

# GAIKAN 外環Journal ジャーナル

2003年7月第12号

〔発行所〕

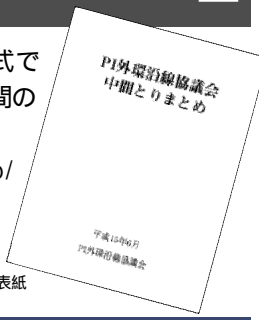
国土交通省関東地方整備局  
東京外かく環状道路調査事務所  
〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16 T Eビル7F  
TEL/FAX 03-3707-1491(外環専用ダイヤル)  
http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

## PI外環沿線協議会

# 一年間の議論 「中間とりまとめ」

東京外かく環状道路(関越道~東名高速)計画について行政と住民がPI方式で話し合う、PI外環沿線協議会(略称・沿線協議会)は、平成15年6月26日に1年間の議論の「中間とりまとめ」を行いました。

全文は本号に掲載しています。また、ホームページ(<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan>)でもご覧になれます。また、全文を収録した冊子をご希望の方は、PI外環沿線協議会事務局(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、東京都都市計画局)までご連絡をお願いします。



中間とりまとめ冊子の表紙



毎回多くの傍聴者が来場し、資料・会議録はインターネットで公開されている

## PI外環沿線協議会中間とりまとめ 平成15年6月

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、協議員全員で作成したものである。

### 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、原点到立計画の構想段階から幅広く意見を聞く「ピリック・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。

協議会発足に先立ち、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)原点到立  
・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し昭和41年都市計画決定以前の原点到立に戻り、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、もつと一度原点到立に戻り、計画の必要性から検討する。

協議会が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点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。

その中には、上位計画における議論も含まれており、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られ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。

### 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上で公開する。

### 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、東京では昭和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が、住民との話し合いがなく線引きしたことで、住民に大変な不便をかけていることは、大変遺憾である。

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X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」も、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、沿線協議会を軽視してはならないが、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が。

(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を確認された。

(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ことを考えている。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開越道~東名間の調査の検討を優先的に進めていく。大東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上で、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の意向等を踏まえ、「3月13日」に「インターチェンジについては、今後、地元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、すで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する以下のような指摘があった。

・外環が整備された場合、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、今までの地域で議論してきたことが水泡に帰してしまう。また、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か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。

・青梅街道インターチェンジは杉並区には無理。インターチェンジの場所がいかに学校や幼稚園そばにあるか、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が。

・大泉インターチェンジのランブの地下化、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た上で、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が、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。この見解を表明した。それに対して次のような意見があった。

・大気への影響に關し、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はなく地下水の実態調査を早急に行うべきである。

〔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たい。

・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十分な資料が提出されず、また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が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項目の条件を付けて回答している。

・笹目通りと放射7号の交差点部分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号線などの関連道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〕オーブンハウス等について

沿線協議会は、地元に着目して、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PFI外環沿線協議会、地元区市町村、東京都都市計画局、国土交通省関東地方整備局が主催でオーブ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りました。

協議会（仮称）については、さらに検討を進めていくことになりました。

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

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）

・大深度地下区間に關するまちづくりに対する見解を明確化するべきこと。

・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。

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

（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るべきこと。

・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のために、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よ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、騒音・振動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。

【地下水】

（論点）

・地下水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、関分寺崖線、神田川、善福寺川、石神井川など、東京都西部地域に有する地下水脈は、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、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

別紙1

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、PFI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「計画通りに反映するため」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2回開催などを確認。

第2回・平成14年6月20日（木）

前日に続き、確認内容との関係について議論を行い、規約と確認内容「をまとめる」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。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。これを承認。

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PFI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とることを確認。

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、PFIに対する変わらぬ姿勢を確認。司会進行役について討議した結果、国ないし都の協議員が事務局が担当することになり、次回の協議会まで、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らなくなり、討議をいっしょに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）

PFI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ブンハウスについて、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對し、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こと、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3,000戸変わらざる」とする記事に對して都に對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對して疑問を呈する声が出される。

第11回・平成14年12月3日（火）

東京環状道路有識者委員会、最終提言に關して、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、緊急アピールが国府交際の石原都知事に送られ、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。これに對し、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



沿線協議会は現地視察を2回行った（写真は平成15年4月、新宿・首都高速の工事現場）

別紙2

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。

別紙3

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。

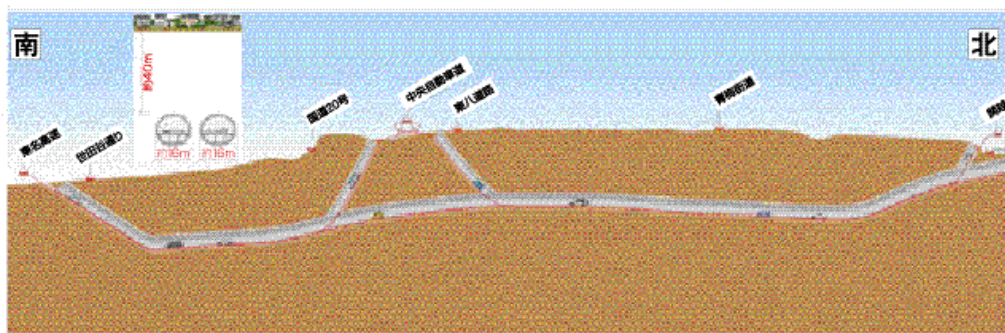
地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討する。

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。

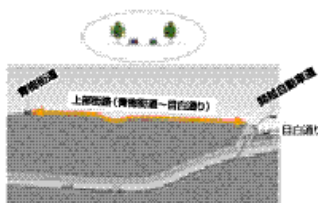
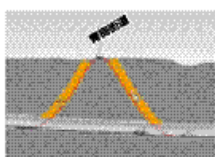
国と東京都が平成15年3月に発表した方針

別紙3

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



かにはすべきこと。  
 (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】生活に与える影響  
 ・生活に与える影響の各論項目については、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かの明確化すること。  
 【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、積載率の低い貨物自動車などへの対策を検討すべきこと。  
 ・都市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な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じか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。  
 ・誘発交通の要因についての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。

6 今後の課題  
 (1) 必要性の有無についての議論  
 協議員では、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、充分に議論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ため、この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PIE的手法を取り入れることが確認された。  
 さらに、協議員としては、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  
 協議員がその役割を終え、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員に対し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PIEの進め方についても、意見を聞きながら進めていくことの見解を明らかにした。  
 以上

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問が出されたが、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。  
 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出された。  
 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  
 ① 外環計画地の現地視察 平成14年8月24日(土)  
 ② 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)



イメージ模型を見る協議員(第20回)

