

GAIKAN 外環journal ジャーナル

No.9

平成14年12月発行

〔発行所〕

国土交通省関東地方整備局
東京外かく環状道路調査事務所

〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16 TEビル7F
TEL/FAX 03-3707-1491(外環専用ダイヤル)
http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

東京環状道路有識者委員会

国と東京都へ「最終提言」

国土交通省関東地方整備局と東京都都市計画局が、「中立的な第三者機関」として、平成13年12月に設置した「東京環状道路有識者委員会」(委員長・御厨貴政策研究大学院大学教授)は、11月29日に開催された第13回委

東京環状道路有識者委員会以下、有識者委員(会)が29日にとりまとめた「最終提言」は、御厨委員長より、国土交通省関東地方整備局と東京都都市計画局に渡されました。
関東地方整備局渡辺和足局長は、委員の皆さまには大変なご苦労をお掛けしました。最終提言で構想段階のPIの評価と今後の方向性を示して頂きましたが、この提言を真摯に受け止め、国と都7区

「最終提言」は、外環におけるPIの経緯
これまでのPIについての評価
配慮すべき事項と今後の方向性を示す
PIを評価し、今後の方向性を示す
「最終提言」は、外環におけるPIの経緯
これまでのPIについての評価
配慮すべき事項と今後の方向性を示す



提言書を手渡す御厨貴委員長(右)。中央は国土交通省関東地方整備局渡辺和足局長、左は東京都都市計画局杉浦浩技監

沿線への影響など
地元の不安解消せず
これまで寄せられた意見については、広域的意見を中心に外環

「最終提言」では、これまでのPIの評価のまとめとして、平成14年11月までのPIプロセスについては、総じて行政側から概ね合理的な資料提供がなされていると評価しています。

行政から概ね合理的な資料を提供
「最終提言」では、これまでのPIの評価のまとめとして、平成14年11月までのPIプロセスについては、総じて行政側から概ね合理的な資料提供がなされていると評価しています。

環境への影響についてさらに評価を
環境への配慮については、沿道環境への影響については、正式な環境アセスメント手続の段階で、「さらなる評価を行うべき」と

「最終提言」では、これまでのPIの評価のまとめとして、平成14年11月までのPIプロセスについては、総じて行政側から概ね合理的な資料提供がなされていると評価しています。

環境への影響についてさらに評価を
環境への配慮については、沿道環境への影響については、正式な環境アセスメント手続の段階で、「さらなる評価を行うべき」と

環境への影響についてさらに評価を
環境への配慮については、沿道環境への影響については、正式な環境アセスメント手続の段階で、「さらなる評価を行うべき」と

環境への影響についてさらに評価を
環境への配慮については、沿道環境への影響については、正式な環境アセスメント手続の段階で、「さらなる評価を行うべき」と

また、「外環について計画を廃止する選択肢についても、絶えず、考慮する柔軟性を持つべき」としています。
この提言を踏まえて東京環状道路有識者委員会が発足しました。

また、「外環について計画を廃止する選択肢についても、絶えず、考慮する柔軟性を持つべき」としています。
この提言を踏まえて東京環状道路有識者委員会が発足しました。

また、「外環について計画を廃止する選択肢についても、絶えず、考慮する柔軟性を持つべき」としています。
この提言を踏まえて東京環状道路有識者委員会が発足しました。

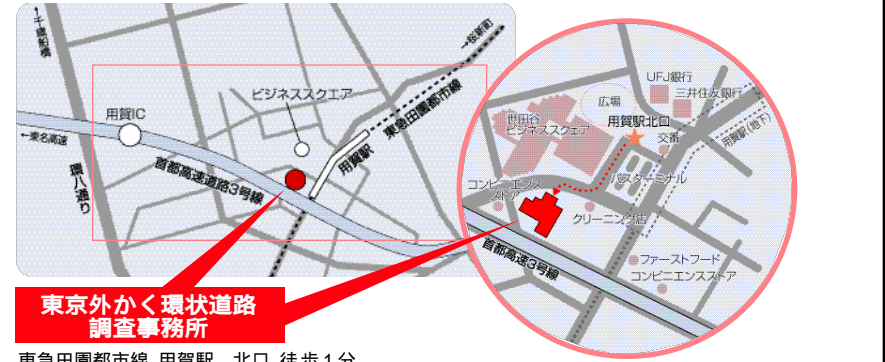
また、「外環について計画を廃止する選択肢についても、絶えず、考慮する柔軟性を持つべき」としています。
この提言を踏まえて東京環状道路有識者委員会が発足しました。

ヒアリングにご協力頂いた団体
上石神井商店街振興組合
北野不動産管理研究会
外環道路反対連盟
東京路線トラック協議会
(社)日本自動車連盟(JAF)
西武バス(株)
東京商工会議所
国立環境研究所
草加市
辻水深団地自治会

この提言を踏まえて東京環状道路有識者委員会が発足しました。
また、「外環について計画を廃止する選択肢についても、絶えず、考慮する柔軟性を持つべき」としています。
この提言を踏まえて東京環状道路有識者委員会が発足しました。

東京外かく環状道路調査事務所へお気軽にお立ち寄りください

お問い合わせは、下記フリーダイヤル、ファックス、メールなどでお受け致します。
フリーダイヤル **0120-34-1491**(TEL&FAX)
電話受付時間 平日9:15~17:30
時間 9:15~17:30(月~金)
住所 〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16 TEビル7階
TEL&FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)
e-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp
ホームページ http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan



東京外かく環状道路調査事務所
東急田園都市線 用賀駅 北口 徒歩1分

東京環状道路有識者委員会最終提言

1 はじめに

東京環状道路有識者委員会(以下、本委員会)は、東京外かく環状道路(環状道路)東名高速道路(以下、外環)の計画(以下、PI)の推進に際して、PIの推進の必要性、客観性、公正性を確保するため、公正中立な立場から、PIの推進について審議、評価、助言することを目的としている。

本委員会は、平成13年12月から平成14年11月までの間、計13回開催された。本委員会では、これまで計画沿線の視察や、反対も含めた計画沿線の地元団体、道路利用者、環境の専門家など、計10団体からのヒアリング、PI外環沿線協議会をはじめとしたPIの実施状況の把握、行政が提出した情報の評価などに努め、PIの状況、外環計画の検討状況について審議、評価を行ってきた。本委員会設置後1年を経過し、第一次提言(平成14年4月 参考資料1)に引き続き、議論の節目としてこれまでのPIの評価と今後の外環計画の進め方に関する提言を行い本委員会を終了するものとする。

2 外環におけるPIの経緯

外環計画は昭和41年に都市計画決定されたものの、その後から、地元住民及び地元自治体から激しい反対運動があった。

その結果、昭和45年には根本建設大臣が国会において、地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない旨の発言を行い、その後30余年に渡って、外環計画は凍結されてきた。

平成11年10月には東京都知事が計画予定地を視察し、住民と行政の対話のきっかけとなった。

平成11年12月には、東京都知事が、地域環境の保全やまちづくりの観点から、地下化を基本として、計画の具体化に取り組む」との所信を表明した。

平成13年1月には、国土交通大臣が担当大臣として33年ぶりに計画予定地を視察した。

平成13年4月には、国と東京都から、地下構造のイメージとなる計画のたたき台が提示され、同年5月には、国土交通大臣が国会で、30年以上計画が放置され、地元の皆様にご不便をおかけしたことは大変遺憾である。原点到立を促すことには大変遺憾である。原点到立を促すことには大変遺憾であることを表明した。

その後、平成13年12月には、道路計画合意形成研究会の提言を受け、我が国初の構想段階のPIにおける第三者機関として、本委員会が設置された。

3 これまでのPIについての評価

(1)寄せられた意見の整理・分析
これまで、情報提供や意見把握のための様々な

PI活動 参考資料2を通じて、寄せられた意見 参考資料3 を整理・分析すると、主な論点は、1都3県におけるアンケートの結果から見て、も、広域的には外環の必要性を望む声が多く、その理由として、首都圏の慢性的な渋滞の緩和、首都圏の環境負荷の軽減に期待するところが多い。

沿道への影響を抑えた地下構造とするところについては、沿道地域はもろろ広域的にも肯定する意見が多い。

計画への懸念を示す主な意見は、外環の事業実施にともなう道路予定地の家屋移転・補償問題、インターチェンジやジャンクション周辺の地上部、掘り割り区間の沿道市街地における騒音、振動、大気汚染などの環境悪化への懸念、自動車交通が増加し、首都圏全体の環境悪化をもたらすことへの懸念、1kmあたり1000億円ともいわれる地下化によるコストが膨大であることなどが挙げられる。

(2)PIの手法についての評価

【情報提供や意見の把握について】
PIにおいては、沿線住民はもろろのこと沿線以外の住民、経済界や運輸事業者などの関係する企業・団体も関係者として、意見の把握に努めるべきである。

これに対し、今回の構想段階のPIでは、沿線の関係者を対象に広報紙、PI外環沿線協議会、相談所、個別説明会、7区市行政連絡会、区市報、広範囲の関係者を対象にアンケート、ヒアリング、新聞広告、インターネット(ホームページ、電子メール)、はがき、専用フリーダイヤル、FAXなど、対象によって多様な手法を活用している。

【PI外環沿線協議会について】
PI外環沿線協議会については、平成13年9月の準備会発足後、しばらく議論が進展していなかったものの、第一次提言後、早期平成14年6月に設立されたことは評価できる。

PI外環沿線協議会は、必要の無しの議論から行うこととして発足したが、反省点としては、議事進行の方法論に時間をかけすぎ、本来行うべき必要性の討議が十分行われていないことがあげられる。

PI外環沿線協議会については、国と東京都からだけでなく各協議員からも資料が提出され始めており、今後、それらに対する意見交換により議論が深まることが期待される。

PI外環沿線協議会は、自律性を高め、可能な限りの議論の集約を図ることが求められる。

(3)情報提供及び意見の把握状況についての評価

PIにおいては、幅広い情報提供および意見の把握が必要である。

これに対し、今回の構想段階PIにおける情報提供の量は、約110万人に及ぶなど、行政

の情報提供への努力は評価できる。

多種多様な市民層に多様な方法による情報提供や意見把握を実施した結果、約149000人の方から意見が寄せられ、その内訳も沿線住民から約63000人、東京都全体約98000人、その他約51000人と様々な角度からの意見の把握がなされている。

本委員会がヒアリングした結果からみても、説明会、相談所、はがきなどで寄せられた意見により、現段階での論点は概ね把握できているものと考えられる。

(4)寄せられた意見への対応に関する評価

PIにおいては、得られた意見に対しては、意見を集約した上で、できるだけ速やかに回答を行うことが必要である。

今回の構想段階PIにおいては、寄せられた意見に対し、外環の必要性、計画内容、環境については、外環の効果と影響に関する資料を用いて情報提供を行っている。

効果と影響に関する情報は、広域的な効果が主たる内容であり、計画内容や環境に関する情報は不足している。批判も寄せられたが、構想段階での検討レベルや現状の技術レベルから見ても得られないものと考えられる。

【情報提供の内容についての評価】
構想段階における情報提供の内容について、資料の内容、資料の作成方法、検討の粗さ(詳細度)の3つの観点から評価する。

1)資料の内容について
PI外環協議会(仮称)設立に向けた確認内容、これまで寄せられた意見、PI外環沿線協議会や7区市行政連絡会での要望等に沿った外環の効果と影響の観点から情報提供を行っている。

2)資料の作成方法
これまで公表した資料について、特に試算結果のデータについてはその算出根拠の提示など、資料の作成プロセスの透明化を図っている。

3)検討の粗さ(詳細度)
これまで寄せられた意見のうち外環の効果に関する点については、現段階で想定可能な前提条件にもとづき、現状の技術レベルとして妥当な方法を用いた定量的な分析を行っている。

仮に、現在行っている試算の前提条件が変化した場合、試算結果が大きく変化しても、構想段階で求められる判断に大きく影響を及ぼす可能性は小さいと思われる。

ただし、まだ不確定要素が多いため、次の段階以降、交通需要予測等について、より詳細な試算が必要である。さらに、地域の環境悪化に対する評価も今後必要である。

(6)これまでのPIの評価のまとめ

平成14年11月までのPIの推進については、総じて行政側から概ね合理的な資料提供がなされている。さらなる必要とする資料を提供する努力をしていくべきである。

4 配慮すべき事項と今後の方向性について

アンケート結果に示すように、広域的意見を中心に外環の必要性を認める意見が多かったが、環境悪化や移転など沿線地域への影響に対する地元からの不安は依然解消されていないなど、最終的な合意形成には至っていない。

解消されていない不安として、配慮すべき事項は、(一)移転補償については、インターチェンジと上部利用の有無による違い(参考資料4・5) (二)環境悪化については沿道環境への影響 (三)上記全てを含めた費用と便益

【インターチェンジと上部利用】
今後の議論においては、移転家屋数を出来る限り少なくして、地元住民への影響を軽減することが、もっとも重要視すべき観点である。

したがって、今後、外環計画の議論を進めるにあたっては、インターチェンジ無し地下化案を検討の基本において、議論を進めるべきである。なお、一定期間内に、地元区市からの明確な要請がなされた場合には、インターチェンジ設置を盛り込んだ案も検討出来るように、配慮すべきである。この場合においても、交通の利便性の向上や移転家屋数などについての配慮は不可欠である。

【環境悪化の抑制】
国と東京都は、インターチェンジ無し地下化案の検討のために、その計画内容、環境への影響、移転補償策などの具体的なかつ詳細な検討を早急に進め、その情報・データと方策案については、情報公開し、PIを実施する必要がある。

外環の必要性に関する方針決定と上部利用の可否については、議論すべき時期を明確に分け、地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に、具体的な検討を進めるべきである。

なお、外環の基本的方針に関する政策判断は、住民の生活補償、環境対策の責任等と密接不可分であるため、一連のPIの結果として得られた情報を参考にしながら、総合的な行政判断、政策方針の決定として、国土交通大臣と東京都知事が行うべきである。

外環の行政判断、政策方針の決定については、時間管理の観点から重要である。したがって、平成15年3月にたたき台の提案から2年を迎えるということを充分に認識して取り組むべきである。

【沿線住民アンケート】

広域的なアンケートは実施済みであるが、外環道路計画の沿線住民に対しても、アンケート調査を実施することが重要である。なお、その際、都市計画決定範囲とその周辺及び区市全域範囲では、立場が異なるため、区別してアンケートを行うよう留意すべきである。

5 本委員会の果たした役割

これまでに行った本委員会の活動を自己評価すると、本委員会が果たした役割としては以下のよう点が挙げられる。

・外環に関する問題の所在と論点を整理し、広く広報した点。

・過去の経緯を精査し、行政への反省を求め、PIの展開に向けて提言を行ったこと。

・多様な関係者や関係団体から広く意見の聞き取りを行ったこと。

・今後の外環計画の進め方について提言を行ったこと。

・今後は、必要があればPIの推進や技術的課題などに対して、適宜、有識者・専門家の意見を聞くべきである。

6 おわりに

今回のPIの推進において、いくつかの留意点はあるものの、外環の計画決定プロセスに大きな改善が見られた。今後の経緯がさらに活かされることを委員会として期待したい。

東京環状道路有識者委員会最終提言の参考資料

参考資料1 東京環状道路有識者委員会 第一次提言のポイント

住民と行政の関わり方を中心としたこれまでの経緯について

・外環に開係する行政機関は、凍結しただけでその後30年以上、説明や対話の努力を怠り、計画を放棄したことを猛省すべき

・長期間の凍結は、地元住民にとっても首都圏全体にとっても問題であり、早期解決が必要

今後のPIを進める上での課題について

- (1)関係者との対話のあり方について
 - 沿線以外の住民、経済界や運輸事業者などの関係する企業・団体も関係者として、意見の把握に努めるべき
 - 沿線住民との話し合いの場としては、PI外環協議会(仮称)が準備されているが、早期にスタートさせることが望ましい
 - 関係者が対等に議論できるような、必要な情報を専門的・客観的意見を踏まえつつ、可能な限り提供すべき
- (2)必要性の議論を進めるにあたって
 - 整備した場合の周辺への影響はもちろんだが、整備しなかつた場合の都市の生活環境や都市活動への影響など、外環の功罪について議論することが大切
- (3)具体的計画内容での議論の方向性について
 - 行政は、議論の素材ともなる案を含めた考え方を必要に応じ、示すべき
 - ICの有無は、地域に与える影響が大きいので、ICに関する情報を早急に提示することも、外環の必要性を議論する上で重要
 - 地元自治体を中心に将来のまちづくりの観点からの議論が必要
- (4)進行管理の考え方について
 - 今後、十分な議論を行う一方で、時間管理を念頭に置くべき

参考資料2 これまでのPI活動について

情報の提供
国及び東京都はこれまでのPI活動で以下のように情報の提供を実施した。

- パンフレットの配布
 - 約14万3千部
 - 広報紙(外環ジャーナル)の配布
 - 約93万部を8回配布
- 説明会・相談所・現地視察会の開催
 - 100回/約4700名参加
 - ホームページ
 - 約3万9千件アクセス

意見の把握

平成11年5月～平成14年10月まで

これまでに寄せられた意見数は以下の通りである。

説明会・相談所
約1000名
はがき
約2500通

電話・FAX・メール等
約1700件

アンケート調査
約9700名

平成11年5月～平成14年10月まで

PI外環協議会

PI外環協議会の設立まで、国、東京都及び地元住民団体は、以下のように話し合い及びPI外環協議会(仮称)準備会を実施した。

地元団体との話し合い

計4回
平成12年4月～平成13年8月まで

PI外環協議会(仮称)準備会

計9回
平成13年9月～平成14年3月まで

その結果、国、東京都、沿線7区市及び沿線区市関係者からなるPI外環協議会を平成14年6月に設立し、これまでに計10回開催してきた。

東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会(7区市行政連絡会)

東京都が、東京外かく環状道路の整備並びにこれに関するまちづくりについて、計画の具体化に向け、検討を行ったため、関係区市及び国の意見を聞く場として、「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を平成10年3月に設立し、これまでに以下の通り開催した。

連絡会
計5回
幹事会
計20回
(平成10年3月～平成14年10月まで)

有識者委員会によるヒアリング
本委員会としても、以下のように各種ヒアリングを計10回実施した。

沿線住民
上石神井商店街振興組合/北野不動産管理研究会/外環道路反対連盟
道路利用者
東京路線トラック協議会/社(日本自動車連盟)JAF/西武バス(株)
商工関係者
東京商工会議所
環境の専門家
国立環境研究所
外環(埼玉区間)の関係者
草加市/辻水深団地自治会

参考資料3 「これまで」寄せられた意見について

首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路(外環)に関するアンケート(第2回)H14実施)

実施概要
対象者：首都圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)に居住する20歳以上の男女個人5000人。うち有効回収数約3500票(回収率約70%)
実施期間：平成14年10月5日～21日

結果概要
新たに環状道路を整備すべきだという意見について
・賛成できる(約78%)賛成できない(約22%)
・賛成できない(約21%)あまり賛成できない(約15%)
・賛成できない(約19%)
・賛成できない(約15%)
・賛成できない(約15%)
・賛成できない(約15%)

見を集めた。
これまでに寄せられた意見を分類すると、外環の必要性、計画内容、環境、用地補償等、進め方、外環計画に対する賛否と大きく6つに分類され、それぞれの主な意見は以下の通りである。

【外環の必要性について】
・クルマ優先社会の見直しや総合的な交通政策を求める意見など、交通政策全般に関する意見があった。
・首都圏3環状道路の整備を求める意見がある一方、外環以外の環状道路整備で充分とする意見があった。
・交通、経済、環境、防災、市街地整備の観点から、効果を期待する意見と効果に疑問を呈する意見があった。
・また、外環の効果の資料の算出根拠についての疑問、膨大なコストに関する懸念する意見があった。

【計画内容について】
・計画内容全般について、具体、詳細な情報を求める意見があった。
・ルートについては、変更や代替ルートの検討を求める意見、構造については、地下方式にした場合の地上の住宅などへの影響や地下水など環境への影響及び安全性への懸念に関する意見があった。
・インターチェンジについては、設置数の削減について検討を求める意見、必要がないとの意見がある一方、インターチェンジは必要との意見があった。
・また、インターチェンジの設置による影響を懸念する意見、ジャンクションについては、具体的な提示など詳細な情報提供を求める意見があった。
・地上部の利用については、地元主体で検討を行うことを求める意見があった。

【環境について】
・大気、地下水、騒音、振動など沿道環境への影響を懸念する意見があった。
・生活道路への交通の自動車流入、地域「ミッドレイ」の分断など地域の生活環境への影響を懸念する意見があった。
・自動車交通の増加を助長し、首都圏全体の環境悪化を懸念する意見があった。
・また、環境への影響について、現況の調査結果の公表や対策方法について具体的な説明を求める意見があった。

【用地補償等について】
・外環の詳細な計画図について情報提供を求める意見があった。
・これまでの建築制限への不満、今後の生活設計が見通せないことへの不安などの意見があった。
・用地買収や移転・営業補償などに関する質問や情報提供を求める意見があった。

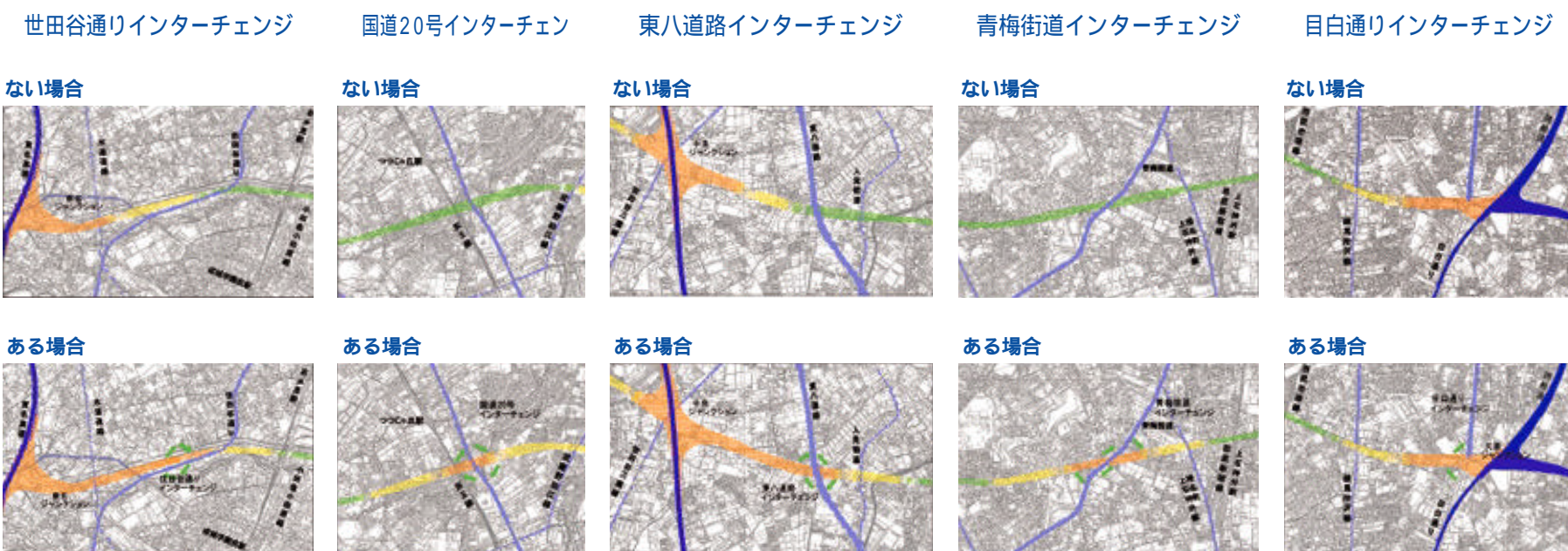
【進め方について】
・今後のスケジュールを明確にすべきという意見があった。
・意見の把握や反映の方法などについて、沿線住民への事細かな情報提供を求める意見があった。

その他、外環計画に対する賛否についての意見があった。

説明会、相談所、はがき、電話等で寄せられた意見
平成13年4月の「計画のたたき台」公表後から平成14年10月までに、パンフレット、広報紙、説明会、相談所、ホームページ等で情報を発信し、パンフレット添付はがき、説明会や相談所、電話FAX、メール等により、沿線住民を中心に幅広く意見を集めた。

参考資料4

インターチェンジの有無による違い(その1)



凡例	
	開削ボックス
	開削ボックス(埋め戻し部)
	シールドトンネル

・この図は、シールド構造を可能な限り採用した場合の概略図です。
 ・開削ボックス(埋め戻し部)の地上部については、住宅などの土地利用も可能です。
 ・シールドトンネルの地上部については、現状の市街地を維持することが可能です。
 図面は参考資料の原画を縮小して掲載しています。

東京環状道路有識者委員会最終提言の参考資料

参考資料4

インターチェンジの有無による違い(その2)

	開削ボックスと考えられる区間内にある建物数	区市別
■ 西通りインターチェンジがある場合	JCTの範囲内	
■ 青梅街道インターチェンジがある場合	約110棟	練馬区: 約240棟 本郷区: 約170棟
■ 東八道路インターチェンジがある場合	約120棟	三鷹市: 約120棟
■ 国道20号インターチェンジがある場合	約460棟	三鷹市: 約130棟 調布市: 約330棟
■ 世田谷通りインターチェンジがある場合	約70棟	世田谷区: 約70棟

注1 建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した場合の概ねの数であり、具体的な調査・設計等により変動する概数です。

参考資料5

移転の影響

	現都市計画(仮設)棟数	地下構造の場合			
		インターチェンジがある場合		インターチェンジがない場合	
		開削ボックスと考えられる区間	スキールドと考えられる区間	開削ボックスと考えられる区間	スキールドと考えられる区間
世田谷区内	約330棟	約200棟 約270棟	約50棟	約130棟 約200棟	約110棟
狛江市内	約20棟	—	約20棟	—	約20棟
調布市内	約510棟	約130棟 約180棟	約30棟	約150棟 約150棟	約280棟
三鷹市内	約650棟	約280棟 約390棟	約50棟	約160棟 約340棟	約250棟
武蔵野市内	約240棟	—	約240棟	—	約240棟
杉並区内	約370棟	約60棟 約170棟	約20棟	—	約340棟
練馬区内	約830棟	約120棟 約155棟	約340棟	約130棟 約131棟	約580棟
合計	約3010棟	約1240棟 約1600棟	約950棟	約480棟 約1000棟	約1750棟

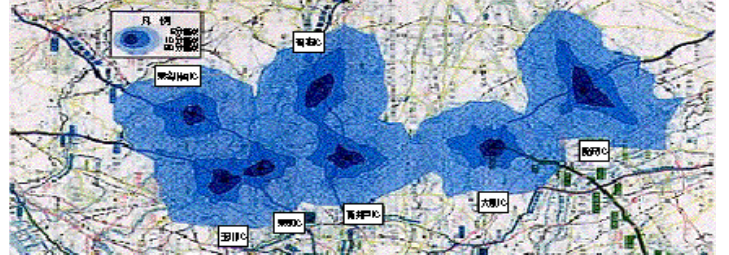
注1 地下構造の場合の建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した区市別の概ねの数であり、具体的な調査・設計等により変動する概数です。
 注2 内は、開削ボックスと考えられる区間のうち、完成後も地上の利用が困難と考えられる区間の建物数で、連絡路が地表に出る位置からと仮定。
 注3 開削ボックスと考えられる区間には、工事後埋戻しをして地上を住宅や公園等に利用可能と考えられる区間と、上部が連絡路等となり完成後も利用が困難と考えられる区間が考えられます。

参考資料4

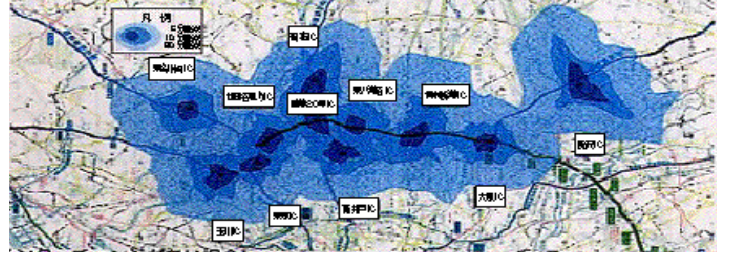
インターチェンジの有無による違い(その3)

インターチェンジまでのアクセス時間圏域

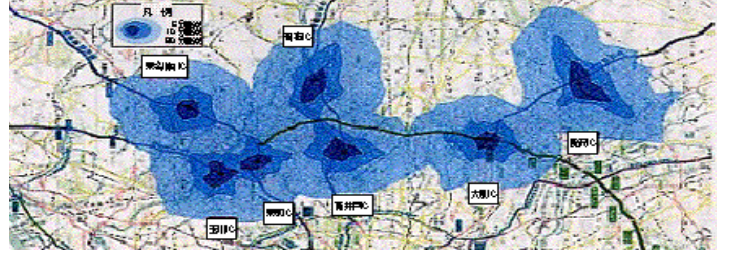
<現況>



<インターチェンジがある場合>



<インターチェンジがない場合>



インターチェンジまでのアクセス時間圏域の計算

主要地方道以上を対象に道路交通センサス(H11)の旅行速度(ピーク時を用い、一般県道以下主要路線については、旅行速度を16km/hと設定し、5分、10分、20分毎の範囲を計算したものです。
 時間圏域は、の結果からプロットされたポイントを単純に結び、示した概ねの範囲です。
 外環供用による一般道の速度変化は考慮していません。



第11回PI外環沿線協議会

「ご相談としては、我が家は計画線に入るのか」「だいたい何年くらいかかるのか」「建て替えを考えるとどうしたらよいか」「スキールドになった場合の補償はどうなるのか」と



相談所の様子(石神井公園区民交流センター)

日程	会場	来場者数
10月18日(金)19日(土)	練馬区・石神井公園区民交流センター	127名
25日(金)26日(土)	調布市・文化会館たづくり	72名
11月1日(金)2日(土)	世田谷区・砧区民会館	59名
	(土) 狛江市・狛江市役所小田急線高架下分室	21名
8日(金)9日(土)	三鷹市・井の頭コミュニティセンター	37名
8日(金)9日(土)	杉並区・区立勤労福祉会館	49名
15日(金)16日(土)	武蔵野市・吉祥寺南町コミュニティセンター	28名
15日(金)16日(土)	練馬区・上石神井区民館	73名

東京外かく環状道路「相談所」を開催 8会場に466名が来場

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路(関越道)と東名高速間に沿って、東名高速間に沿って情報提供し、皆さんからの「ご意見」ご相談をお受けする目的で相談所を開催しました。

相談所では、外環に関するパネルや資料を用意し、国土交通省と東京都の担当者が相談コーナーで個別のご相談をお受けしました。

「ご相談としては、我が家は計画線に入るのか」「だいたい何年くらいかかるのか」「建て替えを考えるとどうしたらよいか」「スキールドになった場合の補償はどうなるのか」と

これまでの主な意見
 原点(昭和41年都市計画決定時)については、議論に必要なデータや資料

沿線協議会ではこれまで、首都圏の交通の現状と課題、PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響)、昭和41年都市計画決定時などに関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

「効果と影響」(昭和41年都市計画決定時など)に関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

沿線協議会の経緯
 この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回「東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合い」の席で国土交通省と東京都が、PI外環協議会(仮称)設立に向けた

準備会を提案しました。これを受けて始めた地元団体代表と国土交通省、東京都で構成される「PI外環協議会(仮称)準備会」で基本認識や協議会の目的、位置づけ、話し合う内容、構成などについて確認し、7区市と国土交通省・東京都から推薦された18名の関係者と、7区市、国土交通省、東京都の担当者11名、合計29名で構成されるPI外環沿線協議会が発足しています。

提出し、話し合うことが確認されました。首都圏の交通の現状と課題については、協議員から「NO2の測定局の所在地を詳しく知りたい」といった要望や、通過交通のデータについては、今回事示されている数値と東京都でまとめている既出の数値が違うのではないかなどといった指摘がありました。

PIの進め方については、整備した場合の影響をばかりでなく、整備しなかつた場合の影響についても議論すべきなどといった意見が出されました。

必要性の有無(効果と影響)については、「関越道」東名高速間の外環道は中央道とだけ連絡して、途中のインターチェンジはつくらず、大深度トンネル1本つくればよい」といった意見や、「新たに道路を整備することやロードプライシングと

「効果と影響」(昭和41年都市計画決定時など)に関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

沿線協議会の経緯
 この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回「東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合い」の席で国土交通省と東京都が、PI外環協議会(仮称)設立に向けた

準備会を提案しました。これを受けて始めた地元団体代表と国土交通省、東京都で構成される「PI外環協議会(仮称)準備会」で基本認識や協議会の目的、位置づけ、話し合う内容、構成などについて確認し、7区市と国土交通省・東京都から推薦された18名の関係者と、7区市、国土交通省、東京都の担当者11名、合計29名で構成されるPI外環沿線協議会が発足しています。

PI外環沿線協議会、計11回開催
 国と都から必要性の有無(効果と影響)などについて資料を提出

「PI外環沿線協議会(略称:沿線協議会)は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を重ねてきました。

沿線協議会ではこれまで、首都圏の交通の現状と課題、PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響)、昭和41年都市計画決定時などに関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

1~2月の開催日程

第12回	1月21日(火)
第13回	2月4日(火)
第14回	2月20日(木)