

# PI外環沿線協議会 中間とりまとめ

平成15年6月

PI外環沿線協議会

## これまでのP I 外環沿線協議会参加者

### 関係者（敬称略）

練馬区在住	須山 直哉（第1回～第22回）
練馬区在住	武田 佳登（第1回～第22回）
練馬区在住	湯山 茂（第1回～第22回）
杉並区在住	宿澤 藤子（第1回～第22回）
杉並区在住	本橋 又藏（第1回～第22回）
武蔵野市在住	濱本 勇三（第1回～第22回）
武蔵野市在住	村田 あが（第1回～第22回）
三鷹市在住	川瀬 春吉（第1回～第16回）
三鷹市在住	新 守一（第1回～第22回）
三鷹市在住	米津 鐵雄（第1回～第20回）
三鷹市在住	富澤 和也（第19回～第22回）
三鷹市在住	樋上 寛（第22回）
調布市在住	川原 主計（第1回～第16回）
調布市在住	小林 充夫（第1回～第16回）
調布市在住	渡辺 俊明（第1回～第22回）
調布市在住	川原 徳重（第20回～第22回）
調布市在住	遠藤 好照（第21回～第22回）
狛江市在住	石井 一成（第1回～第22回）
狛江市在住	佐藤 和子（第1回）
狛江市在住	橋本 妙子（第4回～第22回）
世田谷区在住	秋山 光男（第1回～第22回）
世田谷区在住	江崎美枝子（第1回～第22回）
世田谷区在住	栗林 勝彦（第1回～第22回）

五十音順

### 地元自治体

練馬区都市整備部長	水上 英昭（第1回～第16回）
練馬区都市整備部長	平野 和範（第17回～第22回）
杉並区都市整備部長	倉田 征壽（第1回～第22回）
武蔵野市都市整備部長	伊藤 隆造（第1回～第16回）
武蔵野市まちづくり推進課長	井上 良一（第17回～第22回）
三鷹市都市整備部長	柴田 直樹（第1回～第22回）
調布市都市整備部長	鈴木 忠（第1回～第7回）
調布市都市整備部長	新谷 景一（第8回～第22回）
狛江市都市建設部長	大貫 浩司（第1回～第16回）
狛江市都市建設部長	大川 宗男（第17回～第22回）
世田谷区建設・住宅部長	栗下 孝（第1回～第22回）

### 国土交通省・東京都

国土交通省 関東地方整備局 道路企画官	大寺 伸幸（第1回～第16回）
国土交通省 関東地方整備局 道路企画官	川瀧 弘之（第17回～第22回）
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長	伊勢田 敏（第1回～第22回）
東京都 都市計画局 外かく環状道路担当部長	成田 隆一（第1回～第21回）
東京都 都市計画局 外かく環状道路担当部長	道家 孝行（第22回）
東京都 都市計画局 外かく環状道路担当課長	石橋 隆（第1回～第3回）
東京都 都市計画局 外かく環状道路担当課長	宮良 眞（第4回～第22回）

- 目 次 -

1. はじめに	1
2. 協議会の運営	2
3. これまでの協議会の経過	2
4. これまでの主な討議の内容	2
5. 必要性の有無についての論点	7
6. 今後の課題	11
<b>別紙1</b> 開催経過	12
<b>別紙2</b> 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 (1月方針)	16
<b>別紙3</b> 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 (3月方針)	17
<b>別紙4</b> 資料の要求項目	19
<b>別紙5</b> 協議員から提出された資料リスト	20
(参考) 今後についての意見	25

本中間とりまとめは、住民協議員から提案されたとりまとめ案をもとに、協議員有志から構成される運営懇談会で1つの案にまとめ上げ、協議会での議論を経て、協議員全員で作り上げたものである。

## 1 . はじめに

- ・当協議会は、東京外かく環状道路(以下、外環と略す)について「PI 外環協議会(仮称)設立に向けた確認内容」を踏まえ、原点に立ち戻り計画の構想段階から幅広く意見を聞くパブリック・インボルブメント(PI)方式で話し合うことを目的としている。
- ・協議会発足に先立って、9回にわたり住民と行政が準備会で協議会のあり方について議論し、以下の基本認識で双方確認して協議会が発足することとなった。

### 基本認識

#### (1)原点について

- ・外環の計画については、これまでの経緯を十分に踏まえて、実質的には、現在の都市計画を棚上げにし昭和41年都市計画決定以前の原点に立ち戻って、計画の必要性から議論をする。

#### (2)必要性の有無(効果と影響)について

- ・必要性の議論については、計画ありきではなくて、もう一度原点に立ち戻って、計画の必要性から検討する。
  - ・協議会は結論を出す場ではないが、公開して進めるので、より多くの人にその議論の内容を知ってもらうことに意義がある。
  - ・このため、協議会での必要性の議論は、その後の計画の検討をどのようにしていくかということに重大な影響を与えるものと考えられ、社会的にそれを無視することは難しいと考える。
  - ・協議会での議論やその他の幅広い意見を踏まえ、様々なプロセスの中で外環計画の意義について、社会全体で検討するものとする。
  - ・その中には、上位計画における議論も含んでおり、そのプロセスを経た結果、社会全体として外環計画の意義がないとの社会的判断がされれば、事実上計画を休止することもあり得る。
- 
- ・協議員は、外環沿線の7区市(練馬区・杉並区・武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市・世田谷区)で外環計画に関する活動をしている方(賛成、反対は問わない)から7区市および国・都が推薦した18名と7区市の担当者7名、国・都の担当者4名の29名で構成されてい

る。

- ・住民の代表と区市、国と都の担当者が対等の立場で、国民にとって大切な社会資本の整備について話し合うことは画期的なことであり、将来のルール化にも生かせるPIの模範となるよう努めてきた。
- ・協議員の任期終了に際して、これまでの議論の論点を整理し、次期PI外環沿線協議会に向けてとりまとめたものとして公表し、今後のPI活動の礎となることを期待する。
- ・また、この中間とりまとめが、協議会だけでなく、広く地域に浸透し、論議に活用されるよう、次期協議員は広い視野から論議に参加されることを期待する。
- ・今後は、議論が言い放し、聞き放しにならないよう、各論点について議論の結果を一つ一つ確認し、意見が対立した場合は、論点を明確にしつつ次へ進む必要がある。

## 2 . 協議会の運営

協議会の運営にあたっては、次のことが確認された。

- ・事務局は当面、国土交通省関東地方整備局および東京都都市計画局に置く。
- ・進行役は当面、事務局または国と都の協議員が行う。
- ・第12回から協議会前に議題整理のための運営懇談会を行う。
- ・協議会は、傍聴を認め、資料・会議録はインターネットで公開する。

## 3 . これまでの協議会の経過

平成14年6月に本協議会が設立し、計22回の協議会(21、22回目は中間とりまとめの議論)、計9回の運営懇談会、計2回の現地視察を実施した。

開催経過については別紙1を参照。

## 4 . これまでの主な討議の内容

### (1)昭和41年都市計画決定について

昭和41年の都市計画決定については、PI外環沿線協議会では、次のように確認された。

- ・外環が都市計画決定された当時の都市計画法(大正8年制定)は、関係住民や自治体に事前に説明する義務はなく、また、意見を反映する仕組みにはなっていなかった。都市計画審議会の審議員構成や投票方法においても、国・都が提示した案件はほとんど承認されるような実態になっていた。

- ・当時の都市計画決定手続きは、現在から見れば非常に不備なものではあるが、手続論的には合法的に行われた。しかし、都市計画審議会の会議録から、その審議過程で、短期間に強引に進められたことは明らかである。
- ・資料によると、国は昭和 35 年頃から、東京都は昭和 36 年頃から調査・検討を行っていたにもかかわらず地元の住民、区市に知らされたのは昭和 41 年の都市計画審議会の直前であり、説明も十分に行われていなかった。

こうした意見に対して国と東京都は次のような見解を明らかにした。

- ・昭和 41 年の都市計画決定は合法ではあった。しかし、住民との話し合いがなく線引きしたこと自体にも反省すべき点はあった。
- ・住民に大変な不便をかけていることは、大変遺憾である。

国と都は、このことを深く反省し、今後の教訓として、地域の環境や生活に与える影響の大きい公共事業においては、説明責任を十分に果たし、住民の意見の反映する仕組みを、住民と協議しながら構築すべきである。

## (2)計画の必要性について

外環計画の必要性について、国は「今後、外環計画について意義がないと社会的に判断された場合は、事実上計画を休止することもありうる」ことを確認した。

## (3)国と都の「外環に関する方針」の発表について

国と東京都が合意した「方針」(平成 15 年 1 月 10 日、3 月 14 日)(別紙 2, 3を参照)の発表について、次のような意見が出された。

- ・沿線協議会は住民・区市と国・都が話し合う場であり、最も重要な課題である必要性の有無について相互の意見を交換している最中に、一方の当事者である国と都が独自に「方針」を決定し、一方的に発表したことは、沿線協議会で積み上げてきた相互信頼と成果を全面的に否定し、存続そのものを危うくするものである。
- ・それまで議論されてきた前提条件と補償等の考え方が大きく異なり、沿線住民にとっての影響は全く改善されない大深度地下案を、工事短縮・建設費削減などのメリットだけを強調して唐突に発表したことは信義に反する。
- ・この半年間、誠心誠意取り組み、ようやく「原点」や「必要性の有無」について本格的な意見交換を行うことが決まったにもかかわらず、これをないがしろにすることは協議

会関係者の信頼を失う行為である。

- ・国と東京都は、昭和41年の教訓を生かしていないのではないか。
- ・沿線協議会を軽んじているのではないか。
- ・国と都の「方針」は記者会見ではなく沿線協議会で発表すべきではないか。

#### (4)地上部の街路について

国と東京都が合意した「方針」のなかの地上部街路については「外環に係わる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる」ことが確認された。

#### (5)東名以南について

環状道路のネットワーク機能を考える上で、外環の東名以南の問題は重要なことであり、きちんと説明すべきとの意見があった。これに対し、国は、「外環道路は、関越道から東京湾岸道路まで接続することで環状道路のネットワークが効果的に発揮されると考えている。広域的なネットワーク、道路の必要性などを整理しながら外環の関越道～東名間の調査の検討を優先的に進めていく。大泉とか東名と接続した場合の端末の問題についても周辺の道路に与える交通負荷などを十分に検討していく。」との見解を表明した。今後、この問題は重要な問題として早急に、深く議論していくこととする。

#### (6)ジャンクション、インターチェンジについて

国と都は1月に「東京環状道路有識者委員会から最終提言を頂いたので、この提言を尊重し、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」と公表し、3月に「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」と発表した。それを踏まえてインターチェンジに関し、以下のような指摘があった。

- ・外環が整備された場合の、3つのジャンクション、5つのインターチェンジ毎の、外環本線および周辺道路についての詳細な推計交通量を示すべきである。

- ・大深度法が適用されれば今まで地域で議論してきたことが水泡に帰してしまう。まちをおこすということではインターチェンジが必要な地域もある。
- ・青梅街道にインターチェンジが出来ると換気塔も必要になり立ち退きが増えるので絶対反対。
- ・練馬区としては青梅街道インターチェンジは必要と考えている。地下水、換気塔について各協議員から出されている意見を充分議論するため、早く現地調査すべきである。
- ・青梅街道インター設置は杉並区には無理。インター計画の場所がいかに学校や幼稚園のそばにあるか、一度場所を視察して欲しい。
- ・交通量や換気処理について一番影響を及ぼすのはジャンクションとインターチェンジ周辺なので、きちんと説明すべきである。
- ・インターチェンジを極力少なくするという東京環状道路有識者委員会の提言についてどう理解しているか。
- ・インターチェンジをつくれれば開削となり、善福寺池がどうなるかわからないのではないか。
- ・大泉インターチェンジのランプの地下化、出入口の分散化などの対応を考えるべきである。

#### (7)換気所について

国は「今後検討していく外環道本線及び連絡路の延長・勾配や交通量等に基づき、必要となる風量等を算出して、換気所の必要数や位置を検討していくこととなる。その際、沿線や地上部への影響を極力小さくする観点が必要であると考えている。なお、トンネル出口からのガスの漏れ出しを防ぐため、一般的にジャンクション及びインターチェンジでは換気所が必要になるので、インターチェンジがない場合でも最低3箇所の換気所が必要になると考えている。」との見解を表明した。それに対して次のような意見があった。

- ・大気への影響に関し、換気所の設置数、設置場所、汚染物質の拡散範囲について早急に示し、慎重に検討されるべきである。

#### (8)地下水について

外環沿線には貴重な地下水が多数存在するので、地下案に伴い、地下水、地下水脈に与える影響を懸念する意見が多く出された。さらに、次のような意見が出された。

- ・既存資料による知見だけでなく地下水の実態調査を早急に行うべきである。



- ・開削部分は特に地下水の分断が懸念されるので、下水道を分流方式にするなど、地下水の保全・回復を考え、さらには水と緑の修復保全、生態系の保護回復につなげていくべきである。

#### (9)外環の効果について

国と東京都は、首都圏の交通の現状や外環(埼玉県側区間)の効果事例などについて、説明を行なったが、それに対して以下のような指摘があった。

- ・東京23区の通過交通14%(大型車は33%)の計算方法及び詳細な内訳が不明確である。
- ・既存の外環の周辺道路において、交通量が増加している実態があり、その原因を明らかにして欲しい。
- ・環境庁が委託調査した結果によると、渋滞解消の名目で道路を新設しても、結果として自動車総量は増加すると書かれている。

外環の効果については、国から関越道～東名高速が開通した場合の外環の交通量や周辺の自動車通行量などについての十分な資料が提出されず、まだ十分な議論が行われておらず、今後の議論の課題となっている。

#### (10)交通量について

国は、平成11年度観測交通量に基づいた、外環が整備された場合の推計交通量に関する資料を提出した。それに対して、次のような意見があった。

- ・外環を含め三環状道路が整備された場合(外環が関越道から東名高速まで整備された場合と、湾岸道路まで整備された場合とを分ける)、整備されない場合など、色々なケースについて、東京の交通や環境がどのように変化するか、シミュレーションを行うべきである。

#### (11)外環練馬区間(関越道～埼玉県境)について

外環練馬区間の谷原地区では、国と東京都により、強引に外環計画が進められた結果、大きな問題が現在も存在していることが指摘された。東京都からは対策等についての説明があったが、現状は渋滞と生活道路への車両の侵入により、地元住民は困惑しており、谷原交差点等の改善効果はいまだに見られない。この問題については「必要性の有無」の議論とは切り離して解決が図られるべきという指摘があった。

国と東京都は当初の説明通りに約束を履行すべきであり、改善策を明示して地元住民が

安心できるよう努めるべきである。

また、次のような意見があった。

- ・練馬区は、都市計画変更案に関する都からの意見照会に対して、21項目の条件を付して回答している。
- ・笹目通りと放射7号の交差点の拡幅に向けた用地買収や環状8号線の整備など、現在でも谷原交差点の渋滞対策が進められている。
- ・外環の練馬区間の整備は当時の非常に乱暴な古い体質の行政文化の中で行われた。
- ・国と都は道路公団に事業実施を丸投げしたため、地元は公団との折衝に苦労した。
- ・放射7号線などの関連街路の整備を行わなかったため、激しい渋滞が発生している。
- ・わずか1km余りの区間に谷原交差点と関越道練馬IC、外環大泉ICがあり、これらの複合的な影響を受けていることを理解し、対応を急ぐ必要がある。

## (12) オープンハウス等について

沿線協議会は、地元に着目した、生活に根ざした意見を吸い上げるとともに、住民同士が議論したり、話を聞いたり質問する場としてPI外環沿線協議会、地元区市、東京都都市計画局、国土交通省関東地方整備局が共催でオープンハウスを行うことが確認された。

開催の場所、日時、内容等は相談して決め、各地区の実情に合わせて開催できる地区から順次開催していくことが決まった。

協議会だより(仮称)については、さらに検討を進めていくことになった。

## 5 . 必要性の有無についての論点

必要性の有無に関する議論について、協議員から出された質問・意見を事務局で以下の通り分類した。

### 1 ) 総論

(論点)

- ・協議会の議論内容について共同宣言を出すべきこと。
- ・協議会は将来的に約束が履行されているかを監視する機能を持たせ、将来的に、地元に影響があった場合には住民参加により評価し、それを修復していくシステムの構築と担保が必要であること。
- ・議論の過程で課題が生じた場合、行政は「止めることも視野に適切な対応をする」と宣言すべきこと。

(今後の対応)

- ・事後評価のあり方として、行政、事業者側だけでなく住民側も加わっていくという方向性はあり得る。
- ・総論については、必要性の有無(効果と影響)の最終段階で再度議論する。

## 2) 影響

(論点)

- ・大深度地下区間に関するまちづくりに対する見解を明確化すべきこと。
- ・影響の検討については、計画段階、建設段階、開通後に分けて議論をすべきこと。
- ・既設の外環で予測を大きく上回る交通量になっており、周辺地域への影響を検討する際には、交通量が最大となるケースでの検討も行うべきこと。

### 2 - 1 . 環境に与える影響

#### 【大気】

(論点)

- ・ジャンクション、インターチェンジ周辺の予測と対策を明確化すべきこと。
- ・換気所の具体的な規模・内容を検討すべきこと。

(今後の対応)

- ・ジャンクション、インターチェンジ周辺では地上部と接するために、大気への影響が懸念される。今後、その影響については現地調査の上、詳細な検討を行う必要がある。
- ・換気所の箇所数および位置は、地上部への影響を最小限にするよう努める。
- ・換気所の影響は地域にとって重大な問題であるため、慎重に検討していく。

#### 【騒音、振動】

(論点)

- ・ジャンクション、インターチェンジ周辺の騒音、振動対策を検討すべきこと。

(今後の対応)

- ・ジャンクション、インターチェンジ周辺は地上部と接するために、騒音・振動の影響が懸念される。今後、その影響について、現地調査の上、詳細な検討を行う必要がある。

#### 【地下水】

(論点)

- ・地下水脈対策およびその調査手法を検討すべきこと。
- ・井戸水、湧水等の水質悪化防止対策、水循環の阻害対策、地盤沈下対策を検討すべきこと。

・生活用水になる可能性のある地下水の保存方法について検討すべきこと。

(今後の対応)

・野川、国分寺崖線、神田川、善福寺川、石神井川など、東京都西部地域が有する地下水脈は、地域の財産である。しかし、外環が地下構造となった場合は、特にジャンクション、インターチェンジ周辺の開削工法区間では、地下水への影響が懸念される。現地調査の上、より詳細な検討を行う必要がある。

【自然・景観】

(論点)

・ジャンクションや換気塔による景観への影響に配慮すべきこと。  
・歴史、文化財の保護を検討すべきこと。  
・緑地、農地等の減少に対する代替措置を検討すべきこと。  
・自然環境、動植物の生態系などは、市民と連携して共同調査すべきこと。  
・自然環境の調査結果に対する行政側の解釈について明らかにすべきこと。

(今後の対応)

・地上の構造物であるジャンクション、インターチェンジ、換気所については、景観に配慮する。  
・歴史、文化財については、地域の重要な財産であると認識し、地元自治体や市民に蓄積された情報を収集し、現状把握に努める。

## 2 - 2 . 生活に与える影響

・生活に与える影響の各論点項目については、協議員からこれまでに提供された資料等にもとづき、今後さらに議論を進めていくこととする。

【地域分断、移転】

(論点)

・立ち退き対象者の移転先を確保する方策を検討すべきこと。  
・土地建物の買い取りや補償の方針を明確化すること。  
・開削区間やジャンクション・インターチェンジ周辺での地域分断の対策について検討すべきこと。  
・外環のルートはなぜこの地域に必要なのか明確にすること。

【交通集中】

(論点)

・外環が整備されない場合のインターチェンジ周辺地域への影響を明確にすべきこと。  
・インターチェンジ周辺の生活道路への流入交通対策について検討すべきこと。

- ・インターチェンジアクセス道路の整備について検討すべきこと。

### 3 ) 交通政策

- ・交通政策に関する資料の提出・説明があった。今後は、これまでに提供された資料等にもとづき議論を進めていくこととする。

#### 【TDM 交通需要マネジメント】

##### (論点)

- ・短距離移動や通勤(および帰宅)目的の自動車利用、積載効率の低い貨物自動車などへの対策を検討すべきこと。
- ・都心部の開発に伴う自動車交通に伴う影響を明確化すべきこと。
- ・通過交通への国と都の対応方針を明確にすべきこと。

### 4 ) 効果

- ・東京都心部および外環周辺地域の交通事情について、協議員の間で認識を共有することができた。外環道が整備された場合の効果については、今後さらに議論を進めていくこととする。

#### 【環境面での効果】

##### (論点)

- ・外環の効果と影響の具体的内容と発生する位置を明確にすべきこと。

#### 【地域交通への効果】

- ・提出された資料等にもとづき、今後議論を進めていくこととする。

#### 【渋滞の緩和】

##### (論点)

- ・通過交通の推計方法についての信頼を高めるべきこと。
- ・交通需要予測値がはずれた場合の行政の対応の仕方について明らかにすべきこと。
- ・誘発交通の要因に関する調査を行う必要があること。

#### 【費用対効果】

- ・提出された資料等にもとづき、今後議論を進めていくこととする。

### 5 ) その他

- ・以下の意見についても、今後さらに議論を進めていくこととする。

(意見)

- ・地下道路の防災対策について検討し明らかにすべきこと。
- ・都市計画決定に伴う障害を解消し、障害に対して社会的に補償すべきこと。
- ・アセスメント業務の業者を協議員に決めさせて欲しい。

## 6 . 今後の課題

(1) 必要性の有無についての議論

協議会では、必要性の有無(効果と影響)に関する論点とそのポイントについて整理することができたが、十分に論議を尽くすことができなかった。国と東京都は「外環の需要予測値などさらに具体的な資料の提供を行うとともに、環境に与える影響については環境アセスメントのなかで予測評価を行いたい」と発言した。

「環境の影響を評価するにあたっては外環を作ることを前提とせず、沿線地域の環境に与える影響が大きいということが判明した場合には、計画を止めることもありうる。環境の調査を行うにあたっては、市民参加のPI的手法を取り入れる。」ことが確認された。

さらに、協議会としては、今後整理した論点に基づき議論を深めていくことが確認された。

論議し尽くされていない内容、住民の求めている疑問点等に対し、今後は速やかに調査し、疑問点に回答していく必要がある。

(2) 構想段階以降の住民参加について

協議会がその役割を終え、外環が建設されることになった場合、国や東京都が沿線協議会において行った約束などが遵守されているのかを見守るため、監視する機能を設けて住民参加を継続して行う必要があるとの意見が出された。

これに対して国と東京都は、「構想段階に限らず将来も広く住民の意見を聞くことが非常に大事である。今後も計画の評価に住民が参加するなど、今後のPIの進め方についても、意見を聞きながら進めていきたい」との見解を明らかにした。

以上

## 開催経過

### 第1回・平成14年6月5日(火)

事務局から規約案の提案と説明。規約案と準備会における「PI 外環協議会(仮称)設立に向けた確認内容」(以下、確認内容)との関係について明確にすべきであるとの意見があり、事務局が経過説明。沿線協議会の「目的」が「計画づくりに反映するため」となっていたが、必要性の有無から話し合うことを目的とするため、原案から削除することを確認。会議録のホームページでの公開と月2回開催などを確認。

### 第2回・平成14年6月20日(木)

前回に続き「確認内容」との関係について議論を行い、規約と「確認内容」をセットとすることを全会一致で承認。各回の「会議概要メモ」作成を事務局より提案、承認。

### 第3回・平成14年7月2日(火)

事務局が運営細則案について提案・説明し、討議。開催時間を全員が参加しやすい時間にすること、事務局提出の資料と協議員提出の資料の区別の明確化などについて意見が出され、事務局が整理して次回再度提出することになった。

司会進行役については、第三者に委ねるべきとの意見も出たが、協議会の自主運営の原則により、当面、都の担当課長とすることを承認。

### 第4回・平成14年7月18日(木)

前回、進行役とすることを全員で承認した都の担当課長の転任の報告に対し、協議会を軽視し、これまで積み上げてきたものを無視した異動である等、都のPIに対する姿勢に対する意見、批判が続出した。次回、都は責任ある対応をすることを確認。

### 第5回・平成14年8月6日(火)

冒頭、国と都の新任局長が挨拶し、PIに対する変わらぬ姿勢を確認。司会進行について討議した結果、国ないし都の協議員か事務局が担当することになり、次回の協議会までに国と都が調整して提案、承認を得ることになった。国土交通省より渋滞による環境悪化や交通事故と外環との関連について説明があったが、より詳細な資料の要求が数多く出された。

また、協議員より、現地視察についての要望があった。

### 第6回・平成14年9月3日(火)

事務局より司会進行役は当面、事務局の担当とすることを提案・承認された。資料に対する意見が言い放しになっており討議をいつ行うか不明であるなど、協議会全体の進め方、資料提出、議論のとりまとめ方について意見が出され、次回、引き続き議論することになった。

### 第7回・平成14年9月19日(木)

PIの進め方について、「交通の現状と課題」「交通政策」「必要性の有無(効果)」「必要性

の有無(影響)」の順で資料提出することが提案され、おおむね承認されたが、「都市(まち)づくり」の項目が削除されていることは疑問という意見も出された。

国と都が計画していたオープンハウスについて、その意義、実施方法について反対意見が相次ぎ、準備会のメンバーで再度調整することになった。

第 8 回・平成 14 年 10 月 17 日(木)

環境・生活に与える影響等について資料が提出されたが、インターチェンジを建設した場合の影響を示した図に対し、外環ありきの資料提出はおかしいとの意見が出る一方、インターチェンジは最大の関心事であり、話し合うためには必要などとの討議がなされた。さらに、原点の意味について討議すべきとか、昭和 41 年都市計画決定当時の資料提出等の要求があった。

第 9 回・平成 14 年 11 月 5 日(火)

読売新聞(10 月 31 日、11 月 4 日)の「ジャンクション、インターチェンジは当初の予定通り建設。立ち退き 3000 戸変わらず」とする記事について都に対して抗議の意見があり、都は「事実無根。新聞社には抗議する。」と説明。協議員有志と事務局で会議運営の方法、議題の整理などを行う「話し合いの場」(運営懇談会)設置の意見が出された。

第 10 回・平成 14 年 11 月 21 日(木)

東京環状道路有識者委員会の活動と委員の見解に対して疑問を呈する声が出される。

昭和 41 年の都市計画決定について質疑、追加資料の要求があった。今後は、運営懇談会で議論の項目、順番について整理することを承認。

第 11 回・平成 14 年 12 月 3 日(火)

東京環状道路有識者委員会「最終提言」に関して、計画内容まで踏み込んでいる点、方針の決定時期を記述している点などについて疑問の意見が多く出された。

昭和 41 年の都市計画決定の経緯と議事録等の全ての資料の公開を要望する意見があったが、東京都からは情報公開条例に基づいた対応を準備しているが、個人情報の保護の観点から公開できない箇所もある旨の回答があった。

第 12 回・平成 15 年 1 月 21 日(火)

冒頭、1 月 10 日に公表された「国と都の方針」について、協議員有志から抗議の意を表す「緊急アピール」が扇国交相と石原都知事に出され国・都の両局長が受け取った。

インターチェンジの問題、今後の議論の進め方などについて意見交換し、次回、原点論を継続して討論することを確認。

第 13 回・平成 15 年 2 月 4 日(火)

外環練馬区間(関越道～埼玉県境)決定時の行政の取り組みについて、反省すべきであ



るとの意見が多く出される。国土交通省と東京都、練馬区からの説明はあったが、谷原交差点の渋滞解消に向けての行政の取り組みに対する問題提起がなされ、次回、谷原交差点の現状等について報告することになった。

第 14 回・平成 15 年 2 月 20 日(木)

昭和 41 年の都市計画決定について、旧都市計画法の問題点、審議委員の構成、情報の公開などについて行政の反省点が指摘された。

これに対し、国と都は反省すべき点があったなどの意見を表明した。

第 15 回・平成 15 年 3 月 4 日(火)

市民参加による事後評価組織の設立の提案、残された人への補償問題、周辺環境整備などについての意見が出された。

需要予測、地下水対策、東名以南問題について国と都に回答を求める意見が出された。

第 16 回・平成 15 年 3 月 27 日(木)

国と都が発表した「方針」について、公表資料、知事記者発表時の資料、事前に区市に説明した資料それぞれが異なる点について疑念が出されたが、都は同一と説明したが多くの協議員が納得せず、紛糾した。

「方針」にある地上部の街路については、外環本線と議論を切り離すべきとの意見が出る。

第 17 回・平成 15 年 4 月 8 日(火)

国から大深度になった場合のイメージを示す模型が示される。換気所は最低3カ所以上必要であるとの国の説明に対し質疑。

都市計画が大深度に変更された場合の地上街路計画の取り扱いについて質疑。

第 18 回・平成 15 年 4 月 24 日(木)

オープンハウスについては地域ごとに議論していくことで確認。これまで出されたデータは地上の街路なしを前提のものであることを確認し、地上部街路について、本線と切り離して議論することを確認。

第 19 回・平成 15 年 5 月 13 日(火)

地上部街路については、必要性の有無の議論と切り離すことを再確認。換気所の数と位置について、ジャンクション周辺に設置されるのか否か、換気所を単独で建設する可能性があるのかなどについて質疑。国は、換気所は最低3カ所は必要、位置は交通量、トンネル延長などを踏まえて決定することを説明。この問題については、次回引き続き議論することになった。

第 20 回・平成 15 年 5 月 29 日(木)

国から換気所の考え方について説明があった。

外環予定地周辺の河川、地下水、動植物について影響を心配する意見が続出した。

また、環境に与える影響、生活に与える影響について、資料不足、再検討が必要との意見が出された。

その他

外環計画地の現地視察(平成14年8月24日(土))

換気施設、脱硝実験施設等の視察(平成15年4月16日(水)、4月19日(土))

## 国と東京都が平成15年1月に発表した方針

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、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ため、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。

## 国と東京都が平成15年3月に発表した方針

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。

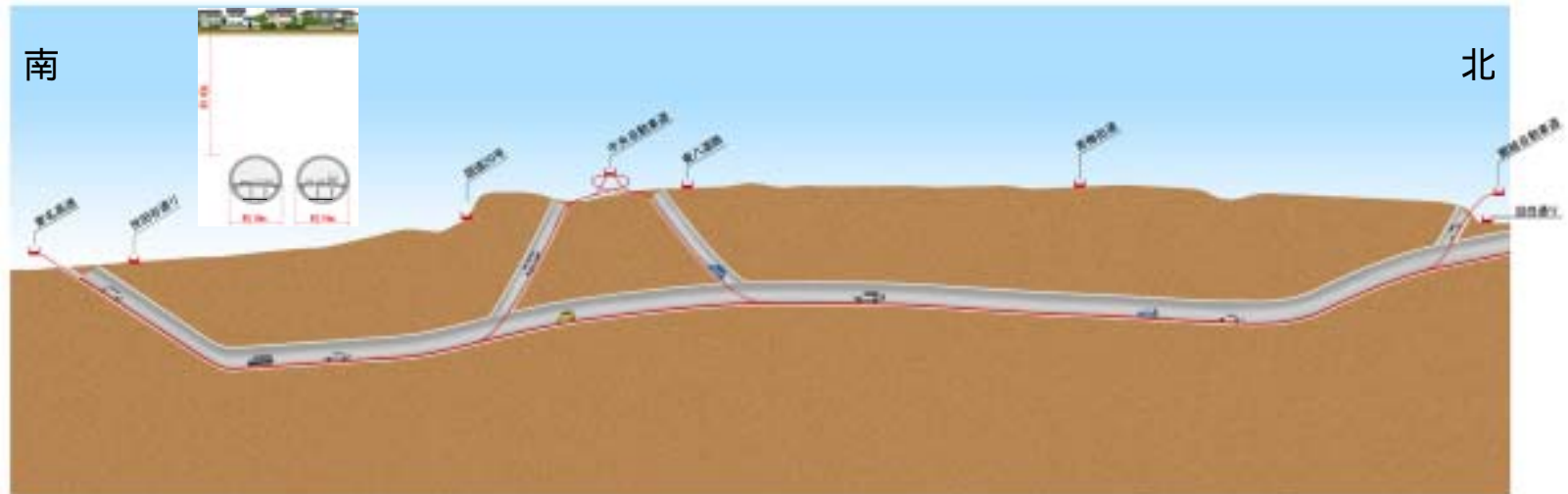
インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していく。その他のインターチェンジについては、ジャンクション構造の一体的活用について検討する。

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、青梅街道から目白通りについては、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。

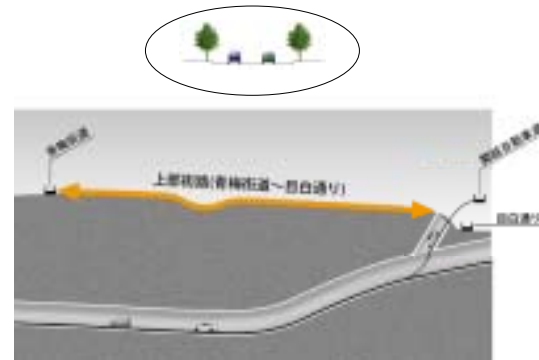
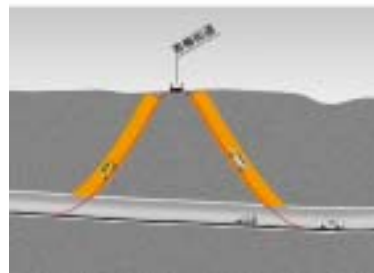
この方針について、沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行う。

国と東京都が平成15年3月に発表した方針

東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針



追加施設 及び 上部街路の検討



## 資料の要求項目

- ・外環本線の予測交通量、大深度地下区間の延長、位置および大深度の場合の移転等を必要としない住宅戸数/インターチェンジ有無別
- ・ジャンクション、インターチェンジ周辺の騒音・振動対策手法
- ・残留する者への対応や移転家屋の建物用途、道路用地以外の直近に居住等する者への補償への考え方、ルートを定めた根拠に関する資料
- ・大泉インターチェンジ・練馬インターチェンジの利用交通のODおよび経路の調査、インターチェンジの有無についての交通に関する試算、地域の環境悪化に対する影響・評価のデータ
- ・公共交通、鉄道の活用計画、TDMに関する計画、沿線での駐車場計画の有無、ボトルネック解消対策の有無、貨物配送時間や乗り入れ規制などの規制策の有無、バス、トラックの車両構造を強化する規制に対する方針
- ・外環が必要な理由、中環や圏央道との代替関係における必要性
- ・首都高王子線開通前後の交通量変化と大気質の状況
- ・環7、環8を通過する交通が外環へ流入する量を推計した方法、インターチェンジの有無による環8の交通量変化を示した予測の計算方法、コードライン調査、OD調査、および交通量配分の調査結果
- ・予測交通量が過小である原因および周辺道路の交通量増加の原因、外環ジャンクションに誘発される交通とそれへの対応、谷原交差点での具体的な混雑解消策、外環本線およびそこでの通過交通の交通需要予測値、外環の有無による交通需要推計値の変化、年度別将来交通需要予測値
- ・概算建設費2兆円の内訳、建設費の調達および財源、便益3000億円の内訳、整備後の維持管理費用
- ・東名以南のルート、多摩地区の南北方向の道路混雑、環境等の状況、東名以南の計画に関する国の考え方、外環の現検討区間の南端を延長した場合の状況、外環の千葉区間の進捗状況およびその見通し、東京区間の竣工予定時期、料金制度の予定、中央環状、圏央道の進捗状況と今後の見通し、3環状の完成予定時期、3環状完成までの間における補完の計画、パリ等海外での環状道路の整備の効果影響

## 協議員から提出された資料リスト

資料名	提出協議員名	協議会
首都圏の発生交通量・集中交通量の密度	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
首都圏における渋滞箇所	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
首都圏の高速道路の交通量	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
主な一般道路の交通量	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
首都圏の高速道路の走行速度	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
主な一般道路の走行速度	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
外環沿線区市における都市計画道路の整備状況	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
首都圏の自動車排ガス測定局の環境状況	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
全国の自動車排出ガス測定局におけるワースト10(NO <sub>2</sub> 、SPM)	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
東京都の自動車排出ガス測定局における経年変化(NO <sub>2</sub> 、SPM)	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
環7・環8沿線の大気の状態	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
抜け道となっている生活道路	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
抜け道となっている生活道路と交通事故の発生状況	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
東京23区を走行する交通の内訳(全車種、大型車)	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
首都圏の高速道路の変遷	関東地方整備局 東京都都市計画局	第5回
意見書	栗林協議員	第6回
傍聴者アンケート(案)	江崎協議員	第6回
東京都における目的地別発生交通量の割合	江崎協議員	第6回
PI外環沿線協議会今後についての提案	関東地方整備局 東京都都市計画局	第6回
都市づくりと交通政策	関東地方整備局 東京都都市計画局	第6回
PI外環沿線協議会 今後について提案(一部修正)	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
「外環オープンハウス」について	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
23区通過交通の主な内訳	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
環状7・8号線における通過交通の内訳	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
NO <sub>x</sub> 、PM法に基づく特別地域内の自動車排出ガス測定局	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
交通政策について	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
東京都の総合計画等における外環の位置づけ	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
所要時間の短縮効果事例(外環の埼玉区間)	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
周辺道路の交通量の変化(外環の埼玉区間)	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
東名高速～関越道の所要時間の比較	関東地方整備局 東京都都市計画局	第7回
意見書	米津協議員	第8回
通過交通等についての報告	江崎協議員	第8回

## 協議員から提出された資料リスト

資料名	提出協議員名	協議会
三環状道路と周辺道路の交通量変化	江崎協議員	第8回
TDM交通需要マネジメント	関東地方整備局 東京都都市計画局	第8回
環境面での効果	関東地方整備局 東京都都市計画局	第8回
地域交通への効果	関東地方整備局 東京都都市計画局	第8回
渋滞の緩和	関東地方整備局 東京都都市計画局	第8回
広域交通の利便性の向上	関東地方整備局 東京都都市計画局	第8回
環境・生活に与える影響	関東地方整備局 東京都都市計画局	第8回
意見書 外かく環状道路に関する私案	米津協議員	第9回
PI沿線協議会に皆様は何を求めていますか	濱本協議員	第9回
協議会運営についての提案	渡辺協議員	第9回
意見書 新聞報道について	宿澤協議員	第9回
東京23区における自動車交通の実態	江崎協議員	第9回
国土交通省・日本道路公団の広報情報とセンサスの比較	江崎協議員	第9回
提案と意見	武田協議員	第9回
外環の都市計画決定手続きの経緯	東京都都市計画局	第9回
都市計画決定(昭和41年) 当時の外環計画の考え方等について	東京都都市計画局	第9回
都市計画決定当時(昭和41年6月6日)の東京都都市計画審議会メンバー構成	東京都都市計画局	第9回
これからの東京	東京都都市計画局	第9回
大気への影響(換気塔周辺、ジャンクション・インターチェンジ周辺)	関東地方整備局	第9回
騒音、振動の影響(ジャンクション・インターチェンジ周辺)	関東地方整備局	第9回
地下水に与える影響[関東地方整備局] 第9回	関東地方整備局	第9回
地域分断の影響	関東地方整備局	第9回
移転の影響	関東地方整備局	第9回
交通集中	関東地方整備局	第9回
費用対効果	関東地方整備局	第9回
(参考)外環を整備する場合の効果	関東地方整備局	第9回
PI外環沿線協議会の進め方提案	関東地方整備局 東京都都市計画局	第9回
今後の進め方についての意見	江崎協議員	第10回
東京外環道路検討のための要望	栗林協議員	第10回
「必要性の有無(効果と影響)」に関する補足資料	関東地方整備局	第10回
「東京23区を走行する交通の内訳」に関する補足	関東地方整備局	第10回
「環状8号線の交通量」に関する補足	関東地方整備局	第10回



## 協議員から提出された資料リスト

資料名	提出協議員名	協議会
「外環(埼玉県側区間)の効果事例」に関する補足	関東地方整備局	第10回
「費用対効果」に関する補足	関東地方整備局	第10回
「外環を整備する場合の効果」に関する補足	関東地方整備局	第10回
「窒素酸化物、浮遊粒子状物質の削減量」の算出手順	関東地方整備局	第10回
提言・二つ	米津協議員	第11回
東京都とPI有識者委員会事務局に対する質問書	渡辺協議員	第11回
都市計画法の新旧比較について	東京都都市計画局	第11回
旧都市計画法(大正八年四月五日)(法律第三十六号)	東京都都市計画局	第11回
新都市計画法(昭和四十三年六月十五日)(法律第百号)	東京都都市計画局	第11回
参議院建設委員会会議録(昭和四十五年十月九日)	関東地方整備局	第11回
「外環(埼玉県側区間)の効果事例」に関する補足	関東地方整備局	第11回
東京外かく環状道路 道路事業調査の経緯(昭和36,37年度)	関東地方整備局	第12回
外かん原点論を踏まえ「未来志向の都市づくりへ」	武田協議員	第12回
国土開発幹線自動車建設審議会資料について	関東地方整備局	第12回
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	関東地方整備局 東京都都市計画局	第12回
緊急アピール		第12回
'03.1.10 国土交通大臣と都知事の発言に対する抗議書	渡辺協議員	第12回
外環の方針に対する意見書	湯山協議員	第12回
意見書	宿澤協議員	第13回
掘削土量の試算	関東地方整備局	第13回
意見書(昭和41年 東京都市計画地方審議会の答申について)	新協議員	第14回
昭和41年都市計画決定の経緯について	濱本協議員	第14回
東京都市計画都市高速道路外郭環状線の変更について(回答)	水上協議員	第14回
外環(放射第7号線~埼玉県境間)の経緯	東京都都市計画局	第14回
外環周辺位置図	東京都都市計画局	第14回
谷原交差点の交通量と渋滞状況	東京都都市計画局	第14回
効果の大きい東京の事業(1:井荻立体交差)	東京都都市計画局	第14回
「東京外かく環状道路」に関する要望書	須山協議員	第14回
意見書 - 沿線地域アンケート調査について -	栗林協議員	第14回
環状8号線 井荻トンネル維持管理経費について	東京都都市計画局	第14回
維持・修繕の費用について	関東地方整備局	第14回
埼玉外環川口ジャンクション付近の大气・騒音の実例	関東地方整備局	第14回

## 協議員から提出された資料リスト

資料名	提出協議員名	協議会
換気所・換気塔の必要性としくみ	関東地方整備局	第14回
環状8号線の交通量	関東地方整備局	第14回
東京外かん(東名高速～関越道)大気質、動植物(春・夏・秋・冬)の調査結果について	関東地方整備局	第14回
「費用対効果」に関する補足	関東地方整備局	第14回
23区通過交通の主な内訳	関東地方整備局	第14回
「通過交通」計算資料についての報告	江崎協議員	第14回
必要性の有無についての意見書	濱本協議員	第15回
必要性についての疑問点	濱本協議員	第15回
必要性の有無を論ずるに当たっての問題点およびその対策に対する要望	渡辺協議員	第15回
意見書	栗林協議員	第15回
外環整備による大気環境の予測	江崎協議員	第15回
意見書	秋山協議員	第15回
国土計画と都の行政計画(東京構想2000等)との関連について	東京都都市計画局	第15回
大気汚染『事後調査報告書(工事完了後 その1)(平成8年6月 日本道路公団)より抜粋』	東京都都市計画局	第15回
環8・井荻トンネル工事での地下水対策イメージ	東京都都市計画局	第15回
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	大寺協議員	第16回
3.27緊急アピール		第16回
東京外環道路についての意見書	栗林協議員	第16回
必要性の有無についての意見書	宿澤協議員	第16回
青梅街道インターチェンジの設置反対についての意見書	宿澤協議員	第16回
意見書	渡辺協議員	第16回
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針の報道について	倉田協議員	第16回
緊急要望書	米津協議員	第16回
東京の新しい都市づくりビジョンについて	新協議員	第16回
外環における推計交通量と実績交通量の比較	江崎協議員	第16回
東名以南について	大寺協議員	第16回
大深度地下を活用した場合(大気、騒音・振動、地下水、自然・環境)	関東地方整備局	第16回
大深度地下の公共的使用に関する基本方針	伊勢田協議員	第16回
大深度地下の公共的使用に関する特別措置法・施工令・施工規則・告示対照表	伊勢田協議員	第16回
環境影響評価書 - 都市高速道路外郭環状線(放射7号線～埼玉県境間)建設事業 - より抜粋『第14回環境影響評価資料の補足』	宮良協議員	第16回
東京都都市計画区域内における都市計画道路に関する都市計画法の許可の取扱	宮良協議員	第16回
PI外環沿線協議会 現地視察の報告	事務局	第18回

## 協議員から提出された資料リスト

資料名	提出協議員名	協議会
質問書	渡辺協議員	第18回
第18回PI外環沿線協議会のために意見書及び資料請求	栗林協議員	第18回
外環計画地周辺の遺跡(世田谷区)	江崎協議員	第18回
平成11年の実績交通量を基に3環状道路の開通を仮想した試算	伊勢田協議員	第18回
設計基準交通量	伊勢田協議員	第18回
地域分断への影響	伊勢田協議員	第18回
環境影響評価法対象事業に係る手続き	宮良協議員	第18回
外環に係わる計画について	成田協議員	第19回
長大トンネル内の空気の流れ	伊勢田協議員	第19回
環境状況の把握の方法	伊勢田協議員	第19回
外環道付近の遺跡・史跡等	伊勢田協議員	第19回
外環道計画線内の用途地域について	宮良協議員	第19回
換気所について	伊勢田協議員	第20回
質問書	栗林協議員	第20回
外環計画地横の「野川」水中生物(世田谷区)	江崎協議員	第20回
意見書	宿澤協議員	第20回
PI外環沿線協議会－中間とりまとめ－に対する提案と意見	武田協議員	第20回
将来交通量について	川瀧協議員	第20回
大泉ジャンクション付近のNO <sub>2</sub> の現況	伊勢田協議員	第20回
ジャンクション及びインターチェンジのイメージ模型	伊勢田協議員	第20回

## 今後についての意見

各協議員から、以下のような意見があった。

### (1) これまでの反省点

- ・外環に関する認識の違いから、協議員同士の問題意識の共有化が図れず、時間が費やされた。
- ・何か決めることを目的としたものではないが、運営面での決定方法が明確でなく、論議が拡散するケースが多々あった。
- ・協議員の外環に関する共通認識が得られず、論議がかみ合わない状態が続いたが、論議の積み重ね、現地視察等を通じ、協議員相互の理解が深まった。これまでの外環の経緯をみれば「必要コスト」、「産みの苦しみ」の期間と考えるべきである。
- ・これまでの外環計画の負の原点が明らかにされたことは、一定の評価ができる。
- ・人事異動によって、混乱が生じた。
- ・必要性から論議している最中に、国、都から新たな方針が出され、協議会を軽視した行為があった。
- ・過去30年以上にわたり、その間の住民の経済的損失と心理的苦悩を行政は真摯に受け止めるべきだ。
- ・旧法時代の都市づくりの反省を原点とし、都市と道路づくりについて客観的に検証し、行政と地域住民が一体となって、何が必要かを検討していくべきである。
- ・協議員アンケートの回答率が悪く、運営形態の改善に寄与しなかった。
- ・より多くの意見をもらうために、傍聴者からの意見を求めたが、結果として協議員の誹謗中傷が目立ったのは残念であった。
- ・手続論に終始する場面が多く見られ、必要性に関する各論点項目の中で、白熱した議論の応酬が余り見られなかったことは残念だ。
- ・交通集中や環境などの質問や提案に対して、行政がややもすれば紋切型の回答に留まり勝ちだったことは、議論の発展を阻害した。

### (2) 今後の取り組むべき課題

行政の役割(国、都、区市)

- ・都市づくり、特にまちづくりの視点(水と緑の武蔵野)からどうあるべきかを地域住民と一緒に検討していくべきである。
- ・全体の必要性の論議からより地域の論議となるため、地元自治体が主体となって、地域のまちづくりをどうしていくのか検討すべきである。

- ・論議し尽くされていない内容、住民の求めている疑問点等に対し、速やかに調査するなど、疑問点等に回答していくべきである。

#### 地元協議員の役割

- ・地域の代表として推薦されてきたという認識を持ち、個人の意見に固執することなく、その地域全体のことも考えるべきである。
- ・論議してきた内容を、広域と地域に浸透させていくべきである。

#### 地域住民の役割

- ・ただ批判(賛成、反対)するのではなく、地域がどうあるべきか考え、市民としての具体案を示す努力が求められている。
- ・傍聴アンケート等において、何が知りたいのか、疑問点は何か、協議会で論議してもらいたい項目等を提案すべきである。

#### 協議会のあり方

- ・今後は、全体での必要性の論議から、より地域単位での個々の論議への進展が予想され、地域別協議会へ発展することを期待する。
- ・具体的な計画内容をもとに、論議を深めるべきである。
- ・これまでの運営形態では、発言機会、発言時間が限られているため、論議内容によっては、地域単位での議論をすべき段階にある。
- ・各協議会の終りに、「今日、ご発言にならなかった方は、意見用紙にご意見を書いて、事務局にFAXしてください」と司会者が要請するなどして、出来るだけ全協議員に発言させることが、今後は重要である。
- ・行政が資料を提出する場合、結論に至る経過、今後の課題についても踏み込んで発言することが、PIの前進につながる。

#### 地域のPIのあり方

- ・地域住民の声を吸い上げ、説明責任を果たすためには、区市の行政等によるオープンハウス(相談所)等、地域の実情に合わせ柔軟に取り組むべきだ。
- ・必要性の議論を深めるためには、各論点に関する議論の内容を整理するだけでなく、議論をある程度収斂させる努力が、司会者に求められる。「協議会は結論を出す場ではない」という一文が、行政・住民双方に都合良く悪用されている。

#### データの提示

- ・協議会から出された質問に対して、国・都から未だ回答のないものがある。必要なデータ・資料はすみやかに提示し、提示できない場合は、その理由を明確にすべきである。

### 第三者機関

・国土交通省・東京都が大深度地下構造で合意し、大きく報じられたことで、構想段階から検討するはずの「PI」が一般市民にとって理解しにくくなり、PIを掲げる本協議会にとってはもちろん、PIプロセス全体にとっても大きなマイナスだった。本当にPIをしたいのであれば、PIを主催する国土交通省・東京都は、決定したかのような発言をすることは慎むべきである。この反省から、PIプロセスをチェックする第三者機関はやはり必要だと思われるが、その委員の選任は、事業者である国土交通省・東京都ではなく、環境省や財務省など関連する他の省庁が行うべきである。