

GAIKAN

外環journal

ジャーナル

No.10

平成15年3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

☎ 0120-34-1491

TEL/FAX 03-3707-1491(外環専用ダイヤル)

http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

「東京外かく環状道路(関越道・東名高速間)に関する沿線地域のアンケート調査」結果のご報告

外環沿線地域のご意見をうかがいました

国土交通省と東京都では、本年1月に外環道路の沿線(都市計画区域内及び都市計画区域境界から片側50m幅)にお住まいの世帯(事業所)を対象に「東京外かく環状道路(関越道・東名高速間)に関する沿線地域のアンケート調査」を実施しました。

これは平成14年11月に終了した「東京環状道路有識者委員会」の「最終提言」において、「外環道路計画の沿線住民に對しても、アンケート調査を実施することが重要である」との提言を受けて実施したものです。特に外環計画にとつて、インターチェンジの

第2回外環沿線区市町村長意見交換会開かれる

国と都が「方針」を説明 沿線各区市から 意見と要望

国土交通省と東京都は平成15年1月15日に東京外かく環状道路(関越道・東名高速間)に関する方針について、を説明するともに、7区市町村の区市長と意見交換を行いました。

意見交換会では同年1月10日に公表した「東

の方々からご回答をいただきました。
ご協力いただきましてありがとうございました。本号ではアンケート調査の主な項目の調査結果について紹介します。

PI外環沿線協議会

原点についての議論が行なわれる

PI外環沿線協議会(略称「沿線協議会」)は、これまで提出された資料に基づき、原点(昭和41年都市計画決定時)についての本格的な議論が始まりました。

第12回・1月21日(火)

国と都の「方針」に対して意見集中

会合に先立ち、国土交通省関東地方整備局渡辺和足局長と東京都都市計画局長田三良局長から挨拶がありました。

続いて1月10日の扇国土交通大臣、石原東京都知事の記者会見に対する、協議員有志の「緊急アピール」が両局長に手渡されました。

「緊急アピール」では、大臣と知事の会見の内容は私たちPI外環沿線協議会が半年に亘って積み上げてきた相互信頼と成果を全面的に否定し、存続そのものを危うくします(中略)。国と東京都はこの状況の重大性と本質を再認識し、本格的な討議を円滑に進めるための最大限の努力をし、今後の進展を見守ることを要請す」と発言しました。

外環計画について

外環の関越道・東名高速間の区間についても整備し、関越道や中央道、東名高速などの高速道路のネットワーク化を図るべきだという意見がありますが、あなたはどのように思いますか。次の中から1つだけ選んで。をつけて下さい。

「外環」の東京都区間を整備し、高速道路のネットワーク化を図るべきだ」という意見に、全体では「賛成できる」が約35%、「どちらかというと賛成できる」が約21%、「賛成できない」約23%、「あまり賛成できない」約16%。

幅広い議論を進めていくことを基本とし、状況に応じて判断をしていく余地はあると考えております」と答弁しました。

その後の議論では、国と都の外環に関する方針について「住民に誤解を与えないよう配慮すべきであった」という意見のほか、「ICの議論は、外環を整備すると決まってから行うべき」との意見が出されました。

第13回・2月4日(火) 谷原交差点(練馬)の渋滞に意見集中

会合では、外環道練馬区間について、当時の行政の進め方は非常に乱暴なやり方だった。今後の都市づくりに際しては、このような轍を踏まねば困る。谷原交差点の現状とその対応について、今後外環の必要性の有無を議論する前の重要なことだ。練馬区から回答された21の項目がどこまで対応されているのか検証すべき、外環が東名高速まで繋がると、次は世田谷に様々な影響が出ることが懸念されるので、第三京浜まで繋げるべきだ、外環の問題を解決するために、まず、練馬のIC周辺の問題を解決すべきだ」といった意見が出されました。

また、昭和41年の都市計画決定について議論が行われ、次の沿線協議会で意見書にして提出したいと協議員から発表がありました。

第14回・2月20日(木) 41年都計審の審議について討論

前回に引き続き昭和41年の都市計画決定について協議が行われました。この日は当時の東京都市計画地方審議会(都計審)議事録を縦覧した新守一協議員が「意見書」・濱本勇三協議員が「報告と私見」として審議内容や経緯などの問題点を指摘した資料を提出しました。補足説明の後、意見を交換しました。そのなかで意見を求められた大寺協議員(国土交通省関東地方整備局道路企画官)は、扇大臣が国会で原点に立ち戻って話し合いの場を設けたいと答弁しているように、過去の反省の上に立ち、信頼感を大切にして話し合いを行いたい」と発言しました。

また、成田協議員(東京都外かく環状道路担当部長)は、知事も、記者会見の場で大臣同様、遺憾の意を表明した。これまでの反省のもとに、都市計画決定以前の形態から今話をしていく。この場で具体的な議論を進めていけるようお願いしたい」と発言しました。

最後に、次回から外環の必要性の有無(効果と影響)を議題にすることが確認されました。

3~4月の開催日程
▼第16回 3月27日(木)
▼第17回 4月8日(火)
▼第18回 24日(木)



都計審の審議内容や経緯について意見交換

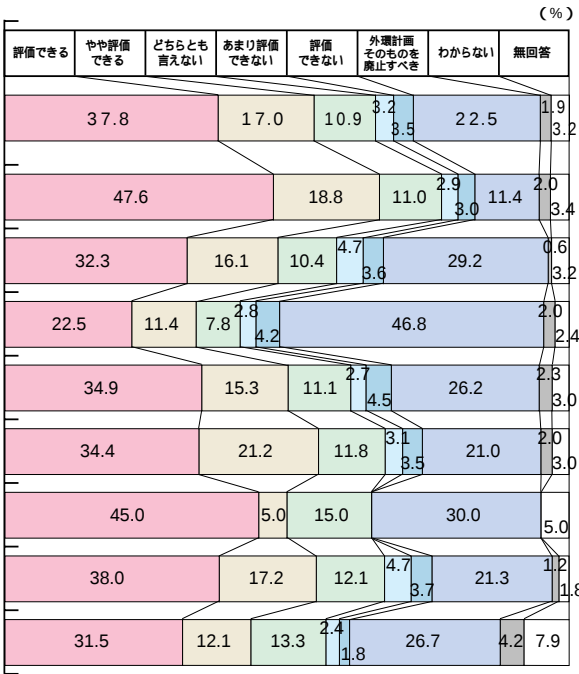
■ 区市別内訳		賛成できる	どちらかというと賛成できる	あまり賛成できない	賛成できない	無回答
全体	4,652人	35.2	21.2	15.5	23.4	4.7
(7区市別内訳)						
練馬区	1,575人	45.7	23.4	13.9	12.2	4.8
杉並区	473人	28.3	20.1	14.8	31.5	5.3
武蔵野市	498人	18.9	14.5	15.9	48.4	2.4
三鷹市	828人	30.3	21.0	17.6	26.8	4.2
調布市	604人	31.6	23.5	16.4	22.7	5.8
狛江市	20人	40.0	20.0	20.0	20.0	
世田谷区	489人	39.9	20.0	15.5	20.0	4.5
区市名無記入	165人	26.1	20.0	16.4	28.5	9.1

注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

地下構造への変更について

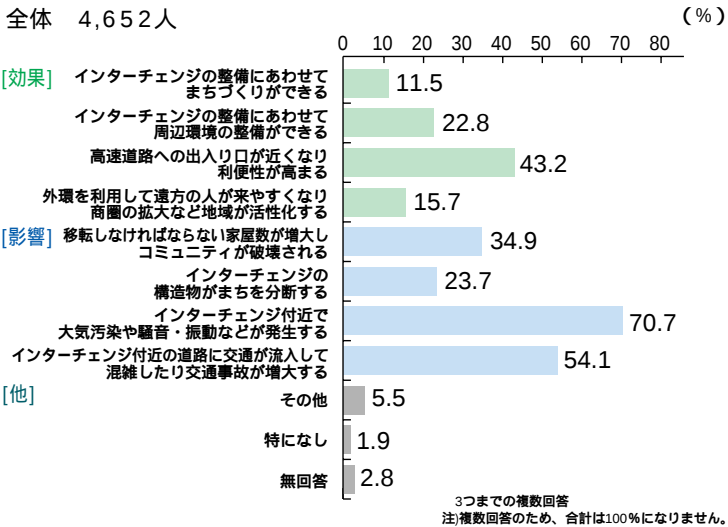
沿道への影響を抑えるため、外環計画を高架構造から地下構造へ変更することが検討されていますが、あなたはそのことについてどのように思いますか。次の中から1つに○をつけて下さい。

地下構造への変更の検討について、全体で「評価できる」が約38%、「やや評価できる」が約17%、「評価できない」が約4%、「あまり評価できない」が約3%、「外環計画そのものを廃止すべき」が約23%



インターチェンジの設置について

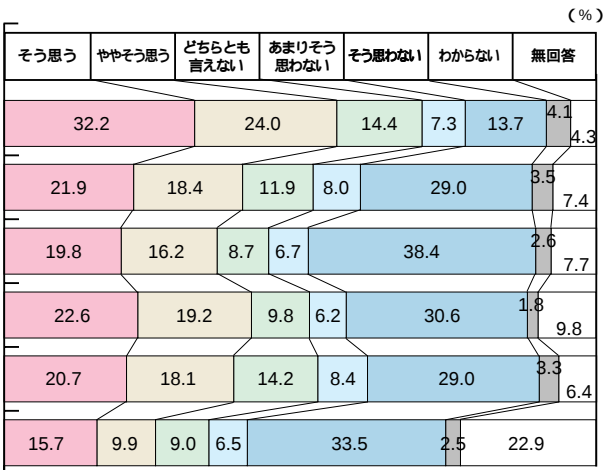
高速道路と連結するジャンクションに加え、地上と連絡するインターチェンジを設置した場合の効果（メリット）や影響（デメリット）について、次のような考えがあります。あなたの考えに近いものを次の中から3つ以内選んでその番号を回答欄にご記入下さい。その他「」を選ばれた方は（ ）内に、その内容を「」記入下さい。



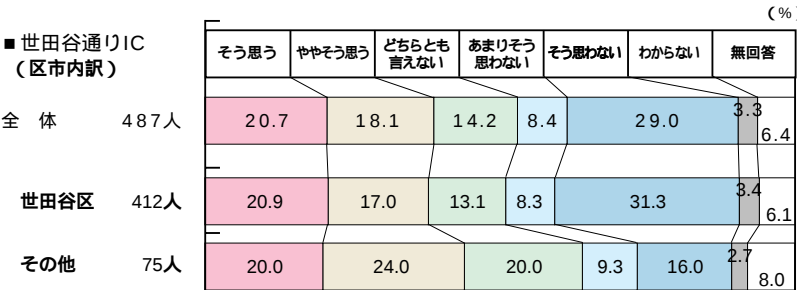
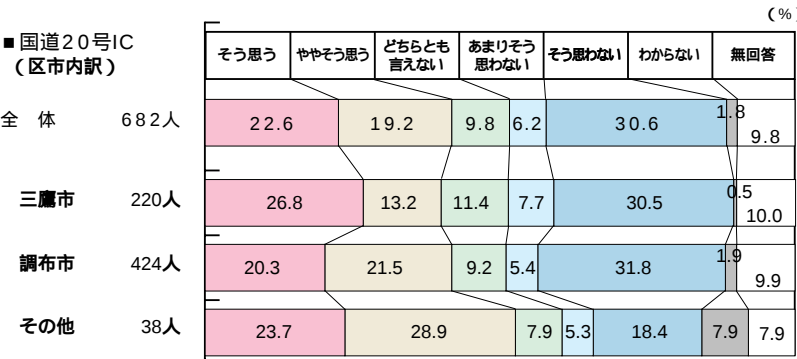
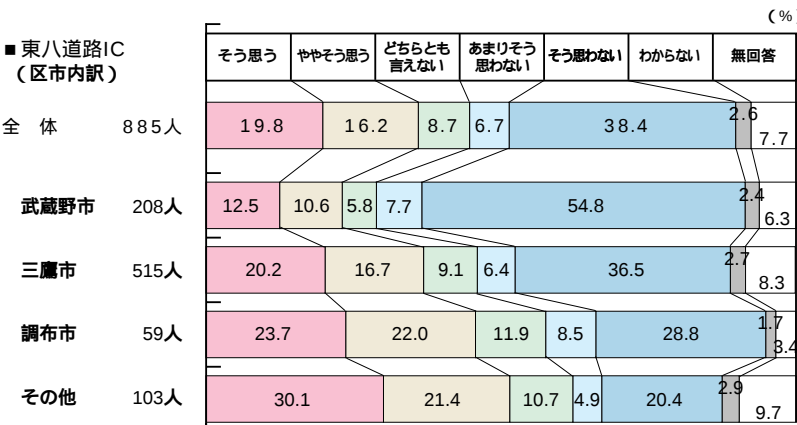
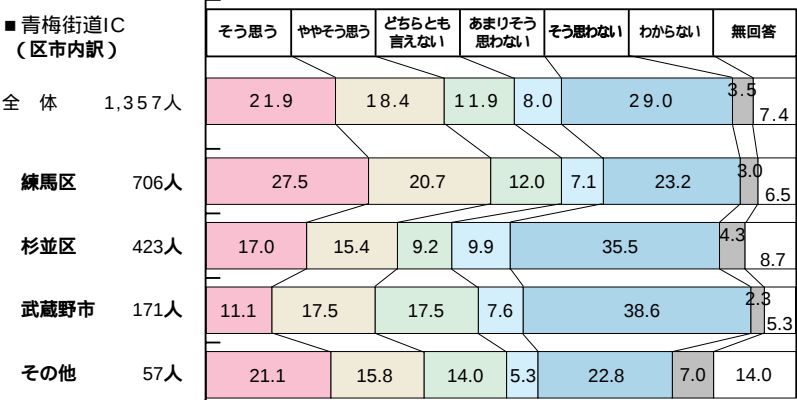
最寄りのインターチェンジについて

高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります（別添資料を御参照下さい）。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。

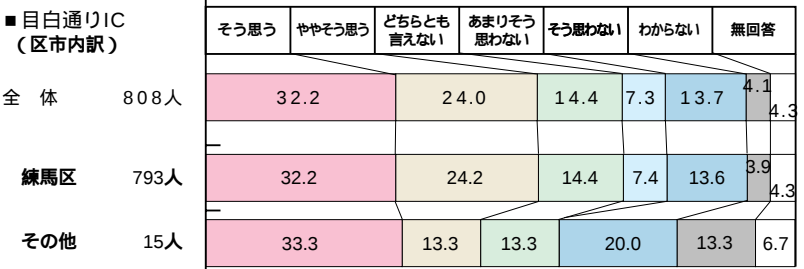
●効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である……
目白通りICでは、「そう思う」が約32%、
「ややそう思う」が約24%。
青梅街道ICでは、「そう思う」が約22%、
「ややそう思う」が約18%。
東八道路ICでは、「そう思う」が約20%、
「ややそう思う」が約16%。
国道20号ICでは、「そう思う」が約23%、
「ややそう思う」が約19%。
世田谷通りICでは、「そう思う」が約21%、
「ややそう思う」が約18%。

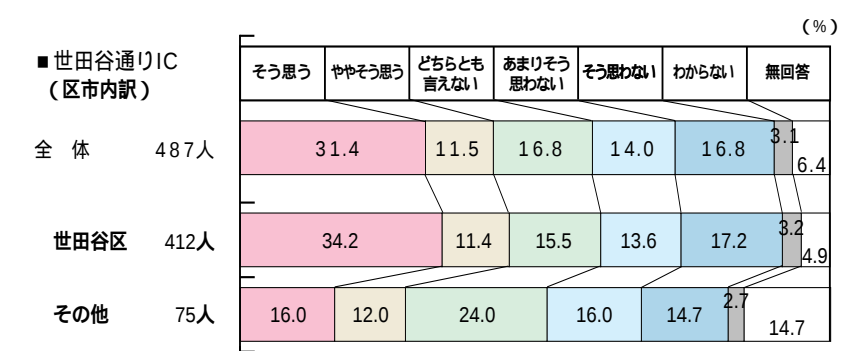
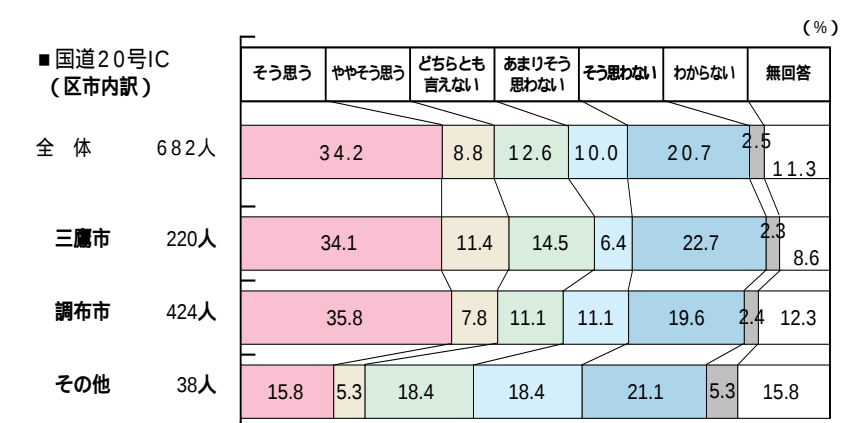
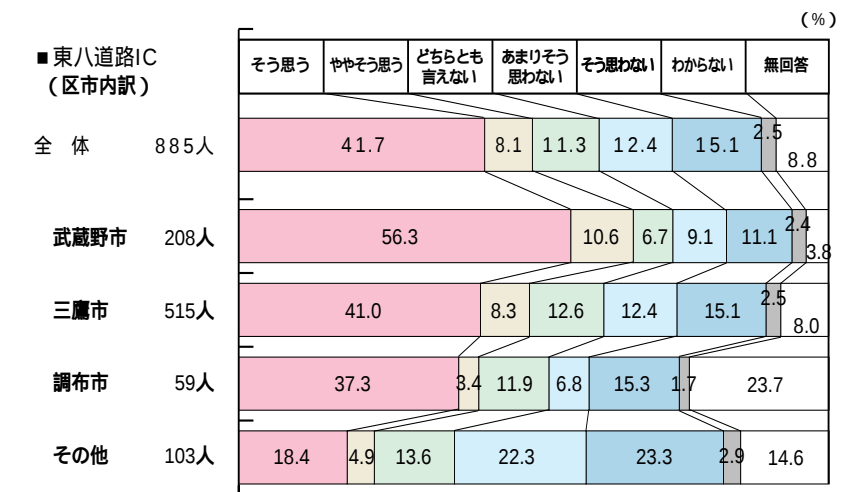
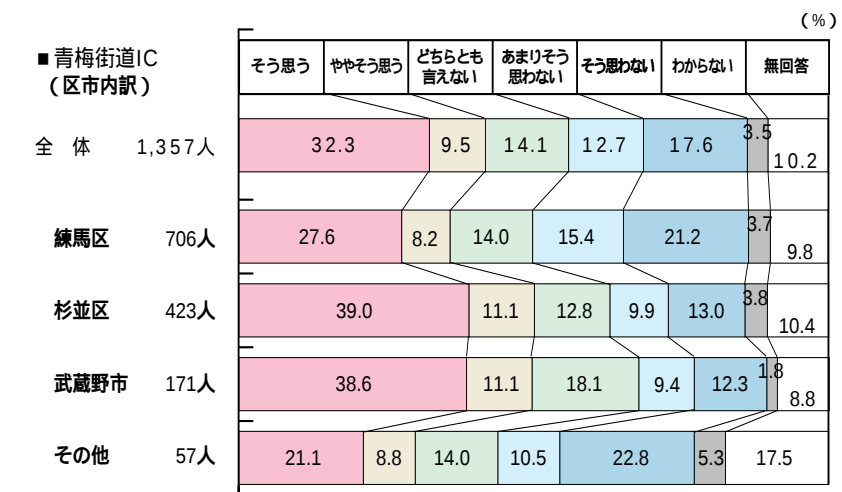
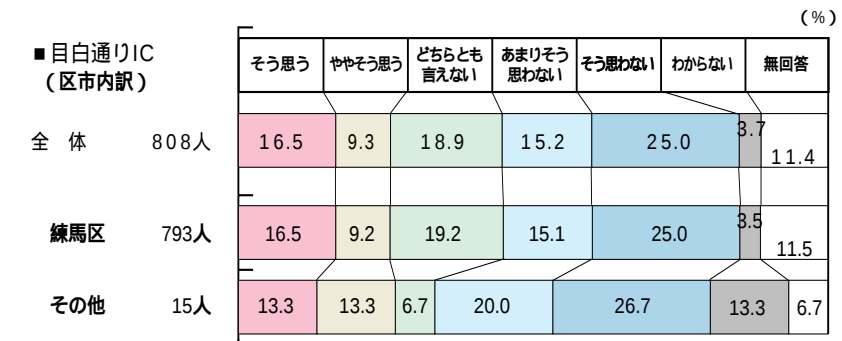


注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。
注) 問7：外環は、現在(昭和41年決定)の都市計画では、5本の主要道路（目白通り[練馬区]、青梅街道[練馬区・杉並区]、東八道路[三鷹市]、国道20号[三鷹市・調布市]、世田谷通り[世田谷区]）とのインターチェンジが計画されています。あなたの最寄りのインターチェンジに○をつけて下さい。
1. 目白通りインターチェンジ / 2. 青梅街道インターチェンジ / 3. 東八道路インターチェンジ / 4. 国道20号インターチェンジ / 5. 世田谷通りインターチェンジ



注) 「その他」は「回答人数が50人以下の区市」と「区市名無記入」の合計。
注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。



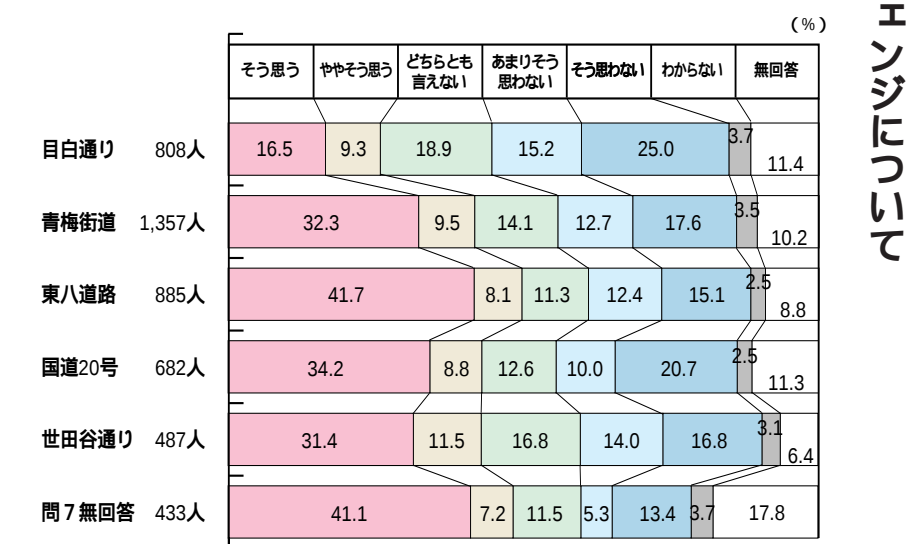


注)「その他」は「回答人数が50人以下の区市」と「区市名無記入」の合計。
注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります(別添資料を御参照下さい)。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。

●影響デメリット(を考慮して、インターチェンジは要らない)……

目白通りICでは、「そう思う」が約17%、
「ややそう思う」が約9%。
青梅街道ICでは、「そう思う」が約32%、
「ややそう思う」が約10%。
東八道路ICでは、「そう思う」が約42%、
「ややそう思う」が約8%。
国道20号ICでは、「そう思う」約34%、
「ややそう思う」約9%。
世田谷通りICでは、「そう思う」が約31%、
「ややそう思う」が約12%。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

■参考：外環の現在の都市計画(昭和41年決定のインターチェンジの位置)



既設のインターチェンジ

「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する沿線地域のアンケート調査」の概要

- <実施期間> 平成15年1月18日～1月31日
- <調査対象> 外環道路の沿線(都市計画区域内及び都市計画区域境界から片側50m幅)にお住まいの全ての世帯(事業所)
- <調査方法> 調査員が調査対象者の自宅のポストに調査票を投函し、後日郵送にて回収する方法
- <調査主体> 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
東京都都市計画局都市基盤部外かく環状道路担当
- <回収数> 全体で4652人より有効回収された(有効回収率26.9%)

	配布数	回収数	回収率
全 体	17279	4652	26.9%
練馬区	6040	1575	26.1%
杉並区	1815	473	26.1%
武蔵野市	1640	498	30.4%
三鷹市	3507	828	23.6%
調布市	2175	604	27.8%
狛江市	46	20	43.5%
世田谷区	2056	489	23.8%
無回答	—	165	—

第2回外環沿線区市長意見交換会(詳報)

1月15日、東京都庁第一本庁舎北側42階特別会議室で開催された外環沿線区市市長意見交換会には、世田谷区の大場啓二区長、狛江市の矢野裕市長、調布市の長友貴樹市長、武蔵野市の土屋正忠市長、練馬区の岩波三郎区長、三鷹市の内田聖二助役(安田養次郎市長の代理)、杉並区の倉田征壽部長(山田宏区長の代理)と、関東地方整備局渡辺和足局長、東京都都市計画局勝田三良局長が出席しました。

意見交換会では、国と都から「沿線への影響を小さくするため、地下構造で早く・安く完成できるよう十分



昨年1月に続き開催された意見交換会

考慮する」など、外環に関する方針について説明があり、それに対し各区市から意見が出されました。各区市からの意見は、主な意見は以下の通りです。

外環整備は基本的に賛成。外環整備にあわせて、まちづくりを進めていきたい。大泉ジャンクション(JCT)周辺の住宅地には車が入り込み、慢性的な渋滞で困っている。青梅街道インターチェンジ(IC)を設置しない場合は外環整備に反対する。

検討を進めていくべきだ。ICとJCTの周辺は、騒音や大気汚染による環境への影響を懸念する。ICや中央JCTも地下構造にできないか。早期に具体的な情報提供を要望する。

沿線協議会、有識者委員会、本日の意見交換会の意見を踏まえて、再度市民・市議会のご意見もお聞きしたい。都市機能や交通環境から外環の必要性は認識しているが、環境への影響など配慮が必要である。詳細な情報提供を、市内交通網との連携など、まちづくりへの配慮をお願いしたい。ICの必要性の有無については、検討の余地があると認識している。

高架計画は反対で

道路である。今回の方針は、地元への影響がより少なくなるという点で評価している。大深度法の活用等の検討にあたっては、周辺環境への配慮及び住民との合意を十分に図るよう要望する。

(武蔵野市)

広域の道路網整備は必要。高架構造での外環には反対。完成までの期間を早めることが重要。大深度地下は地上部の補償がなくなり、長年権利制限されてきた住民にどう配慮するか課題が残る。併せて、地下方式となった場合に地上部をどうするかという、まちづくりの議論をすべき。

(三鷹市)

大深度地下に反対ではないが、たたき台」を議論の素材に、

ある。地下については検討が必要。今回は方針発表は合意形成を踏んで配慮に欠けていた。沿線協議会の中で先に発表すべきではなかったか。沿線協議会を大事にしてほしい。ICについては、設置される自治体だけでなく周辺自治体からも意見を聞いてほしい。地下水への影響、粒子状物質の影響についてあきらかにしてほしい。大深度トンネルでの安全対策等を

十分に議論すべき。(世田谷区)

外環は都市機能の再生に役立つ。環境への影響が小さい地下方式で、早期の完成を目指していることは評価している。野川、国分寺崖線などの環境対策に万全を期してほしい。

世田谷通りは慢性的渋滞が発生しているため、ICの設置の有無の検討では、周辺地域へ十分な配慮を願いたい。一日も早い完成を望む。

区市等からの要望書(要旨)

東京環状道路有識者委員会、最終提言」について一区市市から次のような要望がなされ、適切な対応の要望がありました。

▼練馬区の岩波区長から、扇国土交通大臣・渡辺関東地方整備局長・石原東京都知事(ほか7名)宛(14年12月16日)

1 インターチェンジ無し案を検討の基本的でないこと。

2 地上部利用に関し

て外環計画と一体的に検討すること。

▼三鷹市の安田市長から、扇国土交通大臣・渡辺関東地方整備局長・石原東京都知事宛(14年12月18日)

1 「IC無し地下化案を検討の基本的」という提言は納得できない。ひとつの案を検討の基本的において議論すべきという考え方は、方法論としても間違っている。

2 交通需要等の試算

を早急に情報提供すべき。

3 外環計画は沿線区市のまちづくりに関係するものであり、地域環境への影響を考慮しながら地下及び地上部の一体的な検討が必要である。

▼狛江市の矢野市長から、扇国土交通大臣宛(14年12月26日)

1 ICの必要性は国や都が積極的に検討すべきである。

2 行政判断と政策方針の決定については、PI

協議会での議論の熱度を勘案する必要がある。

また、15年1月10日に国と都が公表した「外環に関する方針」について要望書が提出されています。

▼練馬区議会外かく環状道路建設促進議員連盟から、扇国土交通大臣宛(15年1月27日)

1 青梅街道にICを設置すること。

2 まちづくりを外環計画と一体的に検討すること。

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調査 第2回 結果の概要

道路交通の現状と交通対策・社会資本整備・外環に関する検討についてのご意見

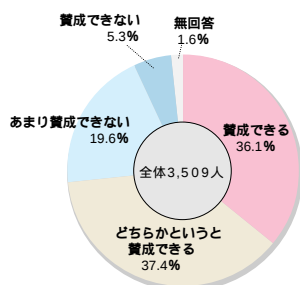
高速道路のネットワーク化を図ることについて

「賛成できる」約74%、「賛成できない」約25%。

外環は関越道～常磐道間がすでに開通しており、現在は常磐道～東関東道が開通中ですが、関越道～東名高速は全く整備が進められていません。この区間についても整備し、関越道や中央道、東名高速などの高速道路のネットワーク化を図るべきだという意見がありますが、あなたはどのように思いますか。次の中から1つだけ選んで○をつけて下さい。

「外環」の東京区間を整備し、高速道路のネットワーク化を図るべきだという意見に、「賛成できる」が36.1%、「どちらかという賛成できる」が37.4%あり、合わせて73.5%が、高速道路のネットワーク化を図るべきだと思っている。

「賛成できない」は5.3%、「あまり賛成できない」が19.6%で合わせて24.9%が高速道路のネットワーク化を図るべきでないと思っている。



アンケートは次のような概要で行われました。

- 実施期間 平成14年10月5日(土)～10月21日(月)
- 調査対象 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5,000人
- 調査方法 訪問調査法(調査員が調査対象者の自宅を訪問し、調査票を留置き、後日再訪問し回収する方法)
- 抽出方法 住民基本台帳より各種世帯調査で用いられている層化二段無作為抽出法により抽出
- 回収率 3,509人より有効回収された(有効回収率70.18%)
- 調査主体 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、東京都都市計画局都市基盤部外かく環状道路担当

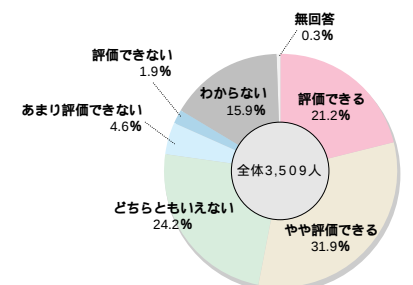
注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

PI方式の検討について

「評価できる」約53%、「評価できない」約7%。

外環で実施されているPI方式の検討について、あなたはどのように思いますか。次の中から当てはまるもの1つに○をつけて下さい。

PI方式の検討について、「評価できる」が21.2%、「やや評価できる」が31.9%あり、合わせて53.1%が、PI方式の検討を評価できている。



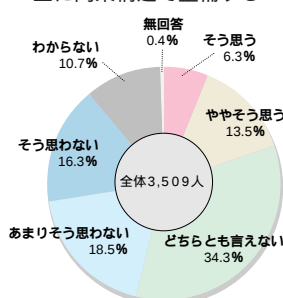
地下構造への計画変更について

「地下構造は費用がかかるので、地上に高架構造で整備すべきだ」という意見に「そう思う」約20%(ア)。

「沿道への影響を極力抑えるために地下構造で整備すべきだ」という意見に「そう思う」約47%(イ)。

「計画のたたき台」では高架構造である計画を地下構造に変更していますが、次のような考えについて、あなたはどのように思いますか。ア、イの意見それぞれについて(例)にならって1つずつ○をつけて下さい。

(ア) 地下構造は費用がかかるので、地上に高架構造で整備すべきだ。



(イ) 沿道への影響を極力抑えるために地下構造で整備すべきだ。

