

GAIKAN 外環Journal

ジャーナル

2003年7月第12号

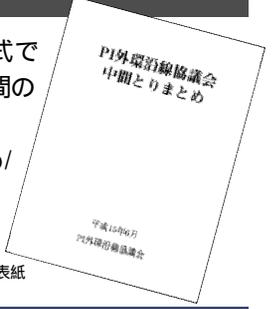
〔発行所〕
国土交通省関東地方整備局
東京外かく環状道路調査事務所
〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16 TEビル7F
TEL/FAX 03-3707-1491(外環専用ダイヤル)
http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

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(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、現実的には、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を戻す、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、もつ一度原点到立を戻して、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、計21、22回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。

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・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。

・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。

(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合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関越道・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。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月に「インターチェンジ」について、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、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、おこすことについてはインターチェンジが必要ない地域もある。

・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。

・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。

(2ページへ続く)

〔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。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、洗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、現状は洗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洗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、激しい洗滞が発生している。

・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、地元で密着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った。

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

・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）
・大深度地下区間に開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、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つた場合は、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、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。国土交通省より洗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つており、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）

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に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対して、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」とする記事に対し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「運営懇話会」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た。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、運営懇話会で議論の項目、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」が国交相と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）

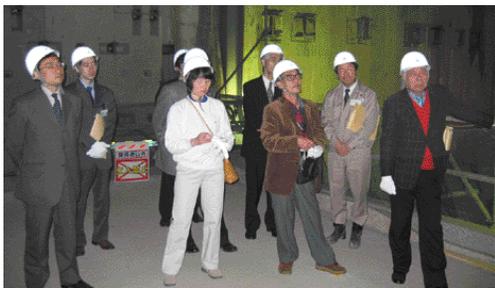
外環練馬区間（関越道）埼玉県境、決定時の行政の取り組みについて、反省すべきであるとの意見が多く出される。国土交通省と東京都、練馬区からの説明はあったが、谷原交差点の洗滞解消に向けての行政の取り組みに対する問題提起がなされ、次回、谷原交差点の現状等について報告することになった。

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



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。

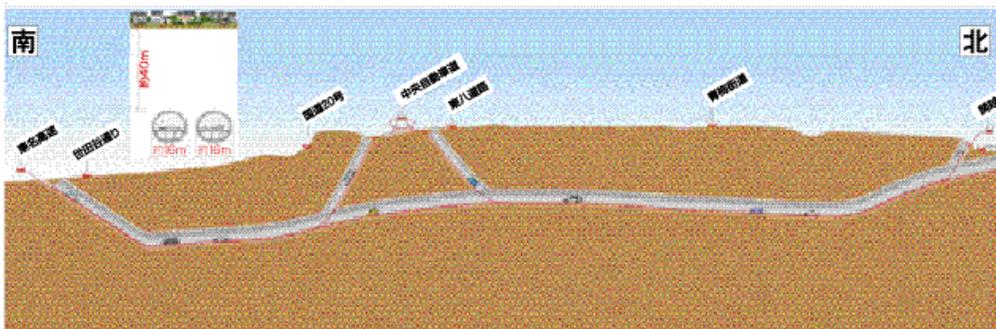
地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討する。

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。

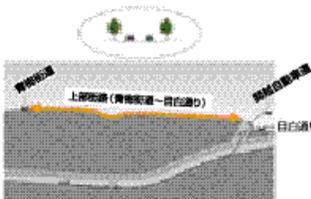
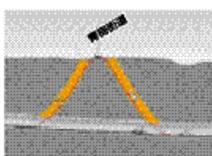
国と東京都が平成15年3月に発表した方針

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



・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)に関する論議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、協議会としては、今後整理した論議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)
オーブンハウスについては地域ごとで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)



「中間とりまとめ」を行なった第22回PI外環沿線協議会

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する者への補償への考え方、ルートを選んだ根拠に関する資料
- ・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関する交通に関する試算、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、コトドランイン調査、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、外環本線およびその通過交通の交通需要予測

(参考)

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、協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、協議が噛み合わない状態が続いたが、協議の積み重ね、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。
- ・人事異動により、混乱が生じた。
- ・必要性から議論している最中に、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対して客観的に検証し、行政と地域住民が一体となって、何が必要かを検討して行くべきである。
- ・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つ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

- ① 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)つ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。
 - ・全体の必要性の議論からより地域の議論となるため、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。
 - ・議論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。

今後についての意見

- ・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直し、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直し、3環状の完成予定時期、3環状完成までの間に於ける補完の計画、パリ等海外での環状道路の整備の効果影響

② 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。
- ・協議してきた内容を、広域と地域に浸透させていくべきである。

③ 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、協議会で議論してもらいたい項目等を提案すべきである。

④ 協議会のあり方

- ・今後は、全体での必要性の議論から、より地域単位での個々の議論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、議論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たため、議論内容によって、地域単位での議論をすすめるべき段階にある。
- ・各協議会の終りに、今日のご発言にならなかつた方は、意見用紙にご意見を書いて、事務局にFAXしてくだされば、ご発言者が必要とするなどして、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。

⑤ 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みべきだ。
- ・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はなく、議論をある程度収斂させる努力が、司会者には求められる。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。

⑥ 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。

⑦ 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。
- ・本日にPIをしたのであれば、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、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。

沿線協議会の開催日程
 第24回 7月24日(木)
 第25回 8月21日(木)

PI外環沿線協議会参加者 (敬称略)			
関係者			
練馬区在住	須山 直哉 (第1回~第22回)	調布市在住	川原 主計 (第1回~第16回)
	武田 佳登 (第1回~第22回)		小林 充夫 (第1回~第16回)
	湯山 茂 (第1回~第22回)		渡辺 俊明 (第1回~第22回)
杉並区在住	宿澤 藤子 (第1回~第22回)		川原 徳重 (第20回~第22回)
	本橋 又蔵 (第1回~第22回)		遠藤 好照 (第21回~第22回)
武蔵野市在住	濱本 勇三 (第1回~第22回)	狛江市在住	石井 一成 (第1回~第22回)
	村田 あが (第1回~第22回)		佐藤 和子 (第1回)
三鷹市在住	川瀬 春吉 (第1回~第16回)		橋本 妙子 (第4回~第22回)
	新 守一 (第1回~第22回)	世田谷区在住	秋山 光男 (第1回~第22回)
	米津 鐵雄 (第1回~第20回)		江崎 美枝子 (第1回~第22回)
	富澤 和也 (第19回~第22回)		栗林 勝彦 (第1回~第22回)
	樋上 寛 (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)		
	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)		
	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)		
	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)		
	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)		
	道路企画官 川瀬 弘之 (第17回~第22回)		
	東京外かく環状道路調査事務所		
	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 一 (第1回~第21回)		
	外かく環状道路担当部長 道家 孝行 (第22回)		
	外かく環状道路担当課長 石橋 隆 (第1回~第3回)		
	外かく環状道路担当課長 宮良 眞 (第4回~第22回)		

東京外かく環状道路調査事務所へお気軽にお立ち寄りください。

資料請求はフリーダイヤルへ

フリーダイヤル **0120-34-1491** (TEL&FAX)
 電話受付時間 平日9:15~17:30

時間 9:15~17:30(月~金)
 住所 〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16 TEビル7階
 TEL&FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)
 e-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp
 ホームページ http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

ご質問、ご意見をお待ちしています。

東京外かく環状道路調査事務所
 東急田園都市線 用賀駅 北口 徒歩1分