

私は 外環ノ2 建設計画に対し 下記の意見により 反対します

1. 昭和41年7月に都市計画決定された。この時の計画図を東京地裁の訴訟で要求されているが未だに探している と回答している。私も今回の会の冒頭から計画図の公開を要求した。都は 現在都が保有している計画図ならいつでも見せます として対象をすり替えてきた。都市計画決定された時の計画図は縦覧公告の対象にもなっているので閲覧を要求したが都の担当者は 外環の2の起点、終点の地番を表示する資料だけですと回答した。都は杭打ち、測量、土地収用委員会に提出する計画図をいつ公開するのか 明確に回答しなければならない

事業認可した練馬区では 原計画図を変更した。原計画図と変更後の計画図を照合したいので これらの計画図も含めて公表せよ。

2. 外環道計画のたたき台（国土交通省、東京都作成）の構造について

右図の高架式自動車専用道路と幹線道路、付属道路を左図の地下構造の自動車専用道路6車線に変更。左図の地上部に幹線道路、付属道路は存在していないことを確認できる。しかし都の担当者は地上部に幹線道路が残ったと主張している。都の担当者が持っている たたき台の構造図には幹線道路が地上部に存在しているらしいのでこの場で公開せよ

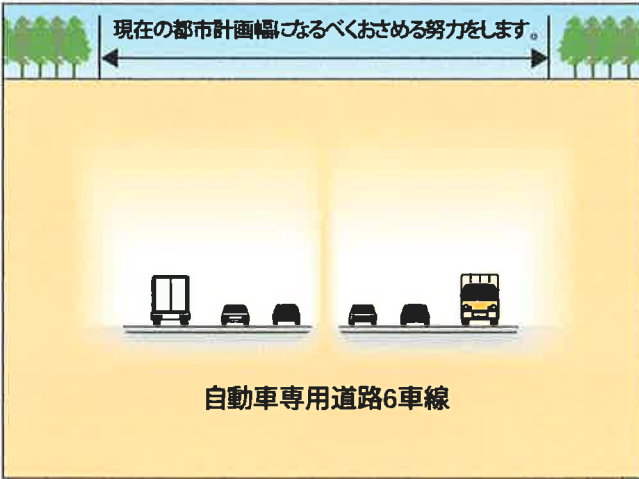
幹線道路は 道路法の規定により 国土幹線道路部会の審議対象になる。広幅員、高規格で広域交流拠点都市の道路ネットワークとなる。東京都心から放射線状に延びる9方向の幹線道路と これらを効率よく結ぶ3つの環状道路を重ね合わせた道路ネットワーク。外環ノ2は 昭和41年都市計画決定された時は 一般道路、外環道の側道として公表された。外環道地下化計画の公表で 外環ノ2は一般道路から幹線道路に格上げされた。幹線道路の目的は広域交通機能であるから 地下化に伴い広域交通機能が地下に移行するのは当然である。都は この時 狭い地域間交通機能が地上部に残ったから地上部に幹線道路を造ると主張している。狭い地域間交通は沿道地区計画決定による沿道整備道路を利用する。外環ノ2が一般道から幹線道路に格上げされた時期、手続を公表せよ

3. 外環道本線及び外環の2建設正当化事由が迂回交通回避による渋滞解消による経済効果。起点、終点を通過する経路交通量を基準にして測定される。この経路交通量の表はORIGINAL, DESTINATIONからOD表と呼ばれる。このOD表作成するため コンサルタント会社が 特定の運送会社にアンケート用紙を送り その回答に基づき 推定公式を利用して 経路交通量を算出する。莫大な費用と時間をかけて作成する。生のデータ、計算過程は常に非公開で完成数値のみを公開する。何故このような不必要なことをするのか？ 15年前に全国に設置された自動車ナンバー自動読み取り装置を使えば瞬時に経路交通を確認できる。この記録は永久保存されているため過去の特定日に遡り 特定の自動車の経路を確認できる。国土交通省、東京都はNシステムに関する管理権を持ちながら Nシステムを利用しない。実際に利用したら不要論の数値が出てきたのでは？ 時間、コストをかけずに 正確なOD表を作成できるのだから 今からでも疑いを晴らし 信頼を得るためにNシステム活用の正確なOD表を作成すべきである。この場で正式にNシステム活用によるOD表作成を要求する。

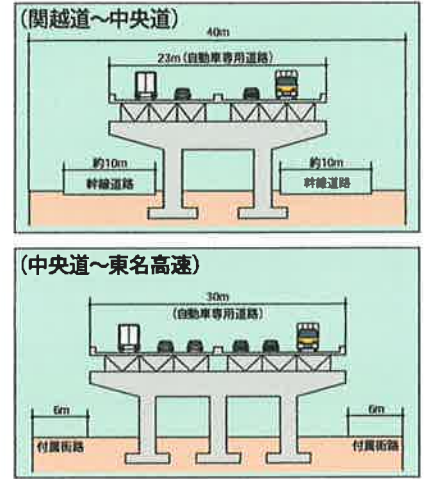
# 構造について

●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。

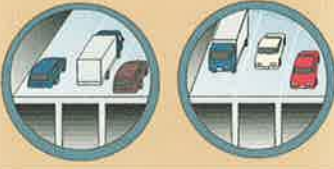

地下構造



現在(昭和41年決定)の都市計画



地下構造の形式

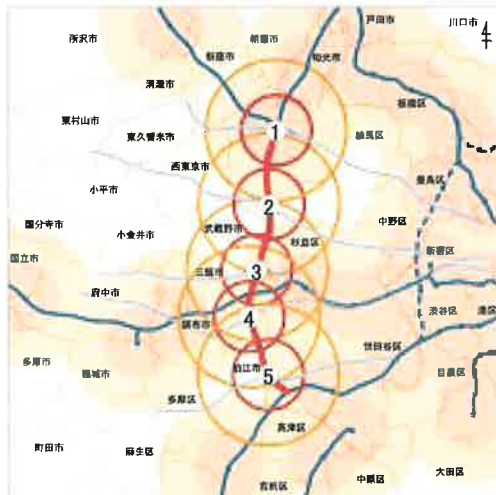
項目	シールド構造	開削ボックス構造
	地上から掘削は行わず、地下部でモグラのようなシールドマシンによりトンネルを構築するもの	一旦、地上部から開削して道路構造物を構築し、再び埋め戻すもの
断面		
構造等	<ul style="list-style-type: none"> <li>地上部からの工事を最小限に抑えることが可能です。</li> <li>地上部は、現状の市街地を維持することが可能です。一方、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め改めてまちづくりを行うことも可能です。</li> <li>トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。</li> </ul>

地上部の利用については、色々な選択肢があります。

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。

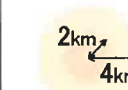
# インターチェンジについて(参考)

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の範囲を图示したものです。



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
	

# 自動車ナンバー自動読取装置

出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

**自動車ナンバー自動読取装置**（じどうしゃナンバーじどうよみとりそうち）とは日本の幹線道路に警察が設置する、自動車のナンバープレートを自動で読み取る装置である。手配車両の追跡に用いられ、犯罪捜査の重大な手がかりとなることもある。通称は「Nシステム」。

高速道路の入口にある車両番号読取装置は「AVIシステム」、渋滞情報などの取得に使われるものは旅行時間測定システム（Tシステム）という。同様のシステムはイギリスのロンドンなどにもある。



名神高速に設置されているNシステム

## 目次

- 1 概要
- 2 問題
- 3 脚注
- 4 関連項目

## 概要

増え続ける交通事情に対応し、車両全体を警察により監視する必要があるとの判断により、科学警察研究所の鳥羽邦夫によるアイデアが発端となり1980年代後半に研究所がNECと合同で開発した。1987年に東京都江戸川区新堀の国道14号に設置されたのが実用第1号。ナンバーの頭文字 (Number) を取って、Nシステムと呼ばれるようになった。

Nシステムを通過した車両（2輪を除く）を全て記録し、警察の手配車リストと照会する。手配車両が通過した場合、手配車両と判明と同時に車種・所有者・メーカーなどが割り出され、警察無線に「N号ヒット」と一斉指令が流れることで付近を巡回中のパトカーや捜査車両に通知され、知らされていた車輛を追尾、検挙となる。盗難などの手配車両の監視、被疑者の追跡など警察で用いられ、重大事件発生時などは不審車両の洗い出しに使われる。

高速道の料金所では、停車位置の前面に赤色のストロボを付けて設置し、車両通過時にナンバー・搭乗者を撮影する。対象者が路肩走行する場合でも発見するため、レーン毎や路肩に設置することもある。最近では、小型の同装置を地方道などの電柱に設置し、裏道走行による追跡失敗の防止や逃走防止をはかっている。オービスと外観が類似する機種もある。

### 設置場所

- 主要国道・高速道などの重要道路
- 県境の周辺
- 都道府県庁・原子力発電所・空港・自衛隊及び在日米軍関連施設・一部の火力発電所など重要施設の周辺
- オウム真理教などの宗教関連施設の周辺

### 用いられた事件

- 富士フィルム専務殺人事件(1994年2月)
- 福岡美容師バラバラ殺人事件(1994年3月)
- つくば母子殺人事件(1994年11月)
- 埼玉愛犬家連続殺人事件(1995年1月)

## 問題

本システムでは通過する車両そのものを特殊カメラで無差別に撮影し、記録された画像からナンバープレートを判別するが、同時に運転者、同乗者も撮影されるため、プライバシーなどの人権侵害の問題がある。

1999年9月、新潟県中越地方の某警察署課長(当時40)が女性警察官との交際を巡り辞職したが、新潟県警察がこの課長の自家用車の動きをNシステムで追跡していた事が新潟日報のスクープで明らかになった。非番者の動向監視に用いられた事で悪用であるとの指摘がされているが、日常的に警察官、あるいは警察職員の私的な動向監視のためにも使用されている<sup>[1]</sup>。

2006年には、愛媛県警察の捜査員がWinnyを使用した際にAntinnyと思われるコンピュータウイルスに感染し、本システムが設置されている愛媛、香川、徳島の国道及び高速道路を通過した車のナンバープレート情報と通過日時が記録されたファイルが、他の捜査情報と共にインターネット上へ流出した事件も発生している<sup>[2]</sup>。この際流出した情報は約10日分、車両台数にして10万台超とされている。

高速道路上だけでなく、一般道の県境付近や大規模石油精製施設付近・公官署付近・防衛関連施設・原発付近などにも設置されている。一部では個人移動監視システムともいわれており、事実本来の容疑者の追跡のほかに、上記のように警察官が個人的に特定の者の動向を監視するために使われた実績がある。対象者が二輪車を使用したり、ナンバーを読み取りにくくしたり、偽造ナンバーや他人のナンバーを悪用しながら移動する場合は、発見が困難である。

## 脚注

1. ^ 愛媛県警の裏金を告発した仙波敏郎巡查部長への不利益取扱等に関する質問主意書 吉井英勝 ([http://www.shugiin.go.jp/itdb\\_shitsumon.nsf/html/shitsumon/a169438.htm](http://www.shugiin.go.jp/itdb_shitsumon.nsf/html/shitsumon/a169438.htm)) 衆議院
2. ^ Winnyで流出、Nシステムが記録した10万台の情報 ([http://response.jp/issue/2006/0320/article80395\\_1.html](http://response.jp/issue/2006/0320/article80395_1.html)) レスポンス自動車ニュース2006年3月20日

## 関連項目

- 顔認識システム
- 監視カメラ



この項目は、道路に関連した書きかけの項目です。この項目を加筆・訂正 (<http://ja.wikipedia.org/w/index.php?title=%E8%87%AA%E5%8B%95%E8%BB%8A%E3%83%8A%E3%83%B3%E3%83%90%E3%83%BC%E8%87%AA%E5%8B%95%E8%AA%AD%E5%8F%96%E8%A3%85%E7%BD%AE&action=edit>)などしてくださる協力者を求めています(プロジェクト:道路/Portal:道路)。

「<http://ja.wikipedia.org/w/index.php?title=自動車ナンバー自動読取装置&oldid=48899923>」から取得  
カテゴリ: 道路交通 | 画像処理 | 人権侵害 | 交通事故

- 最終更新 2013年8月24日 (土) 17:18 (日時は個人設定で未設定ならばUTC)。
- テキストはクリエイティブ・コモンズ 表示-継承ライセンスの下で利用可能です。追加の条件が適用される場合があります。詳細は利用規約を参照してください。

7区市における Nシステム 設置場所

練馬区	北町	国道25号
	錦	下り車線のみ
	高松5丁目	
	羽沢2丁目	
	貫井4丁目	
杉並区	和田	都道4号線
	和泉	
	桃井1丁目	
	宮前5丁目	
武蔵野市	境南町5丁目	
三鷹市	野崎1丁目	
調布市	多摩川1丁目	
	飛田給1丁目	
狛江市	岩戸南2丁目	
世田谷区	駒沢公園	
	若林	
	奥沢6丁目	
	千歳台1丁目	
	上北沢4丁目	
	桜ヶ丘3丁目	
	太子堂1丁目	
	玉川台1丁目	

地上部街路の整備により 周辺道路の交通の投げれがスムーズになり自動車からのCO2  
排出量が東京都全体で約6000 t/年削減されます。平成24年10月 東京都 都市整  
備局作成 地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（改訂版）

都内のガソリン消費量 2010年 7317981KL

概算：C8H18 オクタン  $12 \times 8 - (12 \times 8 + 1 \times 18) = 0.84$

ガソリン100 gを燃やすと84 gの炭素が燃えます

CO2  $12 \times 1 + 16 \times 2 = 44$

$$\frac{84}{X} = \frac{12}{44}$$

$$X = 308 \text{ g}$$

ガソリン100 gを燃やすとCO2 308 gを生じる。

ガソリンの密度は約0.75 g/mlのためガソリン1リットルを燃やすとCO2は  
2315 gを生じる。 16,941,112.601トン 年を生じる

---

住民としては CO2が約6000 t/年削減されると言われても計算過程を明示してい  
ない状況では理解できない。

CO2削減効果の計算過程の根拠数値を具体的に明示せよ

1. 外環の2建設による交通渋滞解消影響地域の明示
2. 影響地域を走行している既存の車の速度と台数
3. 外環の2建設により予測される走行する車の速度と台数
4. 影響地域を走行している既存の車の燃料消費量
5. 外環の2建設により予測される走行する車の燃料消費量

上記1～5の数値はCO2削減数値算出過程で必要不可欠のものであるから  
速やかに数値を公表せよ

---

大深度トンネル技術検討委員会。第3回委員会資料

善福寺地区の地下水に与える影響を3次元浸透流解析工法で分析した資料を配布した

1. 国交省は 本件地区の地下水に与える影響は殆どない。と口頭で回答するが資料本文  
には そのような文言は無い。
2. 本件資料は工事完成後の地域に与える影響である。最も重大な影響を与える工事  
中の断層部分に関する記載が皆無である。  
武蔵野本宿小学校の説明会で 地下水への影響は殆ど無いと 公言している以上 工  
事期間中 現場に揚水ポンプを設置しないという 確約を要求した。  
国交省は その件に関して回答できない と回答した。

3. 投入データの精度が1 km単位の場合 完成モデルも1 km単位のものである。投入精度1 kmをコンピューターに入力したら10 m単位のモデル（善福寺地区）を得られたと口頭で説明したが それを裏づける記載は無い。

監視衛星は50 cm、GPS衛星は10億分の1秒、ハッブル反射望遠鏡は北米大陸の広さを10 cmの凹凸に、デジカメの画素数

投入時の原精度以上のものは得られません。そのため上記の例のように 投入精度に全力を尽くしています。

4. 地震に対して 地下トンネルは 地上部より安全と説明している。地震エネルギーが地上部に伝播した時 地上部はそのエネルギーを次に伝える伝播媒介が無く 全てのエネルギー放出の場となる。地下トンネルの壁面は地上部と同等にエネルギー伝播媒介が存在しないため 壁面で全てのエネルギーが放出される。トンネル内部に土砂を入れれば エネルギー伝播媒介により トンネルの安全性が向上する。  
上記説明を 国交省に対して多くの場でしたが 地震の時 地上部よりトンネルの方が安全という主張を崩さなかった。

外環ノ2の建設は 人命優先、安全性の見地から 地下トンネル方式にするというの行政の在り方である。なぜ東京都は 地震の時 安全性の高い地下トンネル方式を止危険度の高い地上部に 固執するのか 首都圏直下型大地震を近日中に迎える立場にある国民として知りたい。また東京都としても 安全性に逆行した建設地選定に関し 説明責任がある。

5. トンネル内 自動車火災事故に対して 避難通路を利用して退避する としている。ガソリン等の炭化水素の爆発速度は秒速1000 m以上である。火災事故に遭遇した乗客が徒歩で避難扉 避難通路へたどり着くのは不可能、  
大深度トンネル技術検討委員会の最終報告書の意見で トンネルの火災事故への対応は今後の重要課題とする という形式で処理された。  
国交省は この宿題の回答を得ずに 認可したため 火災事故に対する責任は自動的に 故意 重過失となる。この故意 重過失責任は国交省のみならず 事業者 賛同推進した政党も負う。

### 2.4.2 地層のモデル化

ボーリング調査結果から地層断面図を作成し、これを基に解析範囲内を三次元の地層としてモデル化した。地表部の地形には、「数値地図5mメッシュ(標高)」(平成15年12月 国土地理院)を使用した。また、各地層の透水係数は、既存資料及び現地調査結果を基に設定した。

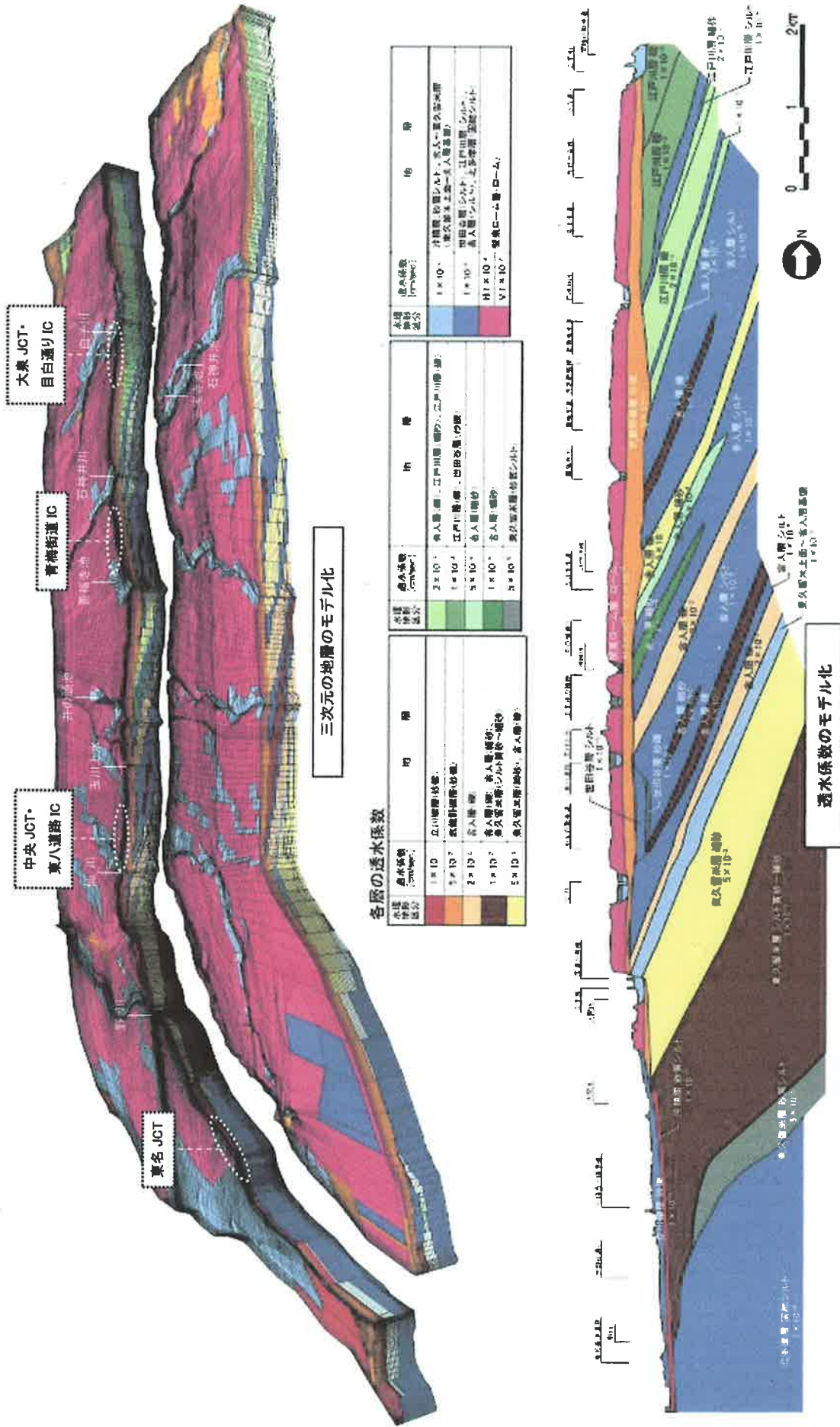


図 2.4 三次元の地層のモデル化及び透水係数のモデル化