部街路の議論はしないとされた。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画決定の際に、高速道路と一般街路の都市計画が同時に決まっている。外環の本線を地下化しても、外環の2の40mの計画が残る。
- ・外環の2に関しては、現在の計画のまま幅40mで整備する、幅員を狭くする、代替機能をつけて廃止するの3つ考え方を示している。
- ・外環ノ2は高速道路ではなく地域の人たちのための道路で、外環の本線が具体的な方向が示されたときに地域の皆さんの意見を聞きながら検討していく。必要とされれば外環の完成に合わせて同時に整備されるようにする。
- ・外環ノ2の正式名称は、東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2である。幹線街路というのは一般的な道路全てについている名称である。
- ・外環の2は都が決定する道路であり、都が変更案をつくり、都の都市計画審議会で審査される。
- ・計画の変更案の作成後に公告縦覧して地域の意見をいただくとともに関連区市に意見照会をし、通常は各区市の都市計画審議会で議論後、区市長が回答する。
- ・都市施設と風致地区は両方とも都市計画において総合的な調整を図る。また、地域ごとに地上部街路の要望が違う場合も周囲の道路との調整が必要である。
- ・整備を前提としてはいない。都市計画を具体化するためどのように整備を行うかは別のため3つの考え方を示しているが、幅員を狭める案と廃止する案には都市計画変更が必要となる。
- ・大泉ジャンクション周辺の道路整備も進めている。
- ・地先の出入確保として附属街路の整備が必要であったが、外環本線の地下化に伴い附属街路は原則廃止する方向で考えている。

(回答：杉並区)

- ・杉並区は、都から正式な提案がないので地上部街路については、白紙の状態と考えている。都の提案が出れば地域の皆さんの意見を聞き、必要性等を見ながら考えを出す。
- ・都市計画変更には関係地方公共団体の意見を聞くとあり、区の都計審議会に諮問して、その結果を踏まえ区長が決める。区と都の両方に意見を言ってほしい。

【まちづくりについて】

- ・外環に使うお金をもっと地域に役立つことに使ってほしい。
- ・現在計画されている都市計画道路をどのように整備するのかの方針がない。
- ・上石神井のまちづくりは新青梅街道までで、青梅街道インターチェンジができる関町南は含まれない。

(回答：国土交通省)

- ・生活道路対策などにも道路財源は使われており、限られた財源でバランスをとりながらやっている。
- ・地域の交通問題対策は杉並区と相談したい。

(回答：東京都)

- ・外環ノ2や沿線のまちづくりについても今後検討していく。
- ・都市計画道路は、都全体ではまだ半分ほどしか整備されていない。都は10年間で整備すべき道路を整理し公表している。

【環境影響について】

- ・なぜ換気塔は練馬区側だけにつくられるのか。
- ・地下水に影響がないと言い切れるのか。また、地盤沈下や善福寺公園の生態系への影響はどうなると考えているのか。
- ・環境への影響がないと数字で示しても予想外の事態の責任は取れるのか。
- ・家の前の道路の交通量が増加してきており、騒音や振動、排気ガスに悩まされているので、現状に対する対策をとってほしい。

- ・地上部街路ができると地下の本線と合わせてさらに環境への影響が大きくなるのではないか。
 - ・国立公害研究所の論文の中に、昭和48、49年に地盤沈下が起きた事実がいくつかあり、また、地下水の漏水は止められないと書かれているが、外環ではどのような対策をとるのか。
 - ・「環境の現地観測結果（四季）」には善福寺池を調査すると書かれていない。
- (回答：国土交通省)
- ・フルインターチェンジでつくれば杉並区にも換気塔が必要であるが、ハーフインターチェンジとしたので杉並区側の換気塔はなくなった。
 - ・地下水は現地調査結果を既に公表しており、既存のシールドトンネル工事の事例からもほとんど影響はないと考えている。
 - ・地盤沈下は開削部分では対策が必要だが、シールド工法は地下水への影響は小さく、大深度部分では地盤沈下はないと考えている。
 - ・善福寺公園の区間は大深度地下を本線がシールド工法で通るため地上部および地下水への影響はないと考えている。
 - ・実際にどのような影響が起こるかは環境影響評価をし、その結果を皆さんに説明する。現在は環境影響評価をする前の段階でどのような構造がよいのかを示している段階である。

【進め方について】

- ・15日の練馬区の意見を聞く場では「青梅街道インターチェンジについて」が配布されていなかったのに、杉並区では配布されている。しかも、資料は平成17年9月付けになっている。「将来交通量について」をコピーした時に、なぜインターチェンジの資料も配布しなかったのか。誰がどういう基準で配布資料を決定しているのか。
- ・資料として何を配布するかは地域P Iのあり方全体に関わる問題で、反省すべきである。前回の練馬区の出席者全員に郵送すべきである。
- ・住民が意見を言う際に名乗らなくてもいいのではないか。
- ・練馬区の意見を聴く場で資料がいくつか配布されなかったことで杉並区にも配られていない資料があるのではないかと心配であり、信頼感が壊された。
- ・開催前にどんな資料を配付するのかを示すべき。
- ・配布資料についての議論は初めて来た人には分からないので、貴重な時間なので皆の意見を聴く方に回してほしい。
- ・練馬区が「将来交通量について」や「青梅街道インターチェンジについて」を配布するなど言ったのではないか。
- ・開催地域の人だけ発言してくれというのは間違っている。
- ・練馬の意見を聴く場では受付した際に、他にも資料があるとは言われなかった。
- ・今回の意見を聴く場は杉並区の会であり、できるだけ杉並区側に関して意見を言うようにしてほしい。
- ・何十年と外環に振り回されているが、いつ決着がつくのか。
- ・最初から拳手をしている人が指されていない。他の人に関連質問があるか聞いてほしい。ただし、まとめて回答はしないしてほしい。
- ・一人がした質問については質問した順に答えてほしい。
- ・「考え方」を出す際に練馬問題を解消する案が出なければならない。
- ・大深度トンネル技術検討委員会の注目すべき点として、大深度に関するデータ収集が完了していたこと、トンネル補修技術は困難で修復不可能であること、地質安定の凍結工法には高度な技術や時間がかかること、大深度の専門家が不在でありこと、委員長が大深度法適用は今後検討すると締めくくっていることが挙げられる。
- ・なぜまとまらないような形でP I会議を設置したのか。

- ・どこまで反対運動をすれば、反対を受け入れてくれるのか。
 - ・意見を聴く場の時間が短い。次は桃井第四小学校で練馬区と杉並区の合同で実施してほしい。
 - ・今回の議事録も住所を書いた人には送ってほしい。
 - ・今回は意見できなかった人が、次回では優先的に発言できるようにしてほしい。
- (回答：国土交通省)
- ・今回の意見を聴く会では、「考え方」と「計画概念図」の説明や計画の具体化に向けて地域の意見をいただくことが主旨である。「将来交通量について」や「青梅街道インターチェンジについて」は「考え方」の根拠となる資料であり、積極的に配布しなかった。
 - ・15日の練馬区の意見を聴く場で配布するように指摘されたこと、また、杉並区から十分に説明してほしいとの意見があったことから今回配布をした。都や区と相談して外環事務所の所長として配布資料を判断した。今回指摘された内容も含めて配布資料については今後検討していく。
 - ・「インターチェンジについて」という資料は前回も置いていたが、その他にもたくさんの資料があり、積極的には配布しなかった。前回の出席者に対しても「青梅街道インターチェンジについて」を配布する。
 - ・意見を聴く会の練馬区と杉並区の合同実施は区と調整する。また、議事録は参加者に送る。
 - ・今回発言できなかった人が次回優先的に発言できるように調整する。