

事例：外環計画の経緯

(1)外環の概要

外環は、都心から半径 15km を環状に連絡する約 85km の幹線道路。これまでに、関越道～常磐道間が開通しており、常磐道～東関道間で現在一部工事や用地買収など事業を実施。関越道～東名高速間については、昭和 41 年都市計画決定されたものの地元住民は「計画に関しては全く知らされていなかった」等を理由に反対運動が起こり、昭和 45 年、当時の建設大臣が国会の場で「地元と話し得る条件が整うまでは強行しない」旨の発言をし、それ以降計画は進展していない。

「外環」の全体計画と幹線道路網



(2)外環 (関越道～東名高速間)の現都市計画及びこれまでの経緯



これまでの主な経緯

昭和 41 年 7 月：都市計画決定

(東京・埼玉都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ない」旨の発言

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」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

平成 11 年 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」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、三鷹市、武蔵野市の現地を視察

平成 13 年 4 月：国と都が外環計画のたたき台を公表

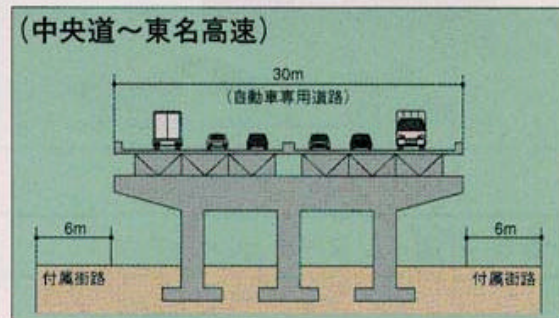
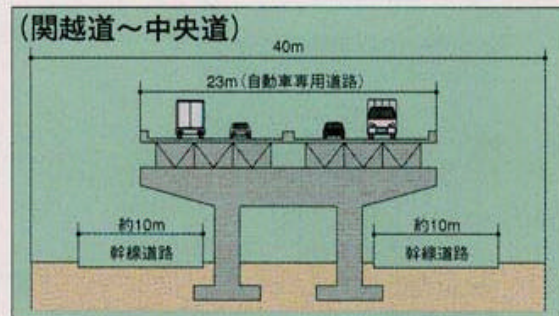
平成 13 年 5 月：国土交通大臣が遺憾の意を表明

平成 13 年 5～6 月：計画のたたき台に関する説明会開催

平成 13 年 6～7 月：相談窓口（臨時）を設置

現在都市計画決定されている標準的な構造

現在(昭和41年決定)の都市計画



(3) 外環計画のたたき台の内容

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基本に検討

②構造について

沿道環境への影響を配慮し、地下構造に変更

③ジャンクションとインターチェンジについて (図-1 参照)

ジャンクション : 3箇所 (関越道、中央道、東名高速との接続) に設置
 インターチェンジ : 現在都市計画決定されている5箇所 (目白通り、青梅街道、東八道路、国道20号、世田谷通り) について設置の有無も含め検討

④地上部の利用について (図-2 参照)

それぞれの地域の実状や意向等にあわせて検討するためのメニューを示す

⑤環境について

環境対策への取組み方針を示す

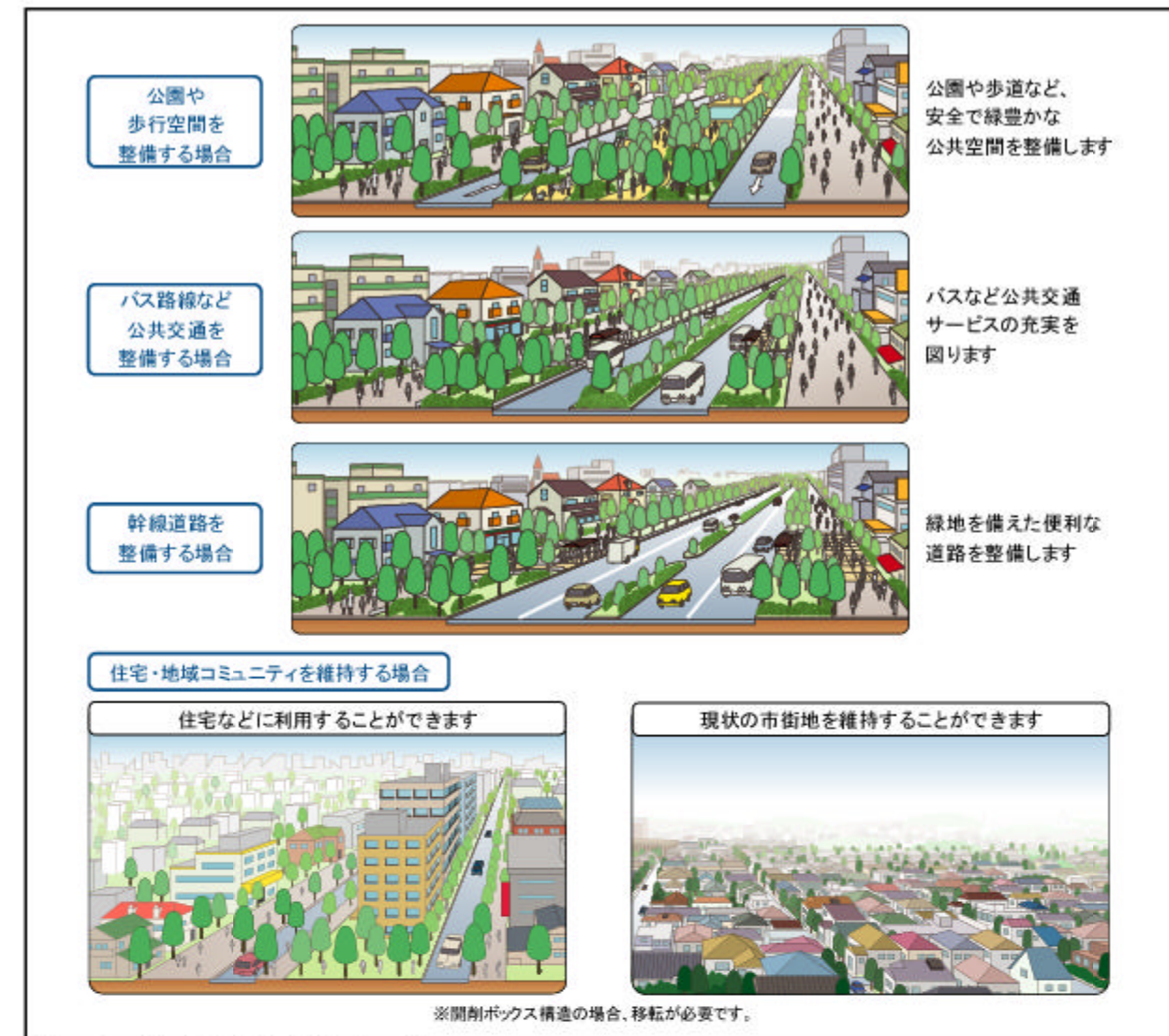


図-2 地上部の利用イメージ

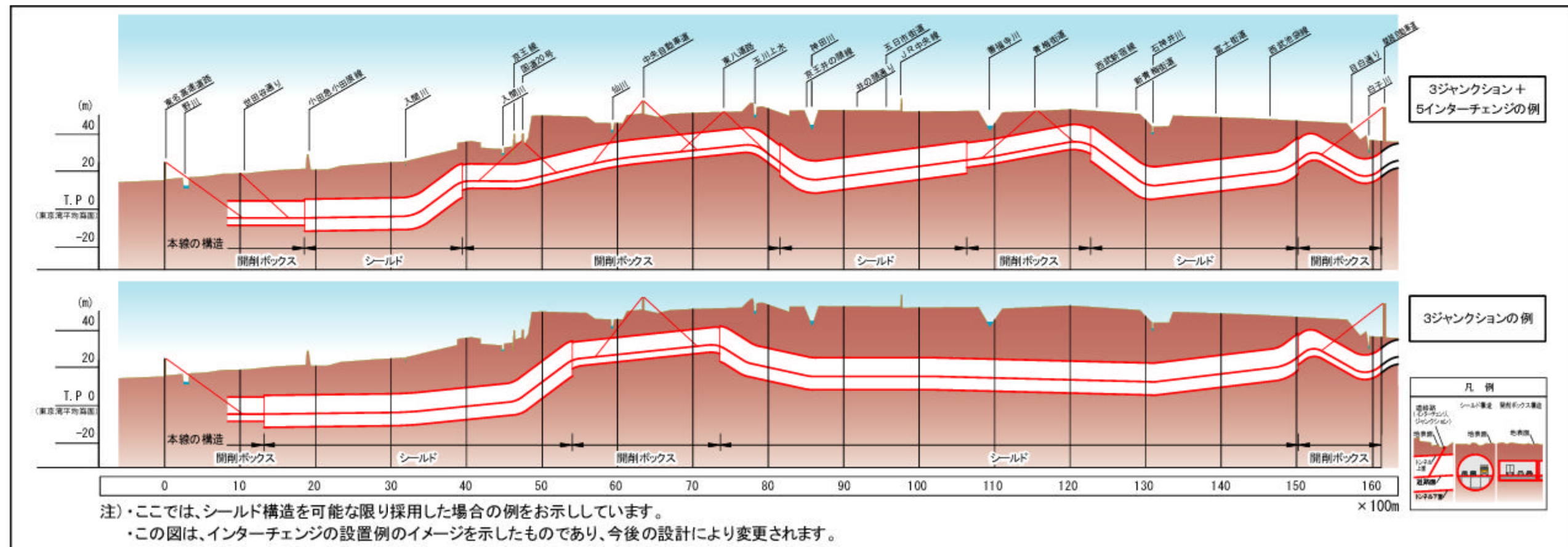
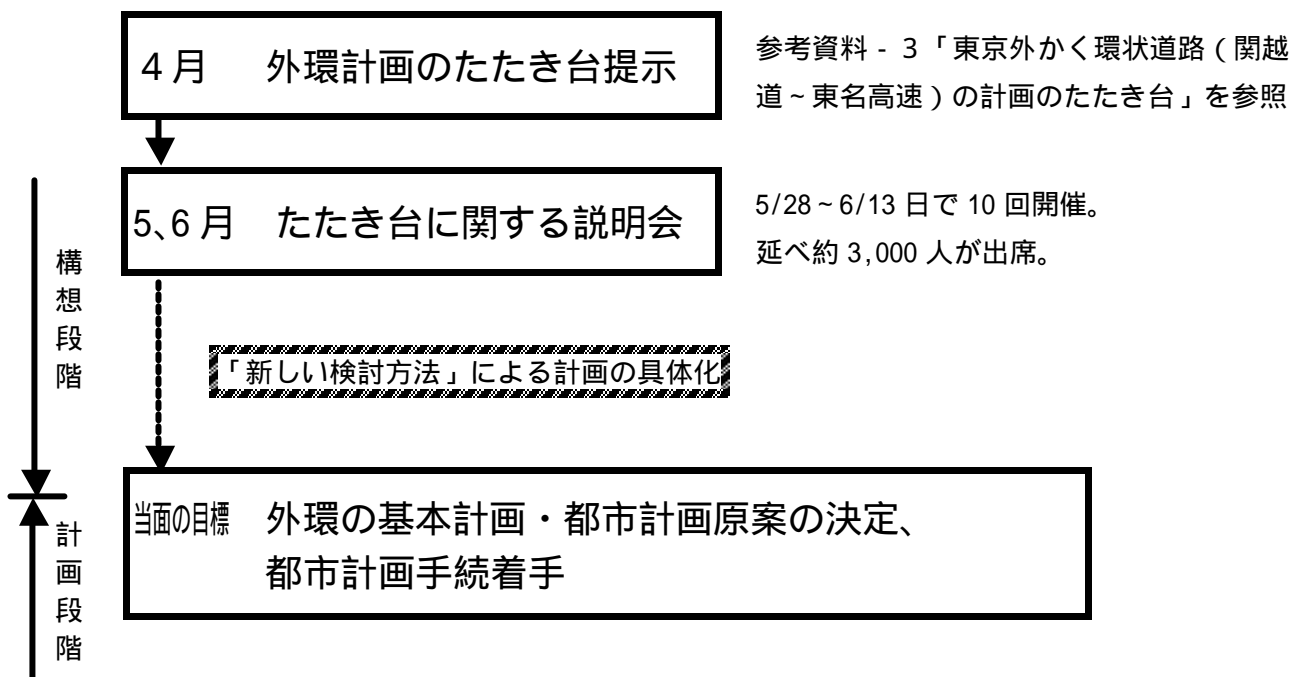


図-1 縦断面図

(4)外環計画 (関越道～東名高速間)の現在の状況

計画のたたき台に関する説明会を地元7区市で実施済。
住民の外環に対する意見は賛否両論だが、「新しい検討方法」^注には一定の理解。
今後は、たたき台を基に、基本計画・都市計画原案を作成し、都市計画手続きに着手することが当面の目標。

注:「新しい検討方法」とは、外環の計画づくりの初期の段階で、広く情報を公表し、情報の共有を図り、広く住民の意見を把握し、意見の公表を行い、意見を計画づくりに反映していく手法のこと。



【課題】

構想段階(基本計画及び都市計画原案作成まで)における計画決定プロセス及び住民参加プロセスがルール化されていない。

(5)外環説明会等での意見概要

たたき台に関する説明会や意見ハガキ等で寄せられた主たる意見は大きく次の3点。

外環計画の必要性等についての疑義

- ・ 計画の必要性
- ・ 計画による効果

外環整備による影響への懸念

- ・ 沿道環境に関する懸念 (大気、騒音振動、地下水、生態等)
- ・ 生活に関する懸念 (土地、家屋、商売、まちづくり等)
- ・ 地域の交通状況の変化に対する懸念 (渋滞、交通事故等)
- ・ 施工中の影響に関する懸念

計画の進め方への疑義・懸念

- ・ 計画決定のプロセスが不透明
- ・ 今後のスケジュールが不明確