

要望書で頂いた皆様のご意見

計画のたたき台 5 つのポイント

今後の道路政策についての意見

意見書

外郭環状道路計画説明会案内について

計画のたたき台 5 つのポイント

[S.W.E.P(サンシャインウォーターエネルギープランニング)]

ルートについて

「3ジャンクション+5インターチェンジ」は最低限必要。(支線を多摩川まで伸ばすことを検討して欲しい。集中豪雨時の水の逃げ道となるよう各川との水位連動方式として欲しい。)

構造について

「シールド構造」を採用してほしい。又、南北を繋ぐ電車の無いこの区間に小田急「喜多見」駅、京王本線「つつじヶ丘」駅、京王井の頭線「鷹台」駅、JR中央線「西荻窪」駅、西武新宿線「上石神井」駅、西武池袋線「大泉学園」又は「石神井公園」駅への連絡通路を作り、地下外環バスを運行して欲しい。旅行者や転入者には理解しにくい、各社乗り入れのバス路線や、羽田空港との直行バスのある京王本線(調布駅)との連動は利便性も高いので、ラッシュ時の混雑が分散されると思われる。又、下部空間は集中豪雨時の水の逃げ道の他、IT関連のインフラ整備、ガス・水道・上下水道の一括幹線としての整備など、防災機能の向上のため利用を検討して欲しい。

インターチェンジは5つで良いと思う。間隔が狭すぎると混雑が起こり易いことが予想される。

地上部の利用について

「現状の市街地を維持」して欲しい。無用な土地買収支出は増やして欲しく無い。既に取得している土地は、今後のインターチェンジ利用予定地の住民と、等価交換してもらうなど活用方法を考慮すべきである。又、余剰土地・飛地は都が売却するか福祉・公共・医療・ER予定地などにするなど、柔軟な対応をすればよいと思う。特にERはインターチェンジ附近に作られることが望ましい。

環境について

A 排出ガスについては、現在可能な限りの浄化がなされるべきである。特に、「杉並病」を抱える井草地区周辺に対しては最大の配慮がなされるべきである。又、この機に「杉並病」の原因といわれるゴミ処理施設に都が支出して、排気浄化システムを取り付けて欲しい。複合大気汚染は一部分の努力だけでは是正できるとは思えない。

C の構造の項でも述べたがルート支線を多摩川まで延長することによって解決する。多摩川への放出前に浄化施設を経由させることが望ましい。(集中豪雨時は水門を開け、大量放出を可能とする)

D 地下道路内・インターチェンジ附近に、手洗い所とエコステーションを設置すべきである。現在都内の電気自動車のエコステーションは5箇所を過ぎない。電気自動車の購入を検討しようにも、インフラ整備が遅れすぎている。

[その他]

インターチェンジを含む地上部分は、東京駅新幹線ホーム上の太陽光発電システム設置のように、クリーンエネルギー獲得の場として欲しい。地下道路である限り、照明・換気・排出空気の浄化など、大量の電力を必要とすることは必須であり、長期的視野に立てば、必ずや経済効果は上がるはずである。「東京エネルギービジョン」を都民や国民に示すための広告効果も高いと思われる。

今後の道路政策についての意見

【東京商工会議所東京再生委員会】

日本の国際競争力の低下が指摘される中、首都東京の再生が大きなテーマとなっている。政府においては小泉首相を本部長とした都市再生本部を設置し、大都市圏での大型開発プロジェクトについて検討することである。また、東京都も先般、『首都圏メガロポリス構想』を発表し、国や7都県市が共同で、首都圏メガロポリスの再生に向けた、具体的戦略に取り組むことの必要性を強く訴えている。

現状、多くの都市問題を抱える東京であるが、とりわけ道路整備の遅れが、都市再生の緊急課題として指摘されている。東京商工会議所東京再生委員会は、快適な都市づくりを推進し、また東京圏の道路を直接利用している事業者の立場から、今後の道路政策について、下記のとおり意見として述べることにする。

記

1.東京圏への道路整備財源の重点配分

約3,300万人を擁する東京圏が、一体的都市として機能を発揮するためには、広域的インフラを整備することが重要である。そのためにも、費用便益分析等の事業評価を徹底した上で、投資効率の高い東京圏への財源の重点配分を行うべきである。

2.道路整備の推進

都心通過交通の回避を図る上から、「東京外かく環状道路」「中央環状線」「首都圏中央連絡自動車道」については、目標期限を定めた上で、早期全線完成を目指すべきである。また、「東京外かく環状道路」の整備手法として地下化案が有力視されているが、整備方法の違いによる事業費(用地費、建設費等)の多寡及び地域住民とのコンセンサスも考慮して、柔軟に対処すべきである。

道路交通の遮断を取り除き、渋滞解消を図るため、渋滞のボトルネックとなっている箇所の立体交差事業を推進すべきである。

渋滞対策の観点から、路上における荷捌きスペース、福祉・介護用車両の駐車スペース等の確保を支援すべきである。

都市計画道路の整備率は東京区部において、55%に留まっているが、早急な整備と沿道地区のまちづくりとの一体的な整備を図り、東京を魅力ある都市に再生すべきである。その際、「歩いて楽しい街並みづくり」、「すべての人が公平に使用できるユニバーサルデザイン」の視点を取り入れるべきである。

公益と私権の調和、情報開示の徹底、PI(パブリック・インボルブメント)の導入等により、住民・企業・行政が一体となって推進できる道路整備の計画策定・実行システムを構築すべきである。

3.交通需要マネジメントの推進

環境対策として、ロードプライシングは有効な方策のひとつであると認識している。但し実施にあたっては、公共性・公平性ならびに環境改善への参加意識の高揚の観点からも、対象区域・車種・課金時間・課金額など、課金のあり方を慎重に検討するとともに、課金収入の用途を道路整備、環境対策等に限定するなど、明確にすべきである。

道路交通を阻害する違法駐車等の取締りを強化すべきである。

4.交通情報通信システムの推進

料金所渋滞の解消に有効なETCの普及促進を図るべきである。そのためにはETC対応の料金所整備とともに、ETC車載器の導入の費用補助等、普及を促すような施策を講じるべきである。

意見書

【成城地域フォーラム】

貴役におかれましては、益々ご清祥の段、慶賀に存じます。

私達は、「東京外環計画を主題として、市民の立場から街づくりを考える」ことを活動の目標とする市民活動グループです。

本年 4 月 13 日、「東京外郭環状道路計画のたたき台」が公表されました。このことに関連して、以下、意見を申し述べます。

(1)東京外環計画は、昭和 45 年、根本建設大臣が参議院建設委員会で、「新しい構想を生かして大多数の住民の納得を得られるプロジェクトをつくることを指示してあり、この条件の整うまで外環の東京部分はしばらく凍結する」と発言して以来、今日まで凍結状態が続いております。この凍結発言の一言一句は些かも軽視されるべきではないと、私達は考えております。

今回のたたき台の公表という行為、及びたたき台の内容が、凍結に至った経緯、及び凍結発言に述べられている理由に込められているものであるか否かについて、明確に誠意をもってご説明されることが先決であると存じます。

(2)本年 5 月 24 日の参議院国土交通委員会で大臣が発言された「原点に立ち返って、多くの住民との話し合いの場を設置し、多くの住民の意見を聞き、話し合いの場から新たな出発点を出していきたい」との大臣のご発言を踏まえるならば、たたき台の中身を話し合う前に、話し合いのルールを住民との間で合意することが、たたき台の中身についての話し合いの前提であることを申し上げます。

(3)新しい東京外環計画は、住民参加方式(PI)で進められることになっています。凍結の経緯、21 世紀の公共施設の在り方から考えれば、都市計画案策定の前段から住民が参加する方式は、誠に意義深いことです。ことに、「新しくつくられる大規模な都市施設が、その地域に住む人々によって共有されるものであるか否か」の判断は、今回の都市計画の成否にも関わることと存じます。

このような観点から見ますと、たたき台に書かれている意見集約の方法は、極めて中途半端なものと言えます。住民合意の形成を図る仕組みや、大多数の住民の意向に対する担保と保証が明確に約束されないまま、住民から出された意見を集約する方法は、住民の合意形成を実証するものとは言えません。PI方式の仕組みづくり、とくに住民意見に関する取捨選択の基準や意見聴取と計画立案のプロセスなどについてルールを設けることが先決です。ご見解を求めます。

(4)現下の経済情勢、将来の都市のあり方を考えるならば、東京外環の必要性について議論と検証を重ねることが最重要なことと存じます。然るに、東京外環整備の必要性の理由として、たたき台の中では、首都圏の環境負荷の軽減のみを挙げておられます。外環計画については、以下のような問題点があります。行政による十分な情報公開のもと、目先の利害に囚われず、将来を真摯に見据えた話し合いの場の設定を要望いたします。

中央道、東名道の都心流入車両の内、約 14%が外環を迂回するとの見通しを、行政側は述べています。京浜間における湾岸線と首都高速1号線の通行量は、それ以前と比べて約30%増加したと言われます。所謂、誘発道路の典型と見られています。このような事例から、外環は渋滞緩和に役立たないと言えます。故に、上記理由は道路建設に関するコンセンサスを得るには不十分と言えます。ご見解を求めます。

東京アクアラインや本四架橋の例を見るまでもなく、道路への巨額投資は回収不能になると言われています。将来の国民負担の重さを考えれば、慎重に議論すべきです

仮に関越・東名道間が再計画されたとしても、東名・湾岸道間については全く手付かずの状態です。全体計画のお見通しを明らかにされることが不可欠です

環境配慮は充分尽くさなければなりません。地下構造による車の排気ガス対策、騒音や震動対策、地下水対策など、あらゆる環境問題を精査し、環境と共生出来るか、環境に悪影響を及ぼさないかについては、慎重に考慮すべきです。万一、環境破壊の疑念がある場合は、計画中止もあり得るという勇気が必要です

以上、申し述べます。

外郭環状道路計画説明会案内について

昨年5月28日、首題について調布地区の説明会が行われた旨、新聞、テレビで知りました。

私は同市仙川町 2-4-12 に土地を所有する者で、永年にわたって土地利用の制約を受けてきました。今回の説明会には何の連絡もなく、事後に知った者の一人です。

直接外環道に触れる訳ではないが、インターチェンジ拡幅の関係で制約を受けてきた以上、直接であろうが、間接であろうが、外環道設計には重大な関心があり、貴方でも当然対象として考えておられることと思います。

このような差別を当初からとられるのなら、当方はそれなりの考えでいきます。何故、案内を出してくれなかったのか、責任ある回答をお待ちします。