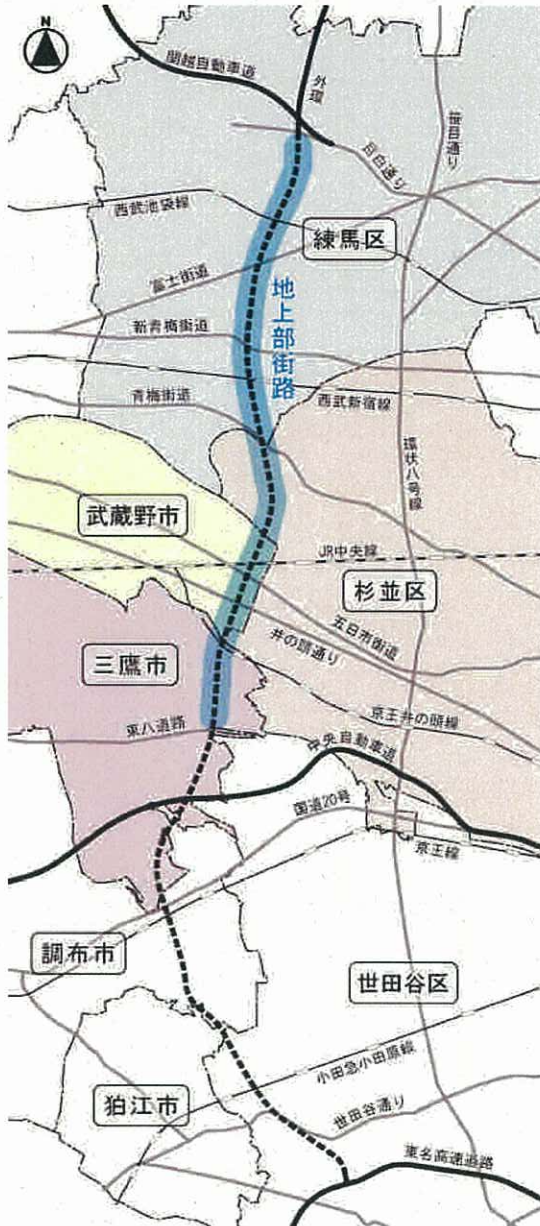


地上部街路の概要、経緯

地上部街路の概要



- ### 都市計画の概要
- ◆ 名称：東京都市計画道路 幹線街路 外郭環状線の2
 - ◆ 区間：〔起点〕世田谷区北鳥山五丁目（東八道路）
〔終点〕練馬区東大泉二丁目（目白通り）
 - ◆ 延長：約 9km
 - ◆ 構造：地表式
 - ◆ 車線：規定なし
 - ◆ 幅員：40m（標準）

地上部街路に関する経緯

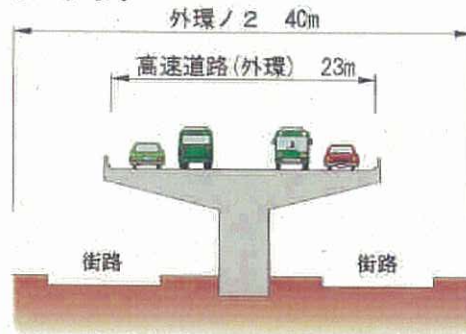
昭和41年7月 外環本線、地上部街路、附属街路を都市計画決定

【地上部街路（外環の2）】

- 地上部街路（外環の2）は、昭和41年に高速道路の外環とともに都内の都市計画道路ネットワークの一部として、外環ルート上に計画決定されました。
- 当時、「都市構造の都心集中形態を排除」することを基本構想とした環状6号線（山手通り）外側の都市計画街路網の再検討を実施し、外環の2を含め、幹線街路の変更（85路線）、追加（92路線）が行なわれました。
- 外環の2は、高架であった高速道路を収容する空間としての機能を兼ねるとともに、自動車交通の処理、防災性の向上、環境の確保、ライフラインの収容など多様な機能を発揮すると共に、地域のまちづくりに寄与することを目的としています。

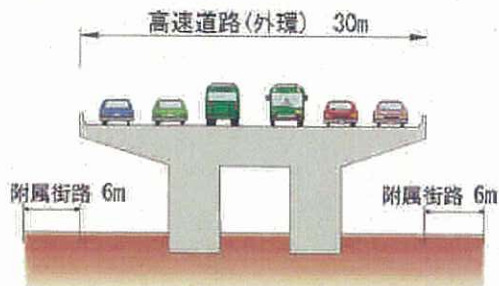


凡 例	
	地上部街路(外環の2)
	附属街路
	外環本線
	ジャンクション予定箇所
	インターチェンジ予定箇所



【附属街路】

- 附属街路は、高架の高速道路により出入りのできなくなる宅地の出入りを確保するために、本線の両側に計画されました。

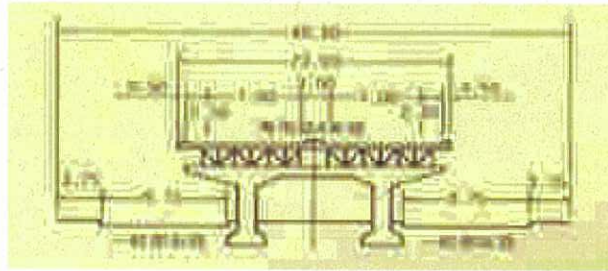


※野川に隣接する部分の附属街路は片側のみ

昭和61年1月 地上部街路の一部区間を廃止（練馬区内）

- 外環本線（関越道～埼玉県境）について、構造形式を高架方式から掘割式に変更し、車線数を6車線とするとともに、両側に環境施設帯を設置するため、幅員を23mから64mに拡幅する都市計画変更を行いました。
- 一方、地上部街路（目白通り～補助230号線）、附属街路（補助230号線～埼玉県境）については、都市計画を廃止しました。
- 環境施設帯の中には、植樹帯のほかに、地域のサービス道路、自転車道、歩行者道を設置することとしました。

変更前



変更後

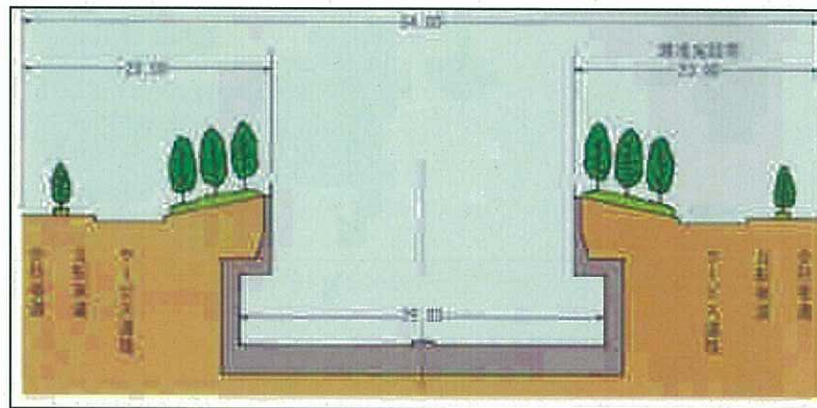


図 外環本線と地上部街路の都市計画変更前後の断面イメージ

平成13年4月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の 計画のたたき台公表

- 外環本線の構造について、高架方式だった自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とするイメージを提示しました。
- また、外環本線を地下構造とした場合の地上部の利用について、検討するためのメニューとして、①公園や歩行空間を整備する場合、②バス路線など公共交通を整備する場合、③幹線道路を整備する場合及び④住宅・地域コミュニティを維持する場合の4つを示しました。

構造について

●現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。

地下構造



現在（昭和41年決定）の都市計画



地上部の利用について（検討するためのメニュー）

公園や歩行空間を整備する場合		公園や歩道など安全で緑豊かな公共空間を整備します。
バス路線など公共交通を整備する場合		バスなど公共交通サービスの充実を図ります。
幹線道路を整備する場合		緑地を備えた便利な道路を整備します。
住宅・地域コミュニティを維持する場合	<p>住宅などに利用することができます</p>	<p>現状の市街地を維持することができます</p>

※明細コース構築の構成は詳細が必要です。

平成15年3月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針公表

- ・高速道路の外環について大深度地下の活用等の方針を公表しました。

平成17年1月 外環の地上部街路について基本的な考え方公表

- ・高速道路の外環を地下化した場合の地上部の取り扱いについて、意見を聴きながら具体的な検討を進めることとしました。
- ・地上部の取り扱いについて3つの考え方を示しました。
 - ◆現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備
 - ◆都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備
 - ◆代替機能を確保して都市計画を廃止

平成17年9月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方—計画の具体化に向けて— 公表

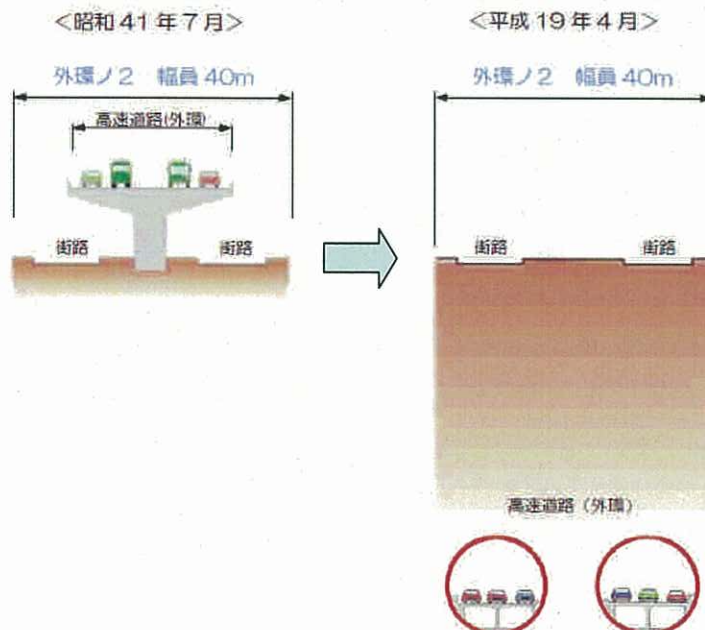
- ・外環本線は、既定都市計画の位置を基本として、極力、大深度地下を活用し、既存の高速道路とはジャンクションで接続し、インターチェンジを3カ所に設置する案をもとに、計画を具体化していくことを公表しました。

平成18年11月 外環の地上部街路について沿線区市への回答

- ・同年10月の沿線区市の要望に対して、必要性の検証を行う旨の回答しました。

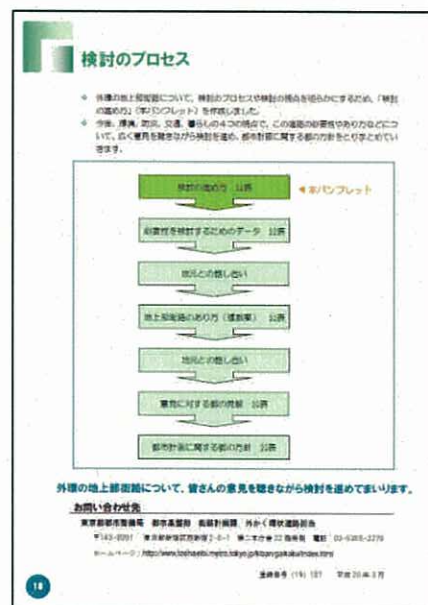
平成19年4月 高速道路の外環を高架方式から地下方式に都市計画変更

- ・外環本線（東名高速～関越道間）について、沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするため、構造等を嵩上式から地下式に都市計画を変更しました。
- ・同時に、沿道の地先利用を考慮して計画されている附属街路については、外環本線の地下化に伴い、その機能が不要となることから廃止しました。
- ・地上部街路については、住民の意見を聴きながら検討を進め、取扱をとりまとめていくこととしており、この時点では地上部街路の都市計画は変更していません。



平成20年3月 「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」 公表

- 外環の地上部街路について、検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、「検討の進め方」（パンフレット）を公表しました。
- 環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この道路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていきます。



平成21年4月 「対応の方針」公表

- 地上部街路の検討に関して、以下の事項を表明しました。
 - 地上部街路に関する話し合いの場を新たに設け、話し合いを行うこと。
 - 地域課題検討会でのご意見は、今後の地上部街路の検討に活かしていくこと。
 - 話し合いについての準備を進め、早期に地元の皆様との話し合いの実現に努めていくこと。

平成23年7月 第1回「杉並区における地上部街路に関する 話し合いの会」開催

東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の

計画のたたき台

～幅広い議論のために～



平成13年4月

国土交通省関東地方整備局

東京都都市計画局

◆はじめに

国土交通省と東京都は東京外かく環状道路(関越道～東名高速間、約16km)について、原点に立ち戻って、計画策定の初期段階から皆様のご意見をお聞きし、計画づくりに反映させていく「新しい検討方法」で検討します。

現在の計画は、都市計画決定後35年が経過し、その後の社会状況、地域の状況、土木技術力などが大きく変化していることから計画を見直す必要があります。

計画のたたき台の5つのポイント

① ルートについて

現在都市計画決定されているルートを中心に検討します。

検討のポイント

ルートについては、既存の建築物の立地状況、土地利用の改変状況、地下水など自然環境への影響、交通処理、ジャンクションやインターチェンジの施工時および完成時の地域への影響などの観点から検討します。

② 構造について

沿道環境への影響を考慮し、現計画を地下構造に変更します。

インターチェンジやジャンクション部は、開削ボックス構造等で、その他の区間はシールド構造を活用するなど、地域の特性を踏まえ検討します。

検討のポイント

構造については、施工時および完成時の地域への影響、将来のまちづくり、地域コミュニティの保全、経済性、走行性等の観点から検討します。

③ ジャンクションとインターチェンジについて

ジャンクションについては、外環が関越道、中央道、東名高速と交差する3箇所に設置します。

インターチェンジについては、地域の意向や交通状況を考慮し、それぞれどのように設置するか、設置の有無を含めて検討します。

検討のポイント

インターチェンジについては、地域の利便性、地域コミュニティへの影響、接続道路への影響、設置しない場合に代わりとなり得るインターチェンジの位置、交通処理、施工時および完成時の地域への影響、さらには新たなまちづくりなどの観点から検討します。

④ 地上部の利用について

それぞれの地域の実状や、地域の意向等にあわせて検討するためにメニューを示します。

検討のポイント

計画ルートの沿道では、交通や防災面などで課題を抱えている地域もあります。外環の地上部を利用して、緑豊かな公園の整備や新たなバスルートの新設等を行うことにより、こうした課題に対応することができます。今後、各地域の実状や地元の意向などを十分勘案しながら、検討します。ただし、地上部の建物・トンネルへの影響を考慮する必要があります。

⑤ 環境について

地下構造とすることで、当初懸念された諸課題は大部分が解決できると考えられますが、十分な現地調査と予測や評価を行い、地域への影響が最小限になるよう努めます。

平面・縦断面 【3ジャンクション+5インターチェンジと3ジャンクションの例】

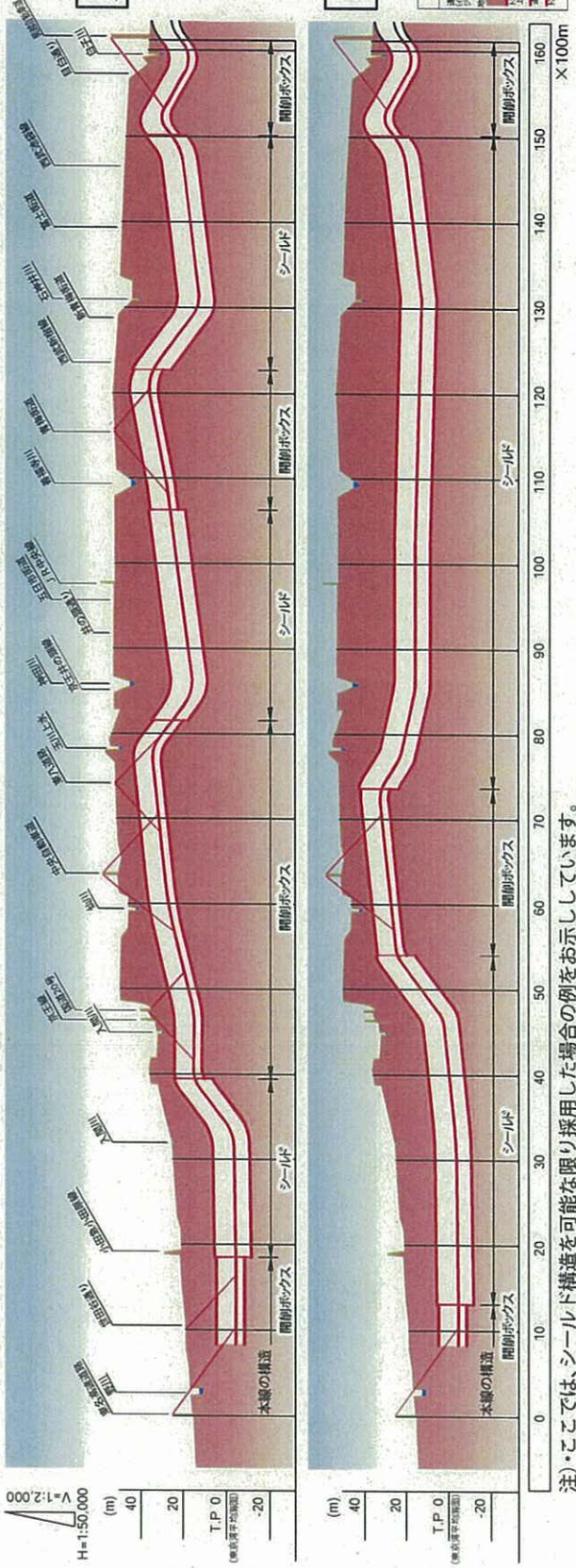
1:50,000



凡 例

■	外周(環状線・環状支線)
■	ジャンクション
●	インターチェンジ
■	車線数 6車線
■	設計速度 80km/h

H=1:50,000
V=1:2,000



凡 例

■	外周(環状線・環状支線)
■	ジャンクション
●	インターチェンジ
■	車線数 6車線
■	設計速度 80km/h

注・ここでは、シールド構造を可能な限り採用した場合の例をお示ししています。
 ・この図は、インターチェンジの設置例のイメージを示したものであり、今後の設計により変更されます。

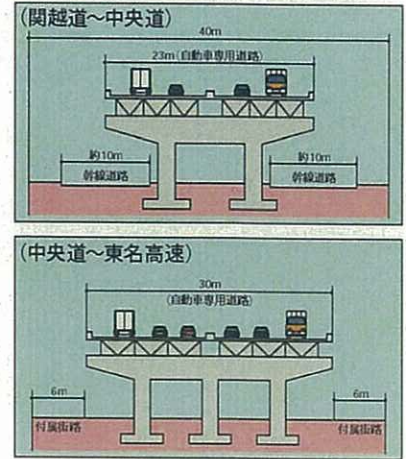
構造について

●現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。

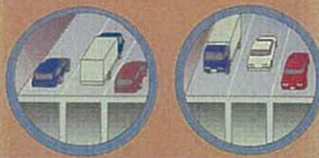

地下構造



現在(昭和41年決定)の都市計画



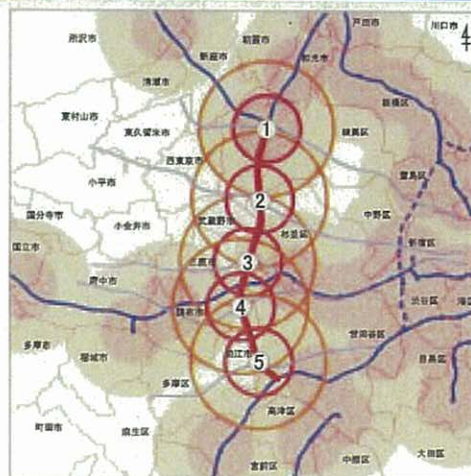
地下構造の形式

項目	シールド構造	開削ボックス構造
	地上から掘削は行わず、地下部でモグラのようなシールドマシンによりトンネルを構築するもの	一旦、地上部から開削して道路構造物を構築し、再び埋め戻すもの
断面	 地上部の利用については、色々な選択肢があります。	
構造等	<ul style="list-style-type: none"> 地上部からの工事を最小限に抑えることが可能です。 地上部は、現状の市街地を維持することが可能です。一方、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め改めてまちづくりを行うことも可能です。 トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。 	<ul style="list-style-type: none"> 地上部から掘削するため、工事中は、建物等の移転が必要です。 埋め戻した後の地上部は、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め新たにまちづくりを行うことが可能です。 トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。

なお、地下構造としては、この他に掘削構造が考えられます。

インターチェンジについて(参考)

既設及び外環のインターチェンジを中心として、半径2km、4kmの範囲を図示したものです。



設置の検討の対象となる、現在都市計画決定されている5つのインターチェンジ。

- 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

凡	例
外環のインターチェンジ	既設のインターチェンジ
	

地上部の利用について（検討するためのメニュー）

公園や
歩行空間を
整備する場合



公園や歩道など、
安全で緑豊かな
公共空間を整備します

バス路線など
公共交通を
整備する場合



バスなど公共交通
サービスの充実を
図ります

幹線道路を
整備する場合



緑地を備えた便利な
道路を整備します

住宅・地域コミュニティを維持する場合

住宅などに利用することができます



現状の市街地を維持することができます



※開削ボックス構造の場合、移転が必要です。

環境について

A トンネルからの排出ガス対策について

- トンネル内の排出ガスを換気施設で処理するにあたっては、周辺環境への影響を最小限に留めるように努めます。このため、窒素酸化物を高効率で除去可能な脱硝装置について、実用化に向けて関係方面で進められている調査検討の成果を踏まえつつ、換気施設への適用を検討します。
- さらに、浮遊粒子状物質（SPM）を高効率で除去可能な集塵装置について、換気施設に設置することを検討します。

B ジャンクションやインターチェンジ部での騒音対策や景観について

- 騒音対策については、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置など必要な対策に努めるとともに周辺の環境と調和した景観となるよう、検討します。

C 地下水対策について

- 現地調査により正確な地下水の状況を把握する必要がありますが、影響を最小限にするよう適正な技術を活用して、積極的に対策に努めます。

D 自動車の低公害化について

- ディーゼル車の排出ガス対策や低公害車の導入促進など、排出ガスの発生源である自動車の対策を推進します。

外環journal

ジャーナル

No.5

平成13年8月発行
〔発行所〕
国土交通省関東地方整備局
川崎国道工事事務所
〒213-8577
神奈川県川崎市高津区梶ヶ谷2-3-3

都外環計画の「たたき台」について 「説明会」と「相談所」開設

説明会は10カ所で開催、延べ約3千人が参加 相談所は13カ所で開設、延べ約2百人が来訪

前号の「外環ジャーナル」No.4(平成13年4月発行)でお知らせした外環計画の「たたき台」について、国土交通省と東京都は説明会を5月28日(月)～6月13日(水)に、関係7区市で開催しました。また、6月から7月にかけて、相談所を開設しました。



外環計画の「たたき台」説明会(三鷹市立第五小学校)

前号(平成13年4月発行)でお知らせしたとおり、去る4月13日に国土交通省と東京都は、外環(東京外かく環状道路、関越道・東名高速間、約16km)計画の「たたき台」を公表しました。計画の「たたき台」については、パンフレットを作成・配布するとともにホームページ(<http://www.kanri.tokyo.go.jp/kawado>)にも掲載してまいりました。なお「たたき台」のパンフレットをご希望の方は、国土交通省川崎国道工事事務所(電話044・888・6417)、あるいは東京都都市計画局外かく環状道路担当(電話03・5388・3279)までご連絡下さい。

今回開催された説明会は、住民の皆さんに「たたき台」の内容を直接説明すると共に、皆さんの意見を聞き取るためのものです。説明会は調布市をはじめ、杉並区、三鷹市(2カ所)、武蔵野市、狛江市、世田谷区、練馬区(3カ所)で、それぞれ午後7時から約2時間開催しました。会場となった小中学校の体育館には、毎回数百名の参加者が延べ約3千人となりました。

説明は、国土交通省関東地方整備局笹森川崎国道工事事務所長、伊藤調査第一課長、東京都都市計画局成田外かく環状道路担当部長、石橋課長が行いました。各説明会では、

- (1) 冒頭、成田部長と笹森所長が挨拶をし、その中でこれまでの経緯を確認するとともに、「計画の初期の段階から皆さんの意見をお聞きしたい」と思っていますと述べました。
- (2) 続いてスライド上映を行い、「たたき台」の内容を説明しました。
- (3) ルートについては、現在都市計画決定されているルートを基本に検討する。
- (4) 構造については、治道環境への影響を考慮し、現計画を地下構造に変更する。
- (5) ジャンクションについては外環が関越道、中央道、東名高速と交差する3カ所に設置し、インターチェンジについては、地域の意向や交通状況を考慮し、設置の有無を含めて検討する。
- (6) 地上部の利用については、それぞれ



調布市立第八中学校

関越道～東名高速間

れ地域の現状や地域の意向等に合せて検討するためにメニューを示す。
(5) 環境については、十分な現地調査と予測や評価を行い、地域の影響が最小限になるように努める。
の5つのポイントを説明しました。

- ① 情報の共有
 - ② 意見の把握
 - ③ 意見の公表
 - ④ 意見の反映
- の4本柱によって行うことを説明しました。
その後、ご来場の皆さんとの質疑応答や意見交換を行いました。

■説明会の開催結果

開催日	会場	出席者人数
5月28日(月)	調布市立第八中学校	約350人
5月29日(火)	杉並区立桃井第四小学校	約300人
5月30日(水)	三鷹市立北野小学校	約230人
5月31日(木)	武蔵野市立第三小学校	約220人
6月6日(水)	三鷹市立第五小学校	約290人
6月7日(木)	狛江市立狛江第五小学校	約160人
6月8日(金)	世田谷区立砦中学校	約410人
6月11日(月)	練馬区立上石神井小学校	約320人
6月12日(火)	練馬区立石神井中学校	約320人
6月13日(水)	練馬区立三原台中学校	約370人

相談コーナー、臨時出張相談窓口を設置(6月18日～7月30日)

延べ約2百人が、個別の相談に訪れる

国土交通省と東京都では、「たたき台」の相談コーナーは、外環の全般に関する説明を行うために開設し、臨時出張相談窓口を設置しました。



調布市金子地域福祉センターの相談所

口は外環に関連した個別のご相談をお受けするために設置したものです。
相談コーナーは、練馬区、調布市(2カ所)、世田谷区(計4カ所)に設置され、臨時出張相談窓口は、練馬区(2カ所)、杉並区、三鷹市(3カ所)、調布市、狛江市、世田谷区(計9カ所)に設置されました。

■相談所を開設しました

(6月18日～7月30日)

相談コーナー
練馬区石神井区民館
調布市金子地域福祉センター
調布市緑ヶ丘地域福祉センター
世田谷区砦総合支所

臨時出張相談窓口
練馬区東大泉区民館
練馬区上石神井区民館
杉並区旧上井草出張所
三鷹市井の頭コミュニティ・センター
三鷹市牟礼コミュニティ・センター
三鷹市新川中原コミュニティ・センター
調布市金子地域福祉センター
狛江市役所内
世田谷区砦総合支所

外環について、扇大臣が国会答弁・石原都知事が記者会見

扇国土交通相が参議院で答弁

「反省すべき点があった」

扇大臣は今年1月、外環(関越道)東名高速間計画予定地の2カ所を視察しました。このことが5月の国会でもとりあげられ、扇大臣は話し合いの場を「設置したい」と答弁しました。

またこの答弁について石原東京都知事は、記者会見で「これは大きなターニングポイントになる」と発言しました。

さる9月24日木、参議院国土交通委員会が松谷重一郎議員から、扇大臣に「外環都内区間の取次」のように答弁しました。

扇大臣の答弁

(要旨)

首都圏の三の環状道路に「つきましては、計画延長に対する供用延長が約2割にしか達していない」という、大変残念なことになっていると思っております。

私は、今までの33年間凍結されているこの現状は、やはり都市計画自体の手続きが一方的であったのではないかなと思っております。

考えてみれば、やはりこの都市計画を一方的に住民の話し合いがなくて線



扇国土交通大臣

そういう意味で、私は原点に立ち戻って、より多くの皆さん方と話し合いの場を設置しまして、そこで多くの皆さんの御意見を聞いて、そして一日も早く30年を取り戻すような新たな出発点を皆さんの話し合いの場から出していただきたい、そう願っております。

●主な経緯

- 平成10年3月 東京都が建設省・関係市区からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を設置
平成11年10月 東京都知事、武蔵野市、練馬区の現地を視察
12月 東京都知事、都議会定例会で「自動車専用部の地下化を基本として計画の具体化について取り組む」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、三鷹市、武蔵野市の現地を視察。三鷹市では東京都知事が同行
平成13年4月 国土交通省と東京都が外環計画の「たたき台」を公表
5月 参議院国土交通委員会で国土交通大臣が遺憾の意を表明
5月~6月 国土交通省と東京都が外環計画の「たたき台」について説明会を実施
6月~7月 国土交通省と東京都が相談所を開設

石原都知事、記者会見での発言

「地元におかけした迷惑、都知事として誠に遺憾」

この国会審議の翌日、石原東京都知事は、定例記者会見に臨み、記者の質問に対して次のような見解を發表しました。

石原都知事の発言

(要旨)

ようやくという感じがいたしますけれども、これが大きなターニングポイントになるとも思っています。

35年間この問題を放置してきたことで、なにかと地元の方々に、それは大きな迷惑をかけたと思っておりますし、都知事としても非常に遺憾に思っています。

都市計画があるんだから、例えば鉄筋の家にしよ



石原東京都知事

生活する方にとっては人生の設計が、住宅に関してはたまたま状況が続いてきたわけですが、だから行政はもっと深刻に自分の事として考えれば、こういう状況はもっと早く反省されたんじゃないかと思うんですけれども。

これまでの経緯から地元の方々には、いろいろな複雑な思いがあると思えますが、都民全体として外環道の整備による大きなプラスの効果というものを十分念頭に置いて、積極的に話し合いに望んでいただきたいと思います。

外環計画の「たたき台」は、パンフレットとホームページでご覧になれます。

■パンフレット請求先

国土交通省関東地方整備局 川崎国道工事事務所 調査第一課
神奈川県川崎市高津区梶ヶ谷2-3-3 〒213-8577
電話&ファックス 044-888-6417(外環専用ダイヤル)
東京都都市計画局 施設計画部 外かく環状道路担当
東京都新宿区西新宿2-8-1 〒163-8001
電話 03-5388-3279(直通)/ファックス 03-5388-1354

■7区市の窓口でも配布しています

Table with 4 columns: 部署名, 電話番号, 代表者, 電話番号. Lists contact info for 練馬区, 杉並区, 武蔵野市, 三鷹市, 調布市, 狛江市, 世田谷区.

■外環に関する国土交通省のホームページとメールアドレス

ホームページ http://www.ktr.mlit.go.jp/kawakoku/gaikan/
e-mailアドレス kawakb60@ktr.mlit.go.jp



■外環に関する東京都のホームページとメールアドレス

ホームページ http://www.toshikei.metro.tokyo.jp/douro/
e-mailアドレス S0000179@section.metro.tokyo.jp



外環journal

GAIKAN ジャーナル No.9

平成14年12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
TEL/FAX 03-3707-1491(外環専用ダイヤル)
http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

東京環状道路有識者委員会

国と東京都へ「最終提言」

国土交通省関東地方整備局と東京都都市計画局が、「中立的な第三者機関」として、平成13年12月に設置した「東京環状道路有識者委員会」(委員長・御厨貴政策研究大学院大学教授)は、11月29日に開催された第13回委員会で、「最終提言」をとりまとめ、国と東京都へ提言を行いました。

「最終提言」は、PIの取り組み、意見の整理、基本方針の決定、環境への配慮等について評価、助言しています。

PIを評価し、今後の方向性を示す

「最終提言」は、外環におけるPIの経緯、これまでのPIについての評価、配慮すべき事項と今後の方向性について、本委員会の果たした役割、以上の4項目と「第一次提言のポイント」「インナーチェンジ」などによる違い「参考資料」で構成されています(2、3、4頁参照)。

行政から概ね合理的な資料を提供

「最終提言」では、これまでのPIの評価のまとめとして平成14年11月までのPIプロセスについては、総じて行政側から概ね合理的な資料提供がなされていると評価しています。

沿線への影響など地元への不安解消せず

これまでに寄せられた意見については、広域的意見を中心に外環の必要性を認める意見が多かったが、環境悪化や移転など沿線地域への影響に対する地元からの不安は依然解消されていないと整理しています。

IC無し地下案を検討の基本に

基本的方針の決定については「今後の議論においては、移転家屋数を出来る限り少なくして、地元住民への影響を軽減化すること」が、最も重要視すべき観点であり、「インナーチェンジ」無しの地下化案を検討の基本にしています。

環境への影響についてさらに評価を

環境への配慮については「沿道環境への影響については、正式な環境アセスメント手続の段階で、さらなる評価を行うべき」として評価を行っています。

PI(パブリック・インボルブメント)

施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民、利用者や国民一般に情報を公開した上で広く意見を聴取し、それらを反映する方式。

PIプロセス

道路計画合意形成研究会の提言の中で示されたもので、「周知」「意見把握」「公表」「審議」「報告」のステップから構成される。

「最終提言」は全文をホームページで紹介しています。印刷した「最終提言」の郵送をご希望の方は、外環調査事務所(電話番号等は本ページ下段)までご連絡下さい。

線道路事業の構想段階における計画決定プロセスやPIの内容等について、学識経験者の方々から提言をいただきました。

この提言を踏まえて東京環状道路有識者委員会が発足しました。

東京環状道路有識者委員会の目的は、東京外かく環状道路(関越道)と東名高速(関越道)の計画において、PIプロセスの時間管理を念頭におきながら、手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場からPIプロセスについて審議・評価・助言することです。

審議の経緯

有識者委員会は平成13年12月6日に第1回会合を開催して以来、13回の会合を重ねてきました。この間計画予定地の現地視察を行うとともに、沿線住民、沿線以外の住民、経済界、運輸事業者など幅広い各層から意見を聞き取りました。

こうしたヒアリングと資料に基づき、5人の委員が意見を交換して、4月には「第一次提言」を行いました。その後ヒアリングを行い、議論を深めて「最終提言」をまとめました。

第13回東京環状道路有識者委員会

- ### ■ヒアリングにご協力頂いた団体
- 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
 - 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)
 - 東京商工会議所
 - 国立環境研究所
 - 草加市
 - 辻水深団地自治会

東京外かく環状道路調査事務所へお気軽にお立ち寄りください

お問い合わせは、下記フリーダイヤル、ファックス、メールなどでお受け致します。

フリーダイヤル **0120-34-1491** (TEL&FAX)
電話受付時間 平日9:15~17:30

- 時間 9:15~17:30(月~金)
- 住所 〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16TEビル7階
- TEL&FAX 03-3707-1491(外環専用ダイヤル)
- e-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp
- ホームページ http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan



東京外かく環状道路調査事務所の入居ビル



東京外かく環状道路調査事務所
東急田園都市線 用賀駅 北口 徒歩1分

東京環状道路有識者委員会最終提言

1 はじめに

東京環状道路有識者委員会(以下、「本委員会」)は、東京外かく環状道路(環状道路)東名高速道路(以下、「外環」)の計画に際し、P1プロセスの時間管理を念頭に置きつつ、手続等の透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場から、P1プロセスについて審議、評価、助言することを目的とする。

本委員会は、平成13年12月から平成14年11月までの間、計13回開催された。本委員会では、これまで計画協議の開催や、反対も含めた計画協議の地元団体、道路利用者、環境の専門家など、計10団体からヒアリング、P1外環協議協議会をはじめとしたP1の実施状況の把握、行政が提出した情報の評価などに努め、P1の状況、外環計画の検討状況について審議、評価を行ってきた。本委員会設置後1年を経過し、第一次提言(平成14年4月(参考資料1))に引き続き、議論の節目としてこれまでのP1の評価と今後の外環計画の進め方に関する提言を行い本委員会を終了するものとする。

2 外環におけるP1の経緯

外環計画は昭和41年に都市計画決定されたものの、その後から、地元住民及び地元自治体から激しい反対運動がわき上がった。

その結果、昭和45年には根本建設大臣が国会で「地元と話し合える条件の整うまでは強行すべきではない」旨の発言を行い、その後30余年に渡って、外環計画は凍結されてきた。

平成11年10月には東京都知事が計画予定地を視察し、住民と行政の対話のきっかけとなった。

平成11年12月には、東京都知事が「地域環境の保全やまちづくりの観点から、地下化を基本として、計画の具体化に取り組み」との所信を表明した。

平成13年1月には、国土交通大臣が担当大臣として33年ぶりに計画予定地を視察した。

平成13年4月には、国と東京都から、地下構造のイメージとなる計画のたたき台が提示され、同年5月には、国土交通大臣が国会で「30年以上計画が放置され、地元の皆様にご不便をおかけしたことは大変遺憾である。原点に立ち戻って話し合いの場を設けたい」と遺憾の意を表明し、東京都知事も直後の定例記者会見で遺憾の意を表明した。

その後、平成13年12月には、道路計画意図形成研究会の提言を受け、我が国の構想段階のP1における第三者機関として、本委員会が設置された。

3 これまでのP1についての評価

(1) 寄せられた意見の整理・分析
これまで、情報提供や意見把握のための様々な

P1活動(参考資料2)を通じて、寄せられた意見(参考資料3)を整理・分析すると、主な論点は、1部3区におけるアンケートの結果から見て、も、広域的には外環の必要性を望む声が大きく、その理由として、首都圏の慢性的な渋滞の緩和、首都圏の環境負荷の軽減に期待するところが多い。

治道への影響を抑えた地下構造とすることについては、治道地域はもろろ広域的にも肯定する意見が多い。

計画への懸念を示す主な意見は、
・外環の事業実施にともなう道路予定地の家屋移転・補償問題
・インターチェンジやジャンクション周辺の地上部掘り割り区間の治道市街地における騒音、振動、大気汚染などの環境悪化への懸念
・自動車交通が増加し、首都圏全体の環境悪化をもたらすとの懸念
・1区あたり1000億円ともいわれる地下化によるコストが膨大であること
などが挙げられる。

(2) P1の手法についての評価
「情報提供や意見の把握について」
P1以外の住民、経済関係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である。

これに対し、今回の構想段階のP1では、沿線の関係者を対象に広報紙、P1外環協議協議会、相談室、個別説明会、7区市行政連絡会、市報、広範囲の関係者を対象にアンケート、ヒアリング、新聞広告、インターネット(ホームページ)、電子メール、はがき、専用フリーダイヤル、FAXなど、対象によつて多様な手法を活用している。

「P1外環協議協議会について」
P1外環協議協議会については、平成13年9月の準備会発足後、しばらく議論が進展していなかったものの、第二次提言後、早期平成14年6月に設立されたことは評価できる。

P1外環協議協議会は、必要性の有無の議論から行うこととして発足したが、反省点として、議事進行の方法論に時間をかけすぎ、本来行うべき必要性の討議が十分行われていないことがあげられる。

P1外環協議協議会については、国と東京都からだけでなく各協議員からも資料が提出され始めており、今後、それらに対する意見交換により議論が深まっていくことが期待される。

P1外環協議協議会は、自律性を高め、可能な限りの議論の集約を図ることが求められる。

(3) 情報提供及び意見の把握状況についての評価
P1においては、幅広い情報提供および意見の把握が必要である。

これに対し、今回の構想段階P1における情報提供の量は、のべ110万人に及ぶなど、行政

の情報提供への努力は評価できる。

多種多様な市民層に多様な方法による情報提供や意見把握を実施した結果、約14900人の方々が意見が寄せられ、その内訳も沿線住民から約6300人、東京都全体約9800人、その他約5100人(様々な角度から)の意見の把握がなされた。

本委員会がヒアリングした結果からみても、説明会、相談室、はがきなどで寄せられた意見により、現段階での論点は概ね把握できているものと考えられる。

(4) 寄せられた意見への対応に関する評価
P1においては、得られた意見に対しては、意見を集約した上で、できるだけ速やかに回答を行うことが必要である。

今回の構想段階P1においては、寄せられた意見に対し、外環の必要性、計画内容、環境については、外環の効果と影響に関する資料を用いて情報提供を行っている。

効果と影響に関する情報は、広域的な効果が主たる内容であり、計画内容、環境に関する情報は不足している。寄せられたが、構想段階での検討レベルや現状の技術レベルから見ても得ないものと考えられる。

(5) 情報提供の内容についての評価
構想段階における情報提供の内容については、資料の内容、資料の作成方法、検討の粗さ・詳細度の3つの観点から評価する。

1 資料の内容について
P1外環協議協議会(仮称)設立に向けた確認内容や7区で寄せられた意見、P1外環協議協議会や7区市行政連絡会での要望等に沿うように、外環の効果と影響の観点から情報提供を行っている。

2 資料の作成方法
これまで公表した資料について、特に試算結果のデータについてはその算出根拠の提示など、資料の作成プロセスの透明化を図っている。

3 検討の粗さ・詳細度
これまで寄せられた意見のうち外環の効果に関する内容については、現段階で想定可能な前提条件にもつき、現状の技術レベルとして妥当な方法を用いた定量的な分析を行っている。仮に、現在行っている試算の前提条件が変化した結果が大きく変化しても、構想段階で求められている判断に大きく影響を及ぼす可能性は小さいと思われる。

ただし、まだ不確定要素が多いため、次の段階以降、交通需要予測等について、より詳細な試算が必要である。さらに、地域の環境悪化に対する評価も今後必要である。

(6) これまでのP1の評価のまとめ
平成14年11月までのP1プロセスについては、総じて行政側から概ね合理的な資料提供がなされている。さらに必要とする資料を提供する努力をしていくべきである。

4 配慮すべき事項と今後の方向性について
アンケート結果に示すように、広域的意見を中心に外環の必要性を認める意見が多かったが、環境悪化や移転など沿線地域への影響に対する地元からの不安は依然解消できていないなど、最終的な合意形成には至っていない。配慮すべき事項は、解消されていない不安として、配慮すべき事項は、(1) 移転補償については、インターチェンジと上部利用の有無による違い(参考資料4・5)
(2) 環境悪化については治道環境への影響
(3) 地上配電を含めた費用と便益
があげられるので、今後、議論を深めて行く必要がある。

なお、必要性についての議論を進めるためには、具体的な条件を設定した計画案が必要である。

「インターチェンジと上部利用」
今後の議論においては、移転家屋数を出来る限り少なくして、地元住民への影響を軽減化することが、もっとも重要視すべき観点である。

したがって、今後、外環計画の議論を進めるにあたっては、インターチェンジ無し地下化案を検討の基本において、議論を進めるべきである。なお、一定期間内に、地元区市からの明確な要請がなされた場合には、インターチェンジ設置を盛り込んだ案も検討出来るように、配慮すべきである。この場合においても、交通の利便性の向上や移転家屋数などについての配慮は不可欠である。

国と東京都は、インターチェンジ無し地下化案の検討のために、その計画内容、環境への影響、移転補償策などの具体的なかつ詳細な検討を早急に進め、情報・データと方策案については、情報公開し、P1を実施する必要がある。

外環の必要性に関する方針決定と上部利用の可否については、議論すべき時期を明確に分けて、地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に、具体的な検討を進めるべきである。

なお、外環の基本的方針に関する政策判断は、住民の生活補償、環境対策の責任等と密接不可分であるため、一連のP1の結果として得られた情報を参考にしながら、総合的な行政判断、政策方針の決定として、国土交通大臣と東京都知事が行うべきである。

外環の行政判断、政策方針の決定については、時間管理の観点から重要である。したがって、平成15年3月にたたき台の提案から2年を迎えるなど、15年3月に十分に認識して取り進むべきである。

「沿線住民アンケート」
広域的なアンケートは実施済みであるが、外環道路計画の沿線住民に対しても、アンケート調査を実施することが重要である。なお、その際、都市計画決定範囲とその周辺及び区市界域範囲では、立場が異なるため、区別してアンケートを行うよう留意すべきである。

「住民の生活補償のために今後検討すべき課題」
国と東京都は、買い取り希望者の土地の買取、代替地の買取や受け皿住宅の建設、農地所有者の相続税等の猶予については軽減措置など、具体的な対策の検討を早急に始めるべきである。

「P1外環協議協議会」
P1外環協議協議会については、地元住民および区市との重要な意見交換の場であるので、現時点で事務局と進行役を務める国と東京都は運営方法を改善し、議論が深まるよう努めるべきである。

「柔軟な対応」
国と東京都は、今後の計画の詳細な検討結果、環境アセスメントの結果、住民及び区市の意向などによつて、外環について、計画を廃止する選択肢についても、絶えず、考慮する柔軟性を持つべきである。ただし、外環計画を実施する場合にせよ、そのデメリットについて明確に公開し、P1を通して、実行ないし廃案を選択した責任について、住民、区市とも分ち合うようにすべきである。

5 本委員会の果たした役割
これまで行った本委員会の活動を自己評価すると、本委員会が果たした役割としては以下のような点が挙げられる。

・外環に関する問題の所在と論点を整理し、広く広報したこと。
・過去の経緯を精査し、行政への反省を求め、P1の展開に向けて提言を行ったこと。
・多様な関係者や関係団体から広く意見の聞き取りを行ったこと。
・今後の外環計画の進め方について提言を行ったこと。

今後は、必要があればP1プロセスや技術的課題などに対して、適宜、有識者、専門家の意見を聞くべきである。

6 おわりに
今回のP1プロセスにおいて、いくつかの留意点はあるものの、外環の計画決定プロセスに大きな改善が見られた。今後の経緯がさらに活かされることを委員会としては期待したい。

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

- ・外環に開示する行政機関は、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、計画を放置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P1を進める上での課題について

- (1) 関係者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、意見の把握に努めるべき
 - ・沿線住民の話し合いの場としては、P1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
 - ・関係者対等に議論できるように、必要な情報を専門的、空想的意見を踏まえ、可能な限り提供すべき
- (2) 必要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まちろん中心として、整備しなかった場合の都市生活環境や都市活動への影響など、外環の是非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案方を必要に応じ、示すべき
 - ・ICの有無は、地域に与える影響が大きいため、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P1活動について

- ① 情報の提供
 - ・国及び東京都は、これまでのP1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
 - ② 記者発表
 - ・33回
 - ・平成11年5月、平成14年10月まで
 - ③ 意見の把握
 - ・実施概要
 - 結果概要
 - ・新たに環状道路を整備するべきだという意見について
 - ・賛成できる約78%(賛成できる42.1%、どちらかという賛成できる36.0%)
 - ・賛成できない約21%(あまり賛成できない15.3%、賛成できない5.5%)
 - 外環による高速度道路のネットワーク化を図るべきという意見について
 - ・賛成できる約74%(賛成できる36.1%、どちらかという賛成できる37.4%)
 - ・賛成できない約25%(あまり賛成できない19.6%、賛成できない5.3%)
 - 外環で実施されているP1方式の検討について
 - ・評価できる約53%(評価できる21.2%、やや評価できる31.9%)
 - ・評価できない約47%(あまり評価できない4.6%、評価できない1.9%)
 - 計画のたたき台を公表したことについて
 - ・知っていた約37%、よく知っていた1.5%、ある程度知っていた14.0%、聞いていたことがあつたような気がする約1.9%
 - 「知らなかった」約62%
 - ・高架構造から地下構造への計画の変更について
 - ・地下構造は費用がかかるので高架構造を維持すべき
 - ・「そう思う」約20%、「そう思う」3.3%、やや「そう思う」13.5%、「そう思う」約35%(あまり「そう思う」ない18.5%、そう「思う」ない16.3%)
 - ・道への影響を抑えるために地下構造で整備すべき
 - ・「そう思う」約47%、「そう思う」9.9%、やや「そう思う」27.6%、「そう思う」約14%、あまり「そう思う」ない7.7%、そう「思う」ない5.9%
 - なお、平成12年2月に沿道7区市(都計リア、周辺エリア、全線エリアと、約3000人から回答を頂いた首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路の外環に関するアンケート)では、1.3環状放射の整備が必要!と思う人は約80%
 - ・新しい検討方法で検討を行うこと(P1)に対して、行うべきまたは内容や進め方によっては行っても良いとする人は約91%という結果を得ている。
 - ④ 説明会、相談所は、電話等で寄せられた意見
 - ・平成13年4月の計画のたたき台公表後から平成14年10月までに、パンフレット、広報紙、説明会、相談所、ホームページ等で情報を発信し、パンフレット添付は、約3500票(回収率約70%)、説明会を相談所、電話、FAX、メール等により、沿線住民を中心に幅広い意見を集めた。
 - ・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統合的な交通政策を定める意見が、交通政策全般に関する意見が、交通政策全般に関する意見が、交通政策全般に関する意見が、交通政策全般に関する意見が
 - ・首都圏3環状道路の整備を求め、一方、外環以外の環状道路整備が充分と、意見が
 - ・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引く意見が
 - ・また、外環の効果の資料の算出根拠について、疑問、膨大なコストに関する懸念する意見が
 - 【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
 - ・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、構想については、地下方式とした場合の地上の住宅などへの影響や地下水環境への影響及び安全への懸念に関する意見が
 - ・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、必要がないとの意見がある一方、インターチェンジは必要との意見が
 - ・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、具体的な図の提示など詳細な情報提供を求める意見が
 - ・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
 - 【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
 - ・生活道路への交通の自動車流入、地域コミュニティの分断など地域の生活環境への影響を懸念する意見が
 - ・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
 - ・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
 - 【用地補償等について】
 - ・外環の詳細な計画について情報提供を求める意見が
 - ・これまでの建築制限への不満、今後の生活設計が円滑に進まないことへの不安などの意見が
 - ・用地買収や移転、前置補償などに関する質問や情報提供を求める意見が
 - 【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
 - ・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
 - ・その他、外環計画に対する賛否について、その意見が

- ⑤ 有識者委員会によるヒアリング
 - ・本委員会として、以下のように各種ヒアリングを計10団体実施した。
 - 沿線住民
 - ・上下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
 - ・東京路特ラック協議会(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
 - 環状の専門家
 - ・国立環境研究所
 - 外環(埼玉)区間の関係者
 - ・草加市、辻水深自治会
- ⑥ 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

- ⑦ 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(約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

- ⑧ 結果概要
 - 結果概要
 - ・新たに環状道路を整備するべきだという意見について
 - ・賛成できる約78%(賛成できる42.1%、どちらかという賛成できる36.0%)
 - ・賛成できない約21%(あまり賛成できない15.3%、賛成できない5.5%)
 - 外環による高速度道路のネットワーク化を図るべきという意見について
 - ・賛成できる約74%(賛成できる36.1%、どちらかという賛成できる37.4%)
 - ・賛成できない約25%(あまり賛成できない19.6%、賛成できない5.3%)
 - 外環で実施されているP1方式の検討について
 - ・評価できる約53%(評価できる21.2%、やや評価できる31.9%)
 - ・評価できない約47%(あまり評価できない4.6%、評価できない1.9%)
 - 計画のたたき台を公表したことについて
 - ・知っていた約37%、よく知っていた1.5%、ある程度知っていた14.0%、聞いていたことがあつたような気がする約1.9%
 - 「知らなかった」約62%
 - ・高架構造から地下構造への計画の変更について
 - ・地下構造は費用がかかるので高架構造を維持すべき
 - ・「そう思う」約20%、「そう思う」3.3%、やや「そう思う」13.5%、「そう思う」約35%(あまり「そう思う」ない18.5%、そう「思う」ない16.3%)
 - ・道への影響を抑えるために地下構造で整備すべき
 - ・「そう思う」約47%、「そう思う」9.9%、やや「そう思う」27.6%、「そう思う」約14%、あまり「そう思う」ない7.7%、そう「思う」ない5.9%
 - なお、平成12年2月に沿道7区市(都計リア、周辺エリア、全線エリアと、約3000人から回答を頂いた首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路の外環に関するアンケート)では、1.3環状放射の整備が必要!と思う人は約80%
 - ・新しい検討方法で検討を行うこと(P1)に対して、行うべきまたは内容や進め方によっては行っても良いとする人は約91%という結果を得ている。

〈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	
■	副都心ボックス
■	副都心ボックス(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。
 ・副都心ボックス(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。

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4)

インターチェンジの有無による違い (その2)

	開閉ボックスと考慮される区間内にある建物数	区市別
自由通利インターチェンジがある場合	JCTの範囲内	
青梅街道インターチェンジがある場合	約110棟	練馬区: 約240棟 杉並区: 約170棟
東八景野インターチェンジがある場合	約120棟	三鷹市: 約120棟
田並20号インターチェンジがある場合	約160棟	三鷹市: 約130棟 調布市: 約30棟
世田谷通りインターチェンジがある場合	約70棟	世田谷区: 約70棟

注1) 建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した場合の概ねの数であり、実際の調査・設計等により変動する概数です。

(参考資料5)

移転の影響

区市別	現都市計画(新築)棟数	地下構造の場合			
		インターチェンジがある場合		インターチェンジがない場合	
		開閉ボックスと考慮される区間	セールドと考慮される区間	開閉ボックスと考慮される区間	セールドと考慮される区間
世田谷区内	約330棟	約200棟	約50棟	約130棟	約110棟
狛江市内	約200棟	—	約20棟	—	約20棟
調布市内	約510棟	約150棟	約30棟	約60棟	約250棟
三鷹市内	約680棟	約280棟	約50棟	約160棟	約250棟
武蔵野市内	約240棟	—	約240棟	—	約240棟
杉並区内	約370棟	約60棟	約200棟	—	約340棟
練馬区内	約890棟	約150棟	約340棟	約130棟	約550棟
合計	約3,010棟	約400棟	約350棟	約450棟	約1,750棟

注1) 地下構造の場合の建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した区市別の概ねの数であり、実際の調査・設計等により変動する概数です。
 注2) ()内は、開閉ボックスと考慮される区間のうち、完成後も地上の利用が継続と考えられる区間の建物数で、連絡路が地表に出る位置から仮定。
 注3) 開閉ボックスと考慮される区間には、工事後埋戻しをして地上を住宅や公園等に利用可能と考えられる区間と、地上部が連絡路等となり完成後も利用が困難と考えられる区間が考えられます。

(参考資料4)

インターチェンジの有無による違い (その3)

インターチェンジまでのアクセス時間圏

<現況>



<インターチェンジがある場合>



<インターチェンジがない場合>



※インターチェンジまでのアクセス時間圏の計算
 ① 主要地方道以上を対象に道路交通センサス(H11)の旅行速度(ピーク時)を用い、一般県道以下主要路線については、旅行速度を16km/hと設定し、5分、10分、20分毎の範囲を計算したものです。
 ② 時間圏は、①の結果からプロットされたポイントを単純に結び、示した概ねの範囲です。
 ③ 外環供用による一般道の速度変化は考慮していません。



第11回PI外環沿線協議会

これまでの主な意見
 原案(昭和41年都市計画決定時)については、議論に必要なデータや資料は、整備した場合の影響は、PIの進め方について

「PI外環沿線協議会(略称・沿線協議会)は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を重ねてきました。」
 「PI外環沿線協議会(略称・沿線協議会)は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を重ねてきました。」
 「PI外環沿線協議会(略称・沿線協議会)は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を重ねてきました。」

日程	会場	来場者数
10月18日(金)19日(土)	練馬区・石神井公園区民交流センター	127名
25日(金)26日(土)	調布市・文化会館たづくり	72名
11月1日(金)2日(土)	世田谷区・砧区民会館	59名
8日(金)9日(土)	狛江市・狛江市役所小田急線高架下分室	21名
8日(金)9日(土)	三鷹市・井の頭コミュニティセンター	37名
8日(金)9日(土)	杉並区・区立勤労福祉会館	49名
15日(金)16日(土)	武蔵野市・吉祥寺南町コミュニティセンター	28名
15日(金)16日(土)	練馬区・上石神井区民館	73名

沿線協議会ではこれまでが確認されました。首都圏の交通の現状と課題、PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響)、昭和41年都市計画決定時などに関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

沿線協議会ではこれまでが確認されました。首都圏の交通の現状と課題、PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響)、昭和41年都市計画決定時などに関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

沿線協議会ではこれまでが確認されました。首都圏の交通の現状と課題、PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響)、昭和41年都市計画決定時などに関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

沿線協議会ではこれまでが確認されました。首都圏の交通の現状と課題、PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響)、昭和41年都市計画決定時などに関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

沿線協議会の経緯
 この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回「東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合い」の席で国土交通省と東京都が、PI外環協議会(仮称)設立に向けた準備会を提案しました。これを受けて始めた地元団体代表と国土交通省、東京都で構成される「PI外環協議会(仮称)準備会」で基本認識や協議会の目的、位置づけ、話し合う内容、構成などについて確認し、7区市と国土交通省・東京都から推薦された18名の関係者と、7区市、国土交通省、東京都の担当者11名、合計29名で構成されるPI外環協議会が発足しています。

1~2月の開催日程
 ▼第12回1月21日(火)
 ▼第13回2月4日(火)
 ▼第14回2月20日(木)

外環の地上部の街路について

外環につきましては、高速道路にあわせ、地上部に「外環ノ2」「附属街路」という街路が都市計画決定されています。

これまで、「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台<平成13年4月>」や「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)に関する方針<平成15年3月>」を作成し、様々な場で意見を聴いてまいりました。

外環の検討を進めるにあたっては、同じ位置に都市計画決定されている地上部街路についても、基本的な考え方を示し、地域の皆さんの意見を聴きながら検討する必要があります。

東京都では、改めて現在の都市計画の内容を地域の皆さんにお示しし、高速道路の外環を地下化した場合の地上部の取扱いについて、今後、皆さんの意見を聴きながら具体的な検討を進めてまいります。

平成17年1月

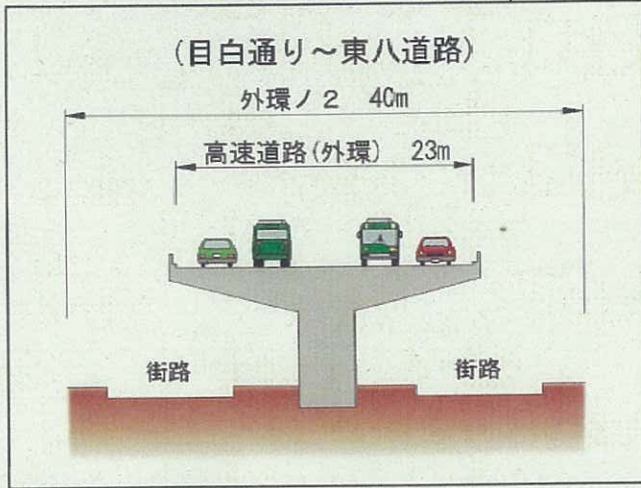
東京都 都市整備局

お問合せ先

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
TEL 03-5388-3279(直通)/FAX 03-5388-1354
e-mail S0000179@section.metro.tokyo.jp

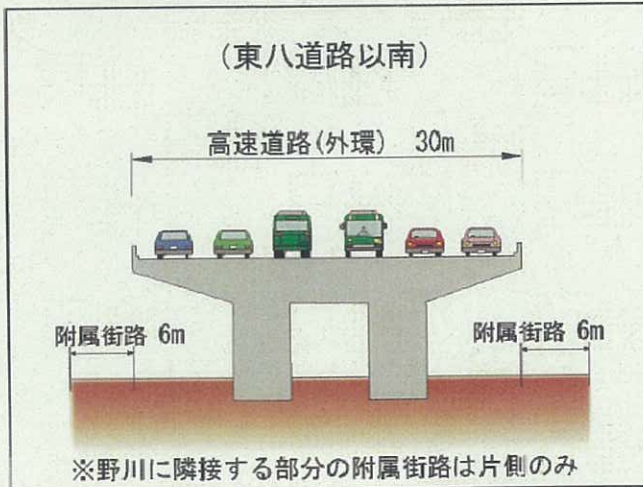
現在の地上部街路の都市計画

「外環ノ2」の都市計画



高速道路の外環にあわせ、都内の都市計画道路ネットワークの一部として「外環ノ2」が都市計画決定されています。

「附属街路」の都市計画



高速道路沿いにお住まいの方の出入りを確保するため、「附属街路」が都市計画決定されています。

●現在都市計画決定されている「外かん」



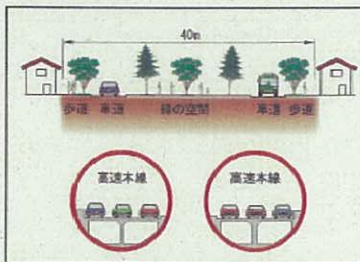
高速道路の外環を地下化した場合の 地上部の取扱いについて

■「外環ノ2」

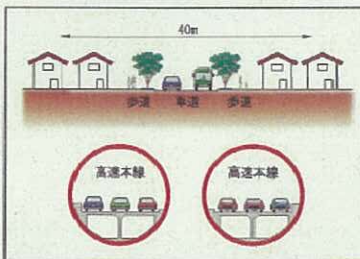
●基本的な考え方

高速道路の外環を地下化しても、地上部に都市計画決定された「外環ノ2」の計画は残るため、今後、「外環ノ2」の取扱いについて検討する必要があります。

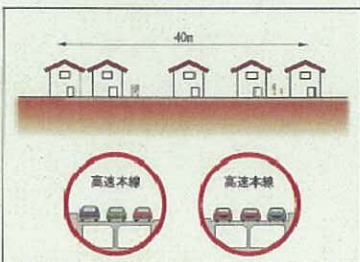
●今後の検討



現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備



都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備



代替機能を確保して「外環ノ2」の都市計画を廃止

■「附属街路」

●基本的な考え方

- ・高速道路の外環の地下化に伴い、附属街路は機能として不要なため原則廃止となります。
- ・ジャンクション・インターチェンジ部など地上に道路構造物ができる場所では、宅地からの出入を確保するため道路を配置します。

●今後の検討

- ・高速道路の地下化、附属街路の廃止を受け、まちづくりの視点から地上部の取扱いについて検討する必要があります。

今後、皆さんの意見を聴きながら具体的な検討を進めてまいります。

街路の整備による効果

活力

都市計画道路の整備により、多様な交通需要に対応し、
東京の持続的な発展を支えます

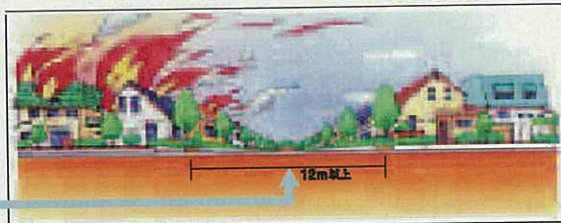
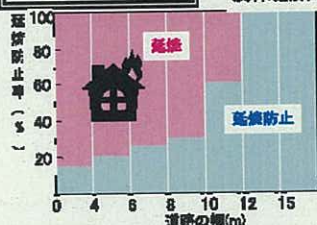
安全

■ 阪神大震災に見る延焼遮断効果

平成7年(1995年)1月17日に発生した阪神大震災では、幅員の広い道路が火災時の延焼防止に大きな効果を上げています。(下図参照)

阪神大震災の教訓を生かして、公園や緑地の確保だけでなく広幅員の道路整備による防災都市づくりを進めています。

道路の幅と延焼防止率 (資料:建設省)



道路整備により延焼遮断帯としての効果が発揮されます

暮らし



道路整備により安全な歩行空間が形成されます

環境



道路整備にあわせ電線の地中化・街路樹の整備が
図られ都市景観が改善されます