

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に、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%)

・賛成できる(約42%)賛成できない(約58%)

・賛成できない(約36%)賛成できる(約64%)

・賛成できない(約37%)賛成できる(約63%)

・賛成できない(約25%)賛成できる(約75%)

・賛成できない(約19%)賛成できる(約81%)

・賛成できない(約5%)賛成できる(約95%)

外環で実施されているPI方式の検討について

・評価できる(約53%)評価できない(約47%)

・評価できない(約31%)評価できる(約69%)

・評価できない(約7%)評価できる(約93%)

・評価できない(約4%)評価できる(約96%)

・評価できない(約1%)評価できる(約99%)

「計画のたたき台」を公表したことについて

・知っている(約37%)よく知っていた(約14%)

・知っている(約14%)よく知っていた(約1%)

・知らない(約82%)よく知っていた(約14%)

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、必要がないという意見がある一方、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「ミッドウェイ」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】

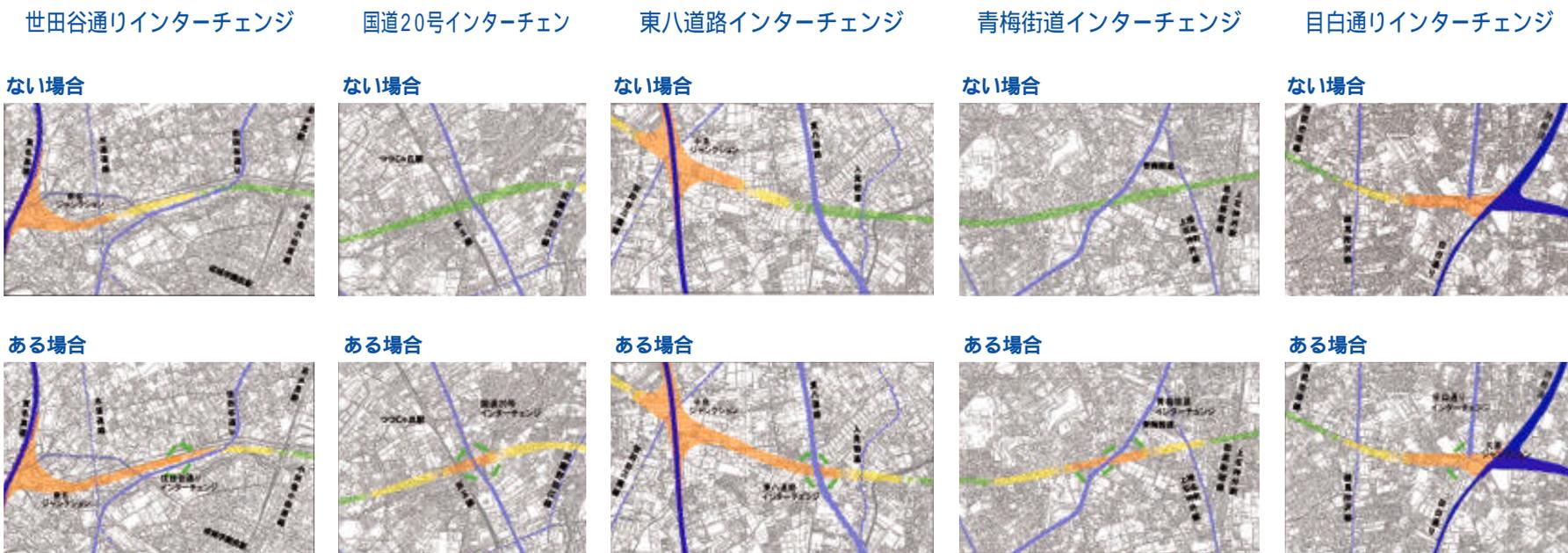
・今後のスケジュールを明確にすべきという意見があった。

・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。

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。