

東京外環
(開越～東名)

GAIKAN

2005年10月19日

外環journal
ジャーナル

第19号

〔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 TEL/FAX 03-3707-1491(外環専用ダイヤル)<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>各委員が意見を表明
構想段階の議論を終了

PI外環沿線会議



第13回PI外環沿線会議(8月23日)

第13回PI外環沿線会議(8月23日)は、8月23日の第13回会議で、各委員がこれまでの議論を踏まえた総括的な意見を表明し、構想段階としての外環の必要性の議論に区切りをつけた。

PIの意義、計画の必要性の是非、具体的な計画内容、今後の検討の進め方などについて、PI外環沿線協議会から3年あまりの議論を踏まえ、各委員から意見をいただきました。

PI会議は、平成17年1月から、PI外環沿線協議会に引き続き、構想段階としての外環の必要性について話し合いを続け、第13回会議で構想段階の議論に一つの区切りをつけることとなりました。

外環の必要性について議論

第9回から第11回の計の前提や、外環の整備会議では、第8回までの会議に引き続き、国果、換気所からの大気への影響の事例として飛鳥山や井荻トンネル付近の大気状況、大深度シールドトンネルによる地下水への影響として南北線や大江戸線の事例などについて、外環の交通量推

行われました。

第11回、第12回会議では、外環の東名以南の計画について、議論が交わされました。

国は、新聞報道の経過について説明した後、「外環の東名以南の計画についても、環状道路の機能として必要だと認識している。川崎縦貫との一本化は選択

今後の議論の進め方について意見交換

第10回会議では、今後の議論の進め方について意見交換が行われ、「PI会議全体で議論する内容と地域で議論すべき内容については、一度地域に持ち帰って議論する必要がある」と構想段階の議論に区切りをつけて、もっと具体的な計画について検討するべき時期だ」といった意見や、構想段階の議論の結論が出ておらず、地域で計画段階の議論を行うことには賛成できない」といった意見が出されました。

これを受け、第12回会議では、国は「これまで十分に議論を積み重ねてきたことから構想段階における議論に区切りをつけることとしたい。議論

第13回会議では、各委員が順に、これまでの意見を振り返り、総括的な意見を発表しました。各委員の意見は2～5面

国は、意見を最大限尊重し、さまざまな方々の意見を踏まえ、外環の必要性について結論を出したい。外環が必要との

構想段階の区切りとして各委員から意見表明

第13回会議では、各委員が順に、これまでの意見を振り返り、総括的な意見を発表しました。各委員の意見は2～5面

国は、意見を最大限尊重し、さまざまな方々の意見を踏まえ、外環の必要性について結論を出したい。外環が必要との



外環に関する情報を公開しています。

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

【お問い合わせ】

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
TEL & FAX 0120-34-1491(外環専用ダイヤル)
〔平日9:15～17:30〕
E-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp東京都都市整備局
都市基盤部外かく環状道路担当
〒163-8001
東京都新宿区西新宿2-8-1 東京都庁第2本庁舎22階
TEL 03-5388-3279(直通) FAX 03-5388-1354
E-mail S0000179@section.metro.tokyo.jp

東京外かく環状道路(開越～東名高速)

みなさんの声

「みなさんの声(平成15年1月～平成17年8月までの2年8か月の間に頂いたご意見)」をとりまとめました。ホームページでもご覧いただけます。

構想段階の議論の総括として・PⅠ外環沿線会議各委員の意見

委員の意見は、第13回PⅠ会議で発表された意見のうち、住民委員と国土交通省、東京都委員の意見の概要です。全文については、ホームページの会議録をご覧ください。

沿線七区市在住の委員の意見（要旨）

住民は青梅街道―C絶対反対

練馬区 岩崎武司



国と都は地域PⅠやオーブンハウス、各地域での意見を聴く会を開催し、住民の生の声を聞く等の努力を重ねられましたが、今後の課題は、これら多くの沿線住民の意見をどのように反映させ、計画を修正し、合意をまとめていくかということです。

青梅街道インターチェンジ（IC）の設置については、練馬区における地域PⅠ等での地元住民の意向は、絶対反対であり、我々地元住民が長年外環に反対してきたのは、計画線が住宅密集地にあるため、地域が分断され、地域が破壊され、また計り知れない環境が悪化されるからです。青梅街道ICがなくても、本線が早く整備されることにより効果は見込めます。

「武蔵野台地」7都市の成熟を求めて

練馬区 武田佳登



受け入れ基盤未整備の練馬区が、関越と外環の大量波に襲われてから四十数年もたった。また、この間の周辺住民の苦痛と損失は計り知れないものがあった。これらをふまえ、国と都は外環の地下案を提案しPⅠ協議に着手し、すでに3年を経過した。協議では前車の轍を

う必要性は全くないです。到底社会的合意が得られないようなものではありません。

外環整備に向けた明確な決定を

練馬区 湯山 茂



私たちは社会での生活は、好むと好まざるにかかわらず、個々の主観と別に、日常活動から自然に生まれてくる現実もあります。人の力ではとめられないことも多くあります。道路（道）とはそんな問題を象徴しているか、もうこの辺で決

知と参加が、そのような都市の欲求を充たすはずである。

とりわけ1960年代の、激しい都市のスプリットが見舞われた武蔵野台地の7都市の成熟には、関係地域の都市の動脈（バイパス）は不可欠な機能である。また、現委員の世代意識と狭い住民意識をこえ、最終の棲家とする次、次々世代の意識の変容をふまえ、どのようなメニエー都市空間を残すかが必須の課題である。その対案も意識すべきであろう。

せん。練馬区は、他の区と同様に地元の意向をまじめに考慮し、IC反対を示すべきであります。

結論として、必要性の観点からも、地元の意向としても、青梅街道ICの設置及び地上部道路には絶対反対します。

絶対反対の声が聞こえないのですか

杉並区 植田芳子



私は皆さまのように難しいことは言えませんが、昭和41年以来、私たちの町が外環道にかかるというので反対運動をしてきました。杉並区は緑

ICは必要ない外環もいらない

杉並区 宿澤藤子



外環計画沿線には、石神井公園、善福寺公園、井の頭公園があり、住民の環境を潤しています。杉並では井草八幡宮の森や、青梅街道のケヤキ並木が立派にそびえ立ち、排気ガスを浄化する役割を務めています。青梅街道にICをつくれれば60本もの木々を切らなければなら

早期に、必要性の議論に目途をつけて

杉並区 土肥紀久



外環の必要性については、いろいろな観点からの検討は不可欠であります。しかし40年近く計画路線にひっかかったままペンディングになっ

開催経過 PⅠ外環沿線会議

■第1回・平成17年1月18日（火）

PⅠ外環沿線協議会の2年間のとりまとめにおいて、今後の課題とされた事項など、会議の議題について確認された。

「環境の現地観測（四季）が提出され、大気質、騒音、振動から人と自然との触れ合い活動の場などについて1年間の調査結果が報告された。

■第2回・平成17年2月15日（火）

国土交通省が資料、外環の将来交通量について」を提出し、説明と質疑応答が行われた。

人口と交通需要のピーク、放射方向の首都高速の交通量、放射方向及び南北方向の一般道路の交通量、外環本線の交通量、採算性、将来交通量推計モデルの妥当性、渋滞、発生集中交通量などについて質疑応答や意見が出された。

代替案の評価項目を整理すべきとの意見には、今後検討していくことを確認した。

■第3回・平成17年3月18日（金）

平成17年1月から沿線区市で国と東京都が開催するオーブンハウスと意見を聴く会についての意見交換が行われた。

インターチェンジの形式について説明するなど構想段階の議論を超えた計画段階の議論になっている、オーブンハウスと意見を聴く会の情報が事前に委員へ伝わっていた意見が出された。国と都は、オーブンハウスや意見を聴く会が、必要性の議論の一環として、地域の方々から、その地域が抱える課題を中心に「意見をいただく」との趣旨で開催した。委員への配慮がかけられたことは申し訳ない。チラシは誤解を与えないよう注意したいなどの意見を表明した。

■第4回・平成17年4月26日（火）

国から資料、外環の必要性（案）が提出され、説明と質疑応答が行われた。

将来交通量の予測、誘発交通、感度分析、騒音、振動、排出ガス、通過交通、環境調査、計画の検討、首都圏の交通問題などについて質疑応答や意見が出された。住民の委員から、外環の必要性（案）の資料については集中的に審議したい」と意見が出され、山本委員は「この資料をベースに議論していきたい」と発言した。

■第1回意見交換会、平成17年5月10日（火）

「外環の必要性（案）」について意見交換が行われた。「外環の整備だけではなく、生活道路の整備を優先すべきではないか」と都市間高速としての外環の必要性はわかるが、ルートは歴史的な経緯だけでは納得できない」「外環を整備することで環境基準を守れないような道路であればいけない。影響を数値で示すべき」との

ていまずので、販売をし
ている場合は親子2代
または3代にわたって、
人生設計さえ大きく揺
るがされています。この
ようなケースは、私の近
隣の商店街だけでも相
当数に上ります。店舗
の改築築えまななら
ず、また、事業の継承な
どに際しても大きな支
障を来しております。こ
のような観点から、で
きるだけ早期に必要な
議論に目途をつけてい
ただきたいと考えてい
ます。

私は、外環本線は東
京にとって必要というの
であれば仕方ないか
なと思っています。ただ
し、青梅街道ICに関し
ては、地域の話し合い
などで反対の意見が多
く出ており、それぞれの
を射たご意見だと思い
ます。ただ、私が地域の
商工会議所、法人会、業
界団体などの会合に出
ますと、賛成意見もかな
り多いのです。議論が百
出した現在、もう一度適
切なアンケートをとつて
はいかがでしょうか。

説明は不十分であり国家財政を考え反対

武蔵野市 濱本勇三



な行政の問題で、外環
の必要性に含む問題で
はない。

環境問題については
ジャンクション（JC）
・IC周辺を含め環
境変化による影響につ
いても議論は足りず、
東名以南問題について
も時間的に議論できず
残念である。

また、代替案について
も真剣に議論すべきだ。
地球温暖化問題や災
害対策として高速道路
の改善整備が急がれる。
障害者が安心して生活
できる道路整備が住民
に望まれている。

今、利便性のみを高
望みしないで赤字財政
の現実を直視すべき。
以上の理由で、国・東
京都が原点到立ち戻つ
た構想段階のPIにお
いて、住民に対して納
得できる説明が十分に
なされていないこと、現
在の国家財政から考え
ても外環計画は反対で
ある。

性渋滞問題等は無責任
である。

外環は環状道路として必要性の高い道路

武蔵野市 村田あが



PI協議会で積み残し
た論点を整理して議論す
るというPI会議の目的
は達せられました。また、
技術専門委員会による検
討を経た「外環の必要性」
がとりまとめられ、より
客観的な資料となつた点
は評価できます。

PI的な手法について
は、今後は会議の枠組み
を明確にして、時間管理
を徹底する必要があるま
す。専門家による進行管
理、運営へのアドバイス、
客観的な評価も加えなが
ら進めるべきです。議論
すべきテーマを抽出した
す



三鷹市 富澤和也

PI協議会からPI
会議へとPI方式でこれ
まで話し合いを継続し
てきましたが、この会議
を運営していくには非
常に困難があるだろう
と当初から予想してい

外環建設を進める道路行政への不信

三鷹市 新守一



構想段階の必要性の議
論には満足していないし、
この道路が必要だと思
えません。何故なら、反
省し原点到戻つて協議す
るといいますが、ルート
については一切話し合い
をせず、本線を大深度に
設定しても地上部街路が
残るといふ話を持ち出し
てきたり、そんな行政に
対する不信感が、ぬぐい
去れません。

アクアラインと本四架
橋の中間報告を読んで見
ましたが、だれが計画し、
後は、分科会などに分か
れて議論を特定して集中
的な議論を行う、委員会
のメンバーは固定せず、
テーマごとに異なる多く
の市民が参加するなどの
工夫が必要です。

外環は必要だが環境へ十分配慮を

三鷹市 富澤和也



ました。実際に、その
とおりだったのではない
かと思っています。

委員の皆さんの共通
の意見、あるいは抱えて
いる問題は、ある程度
は出てきました。が、会
議の性質上議論がまと
まりきらなかつたよう
に思います。

私は三鷹市の東八道
路と中央道に挟まれた
地域に住んでいますが、

住民の理解を得て早期に外環の整備を

三鷹市 樋上寛



提出された資料「外
環の必要性」は、PI方
式による委員各位の意見
や検討結果を反映した
ものであり、今後の検
討に際して有意義かつ
貴重な資料と評価しま
す。

大深度地下方式によ
る外環整備と地上部街
路計画の取り扱い、IC
設置による地域交通へ
の影響、大気汚染や振
動など環境への影響、地
下水への影響など、具
体的な計画段階に入らな
い課題が残されています。

国と都は、自治体の
意見、有識者を含む地
域住民の意見を求め、
外環整備の是非を速や
かに決め、次いで計画
する姿勢が必要です。

また、環境汚染の問
題については、自動車
の単体規制について、
もっと明確な規制と時
間割を約束するべきで
す。現在でも沿線周辺
のNOxやSPMは健康
に影響のでない限界ま
できています。故に、
これ以上の汚染は住民
の立場から許せませ

改めて外環は必要だと感じた

調布市 遠藤好照



最後に、地域住民の
理解を得た上で中長期
にわたるスケジュールづ
くりをすすめる、外かく
環状道路の整備のゴー
サインが出れば、できる
だけ早く建設に着手で
きるような配慮が必要
だと思います。

環八、環七などでは
交通渋滞を引き起こして
いますが、高速道路など
の幹線道路は利便性や物
流などの面からも東京都
民にとって大変重要なも
のであり、これまでPI

意見が出された。

■第5回・平成17年5月19日（木）
交通政策や代替案について意見交換が行われた。

生活道路での事故、既存インフラの有効活用やソフト
施策、一般道路や公共交通の整備、物流などにつ
いて意見交換が行われた。

新しいものをつくるだけでなく、今あるインフラや
交通施設を有効に活用すべき意見が出された。これ
に対し国は、インフラの有効活用やソフト施策は重要
でいろいろの試みに取り組んでいるが、ソフト施策だ
けで対応は難しい。いずれがではなく、合わせ技でい
くことが重要である等と回答した。

■第6回・平成17年5月31日（火）
第5回会議に引き続き、資料「外環の必要性（案）」に
基づき、外環整備のねらい、外環の整備効果について集
中審議が行われた。

通過交通や生活道路の交通事故、誘発交通、将来交
通量、経済効果、費用対効果、外環の機能などにつ
いて質疑応答や意見交換が行われた。

委員からは、国交省が出している非常に即物的な経
済的な効果だけでなく、武蔵野台地のこの地域をどう
いう都市にしたいのか、市民の豊かさというものをどう
評価するのかが問題である、技術専門委員会が出され
た指摘は、私たちPI会議の委員にとっても参考になる
のでまとめて出してほしい、などの意見が出された。

■第7回・平成17年6月15日（水）
会議の冒頭に、国は道路事業の費用便益費、外環の
整備による環境改善についての資料を追加提出した。

委員からは、費用対効果の算出条件がわかりにくい、
管理費の計算が経済効果の事業費の中に含まれていな
いとの指摘があり、資料はなるべくわかりやすく提示
していきたいと回答した。その他、CO₂、NOx、S
PMの削減といった環境対策などについて意見交換が
行われた。また、沿線でおオカ力が営業しているとの
情報が出され、対応については検討し、報告すること
とされた。

■第8回・平成17年6月22日（水）
地下水への影響、換気塔周辺の大気質への影響など
に関する意見交換が行われた。

地下水に関して、地下鉄大江戸線、環七の雨水貯水管
等の大深度の活用事例のデータを求める意見が出され
た。東京都はデータの有無の確認をすると回答された。
大気質については、環八・井坂トンネルの換気塔周辺
の追加調査結果の資料が要求された。これに対し東京
都の測定結果では、平成15年度比で28%減、13年度比
で68%減であると報告された。

■第9回・平成17年7月7日（木）
環境影響に関する資料が提示され、地元住民から
のヒアリングが今後も必要、などの意見が出された。

方式で議論を続けてき
ましたが、改めて外環は
必要だと感じました。

しかし、外環整備によ
り排気ガスや騒音など周
辺環境への影響や立ち退
きなど地域に影響を及
ぼすことも事実であり
ます。

中央道JCT周辺で中
央道と外環、仙川に囲ま
れた調布市緑ヶ丘1丁
目の一部地域(三日月地
帯)をどうするのか、ま
たJCT周辺での大気汚
染や騒音、振動など環境
への影響はどの程度なの

「構想段階における必要性」を振り返って
調布市 渡辺俊明



まい、普通生活が送れる
ような住環境にはなり
えず、住民は不安を抱
えながら暮らしていま
す。

PI外環沿線協議会
が2年半を要した「2
年間のとりまとめ」に
引き続き、PI外環
沿線協議会としてまる
7カ月をかけた「構想段
階における必要性」が一
つの幕引きを迎えよう
としています。私個人
としては、もう少し代
替案や周辺地域の影響
や環境面について、議論
の時間を持たたいと思
っていました。

私の居住する調布市
緑ヶ丘地区の場合、外
環と中央道を結ぶJCT
予定地で、外環計画
路線16kmの中で最も影
響を受ける地域になり、
全250戸中70戸が立
ち退き対象で、120
戸は中央道と外環道路
と仙川に囲まれた三角
地帯になり残されてし

道路の整備、環境や交通
混雑などJCTやICの
周辺住民の生活への影響
を考慮し、その影響を軽
減する対策を講じてもら
いたい。

環境悪化必至の外環は不要

(共同発表)

狛江市 橋本妙子



私たちは狛江の住民
は、環境のよい野川の
流れる自然を求めて住
んでいます。

社会的・地域的に問題
があると判断されれば、
計画の中止もありうる
ことを視野に入れた話
し合いでなければなり
ません。

今後は個別の地域ご
とにおける諸問題につ
いて、より具体的な話
し合いが行われるよう、
地域ごとの話し合いの
場を多くしていくべき
です。

関東の交通に大きく影響する外環は必要

世田谷区 秋山光男



道はみんなのための
ものだと思っています。人
の流れ、ものの流れとい
った物流や、災害時の
対応などにも道路は非
常に有用です。開通を
検討している道路にか
かりの交通量が見込ま
れるのであれば、これま
で不便を強いられてい
た人が大勢いた、人々

今後、外環整備に当
たっては、都民や地域住
民などの意見を十分踏
まえて進めていただきた
い。

居を構えました。時代
の経過とともに畑が宅
地へと変化し、にぎわ
いのある町へと変貌し
てきました。道路が整
備され、バスが通るよ
うになり、便利さと同
時に緑や水、きれいな
空気の大切さを痛感し
ています。

代替案との比較検証が必要です

世田谷区 江崎美枝子



外環の計画地域は、水
と緑に恵まれた東京の
大切なグリーンベルトで
すから、たとえ地下構造
であつても慎重に検討す
べきです。

大深度方式について
は、最近多発している災
害への対策やトンネル内
の車両事故対策など不
安はたくさんあります。
地球の中をえぐりと

に求められている道路
だと考えられるのでは
ないでしょうか。世の中
で最も恐ろしい生き物
は人間だという説があ
ります。熱いところ、
寒いところ、また水の
ないところにも住むよ
うになってしまいまし
た。自然は大切にしまし
なければなりません。現
代の生活では人工物
は不可欠です。このわ
がままな人間の存在を
否定できないのなら、
自然との共生、共存す
べき知恵を出して環境

最後に、外環について
の情報発信と意見送信
のできる場所を確保し
ていくことを強力に希
望します。環境調査に
ついては構想段階の現状
の調査であります。今
後とも細やかな環境調
査をやっていただけ
とを確約していただき
たい。

悪化していくことが心配
されます。

外環の整備効果につ
いては疑問が多々ありま
す。特に議論が不足して
いた点は代替案との比較
です。少子高齢化が進み
社会保障関係費が増大す
べきです。

賛成とは言えません

世田谷区 栗林勝彦



将来の都市構造に関
するビジョンが説明でき
ていません。都心回帰
現象のような都市構造
の変化を織り込む視点
が必要です。外環のキ
ーワードは多様性と柔
軟性だと思います。

外環PIの手本である
ボストンのウォーターフ
ロント開発事業では、地
区の住民を最も重要な意
思決定主体とし、人を中
心とした文化的、社会的
な生活の重視が計画を成
功させたと言われています。
外環の場合は、必要
性の理由を住民と共有す
ることが重要ではないで
しょうか。

昨年のアセスメント法

また、前回の会議で求められた大深度地下を活用し
たこれまでの事例の地下水への影響に関するデータに
ついて、東京都から提出、説明が行われた。外環の推
計交通量、運輸部門のCO2削減目標、飛鳥山の大气
質への影響、井荻トンネル付近の大气への影響などに
ついて国から補足資料が出され説明が行われた。

第10回・平成17年7月19日(火)

「今後の議論の進め方」について意見交換が行われ、
「PI会議全体で議論する内容と地域で議論すべき内
容については、一度地域に持ち帰って議論する必要が
ある」「構想段階の議論に区切りをつけて、もっと具
体的な計画について検討するべき時期だ」といった意見や
「構想段階の議論の結論が出ておらず、地域での計画
段階の議論を行うことには賛成できない」などの意見
が出された。

第11回・平成17年7月28日(木)

「東名以南について国交省建設検討へ」と新聞報道さ
れた件について、「東名以南の問題は、新聞に掲載され
る前に、まずPI会議で話し合うべきであった」「世田
谷区は東名以南の検討を進めることには歓迎するが、
情報の出し方は残念に思う」といった意見や、東名以南
の問題に関して、国が再度この問題を整理する必要が
ある」などの意見があり、国は一度持ち帰り、対応す
ることとされた。

第12回・平成17年8月8日(月)

国は東名以南に関する新聞報道の経緯について説明
し、あらためて東名以南が必要であり、川崎縦貫道路
との関係は無視し得ないため、一本化も1つの選択肢
として検討していくと表明した。

技術専門委員会委員長の発言内容が新聞報道され
た件に関して、外環の必要性の妥当性について結論を出
すのが趣旨であり、踏み込みすぎたと意見が出された。
構想段階における議論の区切りについて意見交換が
行われ、地域住民の関心が高い具体的な構造や環境へ
の影響を議論するべき段階にきている。次の段階でも
外環の必要性がない場合はつくりたくないこともあり得る
という原則を守ってほしい」といった意見が出され、構
想段階の区切りとして、各委員からこれまでの議論を
踏まえた総括的な意見を表明することとされた。

第13回・平成17年8月23日(火)

PI外環沿線協議会、PI会議でのこれまでの議論
を踏まえ、構想段階における、必要性の議論の区切り
として委員が意見を発表した。国は、意見を最大限尊
重し、さまざまな方々の意見を踏まえ、外環の必要性
について結論を出したい。外環が必要との結論に達し
た場合、計画段階でも地域の方々の意見を聞き、計画
中止もあり得るとの認識で検討が必要と考えている。」
と表明した。



第11回PI外環沿線会議

また、東名以南の問題については、関越道から東名高速間の方向性が出た段階で、東名以南の関係自治体との調整会議を設けるなどしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

また、東名以南の問題については、関越道から東名高速間の方向性が出た段階で、東名以南の関係自治体との調整会議を設けるなどしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

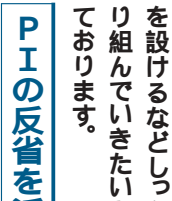


国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

外環は必要計画段階に進み十分な説明を行う

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦



国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

PIの反省を活かしつつ検討を進めたい

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

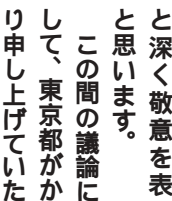


国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

外環の必要性を改めて認識

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

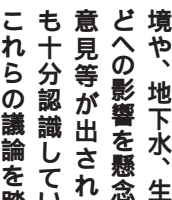


国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

次の段階へ進む機は熟した

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

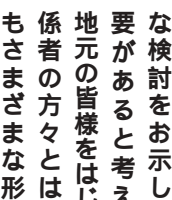


国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

外環の必要性を改めて認識

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦



国土交通省関東地方整備局 道路企画官 山内正彦

外環の必要性を改めて認識

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)の経緯	
昭和41年7月	都市計画決定(東京・埼玉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は強行すべきではない。その間においては、しばらく凍結せざるを得ない」旨の答弁
平成4年11月	和光IC～常磐道間供用
平成6年3月	関越道～和光IC間供用
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議」を設置
平成11年10月	東京都知事が、武蔵野市、練馬区の現地を視察
12月	東京都知事が、「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案を基本として計画の具体化について取り組む」ことを表明
平成12年4月	東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合いを開始
平成13年1月	国土交通大臣が、三鷹市、武蔵野市の現地を視察
4月	現計画を地下構造に変更する「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台」を公表
平成13年5月	国土交通大臣が参議院国土交通委員会で「遺憾の意」を表明
5月～12月	「東京外かく環状道路の計画のたたき台」の説明会を開催
平成14年1月	「東京環状道路有識者委員会」設置
6月	東京外かく環状道路(関越道～東名高速)沿線区市長意見交換会開催
10月～11月	「PI外環沿線協議会」発足
平成15年1月	沿線区市で「外環相談所」開催
3月	「東京環状道路有識者委員会」が国と東京都に対して最終提言
6月～7月	国と東京都が「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針」公表
平成16年1月～5月～10月	沿線区市で「外環オープンハウス」開催
平成17年1月～9月	「環境影響評価方法書」公告縦覧
	沿線の環境調査を開始
	沿線区市で「地域毎の話し合い」を開催
	「PI外環沿線協議会」2年間のとりまとめ
	「PI外環沿線会議」発足
	「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」設置
	沿線区市で「意見を聴く会」を開催
	「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」とりまとめ
	国と東京都が「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)についての考え方」公表

また、東名以南の問題については、関越道から東名高速間の方向性が出た段階で、東名以南の関係自治体との調整会議を設けるなどしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

PI外環沿線会議委員名簿(敬称略)		(敬称略)
関係者	地元自治体	国土交通省・東京都
練馬区在住 岩崎 武司	猪江市在住 石井 一成	国土交通省関東地方整備局 道路企画官
練馬区在住 武田 佳登	猪江市在住 橋本 妙子	川瀬 弘之(第1回～第8回)
練馬区在住 湯山 茂	世田谷区在住 秋山 光男	国土交通省関東地方整備局 道路企画官
杉並区在住 植田 芳子	世田谷区在住 江崎美枝子	山内 正彦(第9回～第13回)
杉並区在住 宿澤 藤子	世田谷区在住 栗林 勝彦	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長
杉並区在住 土肥 紀久		山本 悟司
武蔵野市在住 濱本 勇三		東京都都市整備局 外かく環状道路担当部長
武蔵野市在住 村田 あが		道家 孝行(第1回～第9回)
三鷹市在住 新 守一		東京都都市整備局 参事(外かく環状道路担当)
三鷹市在住 富澤 和也		山口 明(第10回～第13回)
三鷹市在住 樋上 寛		東京都都市整備局 外かく環状道路担当課長
調布市在住 遠藤 好照		邊見 隆士(第1回～第9回)
調布市在住 川原 徳重		東京都都市整備局 外かく環状道路担当課長
調布市在住 渡辺 俊明		白田 仁(第10回～第13回)

* 協議員のコメントは、七区市は北から南へ、各区市内では五十音順に掲載しています。



練馬区勤労福祉会館で開催したオープンハウス(7月12日)

7・8月に練馬、杉並で

オープンハウス・意見を聴く会を開催 地域の皆さんから幅広い意見

国土交通省と東京都では、東京外かく環状道路(関越道・東名高速)について、構想段階から沿線地域の課題についても具体的に検討し、想定されるさまざまな案を提示して、地域の皆さんの意見をお聴きし、必要性の議論を深め、よりよい案としていくため、平成17年1月以降、沿線区市において、オープンハウス・意見を聴く会を開催してきました。

7月12日・13日には練馬区で、同日14日・15日と8月20日には杉並区にて、オープンハウスと意見を聞く会を開催し、あわせて約580名にご参加いただきました。

この中では、P・I外環沿線協議会の2年間のとりまとめとその後

の議論の状況、環境の現地観測結果について情報提供し、練馬や杉並の地域において、外環を整備した場合の利便性の向上や環境・生活

オープンハウス・意見を聴く会での主な意見

7月12日 練馬区勤労福祉会館

住：旅行時間が10分短縮される程度の効果で外環を整備するべきでない。

住：外環の全線開通は、日本の渋滞緩和のためにも必要な道路でありもっとアピールした方がよい。

区：これまで、外環が大泉でとまっていることによる影響を受けてお

活への影響について示すとともに、目白通りインターチェンジ(ICC)・青梅街道ICCの設置の有無による効果や影響などを提示し、外環の必要性や、ICC等について地域の皆さんのご意見をお聴きしました。

その他頂いている意見は外環ホームページで公表しています。

(住は住民、区は区役所、都は東京都、国は国土交通省の意見)

り、それを踏まえれば外環は整備するべきである。

住：地上部街路とICCを整備するのであれば、外環を地下化したメリットがなくなる。

区：練馬区には北側と南側にICCの計画がある。2つのICCが整備されなければ外環本来の効果は得られない。

国：ICCがある場合とない場合をデータとして提示している。その結果を踏まえて必要か意見をほしい。

7月13日 練馬区関区民センター

住：外環は高速道路であり、周辺の生活道路ではなく、周辺住民への利便性は低いため、ICCは必要ない。

住：現在も青梅街道の交通量は多

いのに、ICCの整備で交通量が増すために生じる排気ガスと地下化した外環からの排気ガスによる大気汚染が心配である。

国：地下の道路は地上に出るところで排気ガスが漏れ出すことを防ぐなどのため、換気施設が必要となる。

都：東京都としては、外環は広く東京都民が利用しやすい道路として整備したい。そのためには、適切な位置にICCが必要と考えている。

国：ICCを設置するかどうかについては、まだ地元住民からの意見を聞いている段階であり、それらの意見を踏まえた上で考えていく。

区：練馬区内の道路ネットワークを形成するために地上部街路を整備していきたい。

7月14日 杉並区久我山会館

住：シルド工法で掘る場合の土の排出路はどうなるのか。

住：環境が守られて地上の市街地が保全されるのであれば、建設もやむをえない。

住：区民アンケートでは大多数がICCに賛成しているが、影響を受ける一部の人は反対している。どちらの意見を聴くのか。

住：意見を聴いただけで終わらせないでほしい。住民が納得できる誠意ある対応を。

住：渋滞解消には道路をつくれればよいのか。LRTや自転車専用道路の整備など、車でない代替交通を考えてほしい。

住：外環をトンネルでつなぐとトンネルの中の大気環境は大丈夫か。換気塔付近の大気汚染度は、どのくらいになるか。

住：善福寺の地下水の枯渇、地盤沈下が心配。

予測した数値が、環境基準の数百分の1になる。

7月15日 杉並区西荻地域区民センター

住：外環のルートは、現在のルートを通らなければならない必然性はあるのか。

住：大きな地震がきたら地下の構造物は非常に危険ではないのか。

住：環境影響について、具体的な数値がないと議論できないのではないか。

住：地元の住民が絶対反対であることを認識してほしい。

7月14日 杉並区久我山会館

住：シルド工法で掘る場合の土の排出路はどうなるのか。

住：環境が守られて地上の市街地が保全されるのであれば、建設もやむをえない。

住：区民アンケートでは大多数がICCに賛成しているが、影響を受ける一部の人は反対している。どちらの意見を聴くのか。

住：意見を聴いただけで終わらせないでほしい。住民が納得できる誠意ある対応を。

住：渋滞解消には道路をつくれればよいのか。LRTや自転車専用道路の整備など、車でない代替交通を考えてほしい。

住：外環をトンネルでつなぐとトンネルの中の大気環境は大丈夫か。換気塔付近の大気汚染度は、どのくらいになるか。

住：善福寺の地下水の枯渇、地盤沈下が心配。

住：1兆2千億円の費用は外環でなく、介護や年金に使うべき。

7月15日 杉並区西荻地域区民センター

住：外環のルートは、現在のルートを通らなければならない必然性はあるのか。

住：大きな地震がきたら地下の構造物は非常に危険ではないのか。

住：環境影響について、具体的な数値がないと議論できないのではないか。

住：地元の住民が絶対反対であることを認識してほしい。

7月14日 杉並区久我山会館

住：シルド工法で掘る場合の土の排出路はどうなるのか。

住：環境が守られて地上の市街地が保全されるのであれば、建設もやむをえない。

住：区民アンケートでは大多数がICCに賛成しているが、影響を受ける一部の人は反対している。どちらの意見を聴くのか。

住：意見を聴いただけで終わらせないでほしい。住民が納得できる誠意ある対応を。

住：渋滞解消には道路をつくれればよいのか。LRTや自転車専用道路の整備など、車でない代替交通を考えてほしい。

住：外環をトンネルでつなぐとトンネルの中の大気環境は大丈夫か。換気塔付近の大気汚染度は、どのくらいになるか。

住：善福寺の地下水の枯渇、地盤沈下が心配。

○オープンハウス・意見を聴く会の開催結果

区市	日程	場所	オープンハウス	意見を聴く会
練馬区	7/12(火)	勤労福祉会館	13:30~18:00 111名	18:30~20:30 42名
	7/13(水)	関区民センター	13:30~18:00 72名	18:30~20:30 43名
杉並区	7/14(木)	久我山会館	17:30~20:30 30名	18:30~20:30 21名
	7/15(金)	西荻地域区民センター	13:30~18:00 41名	18:30~20:30 80名
	8/20(土)		—	14:00~19:00 142名
三鷹市	7/ 9(土)	三鷹市北野 外環オープンハウス会場	13:00~17:00 77名	—
	7/19(火)		13:00~17:00 14名	—
	8/ 2(火)		13:00~17:00 25名	—
	8/21(日)		13:00~17:00 24名	—

国：整備することが前提ではない。現在は必要性的議論をしている。

国：P・I会議の際にはいろいろな案を出し、比較しながら評価した結果、環状道路が有効ではないかと説明している。いろいろな交通対策をすべきであるが、外環は必要不可欠と考えている。

都：環境問題の対策を講じるためには地域の環境への影響を予測した数値が必要となる。

住：国民の意見を聴くというよりは、計画ありきでこり押ししているように見える。

住：換気所から排ガスを拡散させることやその影響測定に科学的手法を用いるのではなく、除去することに科学的手法を用いるべき。

三鷹市で常設の外環オープンハウス開催中 外環の最新情報を提供しています。

三鷹市北野3丁目において常設のオープンハウスを設置し、開催しています。より多くの皆様のご来場をお待ちしております。

今後の開催予定

10月30日(日)

開催時間 午後1時~午後5時

今後の開催予定については、ホームページをご覧ください。

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
TEL&FAX 0120-34-1491(外環専用フリーダイヤル)
ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>
e-mailアドレス gaikan@ktr.mlit.go.jp

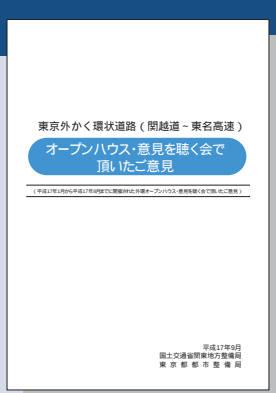


三鷹市の常設外環オープンハウス



■交通

みたかシティバス：三鷹駅南口から「北野」行き30分「北野」バス停下車
小田急バス：吉祥寺駅南口から「北野」行きバス(吉12)26分「北野」バス停下車
関東バス：千歳鳥山駅東口「牟礼7丁目」行きバス(鳥20)10分「北野」バス停下車
駐車台数に限りがありますので、公共交通機関等をご利用ください。



オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見
(平成17年1月~平成17年8月までに開催された外環オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見)をとりまとめました。
ホームページでもご覧いただけます。

技術専門委員会「とりまとめ」を公表

構想段階における必要性の検討は

「技術的観点から概ね妥当」と評価

「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」(委員長＝筑波大学石田東生教授)は9月14日、外環の必要性を判断するため妥当な資料が提供されたと考える」とする「とりまとめ」を公表しました。同委員会は沿線住民や関係自治体等に提示していく資料について、技術的見地からその妥当性を審議するため、5人の有識者に委員を委嘱して設置したものです。

3つの観点から 妥当性を検討

8月3日に開催された第5回委員会では、外環整備の費用対効果について、感度分析などの追加資料が提示され、審議されました。

続いて、これまでの審議と各委員から出されていた意見に基づき、石田委員長が中心となりまとめられた「外環の必要性検討における技術的視点からの評価(案)」について審議されました。

委員会では、国土交通省が作成した「外環の必要性」等の資料について、沿線住民の関心や懸念に対する要求に込められているか、それがわかりやすく表現されているか、情報がどのように作成されているか、の観点から、構想段階における外環の必要性の検討の妥当性について審議されました。

「とりまとめ」の主な

内容は次の通りです。

委員会では提示された資料、会議録、「とりまとめ」全文はホームページでご覧いただけます

● 将来交通量

- ・提示された資料の概要
- ・交通量推計の前提、推計の手法、推計結果
- ・委員会の評価
- ・必要性の議論に必要な将来交通量の予測結果としては、信頼できるレベルにある。誘発交通に関しては、考慮可能なものについては織り込まれているが、引き続き検討を進めるべき課題である。

● 費用便益分析

- ・提示された資料の概要
- ・インターチェンジを

設置しない場合の費用便益比(B/C)は3.3、前提条件が変化した場合の感度分析の結果等

- ・委員会の評価
- ・前提条件の変動幅についても検証されており、費用便益分析の結果からは、引き続き検討を進める意義が高いと認められる。

● 外環の整備効果

- ・提示された資料の概要
- ・23区の走行量が減少し走行速度が向上し、機能分担が適正化され、首都高速3号、4号、環八などの渋滞が緩和される。

- ・委員会の評価
- ・外環は相当量の都市間交通を担うと考えられ、首都圏の交通問題を改善する効果があると考えられる。

環八の渋滞解消といった狭い視野で外環の必要性を捉えるのではなく、都市構造の再編といった広い視点で、外環を捉えることが重要である。

● 環境改善効果

- ・提示された資料の概要
- ・外環が整備された場合の広域的効果として、交通の円滑化により、1都3県における二酸化炭素(CO₂)排出量が、年間約20～30万トン削減される他、窒素酸化物(NO_x)、浮遊粒子状物質(SPM)の排出量も削減されることにより、環境改善効果が見込まれる。

- ・委員会の評価
- ・道路整備は地球温暖化の原因であるCO₂の排出量を増やすかのような印象があるが、渋滞緩和によってむしろ削減効果があることが示されたことは、現況の渋滞問題の深刻さをあらためて認識させられる。

審議の経緯

- 第1回(1月21日) 検討経緯(報告)、将来交通量 予測手法・前提条件)、地域の課題について
 - 第2回(2月9日) 将来交通量(推計結果)、環境の現地観測について
 - 第3回(4月12日) 経済効果、外環沿線地域における環境への影響、必要性の説明内容について
 - 第4回(6月2日) 環境改善効果、費用便益分析の感度分析、誘発効果、住民意見(報告)について
 - 第5回(8月3日) 費用便益等の追加資料、「とりまとめ」について
- (開催はすべて平成17年)



第4回技術専門委員会(6月2日)

■ 今後の課題と検討の進め方
(委員会の評価)

- ・構想段階における資料としては技術的観点から概ね妥当であると考えられる。

これらの資料を積極的に活用しながら、沿線住民や関係自治体等の意向をとりまとめ、早急に構想段階における必要性の議論について総括することが期待される。今後は、具体的な計画に基づいて、より詳細な検討を進めるべきである。

- ・沿線地域の環境への影響については、地域住民が最も懸念する事項であるため、引き続き住民の意見を聴きながら、具体的な計画検討に着手し、その結果を活用した予測評価と対策を検討することが必要である。

併せて、その段階においても、地域住民に十分説明し、意見を聴いていくことが重要である。

資料の積極的活用を

東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会

委員長	石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
委員	浅野 光行	早稲田大学理工学部教授
委員	北林 興二	工学院大学工学部教授
委員	竹内 健蔵	東京女子大学文理学部教授
委員	真下 英人	独立行政法人土木研究所 基礎道路技術研究グループ上席研究員

● 審議を終えて

3つの観点から検討を行いました



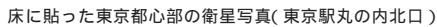
委員長
石田 東生
(筑波大学教授)

委員会にとって、社会的な信頼性をどう獲得するかは大きな課題であり、独立性と自立性を確保するため、委員には丁寧に資料を検討してもらいました。検討は、「住民の方々の関心や懸念に答えているか」、「わかりやすく表現されているか」、「資料の作りかたが現在の技術レベルからみて、妥当なものか」の3つの観点から行い、審議をしました。その結果、委員からの確かな提案やコメントが出され、それに対し、国土交通省は、例えば、感度分析をさまざまなケースで行ったり、前提条件が異なる場合の需要予測を行うとともに、費用便益比の変動幅を提示するなど、柔軟かつ前向きな対応であったと考えます。

今後とも、PI活動は活発かつ効果的に実施されるべきであり、そのPI活動の中で公表され、かつ共有されるべき内容については、今回の委員会のようなしっかりとした検討が必要であると考えます。

- 沿線地域への環境への影響
- ・提示された資料の概要
- ・ジャンクシオン部など地上に出てくる区間や換気施設での影響(影響の項目・事例)。
- ・委員会の評価
- ・大深度地下を活用することにより沿線地域への影響が低減できる。沿線地域における環境への影響については、必要性を検討する

構想段階では、構造などの計画内容が定まっていないことから、これを詳細に予測・評価することはできず、したがって、類似の事業の予測結果や実績等から影響の程度を判断することはやむを得ない。沿線地域の環境への影響は、地域住民が最も心配する事項であるため、詳細な検討を実施していくべきものと考ええる。



【設問】東京23区の外周部をまわる「外かん」の整備について、あなたはどのようにお考えですか。



9・6%の方が鉄道やバスなど、公共交通の整備を優先すべき

だ、4・2%の方が
「渋滞を減ら

すより、車の利用を増やさないよう、現状で我慢すべきだ」、2・8%の方が「もっと身近な生活道路の整備を優先すべきだ」と回答しました。

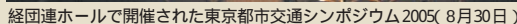
この展示会では、渋滞緩和
自動車の走行速度向上などによ
るCO₂削減効果の一環として、
外環について詳しく紹介しまし
た。広場の床に貼った東京都心
部の衛星写真、外環の東京区間、
埼玉区間、千葉区間の模型や、
外環道の開通によるCO₂削減
効果を示したパネルなどが展示
され、多くの通勤客、家族連れ
などが足を止め、展示物を見学
しました。

にお住まいの方々を中心に21
30通の回答が寄せられました。

平成17年8月22日から31日までの10日間、東京駅丸の内北口で乗降客を対象に「減らそうCO₂! 人間の移動と環境展」主催…毎日新聞社、後援…国土交通省、環境省他）が開催され、交通の視点から国や民間企業が行っている取り組み、効果などについてアピールしました。

国の環境改善への取り組み、事業効果をアピール
外環開通によるCO₂削減効果も紹介

「減らそうCO₂人間の移動と環境展」開催



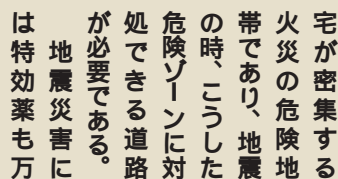
換が行われました。

その中で、災害現場でのリーダーシップや臨機応変の判断の重要性、都市型のご近所付き合いの重要性、通信手段の確保の重要性とともに、木造建築密集化の解消、減災や災害復旧の観点から緊急輸送路としての道路の必要性、安全・安心のための公共事業は優先順位を高めるべきなど、さまざまな観点から、地震に備える都市のあるべき姿について意見が出されました。

続いて、防災と都市再生を考慮したテーマにしたパネルディスカッションが行われました。パネリストには土木学会・新潟県越地震調査団団長・東京大学大学院教授の家田仁氏、ジャーナリストの眞信彦氏、フリーアナウンサーの永井美奈子氏、俳句の堀内正美氏ら4名、コメンタリーにジャーナリストの井出隆雄氏が出席し、東京直下型地震について意見交換が行われました。

フル活用して震災対策の効率
 上げなければならぬと対応
 を策定し、確実に継続的な実
 を訴えました。

防災と都市再生を
テーマにした東京都
市交通シンポジウム
2005(主催…国
土交通省関東地方整
備局、朝日新聞社)
が、平成17年8月30
日、千代田区の経団
連ホールで開催され
ました。

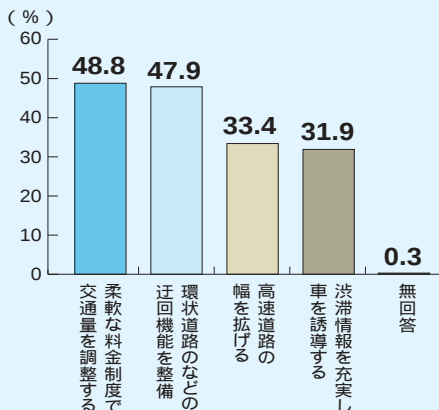


東京都市交通シンポジウム・防災と都市再生

高速道路の利用者 1200 名に聴きました
高速道路、約 75% が「不満」

首都圏の高速道路に対する「全体的な感想」では、「不満がある」24.1%。「やや不満がある」50.1%で、ドライバーの4人のうち3人が「不満」を感じていました（詳しくは、ホームページでご覧になれます）。

次の高速道路の渋滞解決策について、積極的に進めるべきと思われるものに○をつけてください。(複数回答)



外環(関越～東名間)の整備について、
どのようにお考えですか。
最もお考えに近いものを1つ選んでください。

