

東京環状道路有識者委員会設置後に国、都に出された要望について

(東京環状道路有識者委員会発足以降)

日付	要望団体	宛先	要望件名
H14.1.17	練馬区議会外かく環状道路建設促進議員連盟	東京都知事	東京外かく環状道路の整備に関連する要望
H14.3.1	喜多見ポンポコ会議	国土交通大臣	外環検討方法についての要望書
H14.7.26	東京商工会議所	国土交通大臣 東京都知事 ほか	東京外かく環状道路 関越道・東名高速区間の早期実現に向けて

東京外かく環状道路の整備に関連する要望

厳冬の候、貴職におかれましては益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

また、平素より、練馬区のまちづくりに対し格別のご高配を賜り厚くお礼を申し上げます。

さて、東京外かく環状道路は、練馬区にとりましても、都市計画道路のネットワークを形成するとともに、区内の通過車両を減少させ、交通渋滞の解消、大気汚染等の環境改善を図るうえで、早期整備が望まれる重要な道路と認識しております。

このため、昨年11月2日に練馬区議会外かく環状道路建設促進議員連盟を結成し、その整備促進のための活動を展開しているところであります。

外かんは、練馬区のまちづくりに対して大きな関わりを持つ事業であることから、今後の事業化手続きを円滑に進め、環境にも配慮した外かんの整備促進を図るためには、その整備に先立ち、地元区として必要な調査や道路整備などあらかじめ行っておくことが重要と考えております。

しかしながら、外かんが国の事業であることや、区の厳しい財政事情を考慮すると、これらの調査や道路整備等について練馬区負担で実施することは厳しい状況にあります。

したがって、東京外かく環状道路の整備促進とともに、練馬区が進める別紙の調査等につきましても、費用や実施の面において、東京都からの特段のお力添えをいただきたくお願いするものであります。

平成14年1月17日

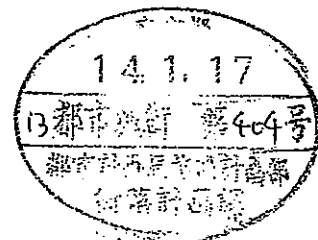
練馬区議会外かく環状道路
建設促進議員連盟

会長 関口 和 雄



東京都知事

石原慎太郎様



1. 外かんの整備に関連した調査の実施

(1) 外かんを含む都市基盤整備と局地的豪雨などの特異的気象との関連性について関心が高まっている。住民が抱える懸念に早期に対応するため、次の調査を実施する。

① 都市基盤整備と広域的環境との関連性についての調査

(2) 地上部の利用形態や周辺のまちづくりのあり方など、区民生活に直結する身近な課題については、外かんの都市計画変更までに明らかにすべきである。このため、次の調査を実施する。

① 外かんの上部利用についての調査

② 上石神井駅周辺まちづくり調査

③ 外かん関連街路の整備についての調査

2. 外かん大泉 I C 周辺の道路整備

既に供用済みの大泉周辺で発生している交通渋滞を解消し、周辺環境を改善するため、以下の通り大泉 I C へのアクセス道路を整備する必要がある。

東京都が整備すべき路線については、その早期整備を要望する。また、区道については、事業路線の国庫補助採択および区単独費の解消を要望する。

(1) 東京都への要請路線

① 放射 7 号線

② 補助 230 号線

③ 補助 156 号線

(2) 区が整備する路線

① 主要区道 56 号線

② 主要区道 57 号線

③ 主要区道 61 号線

④ 22-101 号線

3. 外かん周辺の教育環境の改善

外かん整備に先立ち、既に供用済みの区間に隣接する小中学校の教育環境を改善する目的で、校舎の防音工事および空調工事等を行う必要がある。

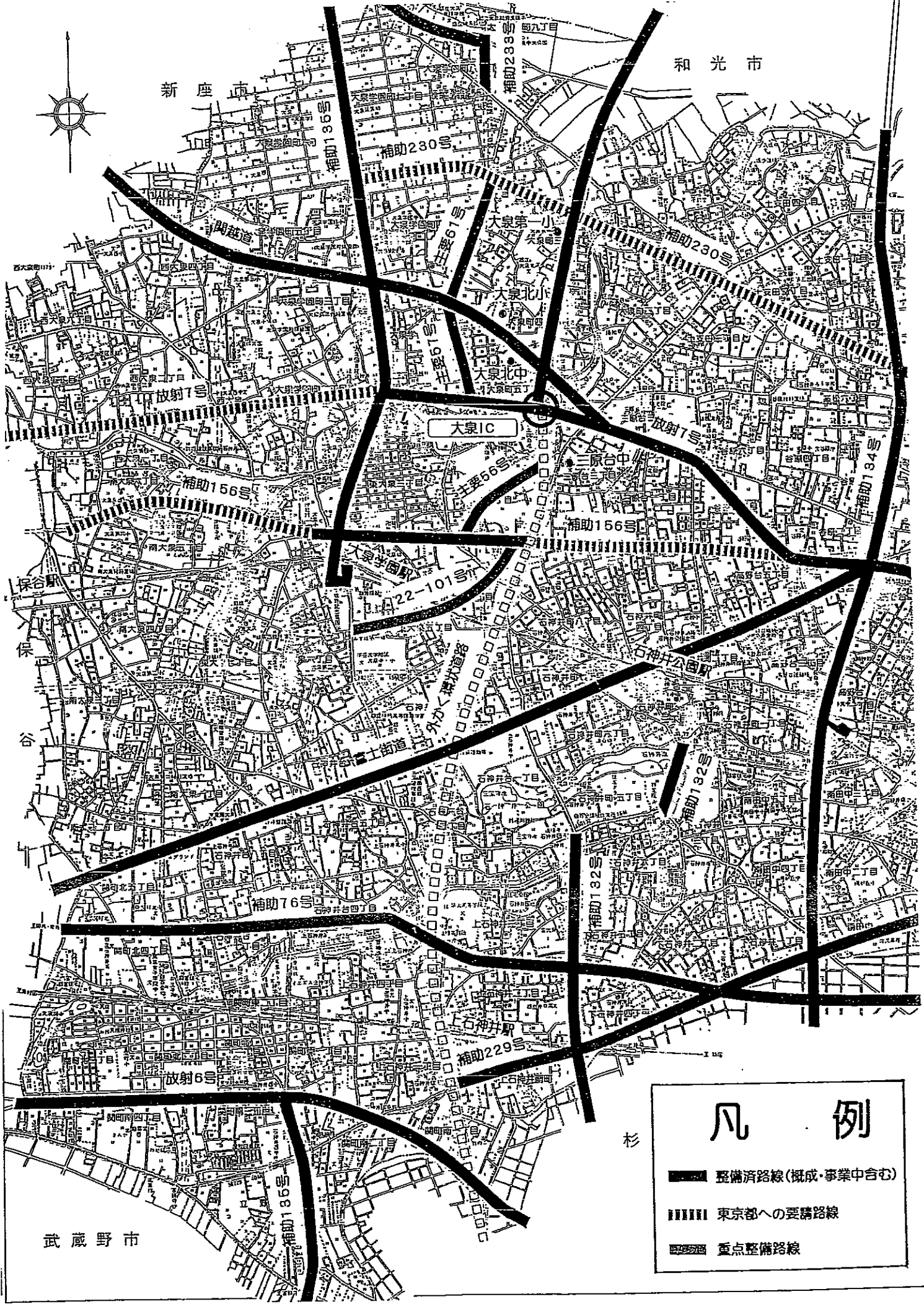
このことは、今後、外かんの事業化手続きを進める際の P T A 関係者の理解と協力を得るためにも重要な意味を持つと認識している。

これらの工事等に要する経費の負担について要望する。




〈対象校〉

大泉第一小、大泉北小、大泉北中、三原台中

外かく環状道路 大泉IC周辺重点整備路線



凡 例

-  整備済路線(概成・事業中含む)
-  東京都への要請路線
-  重点整備路線

2002年3月1日

国土交通大臣 扇 千景 殿

喜多見ポンプ会議

代表 江崎美枝子

外環検討方法についての要望書

日頃は国政にご尽力いただきありがとうございます。

これまで国土交通省・東京都は、東京外郭環状道路(外環)の計画を検討する方法について、Public Involvement(PI)方式で行なう、と述べてこられ、昨年8月には一部の住民団体との会合で「外環PI協議会」(仮称)を提案して準備会を重ね、9～10月に行われた国土交通省の「道路計画合意形成研究会」の提言を受け、12月には「東京環状道路有識者委員会」を発足されました。

我が国の道路事業は、計画の構想段階の手続きが未だ確立されていない状況にありますので、これまでの反省から、このような検討が行なわれるようになった点は大変評価できます。

しかし国土交通省・東京都の進め方を見ておきますと、残念ながらPIとは程遠い印象を受けます。そこで私達は外環の検討方法につきまして下記のように要望いたします。

記

(1) 人々が何を求めているのか知る必要があります

国土交通省・東京都の「外環は必要」「外環ができるとこのように効果がある」といっただけの主張は、昭和41年に突然都市計画決定された時の状況と変わりません。PIとは本来、人々が求めているものを聞き、可能性や問題点を探り、人々と対話しながら進めていくべきものです。外環についていえば、30数年の間に社会情勢も環境も変化しているのですから、「東京の交通事情の本当は何が問題なのか?」「人々は何を求めているのか?」を改めて知る必要があります。

例えば、①東京23区の4分の3は大気汚染の環境基準を達成できていません。幹線道路沿道では騒音・振動も深刻です。道路公害被害者の方々は何を求めているのでしょうか?②厚生労働省の国立社会保障・人口問題研究所が1月に発表した将来推計人口によると2050年に65歳以上の高齢者は35.7%になると予測しています。高齢者はどのような交通体系を望むのでしょうか?③トラック業界や物流業界ではどのような物流のあり方を望んでいるのでしょうか?④環七・環八沿道の住民は何を望んでいるのでしょうか?⑤京都議定書は、日本が二酸化炭素(CO₂)を

はじめとした温室効果ガスを2008～2012年までに1990年比で6%減らすことを求めています。しかし運輸部門のCO₂は1999年実績で23.0%増加しています。地球温暖化防止に取り組む市民団体はどのような交通体系が望ましいと考えているのでしょうか？

ただし、事業者への不信感がぬぐいきれない現状を考えると、これらについて人々に聞く際には国土交通省・東京都だけでなく外環沿道の住民と一緒に聞くといった工夫が必要です。

(2) 地域住民に分かるように説明し、地域毎の事情を聞いてください

(1)の過程を踏み、外環のような道路が必要ということになった際には、地域の状況を知り、このような道路を建設することが妥当か否かを検討する必要があります。

平成9年9月東京都都市計画局『東京外かく環状道路及びその周辺地域のまちづくりに関する調査報告書』には、「農住混在地では、外かん整備に併せて面的な基盤整備を推進する」「東名」CT整備を契機にした一体的な面的整備を推進し、大規模公園等の整備による防災拠点の機能を確保」「世田谷通りの拡幅(4車線化)」「世田谷通りに平行する新規都市計画道路の導入」などが書かれており、街全体を大きく変える計画ですから、関係地域住民全てに知らせる必要があります。具体的には、外環によってどの家が立ち退かなくてはいけないのか、街や自然はどのように変わらざるを得ないのか、地域の交通はどのように変化するかといったことについて、地図や模型などを利用して誰でも分かるように説明し、地域ごとの固有の事情を聞いてください。

そしてこうしたことは、特別にどこか遠方に出掛けていなくても、駅、図書館、地区会館、商店、出張所、自治体の掲示板などで多くの人々の目に留まるようにし、同時に意見を入れる箱を設置するといった工夫をしてください。

(3) 早い段階から環境影響調査を行なってください

外環は、住宅密集地や石神井公園、善福寺公園、玉川上水、国分寺崖線、野川などの貴重な自然が残された場所に計画されています。環境団体や自然保護団体などの意見を聞き、生活環境や自然環境に与える影響について、早い段階から環境影響調査を行なってください。

(4) 改めて問い掛けてください

そして改めて人々に、「誰が何を期待し、何を問題としているか、費用はいくら掛かり、公害はどのようになり、街や自然はどのように変化し、地球環境にとってはどのように影響し、それでもこの道路が必要か？」と問い掛け、様々な方法を使って人々が対話する場を作ってください。

(5) 積極的に情報を公開してください

PIの前提となるのは積極的な情報公開です。行政が作成した報告書、関連する情報は、地域の図書館などで、休日や夜間にも閲覧・複写・貸出ができるようにしてください。

(6) 慌てず丁寧に進めてください

つい最近初めて知ったという住民も多く、また、大規模な幹線道路についてのPIは我が国初の試みですから、行政と市民が共に学びながらより良いと思われる方法を検討し、各段階ごとに人々が理解する時間を取り、慌てず丁寧に進めてください。

(7) 外環をきっかけに行政と市民がより良い関係になっていくことを期待します

行政の役割は、ただ「外環は必要だ」と言うことではなく、問題や期待を探し、人々に伝え、人々が考える場を作ることだと考えます。外環をきっかけに行政と市民のあり方がより良い関係になっていくことを期待します。

以上

東商総発第189号

平成14年7月26日

東京都

知事 石原 慎太郎 殿

東京商工会議所

会頭 山口 信夫

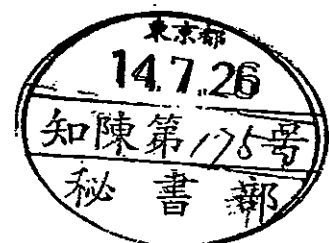
要望「東京外かく環状道路<関越道・東名高速区間>の
早期実現に向けて」の送付について

本商工会議所では今般、標記の件について別紙のとおり取りまとめ
ましたので、本趣旨が実現いたしますようご高配賜りたくお願い申
しあげます。

<本件に関する問い合わせ先>

東京商工会議所 地域振興部 高野・藤田・本川

電話：03-3283-7992



東京商工会議所 要望ご案内先

(敬称略)

国土交通省	大臣	扇 千景
国土交通省	副大臣	佐藤 静雄
国土交通省	副大臣	月原 茂皓
国土交通省	大臣政務官	菅 義偉
国土交通省	大臣政務官	高木 陽介
国土交通省	大臣政務官	森下 博之
国土交通省	事務次官	青山 俊樹
国土交通省	技監	大石 久和
国土交通省	国土交通審議官	羽生 次郎
国土交通省	国土交通審議官	岩村 敬
国土交通省	国土交通審議官	風岡 典之
国土交通省	大臣官房長	安富 正文
国土交通省	総合政策局長	三沢 真
国土交通省	国土計画局長	薦田 隆成
国土交通省	都市・地域整備局長	澤井 英一
国土交通省	道路局長	佐藤 信秋
国土交通省	住宅局長	松野 仁
国土交通省	自動車交通局長	洞 駿
国土交通省	関東地方整備局長	渡辺 和足
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	伊勢田 敏
内閣官房	都市再生本部事務局長	小川 忠男
国会議員	参議院議員	近藤 剛
東京都	知事	石原 慎太郎
東京都	副知事	福永 正通
東京都	副知事	青山 份
東京都	副知事	瀧渦 武生
東京都	出納長	大塚 俊郎
東京都	知事本部長	前川 耀男
東京都	財務局長	田原 和道
東京都	都市計画局長	勝田 三良
東京都	都市計画局外かく環状道路担当部長	成田 隆一
東京都	環境局長	小池 正臣
東京都	住宅局長	橋本 勲
東京都	建設局長	小峰 良介
世田谷区	区長	大場 啓二
杉並区	区長	山田 宏
練馬区	区長	岩波 三郎
		(37名)

平成14年7月26日

東京外かく環状道路〈関越道・東名高速区間〉の早期実現に向けて

東京商工会議所

首都圏3環状道路は、政府において最重要の都市インフラとして、都市再生プロジェクトに取り上げられているが、その中で、東京外かく環状道路（外環）は基本計画策定に至っていない未着工区間が全体の42パーセントにも及んでいる。また千葉・埼玉両県内に比較して東京都内区間の遅れは甚だ著しく、物流効率や生活環境悪化の大きな要因となっている。東京商工会議所は、特に東京外かく環状道路〈関越道・東名高速区間〉の早期実現に向け、下記のとおり意見を述べる。

記

標記区間は、昭和41年に都市計画決定がなされたものの、昭和45年に当時の建設大臣から、「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきでない」旨の発言があり、それ以来現在に至るまで、基本計画さえ策定されずに放置されてきた。地域住民は、当初の都市計画決定からこれまでの行政の対応に不信感を抱いてきた。

こうした中、昨年1月、扇国土交通大臣、石原東京都知事が現地視察を行った。また昨年9月から、P I外環協議会（仮称）準備会が合計9回開催され、今年6月には、P Iプロセス導入適用第1号案件として、国土交通省、東京都、地元住民等が話し合うP I外環沿線協議会が初会合を開き、計画実現に向け大きく前進した。

外環は、首都高速道路と高速自動車国道等放射方向道路の結節点を結ぶことにより、都心通過交通を軽減し、物流の効率化や生活環境の改善に寄与することを期待されている中核道路でありながら、現状のままではその機能が発揮されない。

外環を一日も早く完成させるため、以下の2点の取り組みについて、行政・関係機関に対して強く要望する。

1. タイムスケジュールの明確化

現在の道路整備の流れでは、事業計画の立案から完成まで、あまりにも時間が掛かり過ぎる。したがって、①関係者間での議論のきっかけとなる、計画内容（ルート、構造、インターチェンジ、ジャンクション、地上部換気施設、建設関係費、費用対効果）、環境への影響、用地補償、地域コミュニティ・周辺環境整備、今後の進め方等について具体的な複数案を早急に示し、都市計画変更と環境アセスメントの実施時期を明確にすること、②都市計画変更手続き及び環境アセスメント実施期間の大幅な短縮を図ること、③公共性の高い都市基盤の整備にあたっては、改正された土地収用制度の積極的活用を図ることを強く求める。

2. 建設財源の確保

首都圏3環状道路の整備は、昨年8月、都市再生本部の都市再生プロジェクト（第二次決定）で具体的なプロジェクトとして取り上げられ、特に標記区間については、現設計を地下構造に変更し、これに伴う都市計画の変更に向け早期に関係者間の調整を図り、その際、上部空間の利用や生活再建の方策について、地域において幅広い選択が可能となるよう積極的かつ柔軟に取り組むとの発表がなされた。

これまでの日本の公共投資は、非効率で無駄の多い事業に注がれてきた感がある。しかし、都市部における道路等インフラ整備は、民間投資を誘発し、消費を引き出す効果が高い。今こそ、公共投資の配分先を大胆に見直す絶好の機会である。特に、外環は社会・経済活動の中心である東京圏を活性化させ生活環境を改善させる効果が高いばかりでなく、日本全体への経済波及効果が絶大な事業である。

したがって、標記区間の整備にあたり、財政負担は民間活力を積極的に導入し節減に努めるのはもちろんのことであるが、必要とされる財源については重点的に配分することを強く求める。

以上

平成14年度 第10号 平成14年7月26日 第149回議員総会決議
--