

「話し合いの会」の進め方に対する提案

提出者

古川英夫

前回の会合で「外環の2」についての理解について 東京都と 私たち住民(全員とは言いませんが)との間に大きな“隔たり”がある事がはっきりしました。

即ち

●東京都・小口課長の説明では『外環本線は 地下に移った。外環の2の計画はそのまま地上に残っている』

●地元住民の考えは『外環本線と共に 外環の2 も一緒に 地下に移った、従って地上には 外環の2は存在しない』というものです。

同じ東京都でも 石原都知事は「現地を視察した。地上には道路計画は無理だと理解した。地下方式のトンネルしかない。これからは地下にするので 安心して欲しい」と発表しています。一方、この会(先日の第1回会合)の中で 小口課長は『都は今迄に 外環の2が 地下に移ったなどという話は 一度もした事が無い』と何度も発言しています。

私達は 今迄の 石原都知事発言、扇元国交大臣発言や 公式文書から「外環の2は本線と共に地下に移った」という認識に立っており 地上には 外環の2は 存在しないと理解しています。

従ってこの会で 東京都から「地元住民は 4つの視点からどのような 地上部街路を望むか？」と いわれても 私達は まだ頭の中では「地上部には 道路は無くなった」という考えになっているので とても乗れない話なのです。

ですから この会では 先ず 外環の2の経緯を十分におさらいをし 疑問点を洗い出し お互いに認識する「外環の2」とは こういうものだ…という形が 同じになる事、共通の認識に立つことが必要だと思います。

少なくとも 東京都の中でも トップの知事と 現場の第一戦を担当する課長が別々の事を 発表しているのでは 住民は 混乱するばかりです。

前回、杉並区の上原部長からも 杉並区としては『必要性の議論から始めて欲しい』という要求がありました。その為にも『外環の2が どのような計画の道路なのか』という共通の認識に立つことが必要です。

構成員の皆さんの外環の2 に対する認識や理解もバラバラですので いきなり『現状・課題データ集を使っての議論に入らずに、先ずは「外環の2」とは どのような道路かの 共通理解に努めることから 始めて戴きたいと考え 提案致します。

以上

↓ 都が第1回「話し合いの会」で説明に使用した資料(以下同じ)

第2回 杉並区「地上部街路・話し合いの会」  
提出資料(2011. 10. 25)

資料番号

## 「地上部街路に関する経緯」 中での疑問点、質問点

提出者:古川英夫

東京都の説明文(右記)に記号を付け、  
**問題点を指摘** します。(下記数字は質問番号です)  
各々について **回答** してください。

1-① 『ネットワークの一部として決定した』と  
いう記載は 議事録のどこにあるか？

1-② 右説明文の囲み部分は S41年時の文  
章か？ 議事録には無いが...

事実と異なる事の記載は止めて欲しい。  
上記の部分は**削除すべき**である。

### 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

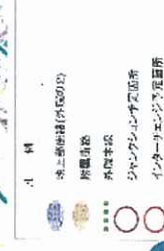
#### 【地上部街路(外環の2)】

- 地上部街路(外環の2)は、昭和41年に高速道路の外環と並行する形で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が決定されました。
- 当時、「都市構造の中心集中形態を維持」することを基本思想とした環状6号線(山手線)の外側の都市計画道路の再編成を要請し、外環の2を含め、新編街路の變更(85箇所)、追加(92箇所)が行われました。
- 外環の2は、高架であった快速道路を埋没する空間としての役割を兼ねるとともに、自動車交通の増加、防災性の向上、環線の確保、ライフラインの確保など多様な機能を果たすと共に、地域のまちづくりに寄与することを目的としています。



#### 【附属街路】

- 附属街路は、高架の快速道路により出入りのできなくなる部分の出入りを確保するために、本線の両側に引直されました。



※柱川に隣接する部分の附属街路は片里のみ

2

2 埼玉外環が 大泉まで延伸する時に  
大泉から 県境までの区間、**外環の2** 及  
び**付属街路を廃止**している。

2-① 構造が 高架方式から掘割方式  
に変更になったため 廃止というが ネット  
ワークをいうなら **廃止してはまずい**  
ではないか？

今回の**杉並**も同じ**構造変更**であり、**杉並**  
でも **外環の2**は**廃止すべきでない**のか？

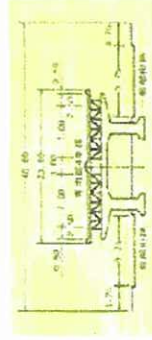
2-② 現地を実際に見てみると  
**もみじ山・憩いの森**のところ**で行き止まり**  
である。これでもネットワークが**生きてい**  
**る**のか？

昭和61年1月 地上部街路の一部区間を廃止（練馬区内）

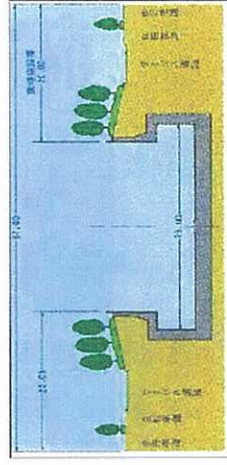
・外環本線（開通後～埼玉県境）において、橋脚形式を高架方式から掘割式に変更し、  
車線数を1車線とするなどにも、同時に付属街路の撤去を図るため、幅員を2.8mか  
5.6mに縮小する等の措置を講じた。

・一方、地上部街路（日中通り～環状230号線）、附属街路（環状230号線～埼玉県  
境）については、撤去を廃止しました。

・標準規格等の中には、歩行者の安全確保のため、歩行者専用車道、自転車道、歩行者専用  
設備することと示されています。



変更前



変更後

図 外環本線と地上部街路の都市計画設計画変更前後の断面イメージ

3. 凍結状態が35年続いたが平成13年に 外環が再浮上した。その時に 国と都は『たたき台』のパンフを用いて 説明会を各地で開催した。

3-① 凍結された理由は？

3-② 構造について 外環本線と外環の2を集約して地下へ移行と説明しているが事実か？

3-③ 地上部街路の利用でなく地上部の利用について となっている。即ち 外環の2は 地下に移行したから地上には無い。地上には もう「街路」は無く「もぬけの殻」という事である。

3-④ 右下に 地上部の利用について『現状の市街地を維持することが出来る』とあるが 信じて良いか？

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仮設機能を兼用して、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公園や飛行空堀を確保する駅前、②バス路線など公共交通を整備する層合、③時給賃金を確保する層合及び緑地帯・遊歩コミュニティを維持する層合の4つを示しました。

**構造について**

●都市部の自動車専用道路と幹線道路の仮設機能を兼用して、高架方式だった自動車専用道路と幹線道路の仮設機能を兼用して、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。

**地上部の利用について（検討するためのメニュー）**

公園や飛行空堀を確保する駅前  
バス路線など公共交通を整備する層合  
時給賃金を確保する層合及び緑地帯・遊歩コミュニティを維持する層合

4

4. 平成14年11月 有識者委員会の最終提言が すっぽりと抹消されている。

その理由は何か？

第1回「話し合いの会」の説明では この委員会は『外環の2』とは 無関係との事で 省略したとの事であった。

5. 平成15年1月に この「最終提言」を受けて 国交大臣、都知事が連名で外環の進め方に対する基本方針が出された。(次頁左側参照) これもすっぽりと 抹消されているのである。

理由は何か？

こちらも 都の説明では 外環の2に無関係だから省略したとの事であった。

この委員会は 東京都と国が共に事務局になつて開催しているのである。この会が 外環の2に無関係と判断すること自体、問題である。右の図面は「最終提言」記者発表時に配布された資料の1枚である。地上部には何も残っていないのである。外環の2 の存在など皆無である。

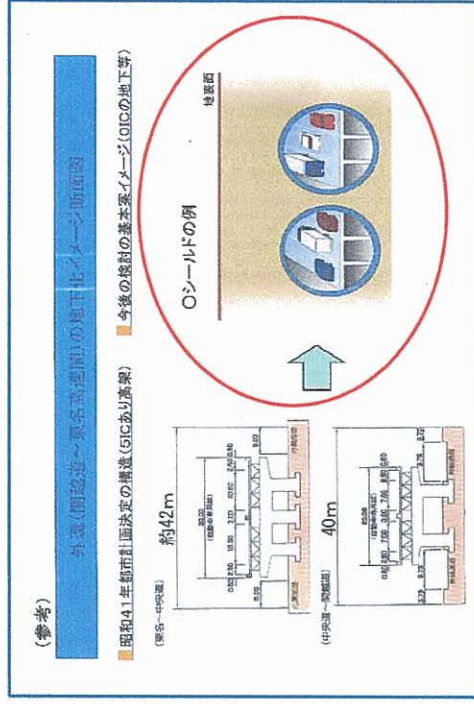
↓ 下記の頁のみ 私が 追加作成した資料です。

平成14年11月 東京環状道路有識者委員会の「最終提言」公表

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、これまで計画沿線の視察や、反対も含めた計画沿線の地元自治体、道路利用者、環境の専門家など、計10団体からのヒアリング、PI外環沿線協議会をはじめとしたPI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た、PIの状況、外環計画の検討状況について審議、評価を行った。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PIの評価と今後の外環計画の進め方に関する提言(最終提言)を行い本委員会を終了するものとする。

最終提言のポイント 4つの内の一つが下記である(基本方針の決定)

3. 今後は、移転戸数を少なくし、地元住民への影響を軽減化するため、インターチェンジ無し地下案を検討の基本とし、地元区市と調整の上、速やかに基本方針を決定すべき。



平成15年1月 東京外かく環状道路に関する方針公表  
上記 委員会の最終提言を受けて 国交大臣、都知事が連名で外環についての基本方針を発表した。(次頁・左側参照)

5. H15-1 国交大臣・都知事発表方針  
 (この書類は『外環の2の経緯・資料』から抹消されている)

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する  
 方針について

国土交通省  
 東京都

国土交通省と東京都は、去る平成14年11月29日に東京環状道路有識者委員会(委員長:御厨 貴)から最終提言を頂いたもので、この提言を尊重し、下記により早急に外環の方向性を定めていくこととした。

○基本的には、沿線への影響を小さくするため、地下構造で、早く・安く完成できるよう十分考慮する。

○検討にあたっては、

- ・トンネル構造については、3車線で「たたき台」(外径約18m)より小さくする。
- ・さらに、ジャンクション及びインターチェンジとの関係性を考慮しながら、大深度法の活用を検討する。
- ・また、インターチェンジについてはインターチェンジ無しを検討の基本とするが、その設置については地元の意向等を踏まえる。



この間に練馬区は都に対し  
 地上部街路を強く要求!

6. H15-3 国交大臣・都知事発表方針

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する  
 方針について

国土交通省  
 東京都

国土交通省と東京都は、1月10日に公表した外環の方向性について沿線自治体との意見交換等を踏まえ、下記のとおり、外環の方針を定めた。今後、この方針を軸に地元の意向等を把握し、早期に外環に関する結論を出していくこととする。

記

○外環整備は喫緊の課題で1日も早い整備が望まれるため、早く、安く完成できるよう十分考慮し、沿線への影響を小さくする。

このため、

- ・外環本線は、シールドトンネルと3つのジャンクションを基本構造とする。
- ・トンネル構造は、3車線を収容する長距離シールドトンネル2本とし、外径は約16mに縮小する。
- ・地上部への影響を小さくするため、極力、大深度地下を活用する。

○インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していく。その他のインターチェンジについては、ジャンクション構造の一体的活用について検討する。

○地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から白目通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討する。

○この方針について、沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行う。

6. H15年3月に 国交大臣、都知事の  
外環の進め方に対する**基本方針修正版**  
発表(詳細・前頁・右側参照)

文面、どこを見ても **外環の2が地上に**  
**残っている**という文言は見当たらない。

7. H17年1月 都は地上部街路に対する  
基本的考え方を公表  
この時、初めて「**高速道路のみが地下に**  
**地上部街路は地上に残っている**」と説明を  
始めた。上記6. の大臣発表と矛盾する内  
容である。

8. H18年10月 沿線7区市長意見を聞く  
会で **外環の2に対する要望の中味は？**  
**都の回答書** 見当たらない。提出願いたい。

9. 右の資料には 未掲載だが H18年4  
月に **都知事記者会見有り**。(内容次頁)  
この発言内容からは **外環の2が地上に**  
**残っている**という内容は汲みとれない。

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入線直下の近隣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を公表

・高速道路の地下化した場合の地上部の取り扱いについて、意見聴取がら具体  
的検討を進めるとしました。

・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確保

◆都市計画の区域を縮小して道路と緑地を確保

◆代替緑地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

の考え方を計画の具体化に向けて一公表  
・外環本線は、既設都市計画の位置を基本として、道幅、大塚後地下を計画し、既存の高  
速道路と区画のマッチングで接続し、インターチェンジを各所に設置する案をもち、  
計画を具体化していくことと公表しました。

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、必要上の保証を行う旨の回答しました。

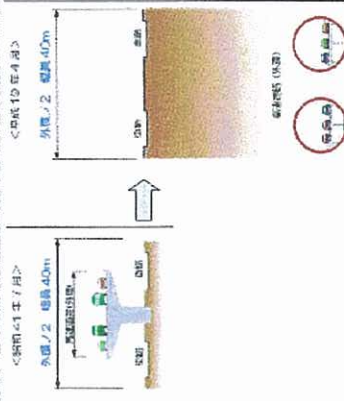
平成19年4月 高速道路の外環を高架方式から地下方式に

都市計画変更

・外環本線(東名高速~関越道間)について、沿道緑地を保全し、歩行者等の影響を最小  
化するため、緑地帯を高架方式から地下方式に都市計画変更しました。

・同時に、沿道の地権者を考慮して計画されている側溝併設については、外環本線の柱  
下等に進入、その併設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、住民の意見を踏まえながら検討を進め、取組をとり進めていく  
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。



H18年4月 石原知事・記者会見発言(一部抜粋)

「私も現地行きましたけどね、あそこに住んでいる人達は、計画の下でね、家を建て直そうと思っても建て直せない。それでとにかく古い家にしがみついて我慢して、どうなる事が分からぬから、非常に不安な、不慣れた生活を送って来ましたが、家をリニューアルされるのも結構でしょう。そういうご迷惑を掛けられない様に、とにかくあの下をくぐる、そういう工法でやりますので、その点のご安心 戴きたいと思っております」

## 10. H19年4月 都市計画変更(前頁参照)

付属道路は 外環本線地下化に伴い、その機能が不要になり廃止というが おかしいのではないか?

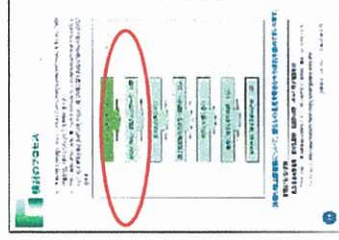
11. H20年3月に「地上部街路・検討の進め方」のパンフ発行、必要データ公表というが、都の進め方は 4つの視点からのみに限定されており 必要性を議論するには コストやB/C が不可欠ではないか?

必要性を検討するために下記データは必須である。4項までは3つのケース毎に必要。

- (1) コスト<事業費、用地買収費、維持費)
- (2) 上記の為に 立退き戸数
- (3) 交通量、走行短縮時間、
- (4) 費用便益比 B/C の値
- (5) S41年決定時 期待された効果目標値

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。
- ・結構、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際して、以下の事項を説明しました。
  - 地上部街路に関する話し合いの場を頻りに設け、話し合いを行うこと。
  - 地味詳細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詰め、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