東京外かく環状道路広報紙

GAIKAN
外環journal ジャーナル

Vol.

平成12年2月発行
〔発行所〕
建設省関東地方建設局
川崎国道工事事務所
〒213-8577
神奈川県川崎市高津区梶ヶ谷2-3-3

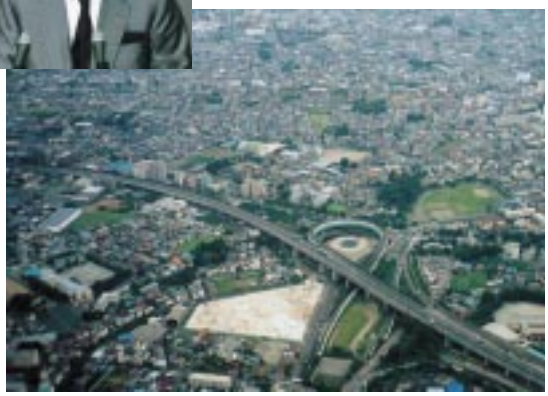
石原都知事、環境やまちづくりの観点から「地下化」を表明

地元との対話実現に向け東京都と国が協力

平成6年までに常磐道から関越道の区間が開通している外環（東京外かく環状道路）は、関越道から東名高速の区間が昭和41年の「都市計画」決定以来、地元状況などにより計画がストップしたままになっています。

東京都の石原知事は昨年12月、「地下化を基本として、計画の具体化に取り組む」との所信を表明しました。

昨年12月1日に開会された東京都議会第4回定例会において、石原東京都知事は、外環（東京外かく環状道路）に関して「地域環境の保全やまちづくりの観点から、自動車専用部の地下化を基本として、計画の具体化に取り組む」との所信を正式に表明しました。



所信表明を行う石原都知事（上、写真提供＝共同通信）と、空から見た外環（大泉ＪＣＴ上

石原都知事が現地を視察

石原都知事はかねてより首都圏の環状道路の重要性について、記者会見などにおいて、再三、意見を表明してきましたが、昨年10月6日には武蔵野市吉祥寺南町と練馬区・上石神井駅付近を現地視察しました。

視察の当日、現地ではさまざまな意見をもつ多くの地元住民と関係者が知事を出迎え、石原都知事は武蔵野市では土屋武蔵野市長と、練馬区では岩波練馬区長とともに視察しました。

武蔵野市の視察現場では、土屋市長が「ここは戦前からの住宅地であり、高架案には反対」という意見を知事に伝えました。知事は「この地区を高架で通すのは無理」と発言しました。

また練馬区の視察現場では、岩波練馬区長が計画が凍結されているために商店を建て替えられないことなどを説明しました。

この視察から約1カ月後の11月1日、石原都知事は建設省において、中山建設大臣と会談を行いました。石原都知事は会談後の記者会見で「地元住民との話し合いを持つ方が良い。大臣から、都で話し合いの場を斡旋してほしい、と言われた。近々に話し合いの場を持ちたい。ただ、あそこで高架は無理、地下ということになるだろう」と語りました。

東京外かく環状道路（外環）関越道～東名高速間のこれまでの経緯

昭和41年	7月	都市計画決定（東京・埼玉都県境から東名高速まで）
昭和45年	10月	建設大臣が「地元と話し得る条件の整うまで強行すべきではない」旨の発言を行う
平成4年	11月	和光IC～常磐道間開通
平成6年	3月	関越道～和光IC間開通（関越、東北、常磐道が直結される）
平成9年	9月	東京都と建設省による「第1回東京外かく環状道路懇談会」で「地下構造を有力な案とし、関係自治体等の意見を聞きながら計画の具体化を図っていく」ことを確認
	10月	「第9回首都道路会議」で「地域の利便性、まちづくりの観点から外環や地上部のあり方について関係区市の意見を聞いていくと共に計画の具体化に向け意見交換、検討を行っていく」ことを確認
平成10年	3月	東京都が建設省・関係区市からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を設置
平成11年	10月	石原都知事、武蔵野市、練馬区の現地を視察
	12月	石原都知事、都議会定例会で「地下化を基本」として計画に取り組むことを表明

現地を視察する石原東京都知事（平成11年10月6日、武蔵野市）

外環問題の解決めざす

外環（東京外かく環状道路）は、東京の都心から半径約15㎞の圏域を環状に連絡する道路で、東京だけでなく首都圏の道路ネットワークにとって重要な幹線道路です。

現在までに埼玉県・三郷ＪＣＴ（常磐道）から東京都・大泉ＪＣＴ（関越道）までが開通しており、また、常磐道から東関道までの千葉県側は今後10年以内の開通を目標に事業が進んでいます。

外環、大泉ＪＣＴ～和光ＪＣＴの開通を祝うテープカット（上、平成6年3月30日、写真提供＝埼玉新聞）

しかしながら、関越道から東名高速までの区間は未整備のままです。

この区間は、昭和41年7月に「都市計画」の決定がなされていますが、昭和45年に建設大臣が「地元と話し得る条件が整うまでは強行すべきでない」旨の発言を行って以来、凍結状態になり、具体的な検討は進められていませんでした。

石原都知事の現地視察、中山建設大臣との会談、東京都議会定例会での所信表明は、このような経緯をたどってきた外環問題の解決をめざすものです。

アンケートを実施

建設省と東京都では計画を検討するにあたって、さまざまな方法でみなさんのご意向を把握し、計画づくりに反映させることが重要であると考えています。

現在、ご意向を把握するひとつの方法として、外環について、関越道から東名高速間の外環沿道7区市を中心に、1都3県の方々を対象にアンケート調査を実施しています。

ぜひとも、ご協力をお願いします。

外環のこれからについて、あなたの声をお聞かせください。

外環（関越道～東名高速間）についてはさまざまな方法で
住民の方々のご意向を把握し、計画づくりに反映させていきます。

●お知らせする方法
広報誌、パンフレット、インターネットのホームページ、記者発表、シンポジウム、など
●意見・意向をお聞きする方法
はがき、e-mail、専用ダイヤル、専用FAX、アンケート調査、など
●対話方式の意見交換をする方法

外環（関越道～東名高速間）「ここを知りたい…」にQ&A お答えします。

外環（関越道～東名高速間）については、計画づくりの初期の段階から、みなさんのご意向をお聞きし、計画づくりに反映させていくことが必要であると考えています。積極的にご意見をお寄せください。

すでにこれまでにも、問い合わせが寄せられていますので、その主な質問と回答を紹介します。

いつごろ、どこを通るのですか？

Q 外環計画地の近くに家の購入を考えていますが、現在の計画の正確なルートといつごろ整備するのかを知りたいのですが。

A 昭和41年に都市計画決定されたルートは、練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、世田谷区に計画されており、計画図は東京都都市計画局で、閲覧することができます。

現在、外環の関越道から東名高速間は工事などは行っておらず、未着手となっています。

今後の検討にあたって、みなさんのご意向を反映することが重要であると考えています。

地下構造に決まったのですか？

Q 外環（関越道～東名高速間）は地下構造になるのですか。

A 昭和41年の都市計画決定では専用道路部分が高架構造になっていますが、環境やまちづくりなどの観点から、地下化を基本としています。地下化されれば、地上に道路や公園、コミュニティ施設、住宅などにすることもできますし、開通後の騒音や振動、大気汚染などの影響が軽減されます。

ただし、地下化した場合でも、高速道路同士が接続するJCTや一般道路と接続するICを設ける場合には、ランプ部分が地上に設置されることになります。また、換気塔が必要になります。

資料は入手できますか？

Q 外環について知りたいのですが、資料は入手できますか。また、意見はどこへ送ればいいのですか。

A 外環（関越道～東名高速間）に関する資料には、次のものがあります。

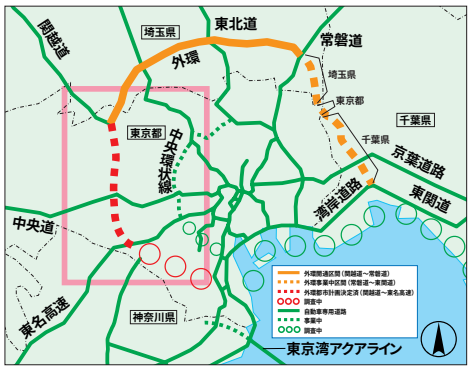
①ホームページ＝最新の情報を、計画を担当している建設省関東地方建設局川崎国道工事事務所のホームページで提供しています。どしどし検索してください。

②パンフレット＝外環について、わかりやすく紹介したパンフレット「外かんのどうして こうして…」「東京外かく環状道路のあらまし」ご意見ください。

外環に。「外環の必要性とその効果」を建設省、東京都及び関係区市役所の担当窓口でも配布しています。

③また、みなさんのご意見は電話、FAX、Eメール、または建設省や東京都等で配布しているパンフレットに折り込まれたハガキなどでお送りください。

さらに、広くご意向を把握するため、1面でもご紹介しているように、アンケート調査も実施しています。



外環とゴリラの"ビッグ・ジョー"（南口市・東北線跨線橋高架下のゴリラ公園）

外環（関越道～東名高速間）の計画については、関係する自治体や地域にお住まいの方々をはじめ、多方面の人々へ、多くの情報をお知らせし、ご意見をお聞きしていきます。

広報・広聴については、みなさんのニーズや検討状況に合わせて、柔軟に実施していきます。

外環に寄せて

情報共有とコミュニケーションの努力が不可欠

筑波大学教授　石田　東生

これからの大都市圏は、都市内高速道路の整備が大きな課題です。特に、環状道路を整備し、車の流れをよくすることは事故防止や排ガス総量を減らすのに有効です。しかし、そういう専門家の情報が一般の人たちに共有されず、計画案の提示をしても寝耳に水状態の計画だと、反対する気持ちもわかります。

アメリカでも、同じような状況が1970年代に多く見られました。そこで、打開策として編み出されたのがPI（パブリック・インボルブメント）方式です。PIは現在までに、アメリカだけでなくフランスやイギリスなど欧米では半ば常識化しています。

PIは日本で言われている住民参加とはややニュアンスが異なります。ここでいうパブリックは、関心や影響が予想される企業や行政機関なども含まれます。

当然、沿道住民の方々は最も重要なパブリックですが、外環のような広域の機能を強くもつものはいろいろな意味で広い範囲がパブリックです。インボルブとは、行政などその事業に責任のある者が、こうした問題に関心のある多くの人々と積極的にコミュニケーションを行い、「最初の段階から皆さんと一緒に考えましょう」と働きかけることです。

30年以上前に都市計画決定されて放置されてきた外環（関越道～東名高速間）の計画には、さまざまな人がいろいろな意見をもっていると思います。行政は、PI方式で、これまでと違った計画の見直しの初期の段階からパブリックに参加してもらう努力が必要です。

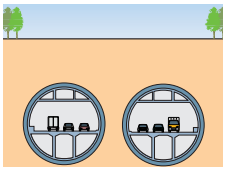
そのためには、まず、現在及び将来の課題、事業が及ぼす地域の環境、安全性、渋滞への効果と影響などについての情報の十二分な共有にむけての努力が必要です。

市民の側も、情報が共有され、意見をいう機会が開かれているのなら、きちんと意見や意向を言う責任を負っていることを忘れてはなりません。

地下構造の一般的事例

一般的に地下構造としては、図のような構造が考えられます。接続部分（IC、JCT）では開削工法のボックス構造となります。標準区間では、ボックス構造の他にシールド構造の採用も考えられます。

■シールド構造



・地上から掘削を行わず地下部でトンネルを構築する工法。
・換気塔が必要。

■ボックス構造（開削工法）

・一旦開削し、道路構造物を構築し再び埋め戻す工法。
・地上から掘削するため、建物等の移転が必要。
・換気塔が必要。

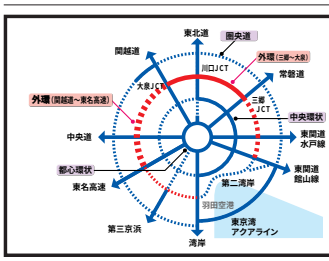
上部空間については、いろいろな利用方法があります。地上部のまちづくりについても、みなさまのご意向を聞いてまいります。

「外環ジャーナル」についてご意見をお寄せください。

本紙「外環ジャーナル」は外環（関越道～東名高速間）の情報をいち早くお知らせするための新聞です。
今後は皆さまのさまざまなご意見、東京都や建設省の動きなどをとりあげていく予定です。
お読みになったご感想やご意見をお待ちしています。

連絡先：〒213-8577　川崎市高津区梶ケ谷2-3-3
建設省関東地方建設局 川崎国道工事事務所 調査第一課「外環ジャーナル」係

外環（関越道～東名高速間）へのお問い合わせは下記にて受け付けています。



建設省関東地方建設局　川崎国道工事事務所 調査第一課
TEL・FAX 044-888-6417（外環専用ダイヤル）
E-mail Kawakb60@kt.mocg.go.jp
http://www.kt.mocg.go.jp/kawakoku/gaikan/
東京都都市計画局　施設計画部街路計画課
TEL 03-5388-3294　FAX 03-5388-1354
http://www.toshikei.metro.tokyo.jp