

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年1月28日(土) 14時00分～18時00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119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（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20号、第21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（6/10、7/10、8/10）
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
インターチェンジについて
外環オープンハウスアンケート結果（杉並区）
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
意見を聴く会等議事概要（杉並区）

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】

- ・構想段階で幅広い選択肢の中から検討したとあるが、どのような選択肢があったのか。
- ・外環を整備しなくても環八等の交通量は将来減るので、莫大な費用や労力をかけてまで外環は必要ないのではないか。
- ・他の道路と比べてもコストが莫大な外環は本当に必要なのか。
- ・なぜ現在のルートなのか。もう今のルートで決定しているのではないか。

- ・費用対効果の中で工事による渋滞損失を考慮すべき。
- ・利益を得られる一部の人たちのために外環を整備してるのではないか。
- ・費用対効果が計算通りになった事例はないのではないか。
- ・現在の費用対効果が最適である根拠を示してほしい。
- ・金利を無視して費用対効果を出せば、どんな事業も正当化されるのではないか。
- ・将来交通量の数値を操作しているようで信用できない。
- ・23区内の通過交通をなくすために、23区内に道路をつくっても意味がない。
- ・外環の必要性は、歩道等の採算性のとれないものを引き合いに比較するのではなく、有料道路だけで比較すべきである。
- ・経済効果で時間を貨幣換算しているが、数値算出の根拠を示してほしい。
- ・外環を整備しても経済効果の数値ほど交通事故は減らないと思う。
- ・財政が厳しい中、これまでのような予算のつけ方をすべきではない。
- ・現在の社会情勢にあうように外環を見直すべき。

(回答：国土交通省)

- ・外環とTDM やパークアンドライド等の交通需要調整や、一般道や公共交通の整備を定性的に比較検討した。
- ・「たたき台」や「方針」等の計画案を提示して様々な検討をし、計画を選択してきたとの認識である。
- ・将来、外環以外の道路整備により環八等の交通量は減少するが、外環を整備すれば都心や環八沿線に用いない通過交通も減少できる。
- ・外環は費用を十分に上回る経済効果が得られる。
- ・アンケートの結果では、広域的には2/3の賛成が得られ、沿線でも過半数が外環整備を必要と考えている。
- ・時間短縮効果等の金額換算が可能なもので費用対効果を計算している。
- ・本四架橋やアクアライン等の例もあるが、道路全体として予測よりも実際の交通量が上回る事例の方が多い。
- ・将来交通量推計は予測の±10%、事業費は予定の±10%等の幅を考慮して計算すると、費用対効果は1.7~6.4の値になる。
- ・経済便益は一般に供用後の計算をするので工事中の影響は入れていない。工事中の渋滞損失等は算出可能なのか検討する。
- ・費用便益分析では金利ではなく、割引率を4%に設定して計算している。
- ・道路の採算性は重要な論点であるが、その前に必要性について検討する必要がある。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・青梅街道インターチェンジがハーフになったことで、杉並区が提出した要請書は満足されるのか。
- ・青梅街道インターチェンジ整備後の周辺の渋滞損失はどれくらいなのか。
- ・青梅街道インターチェンジの費用対効果を計算したところ、車1台当たり約800円の赤字となり、採算性が合わないのでつくるべきではない。
- ・青梅街道インターチェンジがない場合とハーフの場合で、環八の将来交通量に1千台の差しかなく、ハーフでつくっても効果は見られず、フルでも効果はないと思われる。
- ・同じ時期に公表した資料で青梅街道の将来交通量の数値を見たところ、6千台もの差があった。
- ・青梅街道インターチェンジがない場合とハーフの場合で、青梅街道の将来交通量に1千台の差しかなく、ハーフインターの利用者はわずかと思われる。
- ・青梅街道インターチェンジがフルの場合とハーフの場合で、関越方向に向かう青梅街道インターチェンジ利用交通量が7千台も差があるのはなぜか。
- ・「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)」の中

で、なぜ目白通りと青梅街道の両インターチェンジがある場合か両方ともない場合の将来交通量を比較しているのか。

- ・大泉インターチェンジは、青梅街道インターチェンジがハーフの場合とない場合で利用交通量の差が5千台しかなく、ない場合でも12万台の減少するので、青梅街道インターチェンジの分散効果は低いと思われる。
- ・現在建設中の道路が完成すれば、多摩東部の車は青梅街道インターチェンジを利用しないのではないか。
- ・将来交通に関する資料が提示されてから2年の間に外環本線の交通量が大きく増加し、また青梅街道インターチェンジ利用交通量もフル案を示してからハーフ案を示すまでの2ヶ月の間で大きく増加しているように思われるがなぜか。
- ・青梅街道インターチェンジへのアクセス時間が10分圏の人たちは、利便性が向上するのではなく、環境への影響等の被害を受けるだけである。
- ・現在の将来交通量予測では、数値自体も信頼できず、交通量の減少も小さいと思われ、青梅街道インターチェンジのハーフ案が妥当かどうか納得できない。
- ・青梅街道インターチェンジは、上石神井駅前のまちづくりの一環で練馬区が必要と言い、杉並区は反対であるからハーフになったのではないか。
- ・住民は立ち退く気がないので、ゼロインターチェンジにして地上部街路を廃止すべき。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにする案は、練馬区、杉並区、国、都の四者会談の中で水面下に政治決定したのではないか。
- ・青梅街道インターチェンジに関しては、PI会議の議論や意見を聴く会の意見をしっかり考慮してほしい。
- ・青梅街道インターチェンジをつくるくらいなら外環は必要ない。

(回答：国土交通省)

- ・環境影響の検討後、杉並区から出された要請書に対して回答する。
- ・青梅街道インターチェンジに関する将来交通量は、各資料で計算の前提条件が異なるので、分かりやすく整理しなおす。
- ・「青梅街道インターチェンジの費用対効果について」は、計算方法を確認した上で回答をする。
- ・練馬区と杉並区の意向も考慮した上で、青梅街道インターチェンジをハーフにする案が最善と考えて提案した。まだ決定しているわけではない。
- ・練馬区、杉並区、国、都の四者会談では、外環の計画を止めたままでは、引き続き地域の皆さん方にご迷惑をおかけする事になるので、今後、調整をしていくということが合意された。ハーフ案は去年9月16日に、初めて国と東京都がたたき台として出した。

【地上部街路について】

- ・地上部街路についてなぜ今まで住民に説明しなかったのか。
- ・地上部街路を整備すると立ち退きはどれくらい増えるのか。
- ・地上部街路を整備した場合の費用はどのくらいなのか。
- ・地上部街路を整備した場合の将来交通量を計算してほしい。
- ・将来交通量の計算で地上部街路の整備を考慮すると外環本線は利用されない結果になり、都合が悪いので前提条件に入れなかったのではないか。
- ・地上部街路について責任逃れをするために、将来交通量の資料には作成者名が書かれていないのではないか。
- ・地上部から工事する凍結工法を用いた場合、結果的に地上部街路を整備することになるのではないか。
- ・「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」の「沿線まちづくりや関連道路について」の項目が地上部街路に関する事なのか。
- ・このままにしておくとならば地上部街路が整備されてしまいそうなので、地上部街路

は白紙に戻してしっかりと議論すべき。

- ・武蔵野市長や杉並区が反対しても地上部街路を整備するのか。

(回答：国土交通省)

- ・地上部街路は引き続き意見を聴いていくという観点から、将来交通量推計では考慮していない。
- ・地上部街路を含めた将来交通量推計を検討する。
- ・仮に凍結工法を用いた場合でも、地下に掘ったトンネルからいろいろ処理できるため、地上部を買収しないといけないという事にはならない。

(回答：東京都)

- ・地上部街路についてパンフ等を作成して説明してきた。
- ・地上部街路に関しては、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つの方向を示し、今後、検討が必要としている。
- ・地上部街路を突然整備するようなことはしない。
- ・また、「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」の「沿線まちづくりや関連道路について」の項目は、沿線まちづくりの関連道路で地上部街路ではない。

【まちづくりについて】

- ・井草通り等一般道の混雑が解消すれば青梅街道インターチェンジはいらぬ。
- ・青梅街道インターチェンジができた後の練馬区と杉並区の区境である上井草4の交差点の交通管理をどうするのか。
- ・清水3丁目から下井草5丁目の間にある道路標識の行き先が青梅街道と表示されている。その結果、通過交通まで入り込むので、即刻地名に直してほしい。
- ・青梅街道インターチェンジ付近の交差点をアンダーパスにすると練馬区が言っていた。
- ・幹線道路以外の周辺道路の交通量は調べているのか。

(回答：国土交通省)

- ・現在、一般都道府県道以上の幹線道路しか将来交通量の分析手法がない。
- ・生活道路の交通量は区市とも協力しながら住民の意見を聴きつつ検討を行う。

(回答：東京都)

- ・平成16年3月に区部で今後10年間でどの道路を優先して整備すべきかをまとめた。そのなかで、千川通り、井草通りなどを位置づけている。

【環境影響について】

- ・地下水が層をなしているところにトンネルを斜めに通すことで、地下水が大きな川のようになってしまうのではないか。
- ・シールド工法では地下水に影響はないという詳細な根拠や説明がほしい。
- ・他の事例と同様に外環でもシールド工法ならば地下水に影響がないのか。
- ・なぜ大深度トンネル技術検討委員会で地下水への影響が議論の対象外なのか。
- ・大深度トンネル技術検討委員会の傍聴者の中に住民が見あたらなかった。
- ・大深度工法の実例が少なく、データや経験が少ないと思われるので心配である。
- ・圏央道の付近で滝が枯れた事例があり、この地域で同じことが起きないように広範囲で環境影響評価をすべき。
- ・井戸水や生態系の予測、評価をしてほしい。
- ・浄水場の水質に影響が出ないか予測、評価をしてほしい。
- ・トンネル内に出てくる湧水をどう利用するのか。
- ・周辺に重要な湧水が多いので、湧水に影響を与えないような配慮をしてほしい。
- ・地下水量の予測、評価をしてほしい。
- ・周辺にどのような現象が起きれば道路整備で地下水に影響が及んだと言えるの

か教えてほしい。

- ・シミュレーションは実際とは異なるとの認識のもと、環境への影響の範囲を予測すること必要がある。
 - ・杉並区は水はけが悪く、昨年の大雨で大きな被害が生じたので、浅い層の地下水も真剣に考えてほしい。
 - ・環境影響評価の方法書は、昭和41年の高架式の計画に基づいて準備されており、大深度の計画に合わせて見直す必要があるのではないかと。大深度法で行うならば、大深度法地下法と技術指針に基づく方法書を作成し、その内容で調査すべき。
 - ・地上部街路の整備に伴う環境への影響はどのくらいなのか。
 - ・外環の工事は10年間も続くが、その間の渋滞等の影響はどのくらいで、それに対する地域への補償はないのか。
 - ・凍結工法を行うために地上での工事が必要となるのではないかと。
 - ・青梅街道インターチェンジ入口で渋滞が発生することで周辺のCO₂濃度はどうなるのか。
 - ・環境に配慮した車を考慮した上で環境改善効果を算出したのか。
 - ・NO_x処理ができる換気塔が実用化されるまで外環をつくるべきではない。
 - ・道路整備により地下水位が低下して地盤沈下が生じた事例もあり、心配である。
- (回答：国土交通省)
- ・シールド工法による地下水への影響は一般に小さく、影響を詳細に調査した事例は少ない。
 - ・地下水の影響について、他のシールド工法の事例がそのまま外環で適用できるとは思っていないので、しっかり予測評価をするが、現在はまだその準備段階である。
 - ・外環は前例のない事業のため、大深度トンネル技術検討委員会では地下水への影響も踏まえながら大深度トンネルの技術的な課題を議論して頂いている。
 - ・シールド工法では主に地下水の水圧に影響を与え、開削工事では地下水の水位に影響を与えられられる。
 - ・環境影響評価は現段階で最適と思われる方法で予測評価し提示する。
 - ・評価の内容は、環境を専門とする専門家を含む第三者機関(アセス審議会)が審議する。
 - ・構造案がないと環境影響評価ができないため、現在外環の構造を検討している。
 - ・地下深くをシールド工法でトンネル工事をした事業の実績はある。いずれも地下水への影響は見られていない。
 - ・圏央道付近の滝の枯渇は、トンネルの影響ではなく、雨量が少ないこと等が影響したとの専門家の調査結果が出ている。
 - ・東京の西部地域を一体とした地下水の影響検討が必要と考えている。
 - ・公的な井戸は把握しているが、個人の井戸はまだ十分に調査できていない。実際に事業を行う場合は、個人の井戸も調査し、影響が出る場合は補償をする。
 - ・現在考えている環境影響評価では、影響の範囲と大きさを予測する。範囲外ならば問題はないと言える。
 - ・水質への影響はないと考えているが、環境影響評価で検討する。
 - ・生態系は環境影響評価の対象であり、周辺環境の変化による生態系への影響も予測・評価する。
 - ・現在のシールド工法では、トンネル内に漏水はほとんど出ない。
 - ・湧水は浅い層にある地下水のため、青梅街道インターチェンジがハーフの場合は湧水への影響は小さいと思うが、しっかり検討していきたい。
 - ・湧水の現地調査をしているので、足りない箇所があれば指摘してほしい。
 - ・工事による地下水への影響として、上流側では水位上昇による根ぐされ等が生じ、下流側では水位低下で井戸から水が取れなくなる、地盤沈下が生じる等が

ある。影響が出そうな場合は対策をとる。

- ・シミュレーションと現実とは異なる場合もあると認識した上で評価していくことが必要と考えている。
- ・工事搬入の車は極力既存の高速道路を用いて、一般道での出入りを抑えることを考えている。
- ・渋滞損失までは考慮しないが、工事による影響も予測評価し、工事の実施段階で説明する。
- ・環境影響評価の方法書は大深度地下を活用した地下式トンネル構造を対象に作成している。作成当時は、インターチェンジの有無や大深度か浅深度かは決定しておらず、幅のある調査をしている。
- ・青梅街道インターチェンジ出入口の交通処理は地元の意見を聴きながら検討する。
- ・NO_x、SPMが地域に与える影響を考える必要はあるが、CO₂は東京圏全体で減少させることが重要である。

(回答：東京都)

- ・大雨による浸水被害対策を現在行っており、早急に整備するよう努力している。
- ・立体交差道路整備により地盤沈下が生じた事例では、調査をして補償を行っている。

【進め方について】

- ・構想段階の議論は尽くされたとされているが、まだ尽くされていない。
- ・外環の必要性の論証はまだ十分になされていないのではないかと。
- ・計画案ができる前にインターチェンジ周辺道路の交通規制について警察の意見を聞くべきである。
- ・外環は国の問題なのか、都の問題なのか。
- ・意見を聴く会では毎回納得のできる回答が得られておらず、回答がなされるまで外環の計画を進めるべきでない。
- ・今までの資料に出てきた数字の根拠が示されておらず、外環のメリット、デメリットをしっかりと示し、住民が本気で納得できるような説明をしてほしい。
- ・交通や環境の専門家を交えた住民との勉強会を開催してほしい。
- ・都知事を意見を聴く会に参加させてほしい。
- ・今回の意見を聴く会の議事概要も今までと同様に参加者に郵送してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境への影響について構想段階では議論が深まらない状況になったこともあり、計画段階に入った。
- ・道路の構造で交通管理が全く異なるので、計画案作成後に交通管理をどうするか検討する。
- ・外環は国と都の両方の問題で、国が事業を、都が都市計画を行う立場である。
- ・意見を聴く会での回答は、分かりやすく、データを用いて説明していきたい。
- ・これまでも専門家へ住民の意見を伝えながら公開で委員会を開催し、そのデータを示している。
- ・住民と専門家の直接の意見交換は、どのような方法があるか検討したい。

(回答：東京都)

- ・計画案がなければ交通管理の議論ができないので、計画案ができてから警察の意見を聞く。
- ・都への質問・疑問に対しては、外環の責任者である都の職員が意見を聴く会などで回答していく。