資料①　外環の２に関する質問と回答（２０１４年１０月～１１月）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **質問**（20141024） | **回答**（20141121） |
| １ | 外環の２という計画そのものは、高架方式で構想されていた際の付属道路計画として、高速道路の外環道本線計画と一体に考えられていたものですが、実態として一体で考えていたということは担当前任者の佐久間氏もそのように「地上部街路についての話し合いの会」で答えています。「（前略）事実関係で、そういった意味では、計画の内容とか、検討する意味では、一体的に検討しなければいけなかったというのも事実だというふうに認識しております。（後略）」：（平成２５年（２０１３年）１１月７日開催／第１７回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会　議事録より引用））また外環本線を地下化した際には「古い家にしがみついていて我慢して、どうなるかわからないから、不安で不便な生活を送ってきたが、家をリニューアルされるのも結構でしょう、そういうご迷惑をかけないよう、とにかく下をくぐる工法でやっていくので、その点はご安心いただきたい」（平成１８年４月定例記者会見）と石原知事（当時）が語っています。更に、平成１３年（２００１年）４月に公表された「東京外郭環状道路の計画のたたき台」では、「現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能も集約して全線地下構造の自動車専用道路とします」と述べています。（パンフ４頁構造についての説明より）以上のような事実をどのように考えているのかについてお答え下さい。 | 外環の２は、昭和４１年、高速道路の外環と一体となって自動車交通に対処するとともに、地域の利便性向上や沿線の街づくりに寄与するなど、都内の都市計画道路ネットワークの一部として都市計画決定されています。　平成１３年４月、国とともに公表した「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」において、高速道路の外環は、外環の２が持つ広域的な交通を処理する機能を分担するものとして計画しており、外環の２の廃止を前提としたものではありません。 |
| ２ | 前記１項の事実から平成１９年（２００７年）の本線の地下化の際に、東八道路以南の「付属街路」と一緒に計画廃止すべき計画だったのではないかと考えますが、何故、平成１９年時の地下化都市計画変更の際に東八道路以北の「外環の２」の廃止提案しなかったのかを説明して下さい。 | 外環の附属道路は、昭和４１年、高架構造で計画されていた外環沿いにお住まいの方の出入りを確保するために計画されました。平成１９年、外環を地下方式に変更したことに伴い、機能として不要となる附属道路については廃止しました。　昭和４１年、都内の都市計画道路ネット―ワークの一部として都市計画決定された外環の２は、平成１９年、外環を地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、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てきました。 |
| ３ | 平成１４年（２００２年）１１月に発表された国・都の「外環道建設」の方針は、「地上部街路・インターチェンジなし」だったのに、練馬区長の反対により、翌年３月に再度発表された方針では「地上部街路・インターチェンジも検討する」という、ほとんど正反対の内容に変わっていたことは、まったく異常なことです。練馬区行政の住民に対する背信行為を、国・都がやすやすと受け入れたのはなぜか。お答えください。（参考資料／外環ジャーナルＮＯ、９号他） | 国と都は、平成１４年１１月に東京環状道路有識者委員会からいただいた最終提言を尊重し、平成１５年１月、「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」を公表しました。それを基に、沿線自治体との意見交換等を行い、地上部街路等の記載を追加し、同年３月に改めて方針として公表しました。 |
| ４ | 昨年１２月の３案発表以後の都民（練馬区住民）意見（東京都の取りまとめ文書を見ても）では、そもそも「外環の２はいらない」という声が多数になっており、幅員変更は住民意見（地権者意見）とかけ離れているのではないかと考えますが、住民意見をどのように受け止めて、それをどのように反映させようとしているのかをお答え下さい。 | 平成２５年１２月、外環の２の練馬区間の整備のあり方として、複数案（３案）を公表しました。その後開催した「広く意見を聴く会」やオープンハウスでは、将来世代のためにも幅の広い道路にすべき、幅員４０メートルでは地域分断や歩行者の横断が心配、歩行者と自転車の通行空間を分離すべき、などのご意見をいただきました。　また、地元練馬区は、区民の意見を聴取した上で、平成２６年２月「外環の２に関する今後の取組方針」を策定しました。練馬区からは、南北交通に資する重要な都市計画道路との認識のもと、歩行者や自転車の快適な通行空間の確保などに配慮して、早期整備を図るよう都に要請がありました。　こうした練馬区の要請や地域の皆様のご意見を踏まえ、平成２５年１２月に公表した複数案について、環境、防災、交通、暮らしの４つの視点からなる道路の機能や、移転棟数などの事業性を比較検討し、平成２６年５月、練馬区間について幅員を２２ｍに縮小する方針を定めました。 |
| ５ | 外環の２は、そもそも大泉から三鷹までの９ｋｍの計画のはずであり、一部区間の３ｋｍだけを切り離して変更することは、都市計画法の主旨からもそぐわない変更手続きであると考えます。一部区間を切り離して変更することの合理的理由についてお答え下さい。このことには行政内部からも異論が出されています。「（前略）都の方針というのは皆出そろった段階で出すのか、今回みたいな形でバラバラで区域によって出しちゃいますと、それは都市計画としての全体の今までのネットワーク論の話も含めて、非常に矛盾をきたす形になりますので、ただ、行政の各エリアで事情が違うというところも含めて、その辺、東京都は今どういう状況の考え方でいるのか、その辺をちょっとお伺いしたいんです。（後略）」（平成２６年（２０１４年）４月開催・第１８回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会　議事録より）この意見についても、どのように考えているのかについてお答え下さい。 | 外環の２練馬区間は、骨格幹線道路である放射７号線（目白通り）から放射６号線（青梅街道）までの延長４．４ｋｍの環状方向の路線であり、大泉街道、青梅街道、千川通りなどと交差し、広域道路ネットワークを形成するとともに、災害時の安全な避難路の確保や、生活道路に流入している通過交通の抑制など、地域が抱える課題解決に必要な都市計画道路です。　これまで平成２０年に明らかにした検討のプロセスに基づき、話し合いの会や広く意見を聴く会、オープンハウス等を通じて、地域の皆様のご意見を聴きながら検討し結論を得たころから、都市計画変更の手続きを遅滞なく進めることとしました。　なお、練馬区間以外の青梅街道から東八道路までの区間については、引く続き、検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながら検討を進めていきます。 |
| ６ | 幅員を４０ｍから２２ｍに変更することで、残余となる１８ｍの地域の方々に関する今までのような建築制限などはどうなるのかについてお答えください。尚、この件については、高速道路計画である外環道本線の大深度法認可及び都市計画法認可での規定や制限を含めて正確にお答えください。 | 都市計画道路法５３条の規定では、都市計画施設の区域内において建築物等の建築をしようとするときには、区市長の許可を得なければならない、とされています。　今回提案している都市計画案が決定された場合、これまでの事例と同様、外環の２の区域から外れる土地で建築物等の建築をしようとするときには、他の都市計画施設の区域内や市街地再開発事業の施行区域内を除き、都市計画法５３条の規定に基づく許可は不要となります。なお、高速道路の外環の都市計画事業承認・認可の告示に伴い、高速道路の外環に事業地内（地下トンネルの上部の土地を含みます。）において、土地の形質の変更や建築物の建築等を行おうとする場合には、都市計画法６５条の規定により区市長の許可が必要となります。 |
| ７ | 幅員を小さくするとして公表されている図では、各地域を均等に狭めるということではなく、旧幅の４０ｍに対して、ある箇所は西側に寄っていたりある箇所は中央になっていたりしていますが、どのようにして変更線を決定しているのか、その権限と根拠についてお答えください。また、変更線を決める際に、関係住民から充分な意見の聞き取りなどをしているのかについてもお答えください。 | 今回提案している都市計画案の道路の線形については、条例で定める道路構造の技術的基盤を遵守しつつ、既決定の都市計画の範囲内において、地形、地物、現道の活用等に配慮して設定しています。　本案については、都市計画決定権者である都が、変更素案を作成した段階で、本年６月から７月にかけて、説明会とオープンハウスを９回開催し、地域の皆様のご意見を聴いた上で取りまとめたものです。 |