

第 3 回 練馬区における地上部街路に関する話し合いの会  
質問メモ書き

●環境

【質問メモ書き】	【回答】
<p>走行速度が高まるに従い減少するのは考えられない ノンストップ 60km/h がいちばん排気ガスを出さないと国会で大臣は説明していましたが・・</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 一般的には、旅行速度が高くなると、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM の排出量は減少する傾向にあり、60～70km/h で最も少なくなります。 (国土交通省国土技術政策総合研究所資料より)</li> </ul>
<p>練馬の気温の高さが何によるのか説明がない</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 気象庁が都内で設置している観測所は、島しょ部を除き、練馬、東京（千代田区）、羽田、江戸川臨海、府中、八王子、青梅、小河内（奥多摩町）の8箇所です。</li> <li>• 2006 年～2010 年における7～9月の最高気温を見ると、練馬（観測所）は各月で 31.8 度～38.7 度となっています。 (気象庁データより作成)</li> <li>• 練馬の気温が高くなる原因の一つは、ヒートアイランド現象により都心にできた高温の空気が東京湾からの海風に押し流されてくることが考えられています。 この高温の空気は、中野、杉並など広い範囲に流れ込んでいますが、23 区西部の気象庁の観測地が練馬にしかないため、気温のデータとしては「練馬」と表示されています。 (練馬区 HP より)</li> </ul>
<p>植物の気化熱は地面を通過して低くなるので、コンクリートの道路をつくったのでは、木を植えても意味はうすくなるのではないのでしょうか</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 背が高く、枝が長い樹種を街路樹に選択することにより、歩道だけでなく車道面へ木陰が創出され、路面表面温度の上昇を抑制することが可能です。 (ヒートアイランド対策ガイドライン H21.3 環境省より作成)</li> </ul>
<p>光化学スモッグも練馬は発生しやすい地形にあるので、その辺の考えが不足した説明ではないですか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自動車や工場などから排出される窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）と炭化水素（揮発性有機化合物（VOC）など）が、太陽の強い紫外線を受けると光化学反応を起こし、オゾンなどの光化学オキシダント（酸化性物質）を発生させます。 気象条件によっては、この光化学オキシダント</li> </ul>

	<p>がたまり白くもやがかかったような状態になることがあります。この状態を「光化学スモッグ」と呼んでいます。</p> <p>光化学スモッグは4月から10月にかけての日差しが強くて気温の高い、風の弱い日に発生しやすくなります。</p> <p style="text-align: center;">（東京都環境局 HP より）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 光化学スモッグの発令地域は8つに分類されており、練馬区は杉並区、板橋区、中野区、北区、豊島区、文京区、新宿区と同じ区西部に分類されています。</li> <li>• 平成16年、平成17年は区西部（練馬区含む）の光化学スモッグ注意報発令日数が8地域中最も多い状況でしたが、平成18年からは多摩北部や多摩中部などの発生日数よりも少なくなっています。</li> </ul> <p style="text-align: center;">（平成22年の光化学スモッグの発生状況 東京都環境局より作成）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 前回、配布した「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（練馬区版）」（資料3-3）に記載していますが、地上部街路が整備された場合、周辺道路の交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するため、自動車から排出される窒素酸化物（NOx）排出量の削減が期待できます。</li> </ul>
<p>工場等も少ない練馬区ですが、23区中子どもの「ぜんそく」がワースト2です。地上部、本線、着工から完成、完成後の汚染が心配です。きちんとした測定、対応を望みます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ぜん息の発症や症状が悪くなることにかかわる原因には、アレルゲン（アレルギーを起こす物質）、ウィルス等による呼吸器感染症、屋外大気汚染（自動車からの排気ガスや工場からの硫化物など）、室内大気汚染など、自動車からの排気ガスの他に様々なものがあります。</li> <li>• 将来、地上部街路を整備することになった場合は、東京都環境影響評価条例などに基づき対応することとなります。</li> </ul>

●環境・防災共通

【質問メモ書き】	【回答】
<p>環境と防災では違いが多すぎると思いますが？ （7ページの図は植樹帯、緑地帯という非常に緑の多い道路となっているが、12ページの図は道路のサイドには高層ビルを建てて、延焼遮断帯にしようとしており、違いが大きい）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回、配布した資料3-3の7ページの図は、地上部街路が現計画で整備された場合に確保できる緑のイメージを示したものです。</li> <li>・ 12ページの図は、道路と沿道建物の不燃化による延焼遮断帯の形成について一般的なイメージを示したものです。</li> </ul>

●防災

【質問メモ書き】	【回答】
<p>第3回議事録ページ4P、5Pの上の防災出火率（出火危険度）の説明。次回は、ボードに図解と出席者に図解のコピー（カラー色分け）の配布して補足の説明を</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出火危険度とは、東京消防庁において、地震の際に出火する危険性を6段階のランクで地域ごとに評価したものです</li> <li>・ このランクは6が最も危険で、5・4・3・2・1と小さくなるに従って出火する危険性は低くなります。</li> <li>・ 出火危険度の設定方法は以下のようになります。             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 東京消防庁では、兵庫県南部地震などの過去の地震被害の事例などから、出火要因を「火気器具」、「電気関係」など6つに分類しています。</li> <li>② 山間部を除く都内全域を250mごとのメッシュに区切り、出火要因別の出火率や分布状況、火気器具の使用状況から、各メッシュの出火件数を算定します。</li> <li>③ 出火件数の多いメッシュをランク6に設定します（ランク6のメッシュ数が、全メッシュ数の約2%になるように設定）。</li> <li>④ ランク6の出火件数の最大値から最小値までの幅にあわせ、ランク5～2を設定します。</li> <li>⑤ 残りのメッシュをランク1に設定します。</li> <li>⑥ 各ランクのメッシュ数が、全メッシュ数に占める割合は、 ランク6が約2%、</li> </ol> </li> </ul>

	<p>ランク 5 が約 3%、          ランク 4 が約 4%、          ランク 3 が約 8%、          ランク 2 が約 14%、          ランク 1 が約 69%          となっています。</p> <p>(地域別出火危険度測定 (第 7 回) H18.3          東京消防庁より作成)</p>
--	---

●交通

【質問メモ書き】	【回答】
<p>外環の 2 周辺の将来道路計画の説明を聞きたい。          (理由：周辺からの自動車の流入量により、道路巾は検討が必要と思います (2 車線又は 4 車線の必要性))</p>	<p>・前回、配布した資料 3-3 の 19 ページで示した交通量推計は、推計年次における周辺道路の整備状況を勘案して推計しました。その結果、地上部街路の交通量は平成 32 年で 1 万~1.8 万台と推計され、2 車線になると考えています。</p>

●その他

【質問メモ書き】	【回答】
<p>・昭和 41 年の計画時と違い住宅密集地となった今日でも、何故当時の計画のまま施行しようとするのか。仮に、4 つの視点が、どうしても必要であったとしても、既存を利用・活用することも考えられるのではないか。「計画有りき」の説明だけ聞かされているようで疑問を感じています。行政の方々はプロなので、多様な方法を示して下さい。</p>	<p>・提示した資料については、現計画通りで整備した場合の説明です。今後、既存道路の利用・活用についても検討していきます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>超少子化・超高齢化・若い人の車ばなれが続くであろう今日において、広い道路を作ること自体がデメリットではないでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省で推計した全国の交通需要の伸び率は、平成 17 年を 1 とした場合、平成 32 年で 0.98、平成 42 年で 0.97、平成 62 年で 0.84 と推計されており、平成 42 年までほぼ横ばいとなっています。 (「新たな将来交通需要推計結果」H20.11 国土交通省より作成)</li> <li>全国の人口は平成 17 年度から減少に転じたと言われていますが、東京都の人口は平成 27 年まで増加すると推計されています。 東京都の人口は平成 22 年で 1,296 万人と推計されています。 東京都の人口の伸び率は、平成 22 年を 1 とした場合、平成 32 年で 1.00 (1,294 万人)、平成 42 年で 0.95 (1,232 万) 人と推計されています。 (10 年後の東京より作成)</li> <li>都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な都市基盤です。交通、環境、防災などさまざまな機能があり、将来の人口動態だけで判断することは適切ではないと考えています。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>財源は説明されていません。優先的に捻出するのはいかがなものか？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地上部街路については、事業主体や規模等、具体的に決まっていない状況です。</li> <li>東京都では、必要な道路について財源の確保に努め、着実に整備を進めています。</li> </ul>

●ご意見カード

【ご意見カードの内容】	【回答】
<p>外環の2を作るのであれば本線を費用のかかる地下にするのを再考すべきではないでしょうか</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外環本線は、沿道地域に与える環境を考慮して地下方式に変更されました。</li> <li>・首都圏全体の道路交通の円滑化を図るため、外環本線の早期完成に向けて、着実な整備が必要と考えています。</li> </ul>
<p>費用と効果を知りたい。</p> <p>①40m道路の4車線の場合 1000m当費用 ?億円</p> <p>②40m道路の2車線の場合 ?億円</p> <p>③27m道路の2車線の場合 ?億円</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では、都市計画としてどうするか未定の状況です。整備費用については詳細な部分が決定してから算出したいと考えています。</li> <li>・なお、幅員36mの調布保谷線の例では、事業延長2.2kmで、事業費が約362億円となっています。</li> </ul>
<p>9kmの半分は練馬区になります。沿線に住んでいる方々と合同の「説明会」開催をお願いしたいと思っています。「4回目の話し合いの会」が終了した後頃に考えて下さい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本会とは別に、構成員以外の地域住民の方から意見を聴くための手段については、今後、練馬区と相談し検討していきます。</li> </ul>
<p>会議の議事録をもう少し早く下さい。1ヶ月以内ぐらいで</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・できる限り早く対応するよう努めます。</li> </ul>