

# 住民に寄り添った説明資料作成

和田 怜奈

関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所 計画課 (〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16TEビル7F)

東京外かく環状道路（関越～東名）（以下、外環道（関越～東名））に関して現在公表されている、道路が建設されることの効果を説明した資料は、事業全体を俯瞰した広域的なものを中心に説明されており、自分の住んでいる地域にどのくらい影響が出るのかというものが分かりにくく、イメージが湧きにくい。外環道（関越～東名）について関心のある住民は多いため、より多くの住民の皆様へ深く理解してもらうには、各地域に着目した具体的な説明が必要である。また、道路に関する専門用語を使った説明や数値だけでは、住民の皆様には分かりにくいいため、分かりやすく図などを使って表現する必要がある。

キーワード 住民，説明資料，着目，各地域，具体的

## 1. 外環の概要

東京外かく環状道路は、都心から半径約15kmで、延長約85kmの環状道路である。首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路であり、首都圏三環状道路の1つである。

当事務所では、関越自動車道に繋がる地点から東名高速道路に繋がる地点までの区間の延長約16kmの事業を、東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）と共同して進めている。本線トンネルの工事はシールド工法によって直径約16mのシールドマシンにより直径約15.8mの本線トンネルを構築し、片道3車線、合計6車線の道路となる計画である。1966年に外環道の都市計画（高架方式）が決定し、2007年に高架方式から地下方式へ計画が変更された。その後、2009年に整備計画が了承、決定され、正式な事業として道路建設が進んだ。地下方式への計画変更により、トンネル構造に変更された。また、2014年には「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく大深度地下の使用の認可を受け、地域分断等による地上部の影響が少なくなった。本事業は計画を進める各段階で様々なPI活動を実施しており、地域の抱える課題や外環道（関越～東名）が整備された場合の具体的な効果や影響などを、模型やパネル、パンフレット等を用いて、オープンハウスや説明会で定期的に住民の皆様へ説明する場を設けている。

首都圏では、路線あたり平均交通量が全国平均の2倍以上、混雑時旅行速度の平均は24.2km/hとなっており、全国平均よりかなり低い状況であり、交通渋滞が課題になっている。外環道（関越～東名）に平行する環状八号線（以下、環八）でも、高速道路との交差部周辺で交通渋滞が発生しており、車両相互の追突事故が多い箇所

あり、非常に危険な道路となっている。また、環八は渋滞するため、井の頭通りなど抜け道である生活道路を通る車両も多い。生活道路は狭い道も多いため、交通事故などの危険が多い道路となっている。

本事業は、PI活動を行いながら住民の皆様を巻き込み事業を進めてきたこと、大深度地下を使用していること、現状の道路の交通課題があることから、外環道（関越～東名）に関心のある住民は多い。そのため、理解しやすく、住民の皆様へ寄り添った説明をすることが重要になっている。事業全体を俯瞰した広域的なものだけでなく、住民の皆様が実感できるような具体的な効果や影響についての説明を行うための説明資料を作成する必要がある。

## 2. 現状の整備効果資料の課題点

現在HPに掲載されているパンフレットなどの公表されている資料は、主に千葉区間、埼玉区間を含めた東京外かく環状道路や、関越から東名までの区間などの事業全体を俯瞰した広域的なものを説明しているため、事業全体の効果などは分かりやすいが、自分の住んでいる地域にどのくらい影響が出るのかという、さらに詳しい部分が見えづらくなっている（図-1）。また、各地域でオープンハウス等の住民向けの説明会や意見交換会も実施しているが、外環道（関越～東名）の時間短縮や観光地へのアクセスなど全体論についての説明資料が多く、一住民として考えるとより具体的な効果や影響が知りたいという意見もある。外環道について、住民の皆様の意見に寄り添うためには、より具体的な説明が必要である。

また、道路に関する専門用語を使った説明や数値だけでは、瞬時にイメージしづらい。例えば、道路事業にお

ける費用便益分析など、数値を表すだけでは理解しづらいため、住民の皆様にも分かりやすい説明を行うためには、その用語の説明をした上で、図やグラフなどを使って表現する必要があります。

**整備効果(所要時間の短縮及び観光や物流の効率化への寄与)**

東京外かく環状道路(関越～東名)の開通によって、羽田空港からのアクセスなど、所要時間短縮や定時性向上が期待されます。また、観光アクセスの向上や物流の効率化、民間企業の立地促進などにより、首都圏全体の生産性向上にも寄与します。



図-1 外環道(関越～東名)全体の説明資料

し、資料に取り込んだ。そして、歩行者や自転車利用者の目線に立った、ほこみち事業や自転車道など、全国で行っている施策について調べ、資料に取り込んだ。このような資料で、外環道(関越～東名)ができることで得られる効果について身近に感じていただくことができると考えられる。

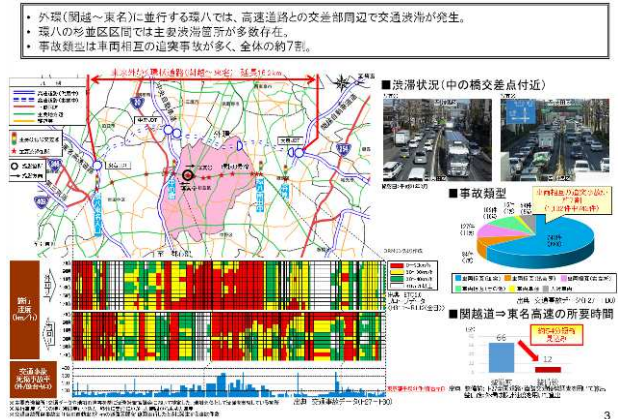


図-2 渋滞の現状

**3. 住民に寄り添った説明資料**

今回は、その対応の1案として、地域を絞ってその地域に着目した説明資料を作ることにした。地域の絞り方も様々あるが、まずは1つの区に着目した。主要な路線である環八が地域内に通過する区に着目し、説明資料を作成した。

ある区に絞ったデータを読み取ることで、より区の中の渋滞状況についての特徴が見えてくる(図-2)。この区内の環八の渋滞しやすい箇所は、時間を問わず、1日中渋滞していることが分かる。同じ箇所の上り下りの渋滞状況を比べると、似た傾向になっていることが分かる。合わせて、渋滞している道路の周辺道路についても調べることにした(図-3)。環八は1日中渋滞しているので、抜け道を使う人が多い。どのような抜け道が使われているのか、また、抜け道は狭く危険な道路が多いので、事故が発生しやすいなどを図やグラフ等を使い資料をまとめた。環八の抜け道は、他の地域の抜け道より事故数が多く、危ない道だということが分かる。また、その区は交通事故件数や、死傷事故率を調べ、東京都23区内の他の区と比較し、資料を作成した(図-4)。その区の道路は、交通量が多いこともあり、交差点等特に危険箇所が多いことが分かった。こうした資料を作成することで、その地域で生活をする住民の皆様が現状の課題を明確に把握することができるようになり、外環道(関越～東名)の効果についても理解が進むことが考えられる。

その他にも、バスの定時性や排気ガス等の環境問題など、住民の皆様がより身近で、興味を引くものの資料を作成し、説明した。企業に、どのようなことに困っているのか、どのようなことに期待するかなどをヒアリング

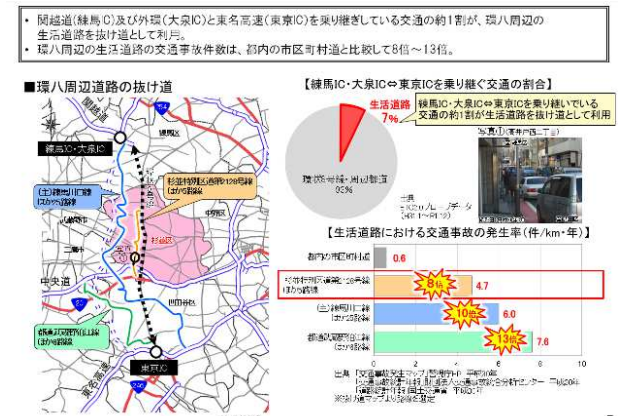


図-3 環八の周辺道路の現状

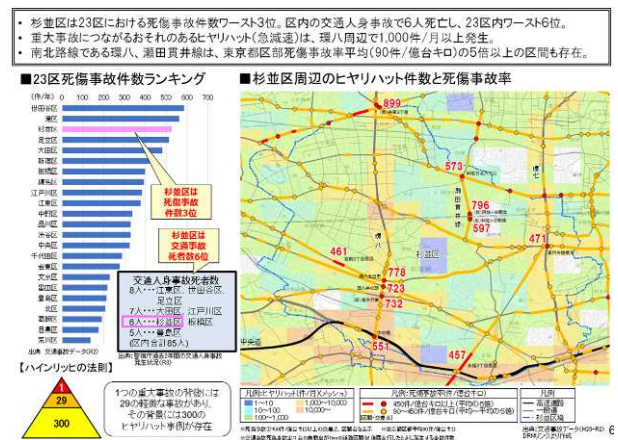


図-4 事故の発生数、箇所

#### 4. まとめと今後の展開

道路を使う側に立って、どのような資料を作れば、分かりやすいものになるかを考え、資料を作った。それだけではなく、現状についての資料も取り入れ、現在の課題点を明確に表した。その上で、外環道（関越～東名）が開通したときの利点をまとめた資料を作成した。道路に関する専門用語を使った説明は、用語の説明をした上で、グラフ等を使い、説明した。また、現状の数字データを示し、具体的にイメージしやすい資料となるように工夫をした。

また、実際に現地に行き、交通状況を把握し、写真を資料に取り込むことで、より具体的で説得力のある資料に仕上げた。現状を自分で確かめることにより、道路を使う側に立って、どんな情報が欲しいのかを考え、資料

を作成することができた。自分の目で感じたことを資料に取り込むことにより、住民の皆様に寄り添ったものに仕上げることができた。

そして、事故の件数だけでなく、他の地域との比較をすることで、よりイメージが湧きやすい資料に仕上げた。グラフに表すだけでなく、事故が多い箇所を色分けや数値を記載し、地図上に反映させた。どの交差点が特に危険な場所であるのかが一目で分かる。

今回は、ある1つの区の説明資料を作成し、新たに着任した区長への説明資料の一部として活用することができた。

今後は、他の区市の外環道（関越～東名）周辺の住民の皆様に、分かりやすい説明資料を作成し、説明会やオープンハウスの場で積極的に活用していきたい。その中で住民の皆様の知りたいことを実際に聞き、それを元によりよい資料を作成していきたい。