

平成18年12月21日

外環沿線区市 担当部長様

P I 外環沿線会議事務局

第23回P I 外環沿線会議で表明された 都市計画案に対する意見の送付について

時下、益々のご清祥のこととお喜び申し上げます。

平素より、国土交通省及び東京都の道路行政につきましては、ご協力をいただき厚く御礼申し上げます。

さて、先日開催した第23回P I 外環沿線会議（H18.12.12）において、P I 委員から表明された都市計画案に対する意見を議事録としてとりまとめましたので、送付いたします。

●送付内容

第23回P I 外環沿線会議（H18.12.12 開催）で表明された
都市計画案に対する意見 一式

●問い合わせ先

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（平日9：15～18：00）

TEL 03-3707-3896

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課 外かく環状道路係

TEL 03-5388-3279

岩崎委員（代理：森下） 意見

練馬区の森下でございます。都市計画変更案に関する練馬区の素案は、区民13,000人を対象としたアンケートをその根拠としています。しかし、回収率はわずか30数%、そのアンケートは練馬区が賛成の意見を誘導するものでした。

その一例を挙げますと、青梅街道インターチェンジ建設に関しては、杉並区善福寺と練馬区関町南は一体をなす生活空間。その杉並区全域で賛成60%、地元の反対80%というアンケート結果を踏まえて、杉並区長は「みどり豊かな住宅地である善福寺地域の環境保全を重視すると、この地にインターチェンジ建設は建設すべきではない」と表明。それにも関わらず、練馬区長は『フルインターが望ましい』という項目まで設けて、60%以上の賛成を得、それをベースに「練馬区民は青梅街道インターチェンジを要望している」という結論を出したのです。地元町会実施のアンケートでは、反対91%という結果を無視して。「素案のままでいい」という人はわずか約9%。これは「ハーフィンターは要らない」と言っているのと同じではないでしょうか。少子高齢化が進み、車利用者の減少が予想される中、国・地方の借金は、国民一人当たり630万円という危機的財政状況。そんな時代に、1000億円以上も税金をかけて、地元130戸もの立ち退きを迫り、中途半端なハーフィンターチェンジを造る必要性は、どこにあるのでしょうか。

青梅街道インターチェンジ予定地は、第一種低層住宅専用地域です。ここは、住むことを目的とした地域ですから、小さな子供からお年寄りまでが24時間生活をしています。このような場所に換気塔を建設すればNOxやSPMだけでなく、現在、除去不可能なナノ単位のPM2.5やPAH2などの大気汚染物質が日々、周囲1kmにわたって排出され、周辺住民の健康は危険にさらされ、脅かされます。また現在はとても静かな環境ですが、インターチェンジが出来れば、青梅街道沿いの武蔵野の面影を残すケヤキ並木が切り倒され、いっきに15dbも騒音の値が上がるとされています。東京都環境影響評価審議会でも、「騒音レベルが著しく増加すると予測しているが、計画されている環境保全措置の効果は少ない」と述べております。

「環境都市」を宣言し、「緑被率30」を謳う練馬区として、青梅街道インターチェンジ建設に伴うこのような環境悪化をどうして容認できるのでしょうか。杉並区長と練馬区長の見解の相違は、一体どこから来るのでしょうか。

さらに、これまで幾度となく行われた説明会や、地域PIで出た住民の意見は全く反映されておられません。環境を破壊し、健康被害が出てから後悔しても、取り返しはつかないのです。

最後に、練馬区の素案に対して出された12歳のお子さんの意見書をご紹介します。

「青梅街道ICと排気塔の建設をすると、上石神井の町は汚くなってしまいます。私は友だちと地

球温暖化を止めるため、環境省がやっている子供エコクラブに入っています。～ 中略 ～京都議定書でCO₂を6%減らすと言ったのは何処の誰でしょうか。私たち日本人じゃないですか。このままインターや何やら色々つくってしまったら、公害汚染物質が大量に出て自然が減ってしまいます。それに巨額なお金をつかうことになります。未来の子供たちは、ガスマスクを着けて学校に行くのですか。便利さだけを追求して、自然を壊すのは止めて下さい。インターを造るお金を自然を増やすこと、CO₂を減らすための工夫に使ったら、どんなに美しい上石神井になるでしょうか。町には色々な人がいます。目が弱い人に汚染物質が入ったら大変です。工事の振動で、赤ちゃんが大泣きしてしまいます。お年寄りが痛になったら大変です。どうか未来のため、日本のため、世界のために、考え直してみして下さい。」

以上です。

武田委員 意見

私の意見です。3月3日に提出した資料がございます。これが外環の計画段階における意見書として出したのですが、時間がないために立ち入ったご論議を頂くことができませんでした。資料として配布されたという程度であったと思います。ただ今手元にあるものを見ますと、A4版で4ページ+2ページあります。全部ふれていますと16分かかってしまいますので、それはやめさせていただきます。資料として配付されているので相当省きます。

1番として計画レベルのP I協議はリアルな検討をと、「練馬区の2つの課題の解決と市民主義」として最初だけ読ませて頂きます。

ご周知のように、練馬区は他に例がない大規模な大泉ジャンクション・インターと、突然降りかかってきた「青梅街道インターのハーフインター方式」が、地域P Iの重い課題となり選択と提案が求められています。

基本的に過密都市は、広域的な都市間の交通機能を高速機能により確保をはかり、あわせて都市内の通過交通の迂回排除という目的と、市民に身近な区内の南北交通のボトルネックを解消し、区民が安心して歩き、生活できる、快適な環境創りをどう進めるかであります。

くわえて、外環計画の長年にわたる周辺住民の権利制限と、業務の継承と不安な市民生活を早期に再建するために、しばし原理原則をはなれ、リアルな都市市民の英知による解決策が期待されているのであります。

がらっと視点を変えるならば、わが国戦後期の道路づくりが、何故これほどまで市民に忌み嫌われてきたかである。その原因を問いつめ、「広い見識をふまえた都市主権者であるならば、市民が嫌うものを無くしていくことが不可能ではない」はずであります。そこを明らかにすることがこのP I協議の原点であります。

国と都の行政はこれを真摯にうけとめ実現に努力すべき義務を負っているはずです。以下に市民の合意を急ぎ解決すべき反対要因、「なぜ反対があるのか」という主なものをかけました。「なくせないことはない」という確信的仮説のもとに、ともにご検証を願いたい。

2番目は「なにが嫌われているのか」、取り除けないことなのか。まず1)「インターチェンジが嫌われる理由」は何か、ということを縷々ふれました。中身を読み上げることは省きます。ただここで言えることは、今までのインターチェンジは、「在来工法による醜悪な車優位の設計思想」であり、「周辺環境に配慮した基準」は見られなかった。長年にわたるこのような弊害が、道路づくりあるいは公共事業反対の大きな要因となってきたのであります。最近是比较的に改善されたようであるが外環のインターづくりには、国と都に大きな発想の大転換を強く求めています。

このインターの出入り口を今までの位置を分散し、1箇所から2箇所以上にし、各レーンは完全に蓋がけし地下化し、排気ガスを完全に吸引処理し出入り口の景観保全を図ること。また、堀割部分を完全に蓋かけし地下化し、上部空間は緑地公園とし豊かな緑と花と水で修景し、市民が期待する豊かな空間づくりを図るべきである。

よくP I会議の中で費用対効果論として、金がかかる、金がかかるというお話がございました、これは原文にはございませんが「費用対効果イコール安かろう悪かろう」ではない、今までは、耐久性と芸術性のない遍頗な社会資本と都市施設が国内に大量に蓄積されてきました。道路施設も例外ではありません。外環は大深度の地下につくられメンテにより耐用年数は半永久的であります。ここでは、いわゆる開発コスト論は無用であり、市民が歓迎できるインターチェンジは、永年にわたり市民生活に安全と安らぎを与える価値ある高い都市機能であります。

それから2番は「換気塔が嫌われる理由」は何か。今までもずいぶん指摘しました。そういうことをなくしていけば、換気塔もそれほど忌み嫌われるものではなくなるはずである。

それから3番の、青梅街道ハーフインターの疑問と解決策。これについても中につぶさにふれております。

最大の難所大泉ジャンクション・インターの現状と解決策、それについてもこうあるべきだということを、関越外環に関わってきた38年間の蓄積の中で、こうやればできるはずだということを出しております。是非ご覧頂きたいと思います。以上が4ページ目であります。

それから最後に、用地買収・営業、移転、生活保障などについては、1. 買収価額、2. 売却用地、3. 移転先等の用地、4. 営業・移転補償、5. 地域的な課題のその他として、電波障害、騒音、振動、景観保全、修復、定点観測ほかを追加していかなければならない。

これらを最後にふれております。

最後にひとことだけふれますと、P I会議の中で「反対だ」と、ただ単純に「賛成だ」ということをいくら言っても、話にならないのであって、どうすればこれを越えて市民の合意できるプラスアルファ及び価値のある「何かがあるはずだ」ということで、少なくとも今後、P I協議はそういう方向で何らかの結論が得られるように努力していくべきだと思います。

以上。

[2006年12月11日再提出]

2006/03/03

＝外環の計画段階における意見書＝

武 田 佳 登

東京外かんPI会議 委員

計画レベルのPI協議はリアルな検討を

1. 練馬区の2つの課題の解決と市民主権

すでに周知のように、練馬区は他に例がない大規模な大泉ジャンクションインターと、突然ふりかかってきた青梅街道インターのハーフ・インター方式が、地域PIの重い課題となり選択と提案が求められている。

基本的に過密都市は、広域的な都市間の交通を高速機能により確保をはかり、あわせて都市内の通過交通の迂回排除という目的と、市民に身近な区内の南北交通のボトルネックを解消し、区民が安心して歩き生活できる、快適な環境づくりをどう進めるかである。

くわえて、長年にわたる外環計画の周辺住民の権利制限と業務の継承と、不安な市民生活を早期に再建するために、しばし原理原則からはなれ、リアルな都市市民の英知による解決案が期待されているのである。

視点をかえるならば、わが国戦後期の道路づくりが、なに故これほど忌み嫌われてきたかである。その原因を問いつめ、広い見識をふまえた都市主権者である市民が嫌うものを、なくすことが不可能ではないはずである。

そこを明らかにすることがPI協議の原点であり、国と都の行政は真摯にうけとめ実現に努力すべき義務を負っているのである。以下に市民の合意を急ぎ解決すべき反対要因の主なものをかかげた。「なくせないことはない」という確信的仮説にたち、ともに検証をねがたいものである。

2. なにが嫌われているのか、取り除けないことなのか

1) インターチェンジが嫌われる理由

今までのインターは、イン・アウトの出入口が各地点に1箇所、出入口渋滞が激しい排気ガス公害の元となってきた。また、出入口の構造が殺風景で緑の景観配慮がなく地上に剥き出しの構造であった。

このような醜惡な在来T法は車優位の設計思想であり、周辺環境に配慮した基

準は見られなかった。長年にわたるこのような弊害が、道路づくり反対の大きな要因となってきたのである。最近是比较的に改善されたようであるが外環のインターづくりには、国と都に大きな発想の転換を強く求めておきたい。

このインター出入口を今までの1箇所から2箇所以上とし、位置を分散し、各レーンを完全に蓋がけ地下化し、排気ガスを完全に吸引処理し出入り口の景観保全を図ること。また掘割部分を完全に蓋かけし地下化し、上部空間は緑地公園とし豊かな緑と花と水で修景し、市民に期待される豊かな空間づくりを図るべきである。

ここで費用対効果論に触れておきたい。「費用対効果イコール安かろう悪かろう」ではない。耐久性と芸術性のない偏頗な社会資本と都市施設が国内に大量に蓄積された。道路施設も例外ではない。外環は大深度の地下につくられメンテにより耐用年数は半永久的であり、いわゆる開発効果とコスト論は疑問である。

市民が歓迎するインターチェンジも、市民生活に安全と安らぎを与える価値の高い都市機能である。そのような市民の提案する都市施設に、費用対効果論は全く妥当性がない。各行政から、また時にはPI委員から、そのような意見がみられる。が、都市の景観保全・緑と花と水の修景。インター出入り口のダブル・インター完備などは、過密都市生活の快適性確保のミニマム基準でもある。

2) 換気塔が嫌われる理由＝換気塔の設置位置は公平に

今までの既設の換気塔は文字どおり換気塔であって、排ガスの処理は満足できるものは少なかった。外かんの換気塔は地上高100mで拡散すると説明されたが、これは大気中と宇宙空間への垂れ流しである。大深度の地下空間に、環八周辺の大気を凌ぐクーリング機能を開発し設置すべきである。先に霞ヶ関ビルで開かれたトンネル委員会のヒアリングでは、大気の質に対する問題意識が見られず疑問を感じたので指摘しておきたい。

またタワーの設置位置は、インター・ジャンクション周辺とされているが、これは全く妥当を欠く不公平な案である。外環施設の配置によるメリットとデメリットは、各地域ごとに公平な負担はかることとし、外かん換気塔はジャンクション・インターなどのデメリットのない地域に優先的に配分することを強く求めたい。少しずつ譲り合う「三方・両損は三方千両得」の懐ふかい提携連帯の都市づくりに通ずる道である。次の青梅街道のフルインターづくりも、大規模な都市施設配置におけるの都市づくり思想と根っ子は同じである。

練馬区は人口増加都市であり、10数年で人口80万人の政令指定都市規模と

なり、首都北西部の武蔵野台地地の玄関口となる都市である。このような地政学的位置にある練馬区に、北に練馬インター（関越大泉と外環大泉）あり、南に練馬南インターが出来ることを、近視眼的にわざわざとみて現状の交通症状に甘んじるか。あるいは、発展志向にたちイメージ豊かな懐ふかい都市づくりを、どう進めるかの選択の岐路にある。

3) 青梅街道ハーフ・インターの問題点と解決策

昨年10月、国と都は青梅街道に志し低いハーフ・インター方式案を公表し、同インターは外環外まわりの北行き機能と内まわりの青梅街道出口機能機能だけとし、東名に至る南行きの内まわり機能はなしとされた。まさに青天のへき懸れきであり、行政の自信のなさに呆れるばかりである。

この間の経緯はここでは触れないが、ハーフ・インターの問題点を指摘し原案通りのフル・インターの実現を強く求める。発想の転換と提案により解決策はどのようにも考えられることである。

ここでハーフ・インターの問題点に触れてみたい。仮に同インターの東名行き台数を10とし考えてみよう。その台数がハーフ・インターにより0となった場合の負荷は、単純計算で隣接すると大泉インター5、東八道路も5となる。この5が大泉インター経由となり、また一部が富士街道からわき道通過となり東八道路にむかう。したがって練馬区西部地域は、外環と関越を抱えた上に新たな負担を強いられることとなる。

東八も中央高速を抱えてほぼ同じ状況となる。その解決策を1. なぜインターチェンジが嫌われるのかと、次の大泉ジャンクションの例とあわせ検証し、ご理解を得たいところである。

4) 難所・大泉ジャンクション・インターの現状と解決策

大泉と東八は外環16kのうち最大の工夫と建設投資が求められる地点となる。大泉では、過度の集中を避けるためにインターの出口・入口の分散設置を視野にし、目白通り・東映通り・大泉街道などに分散系のインターの出入り口を求める（このインターの分散設置は外環本線内の渋滞解消と出入口渋滞解消のミニマム・スタンダードとし、各所に不可欠となるケースである）。

特に現在13もの車線が交差する目白通り出入り口の信号渋滞は、信号コントロール技術をこえる深刻なものである。予想される地上部道路の信号渋滞による地下本線上の渋滞をさけるため、インターの出入り口2～3箇所の分散設置が不

可欠となる。これは既に外環から関越に合流する本線渋滞のジャンクションが、そのことを物語っている。

加えて大泉ジャンクションは、外環外回りから関越下り車線合流と、関越上り車線から外環内回り車線合流の二つのジャンクションが計画されている。これをオープン・ハウスのセットで見ると、両線とも目白通りの上を横断し八の釜憩いの森公園を南北に断ち割るような構造が示され、修復不能な無残な傷跡をのこすデザインとなっている。これにインターの掘割り傷跡が加わり四本もの無残な傷跡を残すことになる。何が地下案かと言いたい構想力欠如の産物である。

これでは八の釜憩いの森公園の景観づくりも、白子川の親水構想を視野にした「市民が期待している緑と花と水の親水計画」も実現が困難となろう。最大限の努力をしても失うかもしれない、八の釜の湧水の価値をこえる、創造的な上部空間を周辺住民にのこすべきである。

八の釜湧水保全のため、数箇所ボーリング調査をし、地下水の動向をさぐり、保全の可能性を明らかにすること。なお白子川上流の湧水源を守る一体化親水計画の実現をはかること。

白子川の洪水対策として、同地北側に大規模地下貯水機能と地下導水機能が整備されつつある。したがって大泉氷川橋上流の調整池機能（湧水期は運動場などに利用されている）は不要となっている。このヤードを同公園と一体化し、緑と水の市民の憩いの森の拠点づくりをめざすべきである。

したがって、この両線ジャンクションは全て中深度地下空間で処理。インターも同じ処理とする。あわせて目白通り北に隣接するトラックヤード等を買収し（外環内回りインター予定地とて活用）、目白通りの南北を一体化した公園の景観づくりの上部空間を確保すべきである。

また、同ジャンクションと比丘尼交差点の間の、関越高架南沿いの都市計画決定区域内の民有地を利用し、同ジャンクション周辺と比丘尼交差点の拡幅改良とあわせ、周辺の公園化計画の推進をはかるべきである。

ここでふれたことは、今までの関越と外環づくりが周辺環境整備を後回しにし、計画区域内の整備のみにおわった後遺症である。国と都に対し外環の地下化発進には、いわゆる練馬問題のほかに長年にわたり「南行きの時に…」とし、後おくりし放置してきた20年から40年にわたる課題が、広義の地域補償として付随していることを指摘し実現を求める。

大泉ジャンクション・インター周辺の整備は、並みの拠点より負荷の大きい拠点であり、効果ある財政出動と決意を前提とし取り組むことを強く求める。

3. 用地買収・営業・移転・生活補償ほか

オープン・ハウスと説明会、またPI会議でも話題になってきたので、関越・外環の例をあげて、要点項目のみをかかげた。ご参考になれば幸いである。

1) 買収価額

買収価額は傾斜価額方式とせず、路線従価を参考にし、敷地全部の一筆買収を原則とすること。

立木・庭石・外構物・家屋などの評価、また移転等費用は社会通念によること。立木を移植するときは活着保証を求めること。

グループ・自治会などが協議し原則的要求をかかげ合意し、細部は個別折衝とするのが望ましい。

高齢者の相談助言は続ける。

2) 売却用地

一般住居用地は原則として一筆買収を原則とし、道路残地を残さず買収させ、道路残地は周辺住民の希望を生かし、ポケット公園ほかに活用し有効利用をはかること。

但し、売主が一定の広さを残し買収させたい時はときは、個別折衝にまかせる。

3) 移転先等の用地

売主が移転先等の用地の斡旋を求める場合は、親切に対応すること。
また売主側が集団移転を希望した場合は、移転先用地等ついて、また、移転後のコミュニティーの再建に協力をもとめる

4) 営業・移転補償

この場合は個別折衝を原則とした方がよい。

5) 地域的な課題その他

電波障害・騒音・振動・景観保全・修復・定点観測ほかは追って検討。

以 上

4. おわりに 文書質問の提出と文書回答要請

この4年間、国と都から数多く聞かされた抽象的な答弁は、以上でふれた切実かつ具体的な課題解決の提案意見に対し、なんの回答にもなってない。

改めて分厚い議事録を読み返してみて、一つの例として、都市温暖化・地球温暖化防止の中小都市河川再生の分流下水方式などが、PI会議の表面的な地下水問題の場当たり答弁でかき消された。

昨夏の猛暑の都大路にくりだした、浴衣すがたのギャルの打ち水姿などは全くナンセンスであり、練馬区の雨水地下浸透工法の10数年前からの地味な取り組みとのギャップに、ますますその感を深くしている。

よって以上になる触れたことについて、どう対応しようとしているか。国土交通省と東京都にたいし文書質問として提出し、誠意ある文書答弁を求め文書回答を要請いたします。

以 上

湯山委員 意見

外郭環状道路については、非常に長い時間を繰り返し繰り返し討議されてきました。

そしてまた、立場によっても様々な意見が語られてきたところだと思います。しかし残念ながら、これまでの、それぞれの方が、自己主張にこだわり、委員の共通認識を欠いた審議が続けられたと見受けられました。このことはP I会議当初から意見は言いっぱなし、吸い上げっぱなしという、そういった基本的な考え方があったから当然だなという思いを強くしております。

私の主張でございますが、私たち社会の生活は、好むと好まざるに関わらず、個々の主観と別に日常活動の自然に生まれてくる現実の中で、人の力では止められないことも多くある、例えば道路です。道というそんな問題を象徴していると私は考えております。

たんなる交通、輸送の手段ではなくコミュニケーションとしての道の役割があるからだと考えております。まちづくりとは道であると思います。その道を私は安全に大手を振って安心して歩けるような私たちの住む社会であると確信したいのであります。外郭環状道路は、計画決定からもう40年になり、私たちはこの長い40年を無為無策で貴重な時間を浪費してきたと思います。上石神井の町はこの間あらゆる被害を受けて参りました。これから被害を受けるのではなく、すでに今被害を受けております。街の規制された一方通行、建築制限、慢性的な車の渋滞、幅員のない狭い道、そこにバス、タクシー、または貨物、トラック、車と人がひしめき合っておるのが、現状です。今年の2月ですが、マスコミがカメラを連れて上石神井の町を視察に参りまして、取材に来た訳ですが、「街を見て驚いた」、「雑然とした、もうめっちゃくちゃな街だな」というような、そういった報道もされております。

私はこのようなさきおくりの道路行政は絶対にゆるされないと思っております。街はこのままでは死んでしまうのではないだろうかそんな思いも強く持っております。長年の議論の結果として出された都市計画変更案についても、早期にしっかりとした整備を望みます。周辺交通、環境への対策が明確でない部分があることを強く指摘し、地域の伝統文化を大切に活力ある住みよい街、暮らしやすい街、そういった環境を最大限に配慮した整備を強く進めて頂きたいと求めます。

以上。

平野委員 意見

住民の方々のP Iの皆様の意見が大体出たみたいですので、私の方からは、資料4で添付してございますが、前回のP I会議で共同声明を発表した趣旨は申し上げたわけですが、この共同声明の理由と言いますか、目的。またこの共同声明に基づいて私どもは要望書というのを出しております。これについての趣旨を私の方から説明しまして、各区市ごとにまた別途、後ほど山本委員のほうからも回答の説明があると思いますけれども、回答等についての意見もあろうかと思しますのでそれについてはそれぞれ各区市のほうから発言して頂くような形をとらせて頂ければなど。私の方から包括的な話をさせていただきます。

前回も申し上げましたとおり、この共同声明についてはこの都市計画変更案を各区市が意見を述べるにあたって、やはり共通した課題は共同して取り組んでいこうというのが趣旨でございます。そういう中で、なぜそういう形になったかと申しますと、1点は、これまでの議論の中では本線にかかわる議論は進められてきたところがございまして、今回の計画案が実施された場合、各沿線各区市で行っている街づくりにどのように影響してくるのか、そういうような検討は殆ど今後の課題とされております。それが先ほどから皆様から出ている、例えば、インターチェンジ周辺地域の問題、それから外環ノ2や東名以南の問題でございます。

それからもう1点は、この現在の計画検討から整備に至る一連の流れが今後どのように進むのか、この辺の諸課題についても、明確な方向性が提示されてございません。その辺を今回の計画変更案に意見に出すにしてもこれらの問題を今後の遡上にのせていく必要があるだろうということで共同声明をさせて頂き、また要望書を出したということです。

大きくは3点ございます。この要望書のほうの概要を見て頂きたいと思いますが、1つはやはり、ジャンクション、インターチェンジ周辺の環境問題をどういうふうにしていくのか。これらについてまず整理をして頂きたい。

それから2点目は、今はまだ懸案、まだ明確にされていない今後の課題として残されている外環ノ2や東名以南の整備についてどうするのか。これをきちっと方向性を出してもらいたい。

それから3点目としましては、いわゆる外環計画により影響を受ける周辺の都市計画道路、街づくりなどそれぞれの区市における街づくり、そういうものについての課題についてどう取り組んでいくのか。この辺を明確にして頂きたいということでそれぞれここに記載しているような内容で要望書を出させて頂いていると。これを回答頂くことによって、各区市においてそれぞれ、その区市の変更案に対する意見として整理させて頂きたいというのが一つの大きな目的としてございました。この回答

については、今日資料として山本委員の方から出されておりますので後ほど説明あるかと思ひます。

なお、これらに關してまた補足的に、各区市で独自にまたご意見があると思ひますのでその辺につきましては各区市の方から挙手して述べさせて頂ければと思ひております。



外環計画に関する沿線区市長共同声明

東京外かく環状道路（関越道～東名高速）「以下、「外環」という」については、現在、環境影響評価法並びに都市計画法に基づく手続きが進められている。

私達沿線6区市長は、首都圏における環状道路について、幹線道路の渋滞緩和等の観点から、その必要性を認識するものである。また、現在外環計画の中で検討されている地下方式を基本とする計画案についても、一定の評価を行うものである。

一方、外環計画における課題や取り組みについては、沿線6区市それぞれにおいて違いはあるが、地域住民の生活環境を守り、地域に根ざしたまちづくりを推進するという立場は共通である。

このことから、現在示されている計画案について、沿線地域住民の安全と安心の確保、良好な自然及び生活環境の維持、地域の活性化や利便性の向上等の観点から共通の課題について、とりまとめを行った。

については、沿線各区市の外環及び周辺地域に関する下記事項について、国並びに東京都が、確実に取り組むよう要請するものである。

なお、この共同声明を始めとして、今後も外環にかかわる様々な課題について協力し合い、国並びに都に要請していくこととする。

記

- 1 外環本線並びにジャンクション及びインターチェンジ周辺地域については、環境問題やコミュニティの分断など地域のかかえる課題に十分配慮した整備となるよう、地元自治体と十分協議し、整備内容を決定すること。
- 2 外環の2及び東名高速道路以南など、外環計画にかかわる未整理の課題について、国並びに東京都は責任を持って検討を行い、その解決に努めること。
- 3 外環計画については、引き続き沿線地域住民に十分な説明を行うとともに、最大限の情報提供を行い、理解を求めること。
- 4 外環のジャンクション及びインターチェンジ周辺の都市計画道路などの基盤整備については、その必要性、整備手法、時期等について地元自治体と十分協議し、国又は都の責任において取り組むこと。

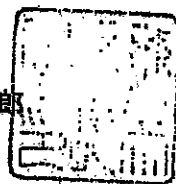
5 外環沿線の各区市が行うまちづくりにおいて、外環計画により影響を受ける事項については、その円滑かつ効果的な進捗を図るため、補助制度の拡充など十分な対応を行うこと。

6 沿線各区市の外環及び周辺地域の整備に関する具体的要請に対しては、誠意ある回答を行い、本声明とともに最大限その実現に努めること。

以上、共同声明する。

平成18年10月25日

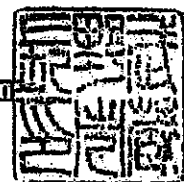
練馬区長 志村 豊志郎



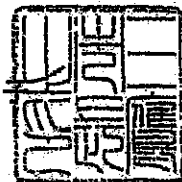
杉並区長 山田 本吉



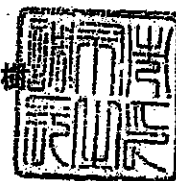
武蔵野市長 邑上 守正



三鷹市長 清原 慶一



調布市長 長友 貴樹



世田谷区長 熊本 哲夫



平成18年10月25日

外環計画における諸課題の解決について（要望）【概要】

1. ジャンクション・インターチェンジ周辺の環境整備について

- (1) ジャンクションやインターチェンジの整備により、外環本線以外でも沿線地域内の交通量や流れが大きく変化し、生活環境への影響が懸念されている。現時点でこうした変化をどう予測・シミュレーションし、問題の発生に対してどのように対処しようと考えているか、明らかにすべきである。
- (2) 外環及びインターチェンジ開設時までに、周辺道路整備をどのように進める必要があると考えているのか、また事業主体側の責任においてどこまで整備しようと考えているのか、明らかにすべきである。
- (3) ジャンクション部やインターチェンジ部は可能な限り蓋掛けを行い、その上部や環境施設帯については、地元の利便にも供したいという意向を聞いているが、いつまでに、何について、どのような方法で検討を進めようと考えているのか、明らかにすべきである。
- (4) ジャンクション及びインターチェンジの整備により、地域・コミュニティの分断が生じることがあってはならないと考えるが、地域・コミュニティの分断対策として具体的にどのような方策を考えているか、明らかにすべきである。

2. 外環の2及び東名以南の外環整備について

外環の2の扱いや東名以南の外環整備については、現時点では今回の〈外環本線の都市計画変更を是とするかどうか〉の検討と切り離して考えることが出来ない課題となっている。そこで、

- (1) 現在、外環本線の都市計画案について各区市の意見が求められている段階であるが、外環の2については、外環本線の都市計画変更に伴い都市計画の変更が必要になる路線である。これまでの説明によれば、外環の2は要検討路線の位置づけのもと、住民の意見を聴きながら検討を進めていくとしているが、事業者としての基本的な考え方、今後の検討の具体的方向性などが不透明であるため、区市における外環本線の検討にも大きな影響を及ぼしている。そのため、現時点での基本的な考え方、都市計画変更へと至るまでの地元との協議・検討のプロセス、およその時期等について、明らかにすべきである。

また、この検討が幹線道路としての広域的な視点だけでなく、各区市の実態に即して進むよう、外環の2について区間を区切ることも想定した、交通量や流れのシミュレーション、延焼防止効果などの防災シミュレーション、移転家屋数や整備手法のモデル提示など、検討に必要な基本的データの提示を求めたい。

- (2) 東名以南の外環の整備については、現在の計画案で外環整備が進んだ場合は、早期整備が必要不可欠であると考え、外環道が湾岸道路までつながることにより、東名ジャンクション周辺の環境改善にも大きく寄与することが期待できることから、具体的な取り組みを進めることを強く要望し、早急に、今後の検討プロセスや基本的な考え方を提示されたい。

3. 外環計画により影響を受ける事項や今後の取り組みの流れについて

- (1) 外環の計画は、各区市が行う地域のまちづくりに対して大きな影響を与えるものと思われることから、その円滑かつ効果的な進捗を図る上で、補助制度の拡充など十分な手当てが必要と考える。各区市が行うまちづくりに対する支援策や協力体制、またその範囲について、基本的な考え方を提示されたい。
- (2) 外環計画について今回都市計画の変更手続きに入ったことを受けて、改めて生活再建救済制度のあり方についての検討が必要と考える。
都市計画線内に土地を有する住民の生活再建に資するという制度の趣旨に立って、制度の充実など、より広範に活用されることが必要と考えるが、基本的な考え方を提示されたい。
- (3) 現時点では、外環の整備についての事業主体が決まっていないと聞いているが、今後事業着手に至るまでのプロセス、またその中で事業主体を決定する方法や過程、また仮に事業主体が株式会社となった場合の国の関与や、その場合に各区市の要望をどのように確実に実現していくのかの方法について、明らかにすべきである。

4. その他

- (1) 外環の都市計画の変更は事業着手に道を開くものである以上、現段階での十分な検討と地元住民からの理解を得ることが不可欠である。先に述べたが、沿線各区市にとって外環計画は単なる道路計画ではなく、外環整備の結果としてまちづくり全般への大きな影響が予想され、この点からの十分な検討なくしては沿線住民からの理解は得られない。
そのため、沿線各区市で外環の都市計画変更案に伴う周辺まちづくり計画等の本格的な検討に入るため上記諸事項について、速やかなる見解の提示並びに具体的回答を求め、その回答を踏まえて、各区市の都市計画等まちづくりに関する本格的検討を前進させたいと考えるものである。
- (2) なお、本件については、各区市で行われている外環本線の都市計画変更に係る検討に必要な情報であり、1か月以内に誠意ある回答を求めるものである。

植田委員 意見

杉並区の植田でございます。意見を申し上げます。

外環計画に関する沿線6区市長殿の共同声明が10月25日に発表されましたが、それによりますと、大深度工法による外環計画を容認したような形での共同声明に対し、外環道路反対連盟は沿線6区市長殿に対して抗議し要望書を提出いたしました。

その内容は、現在P I 外環沿線会議で、外環の自然環境に与える影響や地域分断による生活環境への影響などについて議論中であり、「地下方式なので安心」といえる状態ではないこと。

特に、青梅街道のインターチェンジ計画については、P I 会議でも、地元でも、やめたほうがいいとの意見が大勢で、このような事業計画を容認することは納得できないこと。

さらに地上部街路（外環ノ2）の計画が不透明であり、沿線住民の不安は払拭されていないこと。あるいは外環ノ2の計画を、廃止するという共同認識を持っているかなどについてでした。

そこで外環道路反対連盟は、沿線6区市長殿のこのような認識に対し、強く抗議するとともに、P I 外環沿線会議での議論を尊重し、且つ、地元住民の意見を十分に汲み取って、判断してほしいという内容です。

11月27日、沿線区市から出された「外環計画における諸課題の解決について」の要望に対する回答が発表されました。この内容は、住民環境へ影響が懸念されるインターチェンジ周辺では区市と協力して道路を整備し交通分散を図る、地上に側道として計画された「外環ノ2」については地元の意見を聴いたうえで早期に判断する、などという抽象的な回答で、何ら具体的な回答はなされておられません。沿線住民が心から納得できる具体的な回答を強く強く要望します。

以上です。

宿澤委員 意見

私の意見は、年寄りが申し上げるとして聞いて頂きたいと思います。外環をつくることに私たちは40年来反対してきました。当時の方々は一人亡くなり二人亡くなり、今日にきております。そして、行政との話し合いでPIなるものをつくり今日にいたりました。その間、行政側は何人も転勤があり、みなさんは書類が残っている以上、それによって強引に外環をつくろうとしております。私たちは40年の間一生懸命反対運動して、無駄に年を重ねてきました。

ですが、昨晚、杉並に都市計画審議会がございました。

昨晚ほど、国土交通省と都に裏切られたことはありませんでした。なぜだか石井さんおわかりでしょうとおもいます。昨晚、杉並区都市計画審議会において、ある委員が地質調査並びに井戸、地下水の調査のことを質問されました。

石井さんはその返事ができないのです。十分調査をやっていないからだろうと思います。

山本所長さんに、「いつか大丈夫ですか」と問いましたら、私に子供に言い聞かせるように「大丈夫ですよ」とおっしゃいました。何が大丈夫かわかりませんですけども、そのように伺いました。

石井課長さんもう少し勉強してください。調査が不十分だから、返答ができないのでしょうか。また周りの方もそれをフォローしてあげてください。

審議委員の先生方は私たちと違い、だまされません。聞いていて私たち傍聴者は、馬鹿馬鹿しくなりました。地質調査、水の流れの調査、基本的なみんなが心配していることについて返事ができないとは一体どういうことなのですか。

私たち住民はとにかく裏切られました。傍聴者は大勢きておりました。みんなが笑っておりました。大深度と言うことで外環をつくらなければいけないのかなと思っておりましたが、全体をつぶさに調査、1からやりなおしましょう。――

特に青梅街道インター、たとえハーフであっても反対です。杉並側に被害がないとは言えませんが、一方、練馬側の本当の地元であんなに反対しておられるのに、地元の方に話を聞いているとは思えません。私から言わせますと行政側、あなた方は何を聞いても馬の耳に念仏だと思います。ここに傍聴しておられるみなさんがたには賛成者はほとんどいないと思います。それなのにあくまでも一旦計画したのは、実行しなければ承知しない行政側のやり方はなんなのでしょうか。ただやみくもに反対しているのではありません。終戦後のでこぼこ道路、家屋、私たちがこの街を作ったのですから、子供を大きくし、学校へやり、独立させ、嫁がせた街、全体が家族なのです。それが行政のいうことに従わなければいけない理由はどこにもありません。行政側は鉛筆1本でどこの家の中でも、池の中でも線を通してあります。

練馬区の八の釜、それから野川のオオタカも大切でしょうが、善福寺池の野鳥たちも大切です。最近、特に珍しい小鳥が、私たちどもの住宅街にも飛んできて鳴いております。

私は理由はどうであれ、終始外環道に反対します。最後をお願いします。杉並区では年内にもう1度都市計画審議会をひらくことになりました。このときには先ほどの地下水の問題、審議会の先生がたが十分に納得できる説明をして頂くようお願いします。

以上。

菊池委員 意見

杉並区役所の菊池でございます。先程、私どもの委員の植田委員の方からお話しがございましたように、現在、杉並区では、都市計画審議会で審議をしている最中でございます。杉並区といたしましては、先程、平野部長の方からお話があったような、街づくりうんぬんという話については、正に、その通りでございます。しかしながら、今回の計画が高架から地下になったということについては、一定の評価をしている訳でございますが、地下になったことによって、色んな心配が審議会の中でも出ていると、また住民の方々からも、そういうご心配を多く頂いておりますので、その辺の具体的な影響について、どうなっていくのかということが、私ども非常に心配しているところでございます。特に、水の豊かな場所でございますので、地下水脈のことにつきましても、審議会の中で、議論になっている。それからまた、環境面、交通面についても、今皆さん、非常に心配されている部分がありますので、これから明らかにしていかなくちゃいけないという課題があるのかなと思ってございます。それから、今後の進め方といたしまして、やはり住民参画によって、問題解決していくという、そういう取り組みが、今後も非常に大事なのではないかと、これからご説明があらうかと思えますけれども、回答の中でも、住民参画による問題解決の取り組みを進めていくというふうにおっしゃられておりますので、このことは、外環ノ2の扱いも含めて、非常に重要な大切なことだというふうに考えてございます。いずれにいたしましても、今後、どのような形にするにせよ、地域の皆さんの協力が不可欠でございますので、住民参画・住民参加という、より一歩踏み込んだような形の街づくりといたしますか、そういうことを進めていくことが、非常に重要だというふうに考えてございます。区としても、そういうふう to 努力をしていきたいと、思っております。

濱本委員 意見

都市計画変更案に対する意見、前段は2項目述べさせていただきます。それから、問題と意見に対して9項目、そして結論を申し上げたいと思います。

平成11年3月、外環反対連盟の公開質問に対して石原知事候補は、「環境を破壊する排ガスについては都が率先して規制する」、「ナンバーによる規制やディーゼル車の規制」、「都心の流入規制」などのその後、それを前提に道路計画を見直すとの回答があり知事に就任されました。その後、P I外環沿線協議会が始まり、その間、国と東京都は「外環に関する方針の公表」、「意見を聴く会」、「外環に関する考え方の公表」、「環境への影響保全対策の公表」そして、都市計画変更及び環境影響評価の手続きを行ってきました。

問題点と意見です。

第1に、昭和45年10月、当時の根本建設大臣は「地元と話得る条件の整うまでは強行すべきではない」と凍結宣言がなされているが、未だ計画変更案提示のできる時期ではない。扇大臣が「遺憾の意」を国会で表明し「原点から話し合い」を行うと提案し、国・東京都はP Iによる話し合いを始めたが、なぜそんなに急がなければならないのか、その理由の説明もない状況で再三再四、強硬な行動をとり続け、P I会議を「ガス抜き」のような状態にして都市計画変更の手続きに入ったのは残念であり、昭和45年根本建設大臣が宣言した重い思いを十分、国と東京都が反省されていない事は遺憾である。

第2、石原知事が就任されて知事の公約である外環に関する考え方の基本である「ナンバーによる規制、都心への流入規制」などはどのように行われ、その結果はどのようなになったのか明確にされていない。その他の公約項目実施結果も明確にされたい。

3、住民がP I協議会で現地調査を要望したことに対し、環境アセスを強引に進め、環境影響評価準備書として作成し、住民が十分納得できない説明のままで推し進められたこと。

4、外環計画の作成者の政府委員である北林興二氏（工学院大学教授）が如何なる理由にせよ東京都環境影響評価審議会に委員として11月14日出席し、石原知事に答申している事は社会通念上においては到底許せる事柄ではない。

5、都市計画変更案の説明会に於いては十分な説明もなされず、計画変更案について納得できるような認識が地元住民にはない。例えば、立体都市計画とは、付属街路第3～12号まで廃止、外環ノ2が変更案から除外されたことなど。

第6、本来外環計画は都市計画の上では「外環ノ2」すなわち地上部街路と一体となった計画であると認識しており、本線、専用部分を大深度地下方式によって変更すれば「外環ノ2」は廃止されるものと思うのが住民の一般的な考え方であるにもかかわらず、この度の計画変更案から除外することは、沿

線住民の不安が増大する要因となっている。計画変更決定までに「外環ノ2」の検討については、全面廃止を含め結論を出すべきである。

第7、外環基本方針は道路交通機能から通過交通を目的とするもので、青梅ハーフインターは安全性や環境への影響、交通渋滞発生要因となるなど、十分に機能発揮できるものではないことから変更案から廃止すべきである。

第8、土地利用の制限緩和については、P I 外環沿線協議会の議論の中でも、私は何回も指摘をしてきたが、未だに解決されず、今回の都市計画変更案からも「外環ノ2」に関わっている方々は、今後も精神的また現実的にも苦勞を続けなければならない状況を国と東京都は重く認識して早急に制限緩和を実現するよう手続きされたい。

第9、生活再建救済制度については、昭和41年都市計画決定以来40年以上にわたり、土地利用の制限がかかっている、都市計画線上にある土地を有する住民の生活再建のために「外環ノ2」の計画線が残っている現状から制度の継続を強く要望する。

結論、以上から外環計画の変更の条件は、(1) 必要性の再確認、(2) なぜ40年前と同じルートなのか、(3) 専用部分の大深度による環境影響、ジャンクション、インターチェンジ周辺の交通処理機能の問題等など住民が納得のできる説明がなされていない、都市計画変更案については、外環問題を原点から見直すことを条件にし、P I 協議会・P I 会議を推進してきた私としては、この度の都市計画変更案には容認できない。

改めて都市計画変更案を見直し、住民が納得する変更案を再検討するべきと強く要望する。

以上であります。

村田委員 意見

外郭環状道路東京部分は、環状道路の一部であるがゆえに東京の、首都圏の主要な道路と位置づけられるため、当初計画通りに早期に事業化されることが望ましい。その意味において今般の都市計画案は妥当なものであると判断できる。

ただし、事業化のプロセスは旧態依然としたものではなく、十分な情報提供に基づく多方面からの意見把握が必要である。この意見把握の一環としてPI外環沿線協議会が設置され、PI会議へと継続されているが、時間管理の欠如やメンバーの固定化など、会議運営方法には問題が多い。今後の都市計画におけるPI手法への課題を多く含んでおり、その評価と総括が今後必要となろう。

なお、都市計画決定に向けての今後のプロセスにおいても、既整備区間や既整備換気施設の見学、既整備地区の住民グループとの懇談等、図面上の計画の説明のみならず、住民への具体情報の提示を丁寧に行うべきである。

井上委員 意見

武蔵野市です。共同声明につきましては平野部長が言われた通りでございます。武蔵野市の現在の状況でございますけれども、市民の意見、都市計画審議会につきましては12月4日にすでに終了致しまして、現在の都市計画変更案、これにつきましては、当然ながら地域分断等を含め、地上部へ配慮というようなことがございますので、一定の評価をして承認というような形でございます。

ただし、やはり要望の回答にもございますように、いまだかつて外環ノ2について適切なプロセス、あるいはスケジュール等が現在示されていないということがございまして、当然のごとく付帯意見が出てございます。それにつきましては、現在の都市計画について高速部分と外環ノ2の部分につきましては一体の都市計画というような形で現在認識してございます。ですから、廃止することも含めプロセスを示せということ、市長の考えの中では、プロセス等が示されない限り、本線について現在の計画案について事業の着手を容認するものではないという説明を行いました。

それと当然ながらこの地下化にした場合についても、色々な形の中で地下水の影響、あるいは安全性等について疑問が残っているということもございますので、あわせて、付帯意見にもり込まれております。また、議会の特別委員会の中でも、色々な形の中で、質問があり、市長のほうからも、私が言いましたような形の中で現在答弁させて頂いているということでございます。

以上でございます。

新委員 意見

地下方式への変更によって高架構造に対する沿線住民の不安は、一応解決したかに見えましたが、国や都の計画策定によって再び不安は現実性を帯びて来ました。私は現在の東京への過度の一極集中、地方の産業の活力の衰退の状況を見れば、これ以上の市街地への高速道路の導入は東京に於ては必要がないと思っております。百歩ゆづってこの環状道路に意味があるとするならば現在の首都高のバイパス機能のみであります。出来るだけ市街地を破壊せず既存の高速道とのジャンクションを基本とし、大気汚染、騒音等に最大限に配慮して、自治体、住民等の理解を得るべきです。住民の一部からインターチェンジ建設の要請があっても、周辺交通の問題、環境汚染等の問題から出来る限り既存のインターチェンジを利用する方向に誘導するべきだと思います。

東八道路のインターチェンジについては計画案に於て様々な楽観的な説明がされておりますが、大気汚染・渋滞・振動などなど、とうてい住民を安心させるものではなく、現況より環境問題は必ず悪化すると思われます。ましてインターチェンジ周辺の新規の道路建設などは、とくに井の頭地区等では住民の同意が得られるとは、とうてい思えません。

国交省も東京都も上記の点においては充分承知されていると思います。しかし官僚としての立場上、事業の遂行のみを視野に入れて行動されているのでしょうがこのままでは、ますます、住民の信頼を失ってゆきます。どうか計画の進行のあらゆる場面で住民の不安を取り除くよう努力し、信頼を得るようになしてください。

付記

都市計画案については記載はありませんが、上記の理由により外環の2は付属街路と同様に廃止すべきです。

尚、換気設備の排気の処理は吹上方式は反対です。可能な限り NO_x の科学的な処理を望みます。

富澤委員 意見

都市計画案に対する意見でございますが、外環道は一応、主要環状道路と位置付けられているために、高架から地下に変更するということで、多少なりとも影響が軽減されて、整備効果もあがるのではないかと私は思っております。

それで一方で私のところは、インターチェンジ、ジャンクション、換気塔と3点セット揃っているわけですが。沿線地域としましては、自然と生活環境の現状ぐらいの維持、それから地域の活性化とか利便性を考慮して貰って、地域住民と十分検討を重ねていって頂きたいと思います。それから、「外環ノ2」につきましては、まだいろいろ問題がありますので、外環本線とはまた別の観点からもう1度考慮して貰えないかなという意見であります。

樋上委員 意見

三鷹市の樋上でございます。

私は、資料の4に都市計画案に対する意見をお出し致しました。ここには、「概要」、「大深度地下方式と「外環ノ2」について」、「協働のまちづくり」、「沿線住民への説明」という4つのタイトルで書いております。これにつきましては、まず、いわゆる外環を大深度地下方式についての考えを、まず最初に述べております。もし仮に計画がこれで進むということになれば、どういうことがあるのかと言う点で意見を書きました。

まず概要と致しましては、外環道の整備は、今まで言われていますとおり環八など都内幹線道路の渋滞緩和など定性的ではありますがメリットがあると思っています。しかしながら、地域的には三鷹市の場合は東八インターチェンジなどがあるために、そこへのアクセスする交通量の増加、大気汚染物質の拡散、排気塔からの汚染物質の放出など、市民の健康や生活への不安を与えるデメリットがございます。このデメリットがメリットに比べてどの程度なのかというのが問題だと思うのです。デメリットが大きい場合は、それが改善できなければ、計画そのものも考えなおさなければならないという事態になるかと思います。そこで、今後、三鷹市の市長の意見が出されるかと思います。たぶん、そこには、みなさんがおっしゃったような環境問題等も含んだかたちで三鷹市の問題として、意見書が書かれていると思います。それがどのように、今後とられるかフォローアップしなければならないと思います。無条件でいいよと言う訳ではないと思います。

それから、大深度地下方式と「外環ノ2」でございますけれども、大深度地下方式というのは、今まで高架だったのを、大深度に入るということからいたしますと、環境のデメリットはそれによって、改善されるものではございません。これらのデメリットを最小にすることは、沿線区市の理解を得るために、どうしたらいいかということを真剣に検討しなければなりません。もしこの問題を取り扱うとするならば、つぎに申し上げますような「協働によるまちづくり」という手法により十分な協議を行い、プランの検討をして先に進まなければならないと思います。

関連しての地上部街路の問題、「外環ノ2」の問題でございますけれども、これと外環を同じレベルで話をすると、とても検討が先に進まないの、この問題についてはちょっとしばらく時間をおくのがよいと思います。このPI会議でも外環の問題がすんでから話すということが話し合われた経過を記憶しています。時期を見て、関係区市及び沿線住民と懸案について協議するというのがよいのではないかと思います。

3番目に協働のまちづくりということですが、国とか東京都あるいは沿線区市、沿線の住民が協議してまちづくりをする、環境を改善するとか、交通の問題、いろんな問題を解決するためには、あなた任

せではなくて、住民と一緒に考える。先般回答がでていますが、国や東京都は「アドバイザーの派遣、あるいは計画の立案、事業実施に係る技術的協力や適切な補助制度の活用・支援」と云っておりますけれども、自らも沿線区市とあるいは住民とよく協働して、プランを立てるということにしてほしいという事で、ここにテーマを列記致しました。

4番目は、従来通り、外環のオープンハウスを使って、あらゆる情報を繰り返し住民にわかるように丁寧に伝えてほしい。(添付の意見書をご参照ください。)

以上でございます。

PI 外環沿線会議委員 樋上 寛

都市計画案に対する意見について

1. 概要

外環道の整備は、環八など都内幹線道路の渋滞緩和、それにより発生する大気汚染物質の減少、利便性と経済効果など都内全域からみてメリットは認められる。しかしながら、地域的には東八 IC にアクセスする三鷹市内の幹線道路を走行する交通量の増加、NO₂ や SPM など大気汚染物質の拡散、排気塔排気に含まれる汚染物質の放出や飲料水用深井戸への影響など、市民の健康や生活への不安を与えるデメリットがある。1月12日までに提出される三鷹市長の意見書について、今後どのようなアクションがとられるか注視する必要がある。

2. 大深度地下方式と「外環の2」について

大深度地下式による都市計画案は、高架式に比べて住宅等の移転棟数が減り、車の排気ガスを集め清浄化するなどは評価できるが、市内で発生する交通渋滞、大気汚染や地下水・地盤沈下など環境への影響が懸念される。

一方、PI 沿線会議においての議論を踏まえ、地上部街路（外環の2）の取り扱いは、当面は外環整備計画の具体化を優先し、時期をみて延焼防止効果、防災や移転家屋の対策などについて関係区市および沿線住民と協議した方がよい。

3. 協働のまちづくり

ジャンクション・インターチェンジ周辺の環境整備について、国・東京都、沿線区市、沿線住民とは、協働してまちづくり事業を推進するために区間ごとの適切なまちづくり協議会を発足させる。その構成は、区市職員、学識経験者、沿線住民（団体選出、公募）とし、先ず協働協議会の準備会を設置する。

たとえば、東八 IC・中央 JCT 周辺のケースでは、以下のテーマが考えられる。

- 交通量予測から交通分散や生活道路進入についての対策。
- 蓋掛けされた部分の利用案を検討。たとえば、公園、防災倉庫、文化遺跡展示館など市民憩いの場をイメージし、施設を画像やスケッチにして開示。
- 環境施設帯に緑豊かな空間創出と減音対策。
- 三鷹市内幹線道路の街路樹を増やす対策。失われる緑の量を補うだけではなく、車による大気汚染の増加分を補償する措置。

4. 沿線住民への説明（外環オープンハウスなど）

環境への影響と保全対策、外環道整備方針や計画、沿線土地総合利用計画、PI 会議資料や沿線住民意見の公表など、諸情報を繰り返し丁寧に伝える。

藤川委員 意見

三鷹市の藤川です。三鷹市では現在、都市計画変更案に関する市としての意見書の素案を作成しまして、それぞれの委員会や市民の皆様の説明会をやったりしている段階でございまして、こういう段階ではなかなかP I委員個人の立場でこの場でしゃべるということは難しいことでございます。ですから今日は、公式的な市の立場に近い発言になりますけれどもご容赦頂きたいと思います。今、練馬区の平野さんからお話しあったのと、三鷹市のスタンスというのは殆ど同じでございまして、三鷹市は、先ほど富沢委員から3点セット、環境の悪化が懸念される3点セットじゃないですけれども話があったように、今現在非常に農地が多くて、環境のいい場所にインター、ジャンクション、換気所という3点セットが参りますので非常に外環が来ることは困ったことだ、できれば来ないでほしいなと心の中では思うような、そういう対応でこれまでずっとまいったわけでございます。

ただ、これまでの色々な議論を踏まえて、従来の高架構造方式ですと、三鷹の北から南に渡ってずっと高架構造方式の高速道路が出来るという計画になっておりましたけれども、大深度の地下方式を基本とする計画になったということです。それから、東八インターチェンジにつきましても、ジャンクションと一体型にすることによって影響が少なくなったということで、計画案としては一定の評価を行える案になったのではないかとというふうに客観的に評価しているところでございます。今の高架構造の都市計画がそのまま残ってしまうと、それこそ私どもにとっては困るというのが正直な認識でございます。ただ平野部長がおっしゃったように、インターが設置されると交通量が増大する危惧がありますし、環境悪化が危惧されるというようなところが大変、今でも不安に思っており、その辺についての具体的な議論が、まだ足りないのではないかと気がしておりまして、市としては現段階では事業着手までは容認しないという立場に立っているところでございます。外環自体の妥当性についてはこの後、都の都計審、あるいは国幹会議等でまたきちっと議論されることになろうかと思えますけれども、我々のこういった課題とか、懸念に対して、きちっと議論をして検討して頂くと同時に、地域の住民の皆様との意見調整、意見合意ともしっかりこれからやって頂きたいということを念願しているところでございます。

なお、三鷹市としましてはそういう観点から、今回の都市計画案に付随して、色々意見要望、細かな要望を出させて頂きまして、具体的にインターが出来るとすれば、どの道路のどの区間は整備してもらいたい。それから例えば外環ノ2なんかはですね、まだ検討が足りないということも勿論あるわけですが、現段階では市として整備を求めないというようなことに至るまで、色々具体的な要望を出させて頂きました。こういった要望を守って頂くことを条件に、今回の都市計画変更案については認めていきたい。その上で、ここから一步、具体的な議論に進んでいけたらというふうに思っ

おります。特に今申し上げましたような、地域にいっぱい課題を抱え込むことになりますので今後は地域で、きちっと地域の不安・懸念に応えられるような、例えばワークショップをやるとか、そういった地域の課題にきちっと答えられるようなシステムをきちっとP I、地域P Iみたいな形で作って頂きたいと考えております。

以上です。

遠藤委員・川原委員 意見

中国の上海をはじめとした東アジア諸都市の台頭が著しい中、これらの都市との競争に勝ち抜き、今後も東京が東アジアの主要都市としてあり続けるためには、地震などの災害時にも活躍する物流ネットワークを確保し、首都機能を維持していかなければならない。

そのためには、三環状道路の早期整備が必要不可欠である。

これら三環状道路のうち、外かく環状道路の練馬区大泉より南側の区間については、今回の都市計画の変更により、旧来の地上交通から地下方式という新しい計画に生まれ変わること、環境への配慮がされようとしている。

そこで、今後は、在来高速道路との連絡や地上の一般道路との連携などの地域の個別課題について、引き続き PI 会議を活用しながら議論を深め、外かく環状道路が世界に誇れる高速道路として早期に整備されることを望みます。

とりわけ、調布市においては、仙川、中央道及び外かく環状道路に挟まれた地域、いわゆる三日月地域における地域分断が大きな問題であり、地域版 PI 会議なども活用し、地元地域住民と十分な話し合いを行いながら、事業を進めていただきたい。

また、外かく環状道路を整備するにあたっては、トンネル内の交通事故対策として車間距離を自動的に確保できる先端システムの導入、ジャンクションを「道の駅」としての休憩や給油機能の確保、高速バスや路線バスへの乗り換え機能の確保によるパーク＆バスライドの導入や物流の集荷機能の設置などを検討されてはいかがでしょうか。きっと、諸外国からの視察団の来訪がひっきりなしになること間違いのないと思います。

最後に、今回の事業に併せてインターチェンジへのアクセス道路をしっかりと整備し、通過交通の生活道路への流入を排除し、世界から「21世紀のモデル的な高速道路事業」と評価、注目されるようになることを強く要望して、意見表明いたします。

渡辺委員 意見

前回のP I会議でも述べたものもありますが、これまでも主張してきたことについて、いくつか意見を申し述べたいと思います。

まず第1に調布緑ヶ丘地域、一部三鷹の北野の一部も含まれる三日月地域について、早急に今後の方針を示していただきたい。その結果によっては徹底抗戦の途をとらざるを得ないことも出てきます。

2つ目として、「生活再建救済制度」は、都市計画変更案が決まった時点で、終了ということになっていますが、もし仮に都市計画変更案が決まったとしても、この救済制度は半年から数年間は継続して欲しいと思います。計画線上にいる方は、決定してから又は測量が終わった時点で考えたり、検討することになり、早い段階で決断をくだし難いことがあると思います。

3つ目として、地域P Iは地元の意向を聞いて開催して欲しいということです。私どもの緑ヶ丘地区では、テーマがハッキリしており、回数稼ぎ、一見住民の声を吸い上げたかのような形式作りのためのような一方的な開催には反対します。これは決定前の話ですが、決定後については、地域における諸問題、例えば通行規制や流入制限等について頻繁に地域住民の声を聞くべきです。

4つ目として、不幸にして、都市計画変更が決定してしまった場合、事業中及び事業後もP Iを継続し、約束事などが守られているかのチェックをする場を設けるべきです。

最後に5つ目として、私の地域は関係ありませんが、外環の2、地上部街路についてです。現在の大深度地下でも約1000世帯の立ち退きが必要で、外環の2ができることになればさらに、約2000世帯近くが立ち退かざるを得ないということです。自然や住環境に対する影響もさることながら、住み慣れた場所から出て行かざるを得ないということは、年配者にとっても諸影響をこうむる大変なことです。よって外環の2には強く反対します。

齊藤委員 意見

調布市の齊藤でございます。今まで平野委員さんはじめ、行政委員の方々がお話して頂いた通り、このP I会議などを使いながら住民の方々の不安を取り除いて進めて頂きたいというのがまず1点でございます。それから調布市に関する課題ということがございますが、今日残念ながら出席を頂いていない遠藤委員、それから川原委員も今日の意見についてということで書かれているのですが、先ほどうちの調布の渡辺委員からも話がありましたけれども、やはり三日月地域の部分が私ども調布市の中で一番大きな問題になります。地域分断とかありますし。先ほども渡辺委員からもお話ありましたけれどもこれから都市計画の決定がされたということであればその後に速やかに三日月地域の今後の方針等について東京都、それから国の方、それから私どもと話し合いをして地元にそういうものをお出しできるような形で地域の方のご不安を解消していければと思いますので、その辺の協力をよろしくお願いしたいと思います。以上でございます。

橋本委員 意見

都市計画の変更案についての意見を述べさせていただきます。

環境問題の結果が沿線住民にとって満足のいくようにはまだ出ていません。

継続中、再調査をすべき事項もあります。また、大深度での環境調査に至ってはなにも着手していません。したがって地下化おけるルートの見直しもなんら考慮にいておりません。東名以南についても不明確なまま、また、自動車税の改正も検討されております。であるからして財源も不確実なままです。このままでは初めに外環ありきそのものです。美しい日本をつくるにはまず自然な美しさをもとめ、環境の維持向上に努め、住民が安心して定住できるような環境をつくりあげるべきです。そのためには企業の車両の低公害化への技術革新をサポートし、あるいは既存の道路の活用方法、カーナビ、あるいは道路情報を開示してのソフト面での解決策を検討すべきものです。

これから少子高齢化がきていくのはご承知の事実だと思います。社会に本当に残すべきものは美しい自然な日本だと思います。それを踏まえてのP I、環境調査をもっときちんとやってからの改正案にしたいと思っています。

秋山委員 意見

世田谷の秋山です。

この外環道が開通して一体どれくらいの交通量になるかという点について、以前、1日約10万台というお話がありました。1日10万台というと良くも悪くも影響力は半端なものではありません。ですから、もし計画を進めるのであれば、早く具体化して、詰めるところはきちっと詰めないと弊害が大きいくとんでもない道路になると思います。

私たち世田谷区には、首都高3号線、4号線、第三京浜と高速道路が3本通っています。先日、国土交通省へ交通量を尋ねたところ、3号線が9.8万台、4号線が9.7万台、第3京浜の上野毛インターが7.7万台とのことで、そのうち95%以上が通り抜け車両だそうです。ざっと足し算すると1日約27万台の、世田谷区には全く関係のない車両がここ（世田谷区）を通過しているということになります。

今度外環道が開通しますと、用賀インター経由で東名ジャンクションの外環道に出入りする車が増えます。これは相当な車の数になると思います。なぜなら首都高の料金が今普通車で700円・大型ですと1400円、一般道を利用して環八経由で入れば、一食の食事代程度が節約されるわけですから、瀬田の（246との）交差点が今以上にとんでもないことになるということは容易に想像できます。

この通り抜け車両の数を減らすためにも、東名以南は、必ず一緒に一体として造っていただきたい。ケガをしてからそこに絆創膏をはったり、包帯を巻いたりするよりは、その前にそういう手当に対する考慮を是非していただきたいと思います。

江崎委員 意見

私からも資料を出しております。ご覧になってください。

外環計画について、2002年6月からP I協議会・P I会議で審議させていただきましたが、必要性を確認することができませんでした。何度も言いましたが、交通需要推計は、従来の手法では問題があるからと研究が進んでいるにもかかわらず、従来からある古い手法が用いられたままです。経済効果といわれているものは、経済活動への効果とは異なるものでした。紛らわしい表現を使って説明し、多くの方は根拠のない期待を抱いているのです。外環埼玉区間では渋滞緩和・環境改善・経済効果がみられず、逆に経済状態は悪化し、環境改善どころか公害地域を広げただけだったことが分かります。

また、国土交通省は、多額の税金を使ってメディアを通じて、通過交通を根拠に外環は必要だと宣伝してきました。しかし外環の東京区間に関係する可能性がある交通は1.5%にしかすぎません。東京23区を走る車の多くは、私達自身が買物やレジャーに使う乗用車であったり、私達の食料品や日用品を運ぶトラックです。国・都が通過交通を盛んに取り上げることによって、環境悪化も交通事故も他人事のように錯覚し、ちょっとしたことでも安易に車を使い、翌日には荷物が届く便利さに慣れてしまった私達自身のライフスタイルを見直す機会を奪ってしまったのではないのでしょうか。

外環計画は、順調にいったとしても開通までに20年近くかかります。その間、工事のために多くのトラックが走り、新たな大気汚染・騒音・振動が発生します。やっと開通する頃には日本の人口構成は下の図のようになっています。50代以上が過半数を占める超高齢化社会、東京都では更に少子高齢化が進むと予想されています。同様にトラックドライバーの高齢化や人手不足も課題です。

こうした時代を前に、時間も費用も掛かる道路新設ではなく、既存のインフラの使い方を工夫しようという研究が各所で盛んに行われています。交通需要調整、モビリティ・マネジメントのほか、都心部で地下鉄を利用した物流なども研究されているようです。将来を見据えて、地球温暖化、少子高齢化、財政悪化の中、ヒトやモノが移動するためにどのような交通手段を用意しておくべきか、慎重に検討しなおすべきです。

東京外郭環状道路(世田谷区～練馬区間)事業

都市計画案への意見

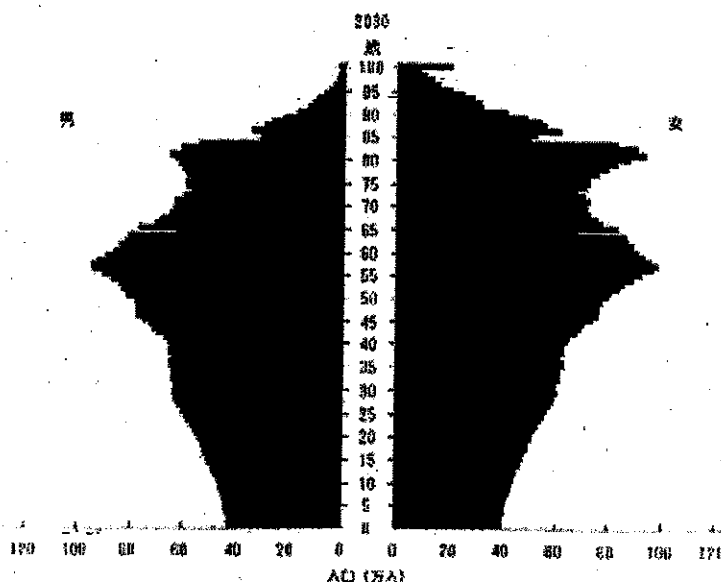
外環計画について、2002年6月からPI協議会・PI会議で審議させていただきましたが、必要性を確認することができませんでした。交通需要推計は、従来の手法では問題があるからと研究が進んでいるにもかかわらず、従来からある古い手法が用いられたままです。経済効果といわれているものは、経済活動への効果とは異なるものでした。外環埼玉区間では渋滞緩和・環境改善・経済効果がみられず、逆に経済状態は悪化し、環境改善どころか公害地域を広げただけだったことが分かります。

また、国土交通省は、多額の税金を使いメディアを通じて、通過交通を根拠に外環は必要だと宣伝してきました。しかし外環の東京区間に関係する可能性がある交通は1.5%にしかすぎません。東京23区を走る車の多くは、私達自身が買物やレジャーに使う乗用車や、私達の食料品や日用品を運ぶトラックです。国・都が通過交通を盛んに取り上げることによって、環境悪化も交通事故も他人事のように錯覚し、ちょっとしたことで安易に車を使い、翌日には荷物が届く便利さに慣れてしまった私達自身のライフスタイルを見直す機会を奪ってしまったのではないのでしょうか。

外環計画は、順調にいったとしても開通までに20年近くかかります。その間、工事のために多くのトラックが走り、新たな大気汚染・騒音・振動が発生します。やっと開通する頃には日本の人口構成は下図のようになっており、50代以上が過半数を占める超高齢化社会、東京都では更に少子高齢化が進むと予想されています。トラックドライバーの高齢化や人手不足も課題です。

こうした時代を前に、時間も費用も掛かる道路新設ではなく、既存のインフラの使い方を工夫しようという研究が各所で盛んに行われています。交通需要調整、モビリティ・マネジメントのほか、都心部で地下鉄を利用した物流などです。将来を見据えて、地球温暖化、少子高齢化、財政悪化の中、ヒトやモノが移動するためにどのような交通手段を用意しておくべきか、慎重に検討しなおすべきです。

以上



2030年の人口ピラミッド(中位推計)

出典: 国立社会保障・人口問題研究所HP (2002年1月推計、国際人口移動分含む)

栗林委員 意見

意見を申し述べます。箇条書きでいいです。

1番として、都市計画としての外環道路計画には柔軟性が必要だと私は思います。現況において将来を予測しようとしても将来のその時々^の社会的ニーズは多様であり、完全な予測は難しいです。一方この大規模都市施設はいったん出来てしまえば改良するには困難さを伴うことは必定です。この出来てしまった施設の不可逆性を考えれば、将来起こるニーズに出来るだけ対応可能な柔軟性を保持することが必要であると考えます。この点、現都市計画案は極めてタイトではないでしょうか。

2番としまして、大型道路がもたらすCO₂やNO₂の排出量の増加に象徴される人間の生存環境に与える影響を回避するためには、ジャンクション周辺の道路環境、地形などを考慮したうえで出来るだけ選択肢を設け、柔軟にジャンクション構造を検討するべきであると考えます。

次に、東名以南が未定のままの計画案を受け入れることは出来ません。東名で端末になることによる環境悪化は世田谷にとっては容認出来ません。本年11月27日付け6区市長宛の回答書でもその検討のスケジュールが明確には示されておりません。

次に、先般公表された環境影響評価準備書ではジャンクション周辺の大気質、国分寺崖線と野川への影響、湧き水や地下水への影響、オオタカや蜚に代表される貴重な動植物への影響などは軽微とされていますが住民の間には多くの不安や疑問が残っております。このまま都市計画変更の決定に向かうことに危惧を抱かざるをえません。

次に、都や国は外環の変更案は大深度方式であり地上部にはあまり影響がないと説明しております。しかし世田谷区間に限って言えば、東名ジャンクションに向かって徐々に上がって行くために、大深度の区間は少なく浅深度や開削が多いです。従って大深度だから問題ないという説明は誇大宣伝でもあります。住民はもっと環境への影響を低減でき、地域分断を防ぐ代案を考えようとしております。例えば、野川や玉堤通りを少々改変すれば東名高速道路の下でジャンクションを処理することも可能ではないでしょうか。このようにまだまだ計画について検討すべきことは多く残されており、有効な解決策を模索する必要があると考えます。

最後ですが、今までのPIの意見が計画にどう生かされたかについて明確ではありません。民意の反映や合意形成がPIでは欠かせないことです。6区市長への回答の中でも地域の皆様の意見を聴くといいながら、それをどのように反映するかについて言及していないことが非常に残念です。

以上です。

板垣委員 意見

全体の話は先ほど平野委員のお話の通りでございますけれども、一点だけ補足させて頂きたいと思
います。それは先ほど栗林委員、秋山委員からもお話がありました、東名以南の問題でございます。
世田谷区の東名ジャンクションで止まってしまうということにつきましては、これまで私どもの区長
も再三発言しておりますし、東名以南の計画を早く明らかにすべきだということはこれまでも何度
も発言してきた通りでございます。また、地域P Iの中でも、ジャンクション周辺の住民からは東名
以南がどうなるのかということについて心配する声が大変多く出ております。ジャンクション周辺
の環境問題にしても、東名以南の計画が出来ることによって、ある意味では半分以上問題が解決する
のではないかなというようにことをおっしゃる住民の方もいるくらい、東名以南が出来ないことによ
って色々な心配をされているというのが、ジャンクション周辺の住民の方の状況でございます。従いま
して、私どもその件も今回、共同声明の中に入れさせてもらいましたけれども、速やかに検討するとい
うことで多少は前進したかなというふうには思っておりますが、相変わらずどういうふう
に検討していくのかが明らかになっていない、ということにつきまして再度私ども世田谷区としても、強く東
名以南の計画を早期に明らかにして頂くよう強く求めたいと思っております。特に東京都が都市計
画決定権者になるわけですので、ぜひ東名以南の都市計画決定に向けて地元世田谷区とも早期に何
らかの話し合いをもつだとか、意見をヒアリングするなど何らかの具体的な動きをぜひ作って頂
きたいということを求めたいと思います。

以上です。

山本委員 意見

今、何点かご指摘頂きました、私が出している資料で、6区市からの要望に対する回答ということで、国土交通省の関東地方整備局長と東京都の都市整備局長から、6区市の首長さんに当てた文章をつけております。時間ありませんので、内容についてはコメントはあまりいたしませんけれども、一枚めくって頂きまして、総括的事項に現在の姿勢、考えていることを、改めて表明をさせて頂いております。6区市ではありますけれども、狛江市区間も含めて、同じ取り組みで進めていきたいと思っているところです。今、いろいろご意見いただいたように、地域の方々は安全の面、環境の面、さまざまな面で心配をお持ち、あるいは、周辺のまちづくりがどうなるのか、ジャンクション周辺どうなるのか、騒音とか地下水さまざまなことでご心配があるということでございます。こういった問題については、今まで意見も聴いてきて、把握してきておりますが、本日聴かして頂いて、改めて認識いたしましたし、これからはそういった姿勢で、しっかり意見を聴いていきたいということでございます。それから、街づくりの心配、環境の心配、こういったことについても、しっかり答えていかなければいけないと思っておりますし、最後菊池さんから頂いたように、住民参画ということで、住民のみなさんを巻き込みながら、区市と一体となって、検討を進めていきたいということを回答には書かせて頂いております。個別事項は省略をいたします。いずれにしても、いろいろ今、ご意見を頂きましたけれども、これまでPIをずっと進めてきて、今日頂いたようなご意見を頂いたということは、我々も反省すべき部分があって、そういった部分をきちんと反省しながら、今後のPIをどうしていくのか、しっかり改善をしていかなければいけないと思っています。そういった観点で、これから何をどういう形で議論していくのかというのは、非常に重要だと思っています。この後の議題にも入っておりますけれども、今後のPIというのが、どうあるべきか、どういった議論をしていくべきか、どういう形でやってくべきか、そういったことについて、しっかりご意見を聴きながら、進めていきたいというように考えております。

以上でございます。



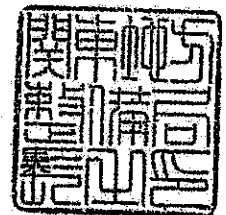
国関整道調第18号

18都市基街第500号

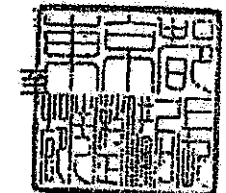
平成18年11月27日

練馬区長	志村	豊志郎	殿
杉並区長	山田	宏	殿
武蔵野市長	邑上	守正	殿
三鷹市長	清原	慶子	殿
調布市長	長友	貴樹	殿
世田谷区長	熊本	哲之	殿

国土交通省関東地方整備局長
中島 威



東京都都市整備局長
柿 堀



外環計画における諸課題の解決について（回答）

標記について、平成18年10月25日付で要望のありました事項について、別紙のとおり回答します。

国土交通省及び東京都では、引き続き沿線区市の協力を得て、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）の計画を進めて参ります。

今後とも御協力の程、宜しくお願い申し上げます。

外環計画における諸課題の解決について（回答）

第1 総括的事項

1 基本取り組み姿勢

国土交通省と東京都では、東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)について、計画の初期段階からP I外環沿線会議などの場を通じて幅広く意見を聴きながら、その必要性から検討を行ってきました。

現在、高架構造から地下構造への都市計画変更手続きを進めている段階ですが、渋滞緩和等の観点からの必要性を認識して頂くとともに、地下方式を基本とする計画案について、一定の評価を頂いております。今後、沿線地域住民の安全と安心の確保、良好な自然及び生活環境の維持、地域の活性化や利便性向上等の視点からの共通課題について、沿線区市と一体となって取り組むとともに、これまで以上に、地域のみなさまの意見を十分に聴きながら、検討を進めていきます。

2 沿線区市のまちづくり等への協力

外環の整備とともに周辺まちづくりや地域のコミュニティーの確保、環境への配慮等を行うことが重要であると考えています。

まちづくり等については、沿線区市を始め地域のみなさまからの具体的な提案を十分聴きながら検討を進め、適切な役割分担のもと必要な支援、協力を行っていきます。

3 沿線地域住民への説明と情報提供

地域のみなさまに検討状況の情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせすることは非常に重要であると認識しています。そのため、「外環ジャーナル」の発行、「意見を聴く会」や「オープンハウス」などの開催、また環境への影響と対策については、環境影響評価準備書に先立ち、「環境への影響と保全対策」パンフレットの作成等、分かりやすい情報提供に努めてきました。

今後は、地域からの要望等を踏まえ、より地域に密着した具体的な課題についても検討していく必要があることから、沿線区市の協力を得ながら、より一層、地域のみなさまへ分かりやすく丁寧に説明し、情報が十分伝わるよう努めるとともに、住民参画により、課題解決に向けた取り組みを進めていきます。

第2 沿線区市の個別要望

1. ジャンクション・インターチェンジ周辺の環境整備について

- (1) インターチェンジの設置により、インターチェンジに接続する道路の交通の流れは、交通量予測の検討結果から、大きな影響がないものと考えていますが、周辺の生活道路等へ進入する交通については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力の下、現地の状況の把握、インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向等を踏まえ、具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。
- (2) インターチェンジへのアクセスおよび周辺の交通分散を図るため、周辺道路整備等を合わせて行うことが必要であると考えています。
このため関係する都市計画道路を区部及び多摩都市計画道路の整備方針において、優先整備路線として位置づけ、公表しました。
今後、沿線区市及び関係機関と協議・調整を図り、外環に関連して整備の必要性の高い周辺道路についての検討を進め、適切な役割分担のもとに、沿線住民の理解と協力を得ながら事業化を図っていきます。
- (3) ジャンクション部やインターチェンジ部の蓋掛けや環境施設帯など地上部の利用計画については、地域のまちづくりに関連するため、地元の要望に応じて、具体的な案を検討する必要があります。今後、事業実施に合わせて、その手法も検討しつつ地域のみなさまの意見を十分に聴きながら沿線区市とともに具体的な検討を進めていきます。
- (4) インターチェンジやジャンクションの設置に伴い、その周辺では既存の道路の機能回復や補完する道路の整備、蓋掛け部の有効活用等により、極力地域分断が生じないよう努めていく必要があると考えています。
具体的な対策については、上記の地上部の利用計画や周辺のまちづくりの観点も含めて、地域のみなさまの意見を十分に聴きながら、沿線区市とともに検討を進めていきます。

2. 外環ノ2及び東名以南の外環整備について

- (1) 外環ノ2については、本年4月に東京都と28市町で策定、公表した「多摩地域における都市計画道路の整備方針」において、「高速道路が地下化された場合に検討が必要な路線」と位置付けしました。今後、練馬区、杉並区の区間を含め、外環本線の都市計画変更の状況も勘案しつつ、ネットワークとしての必要性の検証、災害時の消火活動、救援・救急活動や都市の空間機能などの検証等を行うこととしています。

検討にあたっては、沿線地域におけるまちづくりの動向なども踏まえ、東京都としての考え方をとりまとめ、沿線区市と十分に協議をしつつ、地元住民の意見を聴いたうえで、なるべく早期に判断していきたいと考えています。

なお、沿線区市での検討に必要なデータについて、現段階で提示可能なものについてはできるだけ速やかに提示していきます。

(2) 外環の東名以南は、環状道路の機能を発揮する上で必要であると考えています。

今後、関越道から東名高速間の都市計画変更の状況等を踏まえつつ、速やかに関係行政間で具体的な調整に着手するなど、検討を進めていきます。

3. 外環計画により影響を受ける事項や今後の取り組みの流れについて

(1) 外環の整備に合わせ地域のまちづくりを進めていくことは、沿線地域の安全性や快適性の向上、環境改善に寄与し、地域の活性化を図る上で重要であると考えています。各区市が主体的に進める地域のまちづくりに関して、円滑かつ効率的な進捗を図るため、まちづくりの構想段階からまちづくり協議会の設立する場合におけるアドバイザーの派遣、計画立案、事業実施等に係る技術的協力や、適切に補助制度を活用できるよう、支援に努めていきます。

(2) 生活再建救済制度は、昭和41年の外環都市計画区域内の土地を対象に、相続の発生、建物の建て替え、土地の有効活用が図れないなど、生活設計に支障を来している地権者からの申し出に基づいて土地を取得する制度として、平成15年度より沿線区市の協力を得て実施しています。

引き続き、外環計画に関する建築制限により生活に支障となる地権者の皆様のための救済制度を進めていくことが必要であると考えています。なお、事業実施にあたり、外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、一日も早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに、代替地対策、生活再建に関する相談など、十分な支援を行うよう努めていきます。

(3) 予定路線である外環の整備手法や事業主体については、都市計画変更の手続き終了後、事業化する段階で決定することになり、国土開発幹線自動車道建設会議において、基本計画、整備計画に関する審議を経て、国土交通大臣が決定することになります。

現時点では外環の事業主体は未定ですが、国、東京都、関係機関で連携を図り、沿線区市の要望について適切に対応していきます。