

(別紙)

P I 外環沿線協議会 中間とりまとめ (運営懇談会提案)

平成15年6月

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 回）
練馬区在住	武田佳登（第1回～第 回）
練馬区在住	湯山茂（第1回～第 回）
杉並区在住	宿澤藤子（第1回～第 回）
杉並区在住	本橋又藏（第1回～第 回）
武蔵野市在住	濱本勇三（第1回～第 回）
武蔵野市在住	村田あが（第1回～第 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 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 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 回）
調布市在住	川原徳重（第20回～第 回）
調布市在住	遠藤好照（第 回～第 回）
狛江市在住	石井一成（第1回～第 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 回）
世田谷区在住	秋山光男（第1回～第 回）
世田谷区在住	江崎美枝子（第1回～第 回）
世田谷区在住	栗林勝彦（第1回～第 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 回）
杉並区都市整備部長	倉田征壽（第1回～第 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 回）
三鷹市都市整備部長	柴田直樹（第1回～第 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 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 回）
世田谷区建設・住宅部長	栗下孝（第1回～第 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 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 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 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 回）

- 目 次 -

1. はじめに
2. 協議会の運営
3. これまでの協議会の経過
4. これまでの討議の内容
5. 必要性の有無についての論点
6. 今後の課題

別紙1 開催経過

別紙2 議論の内容

別紙3 資料の要求項目

(参考) 今後についての意見

1 1 . はじめに

2 ・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
3 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
4 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ます。

5 ・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
6 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りました。

7 基本認識

8 (1)原点について

9 ・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
10 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
11 性から議論をする。

12 (2)必要性の有無(効果と影響)について

13 ・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
14 の必要性から検討する。

15 ・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
16 内容を知ってもらうことに意義がある。

17 ・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
18 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
19 いと考える。

20 ・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
21 意義について、社会全体で検討するものとする。

22 ・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
23 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
24 こともあり得る。

25

26 ・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
27 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
28 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
29 ます。

30 ・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
31 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
32 るよう努めてきました。

1

2 ・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
3 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します。

4 ・また、この中間とりまとめが、協議会だけでなく、地域別協議会など広く地域に浸透し、論
5 議に活用させるため、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します。

6

7 2 . 協議会の運営

8 ・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こととしまし
9 た。

10 ・進行役は当面、事務局または国と都の協議員が行うこととしました。

11 ・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こととしました。

12 ・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しています。

13

14 3 . これまでの協議会の経過

15 平成14年6月に本協議会が設立し、計20回の協議会での議論、計7回の運営懇談会で
16 の議論、計2回の現地視察を実施しました。

17 開催経過については別紙1、2を参照。

18

19 4 . これまでの討議の内容

20 (1)昭和41年都市計画決定について

21 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ま
22 した。

23 ・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
24 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ません。
25 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
26 んど承認されるような実態になっていました。

27 ・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りますが、
28 手続論的には合法的に行われました。しかし、都市計画審議会の会議録から、その
29 審議過程で、短期間に強引に進められたことは明らかです。

30 ・資料によると、国と東京都は昭和35年頃から調査・検討を行っていたにもかかわらず
31 地元の住民、区市に知らされたのは昭和41年の都計審の直前であり、説明も十分に
32 行われていません。

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32

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ました。

- ・昭和41年の都市計画決定は合法ではありましたが、しかし現在は、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と考えています。
- ・住民に大変なご不便をおかけしていることは、大変遺憾と考えています。

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、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す。

(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味がないと社会的に判断された場合は、事実上計画を中止することもありうる」ことを確認しました。

(3)国と都の「外環に関する方針」の発表について

平成15年1月10日と3月14日に発表した国と東京都が合意した「方針」について、次のような意見が出されました。

- ・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す。
- ・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す。
- ・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

1 計画の見直しにあたり、地上部街路については、街路の機能として不必要な部分は廃止と
2 なるし、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
3 計画変更することとなる」ことが確認されました。

4

5 (5)ジャンクション、インターチェンジについて

6 国と都は「ジャンクション及びインターチェンジについては、有識者委員会の『最終提言』
7 で示されたインターチェンジ無し地下化案を基本に、今後地元の意向等を踏まえながら、設
8 置の有無について検討する」ことを確認しました。外環が整備された場合の、3つのジャンク
9 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
10 量を示すべきであるという意見が出されました。

11

12 (6)換気所について

13 国は「地上への影響を最小限にすることから、換気所は極力少なくしたい。換気所の設置
14 数と設置場所については未定だが、一般的にはジャンクションやインターチェンジが有力候
15 補になる」との見解を表明しました。大気への影響に関し、換気所の設置数、設置場所、汚
16 染物質の拡散範囲について早急に示されるべきであるという意見が出されました。

17

18 (7)外環の効果について

19 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、
20 説明を行いました。それに対して以下のような指摘がありました。

21 ・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
22 である。

23 ・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
24 らかにして欲しい。

25 ・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
26 て自動車総量は増加すると書かれている。

27 外環の効果については、国と東京都から関越道～東名高速が開通した場合の外環の交
28 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、討議の時間を確保
29 できなかったため、まだ十分な議論が行われていません。

30

31 (8)交通量について

32 国と東京都は、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

1 量に関する資料を提出しました。それに対して、外環を含め三環状道路が整備された場合
2 (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
3 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
4 化するか、シミュレーションを行うべきであるという意見が出されました。

5

6 (9)外環練馬区間(関越道～埼玉県境)について

7 外環練馬区間の谷原地区では、国土交通省と東京都、練馬区により、強引に外環計画
8 が進められた結果、大きな問題が現実として存在していることが指摘されました。東京都から
9 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侵入により、地元住
10 民は困惑しており、谷原交差点の改善効果はいまだに見受けられません。この問題に関し
11 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の指摘がありました。

12 国土交通省と東京都、練馬区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
13 示して地元住民が安心できるよう努めるべきです。

14

15 (10)地下水について

16 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
17 与える影響を懸念する意見が多く出されました。さらに、既存資料による知見だけではなく
18 地下水の実態調査を早急に行うべきであるという意見が出されました。

19

20 (11)オープンハウス等について

21 沿線協議会は、地元に着した、生活に根ざした意見を吸い上げるとともに、住民同士が
22 議論したり、話を聞いたり質問する場として住民協議員、地元区市、東京都都市計画局、国
23 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ました。

24 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
25 ら順次開催していくことが決まりました。

26 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りました。

27

28 5 . 必要性の有無についての論点

29 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
30 通り分類しました。

1 1) 総論

2 (論点)

3 ・協議会の議論内容について共同宣言を出すべきこと。

4 ・協議会は将来的にも約束が履行されているか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、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。

7 ・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。

9 (今後の対応)

10 ・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。

12 ・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。

13

14 2) 影響

15 (論点)

16 ・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。

17 ・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。

18 ・既設の外環で予測を上回る交通量になっているため、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。

20 2 - 1 . 環境に与える影響

21 【大気】

22 (論点)

23 ・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。

24 ・換気所の具体的な規模・内容を検討すべきこと。

25 (今後の対応)

26 ・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ため、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。

28 ・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。

29 ・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。

30 【騒音、振動】

31 (論点)

32 ・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。

- 1 (今後の対応)
- 2 ・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
3 されるため、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。
- 4 【地下水】
- 5 (論点)
- 6 ・地下水脈対策およびその調査手法を検討すべきこと。
- 7 ・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
8 こと。
- 9 ・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。
- 10 (今後の対応)
- 11 ・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
12 脈は、地域の財産である。しかしながら、外環が地下構造となった場合は、特にジャンクシ
13 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ため、現
14 地調査の上、より詳細な検討を行う必要がある。
- 15 【自然・景観】
- 16 (論点)
- 17 ・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。
- 18 ・歴史、文化財の保護を検討すべきこと。
- 19 ・緑地、農地等の減少に対する代替措置を検討すべきこと。
- 20 ・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。
- 21 ・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。
- 22 (今後の対応)
- 23 ・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
24 る。
- 25 ・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
26 された情報を収集し、現状把握に努める。
- 27 2 - 2 . 生活に与える影響
- 28 ・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
29 もとづき、今後さらに議論を進めていくこととしました。
- 30 【地域分断、移転】
- 31 (論点)
- 32 ・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。

- 1 ・土地建物の買い取りや補償の方針を明確化すること。
- 2 ・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への対策について検討す
- 3 べきこと。

4 【交通集中】

5 (論点)

- 6 ・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。
- 7 ・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。
- 8 ・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。

9

10 3) 交通政策

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

13 【TDM 交通需要マネジメント】

14 (論点)

- 15 ・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
- 16 の対策を検討すべきこと。
- 17 ・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。
- 18 ・通過交通への国と都の対応方針を明確にすべきこと。

19

20 4) 効果

- 21 ・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
- 22 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
- 23 しました。

24 【環境面での効果】

25 (論点)

- 26 ・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。

27 【地域交通への効果】

- 28 ・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しました。

29 【渋滞の緩和】

30 (論点)

- 31 ・通過交通の推計方法についての信頼を高めるべきこと。
- 32 ・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。

1 ・誘発交通の要因に関する調査を行う必要があること。

2 【費用対効果】

3 ・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しました。

4

5 5) その他

6 ・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しました。

7 (意見)

8 ・地下道路の防災対策について検討すべきこと。

9 ・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。

10 ・アセスメント業務の業者を協議員に決めさせて欲しい。

11

12 6 . 今後の課題

13 (1) 必要性の有無についての議論

14 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
15 とができましたが、十分に討議を尽くすことができませんでした。国と東京都は「外環の需要
16 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
17 セスメントのなかで予測評価を行いたい」と発言しました。

18 「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
19 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
20 行うにあたっては、市民参加のPI的手法を取り入れる」ことが確認されました。

21 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ました。

22 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
23 し、疑問点に回答していくべきです。

24

25 (2) 構想段階以降の住民参加について

26 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
27 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
28 民参加を継続して行う必要であるとの意見が出されました。

29 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
30 に大事だ。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
31 を聞きながら進めていきたい」との見解を明らかにしました。

32

以上

1 開催経過

2 第 1 回・平成 14 年 6 月 5 日(火)

3 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
4 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、
5 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、
6 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
7 ームページでの公開と月 2 回開催などを確認。

8 第 2 回・平成 14 年 6 月 20 日(木)

9 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
10 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。

11 第 3 回・平成 14 年 7 月 2 日(火)

12 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
13 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
14 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。

15 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
16 則により、当面、都の担当課長とすることを承認。

17 第 4 回・平成 14 年 7 月 18 日(木)

18 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
19 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
20 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。

21 第 5 回・平成 14 年 8 月 6 日(火)

22 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
23 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
24 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
25 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。
26 協議員より、現地視察についての要望があった。

27 第 6 回・平成 14 年 9 月 3 日(火)

28 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
29 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
30 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。

31 第 7 回・平成 14 年 9 月 19 日(木)

32 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

1 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)
2 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
3 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
4 ーで再度調整することになった。

5 第 8 回・平成 14 年 10 月 17 日(木)

6 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
7 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
8 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、
9 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
10 があった。

11 第 9 回・平成 14 年 11 月 5 日(火)

12 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
13 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
14 「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
15 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。

16 第 10 回・平成 14 年 11 月 21 日(木)

17 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。
18 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
19 で議論の項目、順番について整理することを承認。

20 第 11 回・平成 14 年 12 月 3 日(火)

21 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
22 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
23 経緯と議事録等の全ての資料を公開を要望する意見があったが、個人情報保護の観点
24 から資料提出できない旨の回答があった。

25 第 12 回・平成 15 年 1 月 21 日(火)

26 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
27 「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
28 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
29 討論することを確認。

30 第 13 回・平成 15 年 2 月 4 日(火)

31 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
32 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

1 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
2 の現状等について報告することになった。

3 第 14 回・平成 15 年 2 月 20 日(木)

4 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
5 の公開などについて行政の反省点が指摘された。国と都は反省すべき点があったなどの意
6 見を表明した。

7 第 15 回・平成 15 年 3 月 4 日(火)

8 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
9 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
10 回答を求める意見が出された。

11 第 16 回・平成 15 年 3 月 27 日(木)

12 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
13 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
14 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
15 を切り離すべきとの意見が出る。

16 第 17 回・平成 15 年 4 月 8 日(火)

17 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
18 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
19 画の取り扱いについて質疑。

20 第 18 回・平成 15 年 4 月 24 日(木)

21 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
22 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
23 て議論することを確認。

24 第 19 回・平成 15 年 5 月 13 日(火)

25 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
26 置ついて、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
27 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
28 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
29 た。

30 第 20 回・平成 15 年 5 月 29 日(木)

31 換気所については、今後さまざまな条件を検討して必要数や位置を決定するが、設置に
32 あたっては極力周辺への影響を少なくすること、出口からのガス漏れ出しを防ぐため、ジャン

- 1 クション及びインターチェンジで必要になり、インターチェンジがない場合でも最低3箇所の
- 2 換気所が必要になることを確認。
- 3 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
- 4 が出された。
- 5 その他
- 6 外環計画地の現地視察(平成14年8月24日(土))
- 7 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))

1 議論の内容

2 1) 協議会開催にあたって

3 協議員からの意見表明。

4 ・渋滞解消、環境改善と都市づくりのため外環は必要。

5 ・地域に与える影響が大きく反対。

6 2) 進め方(規約等)

7 規約内容、目的、特に協議会設立に至った経緯について論議。

8 ・計画づくりについて話し合う場ではなく、必要性の有無から話し合う場ではないのか。

9 ・協議会設立の前提となった準備会での確認内容を尊重すべき。

10 運営方法、司会、事務局をめぐって論議。

11 ・論議の決定方法について明確にすべき。

12 ・論議論がかみ合わないので、論議したい項目を提案し、時系列に整理し論議していく
13 べき。

14 ・第三者に委託すべき。

15 ・公正中立な第三者はいないので当面、国、都の事務局が行うべき。

16 ・司会が決定された直後の人事異動とは協議会を軽視した行為。

17 3) 行政側からの必要性に関する説明

18 国、都から、「必要性(効果と影響)に関し、首都圏の交通の現状と課題、交通政策と外
19 環等」について説明。

20 ・資料に関する論議。

21 ・都市のあり方についても論議すべき。

22 ・既供用区間の外環の効果に対し疑問。

23 ・外環を整備しない場合の影響についても論議すべき。

24 4) 原点(昭和41年時点)に立ち返った論議

25 国から「昭和36年以降の調査検討内容」、都から「昭和41年都市計画審議会内容」の
26 説明。

27 ・当時の法に則り合法的な手続きで決定。

28 ・住民無視した強引な決定。

29 5) 練馬外環(昭和60年時点)の論議

30 都から「練馬外環の計画決定経緯」についての説明。

31 区から「練馬外環受け入れ条件」についての説明。

32 ・古い行政体質もと進められた強引な計画であり、今後こういう轍を踏んでは困る。

- 1 ・谷原交差点の改善効果が見られない。
- 2 6)外環に関する方針について
- 3 国と都から大深度を活用する旨の方針について説明。
- 4 ・協議会を軽視した行動に対し、協議員有志による緊急アピールを提出。
- 5 ・大深度の場合の影響(地下水、地上部への補償等)について説明すべき。
- 6 7)論議の項目とりまとめ
- 7 運営懇談会から、これまでの意見を踏まえ論点項目の整理を提案、了承。
- 8 8)必要性の有無(効果と影響)の論議
- 9 総論
- 10 ・総論については、一通り議論が終了した段階で論議。
- 11 ・外環本線と地上部街路との議論は切り離す。
- 12 環境に与える影響
- 13 国から文献等、既存資料で把握できる環境関係資料を説明。
- 14 ・地下水に与える影響が大きいため、必要な現地調査(ボーリング調査等)を早急に実
- 15 施すべき。
- 16 ・インターチェンジを造った場合、出入り交通による環境への影響が考えられるため、大
- 17 気、騒音など詳細な現地調査をし、どの程度の影響になるのか検討すべき。
- 18 ・影響を論議するにあたっては交通量予測が必要。
- 19 ・影響を論議するにあたっては、最悪のケースを想定して検討すべき。
- 20 ・換気所についての考え方を明確にすべき。
- 21 ・青梅街道インターチェンジの賛否。
- 22 ・地元の個別の論議は、協議会の論議が拡散してしまうため別の場ですべき。
- 23 生活に与える影響
- 24 国から地域分断等に関する資料説明。
- 25 交通政策(論議未完)
- 26 都から交通政策に関する資料説明。
- 27 効果(論議未完)

1 資料の要求項目

2

3 ・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
4 必要としない住宅戸数/インターチェンジ有無別

5 ・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

6 ・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
7 補償への考え方、ルートを定めた根拠に関する資料

8 ・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
9 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
10 データ

11 ・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
12 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
13 車両構造を強化する規制に対する方針

14 ・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

15 ・首都高王子線開通前後の交通量変化と大気質の状況

16 ・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
17 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
18 交通量配分の調査結果

19 ・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
20 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
21 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
22 別将来交通需要予測値

23 ・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
24 維持管理費用

25 ・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
26 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
27 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
28 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
29 完の計画、パリ等海外での環状道路の整備の効果影響

1 今後についての意見

2 (1) これまでの反省点

- 3 ・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
- 4 れた。
- 5 ・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
- 6 拡散するケースが多々あった。
- 7 ・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
- 8 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
- 9 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。
- 10 ・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。
- 11 ・議論が言いっ放し、聞きっ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
- 12 認し、論点が対立した場合は、対立点を明確にしつつ次へ進む必要がある。
- 13 ・人事異動によって、混乱が生じた。
- 14 ・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
- 15 があった。
- 16 ・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
- 17 止めるべきだ。
- 18 ・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
- 19 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。
- 20 ・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。
- 21 ・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
- 22 傷が目立ったのは残念であった。

23

24 (2) 今後の取り組むべき課題

25 行政の役割(国、都、区市)

- 26 ・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
- 27 検討していくべきである。
- 28 ・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
- 29 まちづくりをどうしていくのか検討すべきである。
- 30 ・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、
- 31 疑問点等に回答していくべきである。

32 地元協議員の役割

- 1 ・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
2 地域全体のことも考えるべきである。
- 3 ・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。
- 4 地域住民の役割
- 5 ・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
6 示す努力が求められている。
- 7 ・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
8 い項目等を提案すべきである。
- 9 協議会のあり方
- 10 ・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、
11 地域別協議会へ発展すること期待したい。
- 12 ・具体的な計画内容をもとに、論議を深めるべきである。
- 13 ・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、
14 地域単位での議論をすべ段階にある。
- 15 地域のPIのあり方
- 16 ・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
17 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。
- 18 データの提示
- 19 ・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・
20 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。