

練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月12日(日) 10時00分～14時00分

場所：上石神井中学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民139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	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：①東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方
②手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
③外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10～10/10）
④「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）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
⑤東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
⑥外環ジャーナル第20号、21号、22号
⑦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
⑧東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策
⑨外環オープンハウスアンケート結果（練馬区）
⑩外環の地上部の街路について

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

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・地域のみなさんからの外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

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】

- ・都が作成した環境基本計画に書かれているように、環境の危機は深刻である。高度経済成長が終わり、バブルがはじけ、少子高齢化をむかえるこの時代にどうして外環をつくらなければいけないのか。
- ・都知事は2016年に東京でオリンピックをやるから、それに向け3環状の整備をしようと言っている。今の計画では10年後にはまだ外環は完成していないと思うが、それでもいいのか。
- ・都市計画決定してから40年経っても外環ができないのは、計画の内容が悪いからである。

- ・平成42年には何もしなくても交通量は減少するので、財政難の中、あわてて外環をつくる必要はないのではないか。
- ・住民がこれだけ反対しているのだから外環の計画を取り消した方がいい。

(回答：国土交通省)

- ・現段階では、外環を整備すると決まった訳ではない。
- ・外環の計画が40年間止まったままのため、非常に多くの方々に迷惑をかけている。地下にしていけるだけ影響が小さくなるような計画を示しながら、意見を聴いているところである。
- ・人口だけで交通量が決まるわけではないが、今後、人口が減少しても、当面は自動車交通量は増加を続ける。いずれ交通量も減少することになり、これを前提としている。
- ・これまでの交通量推計では、実績と比較して過小に予測しているのが実態である。少子高齢化するから外環は必要ないという訳ではない。

(回答：東京都)

- ・三環状ネットワークの構築を重点の目標と考えており、オリンピックの開催に関わらず、外環は必要と考えている。

【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だけがジャンクションがないのに計画されている。青梅街道インターチェンジに関して詳しく検討してみても、プラスになることはほとんどない。
- ・3月の練馬区議会の交通問題特別対策委員会で、青梅街道インターチェンジをフルインターでつくと区の部長が断言していた。
- ・青梅街道インターチェンジをつくることは、練馬区が住民を無視して推進してきた表れである。
- ・青梅街道インターチェンジの整備ではなく、首都高10号線を整備すれば、練馬区の交通問題を解決できると提案している。なぜ提案を無視して青梅街道インターチェンジが必要であると言っているのか。
- ・青梅街道インターチェンジに関係する508世帯にアンケートを実施したところ、90%以上が青梅街道インターチェンジはいらないと回答した。また、反対であるということの署名を8,000名以上の人から頂いている。この結果を踏まえて国、都、区と話し合っていきたい。
- ・青梅街道インターチェンジが整備されれば環境が良くなる訳はないため、整備してほしくないというのが住民の意思である。
- ・反対の署名をした人たちが分かるように地図上にプロットした。地元が青梅街道インターチェンジを必要ないとするのであればつぐらないと言っていたが、この地図を見る限り、明らかに必要ないとする人が多い。
- ・杉並区側にインターチェンジができないのは、杉並区が住民にアンケートを行い、80%以上が反対との結果が得られたのでつぐらないことになった。練馬区でも同様のアンケートを行い、90%が反対という結果になったことを練馬区はどう考えているのか。
- ・青梅街道インターチェンジと地上部街路はつぐらないでほしいというのが、地元の方の意見である。
- ・外環の整備には賛成でも、換気塔ができることには反対という人がいっぱいいるはず。反対しているのは、青梅街道インターチェンジがつぐられて換気塔がつけられるからである。
- ・インターチェンジまでのアクセス時間を5分短縮することは、1000億円かけて、400軒が移転して、何年も工事をして、住民が被害を被ることの理由にならない。
- ・国の財政が破綻しかかっているのに、なぜ青梅街道インターチェンジのような無駄なものをつぐらなければいけないのか。

- ・青梅街道インターチェンジは練馬区民の利便性には意味がない。
- ・青梅街道インターチェンジの整備に賛成している人は駅前が整備されるからであって、インターチェンジができて便利になるからではない。
- ・住民の90%以上が青梅街道インターチェンジに反対していることが示されたということは、国が決めてもインターチェンジをつくることはできないはずである。青梅街道インターチェンジをつくらうとすれば地元に対抗され、この先何十年も外環の整備はできないと思う。
- ・現在の計画では青梅街道インターチェンジによって約10本の道路が分断される。商人にとっては死活問題である。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにしても機能が発揮されないので、環境保全の面からも反対である。
- ・ハーフインターチェンジを設置しても利用交通量は1000台しか増えないので、関越、外環から都心に向かう6万台の交通を担うことになる路線を優先して整備する方が妥当ではないか。
- ・青梅街道インターチェンジを設置すれば、環八や目白通りの渋滞が緩和することで、青梅街道が渋滞することになるのではないか。
- ・大泉は外環や青梅街道インターチェンジの整備で緩和されるかもしれないが、それ以上に青梅街道は渋滞してしまい、それでは何の意味もない。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフで整備しても、整備しない場合と利用交通量が1000台しか変わらない。誤差の範囲程度であり、1000億円をかけて整備する必要はない。
- ・青梅街道インターチェンジは渋滞緩和に関して役に立たず、むしろ渋滞を促進させるのではないか。
- ・「青梅街道インターチェンジについて」は、青梅街道インターチェンジをフルインターにするために、杉並区を説得する目的で作成したような気がしてならない。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにしたことには政治的な判断があるのではないか。誤った政治判断のために土地を追い出されたくはない。
- ・青梅街道の交通量は現況と平成42年がほぼ同等ならば、青梅街道インターチェンジは必要ない。
- ・同時期に作成した将来交通量の資料で数字に整合性がないのはなぜか。
- ・将来交通量のつじつまが合わないことに対して根拠がないから説明できないのではないか。青梅街道インターチェンジをつくるために数値を変えているのではないか。
- ・前回の意見を聴く会で提出した将来交通量の質問を文書で回答してほしいと言ったが、回答がない。
- ・地元では青梅街道インターチェンジをつくっても無意味だとわかっている。どんなデータを示されても、我々は納得できない。
- ・外環はPIで住民の意見を聴くと言いつつ聞かないのか。どうして青梅街道インターチェンジをハーフにするような案が出てくるのか。
- ・青梅街道インターチェンジを設置する理由が消滅しているのでもう整備を止めるしかないのではないか。杉並区も杉並側に影響があるかたちでは困っている。

(回答：国土交通省)

- ・練馬区が必要ないと言えば止める、と言うのは、区がいらないと言うようなインターチェンジは事実上つくることはできないということ。平成15年の方針に沿って、地元の意向でインターチェンジの設置の有無を検討する旨を言ったものである。
- ・反対の署名はよく見させて頂いて、意見をしっかり受け止めさせて頂きたい。
- ・外環を整備する上で地元の理解は必要不可欠であり、地元の理解を頂くように

引き続きしっかりと説明をし意見を聴いていきたい。

- ・将来交通量はインターチェンジの設置条件を変えて、いくつか出しているため、分かりにくくなっている。できるだけわかりやすく整理して説明したい。
- ・交通量の関係する資料は今月末を目安に送付したい。

(回答：東京都)

- ・都民が高速道路を便利に使うためには、一定間隔で出入り口をつくる必要がある。
- ・周辺道路がネットワークとして整備されてくるため、青梅街道の交通量は現況と平成42年でほぼ同等と見込んでいる。

(回答：練馬区)

- ・区の考え方として、フルインターチェンジでの整備が必要であると考えている。青梅街道インターチェンジの設置については、青梅街道周辺のみなさん及び練馬区全体の中で必要性をとらえなければならず、そのような立場に立った上での練馬区としての考え方である。
- ・練馬区内の交通の処理に首都高10号線は有効性があると考えている。東西、南北方向の高速道路が止まっているため、練馬区内に多くの車が溢れてしまう状況にある。南北方向で外環、東西方向で首都高10号線が必要と考えている。
- ・青梅街道インターチェンジの問題をどう解決するかは、地域のみなさんと議論していかなければならない。
- ・関係する住民の90%が青梅街道インターチェンジに反対であったとのアンケート結果は大変重要であると考えている。内容を精査し、対応を検討していきたい。

【地上部街路について】

- ・現在の計画では地上部街路の整備は見込んでいないとあるが、地上部街路は整備しないということの意味するのか。
- ・有料の外環の上に無料の地上部街路を通すと、みんなが地上部街路を利用することになる。
- ・練馬区は1億8千万円かけて地上部街路の調査をしており、その中では40m全て立ち退きをする案になっている。密集した住宅地の立ち退きを行って緑地化し、一方で善福寺池が涸れることになったら問題である。
- ・今ある道路と無関係に40mの都市計画道路を整備することは、まちづくりのための道路とは言えない。
- ・地上部街路の調査等で一部のゼネコンや商店街に利益はあるかもしれないが、多くの住民には不利益である。練馬区は既に計画をつくっているから引き返せないのではないか。
- ・来年度の区の予算の中に地上部街路や新たなまちづくりの調査に予算をつけているのか。
- ・外環と地上部街路とは切り離して考えるべき。
- ・今回の「環境への影響と保全対策」で、なぜ外環ノ2を見込んで将来交通量を算出しているのか。
- ・外環と地上部街路はセットで検討するのか、切り離して検討するのか。
- ・インターチェンジ等は計画が具体化しているのにもかかわらず、地上部街路はまだ何も決めてないとはどういうことか。いつどんな形で具体化して提示するのか。

(回答：東京都)

- ・地上部街路には様々な意見があるので、みなさんからの意見を聴くために、現在の計画幅40mで整備する、幅員を狭くする、代替機能を確認して廃止するという3つの案を示し、意見を聴いている最中である。
- ・外環本線を地下化することが明らかになった段階で、地上部街路に関して検討する。段階を追って検討を行う。

- ・環境影響の予測をする際に、条件をより厳しくするために外環ノ2の整備を考慮して将来交通量を予測している。一般に都市計画決定している道路は環境影響の予測に考慮しているため、外環ノ2も含めて影響の検討をしている。
- ・外環ノ2は、外環本線の地下化の動向を見ながら、関係区市を含めて検討を深めていきたい。

(回答：練馬区)

- ・外環本線が大深度となった場合、練馬区のまちづくりとして地上部街路が必要と考えている。外環とは別に考えていくべきである。
- ・地上部街路の過去の調査は、練馬区の取り組み方針案作成のために行ったものであり、現在の計画の幅40mとする案、17mに狭める等の案をまとめている。
- ・区として来年度は地上部街路の検討をさらに深めたいと考えており、調査費を計上している。まちづくりとあわせて1800万円程度である。

【まちづくりについて】

- ・練馬区は上石神井のまちづくりと地上部街路は別だと言っているが、さまざまな資料ではセットで扱われている。外環の整備とは別に、まちはまちで意見を聴きながらまちづくりをやってほしい。
- ・上石神井駅周辺のまちづくりと青梅インターチェンジとは全く別の問題なのに、一緒になって議論が進められていることに憤りや不安を感じる。
- ・上石神井駅周辺のまちづくりは改善されるどころか大変な大気汚染になる。
- ・上石神井駅周辺のまちづくり協議会のメンバーに入るための区の推薦状には、外環に対する区の方針に沿った地上部道路の整備を前提としており、区民の方向に沿ったまちづくりができるのか疑問がある。
- ・外環とまちづくりは切り離して整理してほしい。
- ・地域の交通状況等を含めて、どういうまちづくりをするのかを協議しないと上石神井駅周辺のまちづくりはできないのに、まちづくりの議論は外環の地上部街路に集約されてしまっている。

(回答：練馬区)

- ・上石神井のまちづくり協議会の運営については、商売が忙しい、高齢化等の面から委員の交代を含めて協議会のリニューアルが必要と考えている。現在、協議会が運営方法やメンバー構成について検討している。

【環境影響について】

- ・北大泉地区で外環を整備する際、都の環境影響調査では環境への影響は少ないと書かれていたが、大気汚染だけみても悪くなる一方である。
- ・環境の現地観測の調査項目として、環境基本法や大気汚染防止法にあるCO、CO₂、ばい煙、SO_x等の項目の調査が抜けている。都合のいい項目だけを取り上げているのではないか。
- ・アメリカでは環境影響評価を環境調査局が実施しているようであるが、外環では都が実施することになり、第三者とは言えないので信用できない。
- ・練馬区は大気汚染公害認定患者数が特に多く、気管支喘息にかかっている子供は3000人近くいる。子供の健康を考えると、もうこれ以上道路をつくらなくていい。
- ・インターチェンジ周辺だけでなく、練馬区民全体にどういう影響があるのかをしっかりと説明してほしい。
- ・地域の生活圏を分断する形で青梅街道インターチェンジがつくられるため、生活が破壊されることに変わりはない。
- ・環境基準より低くても環境が悪くなることに変わりはない。大気汚染や騒音などの影響で、今の住環境を破壊しないでほしい。
- ・工事中には工事車両が一日に300台、何年も往来することになる。環境や通学の安全性に影響が出て、生活が壊されてしまう。
- ・石神井公園の緑は守ってほしい。

- ・区は東大泉の保護樹林としてケヤキを買っているのに、一方で青梅街道インターチェンジの予定地にある39本のケヤキを区は伐採するのか。
- ・換気塔と同じ高さのマンションに住んでおり、地上1.5メートルでは大気環境基準を守ることができても、7階や8階では基準値を超えてしまうのではないかと。
- ・地下水のシミュレーションを自分なりに確認してみたいので、元となるデータや報告書を見せてほしい。
- ・水質の評価もしてほしい。カワモズク等の生態系や飲み水に影響を及ぼす可能性のある水質の変化も予測、評価してほしい。
- ・外環が地下水脈を切断して水が涸れてしまう恐れがある。自然を破壊しないために外環の計画を中止してほしい。圏央道のトンネル工事の影響で八王子城周辺の井戸が涸れてしまったという例がある。
- ・外環で八の釜の池を消失させて、それがどうして保全になるのか。
- ・大深度地下が自然を守るとは思えない。区は自然を守るように国や都に要請してほしい。
- ・大気汚染は微量でも影響があると言われていたが、どういう基準で影響がないと言っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・仮に外環を整備した場合にどのような影響が出るのかを示さないと、つくるかつくらないかという議論ができないと考え、考え方、計画概念図を示し環境の影響を説明した。これらを見ながら、意見を頂きたい。
- ・環境をしっかりと守ることは重要である。
- ・様々な所で道路が渋滞しており、排気ガスがたくさん出るとともに、長時間運転をしていることでCO₂を始め排気ガスが多く排出されている。渋滞を緩和し、交通の流れを円滑にすることが、道路で言えば環境対策につながる。
- ・政府全体としても、交通流を円滑化するための1つの施策として環状道路の整備を挙げており、広域的に環境がよくなるように努力していきたい。
- ・環境調査の項目は、事前にみなさんに公表し、意見を聴きながら決めて、調査をしてきた。
- ・CO₂は外環沿線だけでなく、日本全体あるいは世界全体で考えなければならない。外環を整備して交通が円滑化すれば、CO₂は減らすことができると考えている。
- ・影響の判断基準は、環境基準内に数値がおさまるかどうかで判断している。
- ・地下水に関して、予測の元となるデータは示すことができると思うので相談させてほしい。
- ・圏央道と外環は沿線の地質や工法等が異なるので、外環は外環でしっかりと検討していく。

(回答：東京都)

- ・自動車公害に対しては、交通の流れを円滑にする対策、自動車の単体規制の両面から取り組んでいる。

【進め方について】

- ・外環をつくることありきで、住民をなだめるために意見を聴く会を開催している感じがする。本当に意見を聴く会等で検討していくという姿勢で臨むべき。
- ・国と都が次々に様々な資料を出してくるため、それら資料に対する反論が間に合わない。
- ・環境への影響が大きい場合は計画を止めることはできるのか。
- ・地元の意向は、自治体の意向か、関係する住民の意向かで大きく異なる。
- ・練馬区長等が国土交通大臣に青梅街道インターチェンジを早くつくってほしいと陳情したと聞いたが本当なのか。
- ・練馬区長は、昨年8月10日の外かく環状道路建設促進議員連盟の大会の決議

- 内容が練馬区の取り組み方針案の内容と一致しているとして所信表明で高く評価し、国土交通大臣への要請行動にも一緒に参加している。
- ・ 何度も要望や陳情を出しているのに、ほとんど回答がない。あまりにも住民を無視しており、行政に不信を抱いている。
 - ・ 練馬区が以前に行ったアンケートは、外環についての理解がほとんどないままに、利便性の向上だけを判断して回答した人が多いのではないか。
 - ・ 行政、特に練馬区からの説明には誠意が感じられない。練馬区から出ている意見が住民の意見とは異なるということを理解してほしい。
 - ・ 決めるのは先だと言いながら練馬区が水面下で次々と具体的な計画をつくり、それを地元の意見として国や都に出し、一緒になって進めようとしていることは我慢ならない。
 - ・ 関町と上石神井が争うのではなく、地域が対立するような方針案を提示した練馬区を相手にしていかなければならない。地元が反対と知りながら練馬区の意見を地元の意見としている国や都にも責任がある。
 - ・ 外環の問題は、有識者委員会が出した提言に沿って議論すべきである。
 - ・ 大泉まで外環が整備される際に、練馬区は反対意見書を区議会で決議しており、いまだに撤回されていないはずである。区議会の決議内容を変更して区の方針を出したことの報告が出ていない。
 - ・ 所沢から大泉の間にインターチェンジをつくれば、東京の西部の交通の整理ができるのではないかと提案しているが、回答がない。
 - ・ 練馬区は住民の意見を反映させると言っているが、推進議員連盟と一緒に国土交通大臣に外環整備の促進を陳情する等、住民に説明することと異なる行動をしている。
 - ・ 国は大深度地下でインターチェンジはいらぬという方針を出したが、区や都は地上部街路やインターチェンジの整備を考えており、方針がばらばらで住民は混乱している。行政側の方針をしっかりと整理してほしい。
 - ・ 以前の意見を聴く会では、資料の配布に関して配慮が足りなかった。
 - ・ 青梅街道インターチェンジや外環を整備することはまだ決まっていないと発言したことを行政は撤回しないでほしい。
 - ・ 意見を聴く会は、計画ありきであり、住民に対する説明会ではないかと心配していたが、環境に関する資料を提示され、説明されて、その思いを強くした。
 - ・ 計画案の変更、中止について、いつ具体的に決めるのか。
 - ・ 地元の意思をいつ、どのような方法で確認するのか、常に最新の情報を示してほしい。
 - ・ 環境や交通量の予測方法や予測値に関して、第三者の専門家に評価してもらわないと納得できない。
 - ・ 誰が第三者機関に選ばれるのかが重要であり、独立した第三者が評価し、住民に対してわかる形でダブルチェックをしてほしい。
 - ・ 3月3日のPI会議で、委員から青梅街道インターチェンジを促進するような意見書が出たが、練馬区も同じ意見なのか。
 - ・ 住民の意見を聴くといっているが、全く聴いていない。立ち退きになる人の意見は除外をするのか。
 - ・ 国と都は行政手続法第35条に則り、住民の意見の扱いについての明確な基準を文書で示してほしい。
 - ・ 上石神井駅周辺まちづくり協議会と関町南町に対する練馬区の態度が異なることに大きな問題がある。
 - ・ 行政が外環の方針を説明するが、住民の意見をまとめて反映されたということは聴いたことがない。意見を聴く会の回数が重なるごとに、資料に若干の手直しがされるだけである。
 - ・ 有識者委員会が提案した案で検討を進めてはどうか。外環本線と青梅街道イン

ターチェンジの必要性は別問題とすべきである。

- ・練馬区の中で与えられる情報が異なっており、練馬区民が統一した意思を持つて居ない。
- ・今回の意見を聴く会では賛成の意見はなかった。また、納得のいく回答が得られていない。
- ・地元が明確に反対していることを示すため、3月末に署名の結果を出すので、その時にどれくらい反対すれば計画を変更する、撤回するかの基準を明確にしてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境への影響が大きい場合には、計画を止めることも選択肢の一つとして意見を聴いている状況である。
- ・環境影響評価の手続きの中で環境影響評価審議会が妥当性をチェックすることになる。その他に、予測、評価をする時や現地調査をする際にはこれまでも専門家の意見や公開の委員会で意見を聴きながら進めてきた。
- ・外環は早く安く地元に影響がないようにするために大深度トンネルを提案しているの、必要性やデータ等を説明し、意見を聴いて、回答しなければならないものは回答するというを引き続きしっかりやっていきたい。
- ・現在は1つのたたき台を示して意見を聴いている段階である。しっかり検討して、まとまってきた段階に計画の変更箇所等を提示していきたい。
- ・これまでも専門家の意見を聞きながら検討を進めてきた。今後も専門家の意見を聞きながら検討していきたい。
- ・他の地域ではインターチェンジが必要との意見もある。練馬区や杉並区の意向も確認しながら検討していきたい。
- ・PIは結論を出す場ではないが、そこで出される意見は重要なものと考えている。
- ・反対の数や割合など数字で決めるべきではないと考えている。反対する理由や根拠をしっかりと検討することが必要である。

(回答：練馬区)

- ・区長が国土交通大臣に陳情した事実はない。
- ・外かく環状道路建設促進議員連盟の大会に区長が参加し、区の方針と一致すると述べ、促進議員連盟が国土交通大臣に陳情に行ったことは事実である。
- ・地域から頂いた要望や陳情には回答していると理解しているが、文書では回答していないものもあるので、文書で回答を出すべきかどうかも含めて検討させてほしい。
- ・これまで頂いた意見や本日頂いた意見を受けながら、区の方針を取りまとめていきたい。頂いた質問や陳情は整理し、回答が漏れているものに関しては報告したい。
- ・大泉まで外環が整備される際に出した練馬区の方針（反対意見書）は、外環を大深度で検討する際に解除し、区議会や所管の委員会等で報告している。
- ・いつ、どういう方法で区の方針に住民の意見を反映するのかということは見通しは立っていない。意見を聴く会や区議会等の意見、関係する世帯の9割の青梅街道インターチェンジの反対を理解した上で、方針を検討し、まとまった段階で報告する。
- ・外環を整備するかしないかはまだ決まっていない。
- ・地域の関係する世帯の9割の方々が青梅街道インターチェンジに反対していることについてはしっかり受け止め、区としての判断、対応をしなければならない。