

【事務局作成メモ】

第 29 回 運営懇談会の報告について

日 時：平成 16 年 7 月 15 日（木） 午後 7 時 00 分～ 9 時 15 分

会 場：都庁第一庁舎 4 2 階 N 特別 B 会議室

出席者：（敬称略）岩崎 武司、植田 芳子、土肥 紀久、濱本 勇三、新 守一
遠藤 好照、川原 徳重、渡辺 俊明、橋本 妙子、栗林 勝彦
菱山 栄二、藤川 雅志
川瀧 弘之、山本 悟司、道家 孝行、宮良 眞

【運営懇談会から協議会への提案】

- （提案 1）協議員の任期について、規約上 1 年となっており、昨年 7 月の委嘱から 1 年を超えることとなるが、現在、「議論の整理（とりまとめ）」の議論を行っているところであり、また、規約について必要な事項が生じた場合は協議会に諮ることとされていることから、とりまとめが終わるまでは、引き続き、現在の協議会のメンバーで議論する。
- （提案 2）「議論の整理（とりまとめ）」について、前回の協議会に引き続き、運営懇談会から別紙のとおり提案し、協議会で議論する。
- （提案 3）運営懇談会で、引き続き、「議論の整理（とりまとめ）」の内容について議論する。
- （提案 4）次回の協議会は、8 月 24 日（火）の開催予定とする。

(平成 16 年 7 月 22 日現在)

調整中

(案)

P I 外環沿線協議会 議論の整理 (とりまとめ)

今回提示する資料は、運営懇談会で議論しているものの一部について、協議会で議論をすることとされたものである。

また、残りの部分も含めて、運営懇談会において、引き続き議論することとされている。

平成 16 年 月

P I 外環沿線協議会

はじめに

東京外かく環状道路(関越道から東名高速の区間)については、昭和41年に都市計画決定されたが、昭和45年に当時の建設大臣による「地元と話し得る条件の整うまでは、強行すべきではない。その間においては、しばらく凍結せざるを得ない。」との発言があり、以来、今日までストップしたままになっている。

この問題の解決をめざし、平成12年より、地元住民団体と国・都との話し合いが始まり、9回にわたるPI外環協議会(仮称)準備会を経て、「昭和41年の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する。」等を「PI外環協議会(仮称)設立に向けた確認書」として確認した。この基本認識の下で、外環について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、平成14年6月に外環沿線の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)の住民と区市の担当者、国・都の担当で構成されるPI外環沿線協議会が設立された。

協議会の設立以来、2ヶ年にわたり、計 回議論を重ねてきた。あわせて、オープンハウスや地域毎の話合い等のPI活動も行ってきた。

協議会では、計画の必要性を中心に広範な議論を続けてきたが、必要性については、さまざま意見が出され、共通の認識を得るには至らなかった。

しかしながら、住民と行政が対等な立場で向き合い、議論をした結果、外環の計画に関する論点が少しずつ明らかになり、意見が一致した点、相違した点が、相互に認識された。

そこで、協議会での2年間の議論をとりまとめ、今後の外環計画の検討に資すると考え、公表するものである。

本とりまとめは、運営懇談会で案を作成し、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り、協議会の活動の経過、外環におけるPIの議論の前提等について述べた後、協議会での主要な論点である外環の必要性の有無についての議論や、その他の議論を整理し、最後に議論の過程で共通の認識として得られた事柄や今後の課題について述べている。

なお、外環の検討にあたっては、今回の2年間の協議会のとりまとめ以降も、計画・事業中・供用後の各段階で、引き続き住民の参加による議論をすることも必要である。

本とりまとめが、PI活動参加者のみではなく広く地域に浸透し、今後の議論に活用されることを期待する。

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35回)
練馬区	在住	武田 佳登	(第1回～第38回)
練馬区	在住	湯山 茂	(第1回～第38回)
練馬区	在住	岩崎 武司	(第36回～第38回)
杉並区	在住	宿澤 藤子	(第1回～第30回)
杉並区	在住	本橋 又藏	(第1回～第22回)
杉並区	在住	土肥 紀久	(第23回～第38回)
杉並区	在住	植田 芳子	(第31回～第38回)
武蔵野市	在住	濱本 勇三	(第1回～第38回)
武蔵野市	在住	村田 あが	(第1回～第38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38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38回)
三鷹市	在住	樋上 寛	(第22回～第38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38回)
調布市	在住	川原 徳重	(第20回～第38回)
調布市	在住	遠藤 好照	(第21回～第38回)
狛江市	在住	石井 一成	(第1回～第38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38回)
世田谷区	在住	秋山 光男	(第1回～第38回)
世田谷区	在住	江崎美枝子	(第1回～第38回)
世田谷区	在住	栗林 勝彦	(第1回～第38回)

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38回)
杉並区	都市整備部長	倉田 征壽	(第1回～第22回)
杉並区	都市整備部長	菱山 栄二	(第23回～第38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)
武蔵野市	都市整備部長	塩沢 忠彦	(第23回～第38回)
三鷹市	都市整備部長	柴田 直樹	(第1回～第35回)
三鷹市	調整担当部長	藤川 雅志	(第36回～第38回)
調布市	都市整備部長	鈴木 忠	(第1回～第7回)
調布市	まちづくり推進担当部長	新谷 景一	(第8回～第38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38回)
世田谷区	道路整備部長	栗下 孝	(第1回～第38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38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35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	山本 悟司	(第36回～第38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	都市整備局	外かく環状道路担当部長	道家 孝行	(第22回～第38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	都市整備局	外かく環状道路担当課長	宮良 眞	(第4回～第38回)

- 目 次 -

1. 協議会の経過	1
2. 外環におけるパブリック・インボルブメント(PI)	2
3. 協議会での主要な論点	5
4. まとめ	14
参考1 PI外環沿線協議会 規約	参 - 1
参考2 PI外環沿線協議会 運営細則	参 - 2
参考3 開催経過	参 - 4
参考4 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)	参 - 13
参考5 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)	参 - 14
参考6 協議員から提出された資料リスト	参 - 16
参考7 必要性に関する議論	参 - 25

1 1 . 協議会の経過

2

3 1) P I 外環沿線協議会

4 平成14年6月に本協議会が設置され、計 回の協議会、計2回の現地視察を実施し
5 た。

6

7 2)運営懇談会

8 協議会の議題の整理、会の運営について議論するために、第12回協議会以降、出席可
9 能な協議員による運営懇談会を設置し、これまでに計 回開催した。

10

11 3)オープンハウス

12 協議会、地元区市、東京都、国土交通省の共催による外環オープンハウスを平成15年6
13 月から平成16年7月までの間に28回開催した。来場者は合計で 名であった。

14

15 4)地域毎の話し合い

16 全体協議会に加えて地域毎の話し合いを実施した。形態と内容については、地域別に相
17 談することとされ、各地域で計 回実施した。

18

19 5)エリア別懇談会

20 環境調査を実施するにあたり、調査箇所や実施方法を相談するために、外環沿線地域を
21 4つのエリア(狛江・世田谷周辺、三鷹・調布周辺、練馬南・杉並・武蔵野周辺、練馬北周
22 辺)に分け、エリア懇談会を計6回(狛江・世田谷周辺エリア、三鷹・調布周辺エリアは各2
23 回)実施した。

24

25

26 (それぞれの開催経過については参考3参照)

27

28

29

30

1 2 . 外環におけるパブリック・インボルブメント (P I)

2 (1) P I 外環沿線協議会について

3 1) 議論の前提

4 ・当協議会は、東京外かく環状道路(以下、外環という)について「PI外環協議会(仮称)設
5 立に向けた確認書」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
6 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。

7 ・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
8 論し、以下の基本認識を双方が確認して協議会が発足することとなった。

9 P I 外環協議会(仮称)設立に向けた基本認識

10 (1) 原点について

11 ・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
12 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
13 性から議論をする。

14 (2) 必要性の有無(効果と影響)について

15 ・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
16 の必要性から検討する。

17 ・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
18 内容を知ってもらうことに意義がある。

19 ・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
20 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
21 いと考える。

22 ・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
23 意義について、社会全体で検討するものとする。

24 ・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
25 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
26 ることもあり得る。

27 ・協議員は、外環沿線の練馬区・杉並区・武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市・世田谷区で
28 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)の中から、7区市および国・都
29 が推薦した18名と、7区市の担当者7名、国・都の担当者4名の計29名で構成されている。

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活かせるPIの模範とな
32 るよう努めてきた。

1 2) 運営

2 協議会の運営に関して、次のことが確認された。

3 ・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(現 都市整
4 備局)に置く。

5 ・進行役は当面、事務局または国と都の協議員が行う。

6 ・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。

7 進行役に関して議論した結果、事務局が進行役を務めることとなり、また、会議で提出され
8 た資料や会議録は、協議会后にインターネットで公表してきた。

9 また、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なり、そこで議論
10 された内容は、「運営懇談会からの提案」として協議会に提示されることとなった。

11

12 3) 課題

13 外環のPI活動に関して、協議員から以下のような意見が出された。

14 ・様々な意見に対し、協議会としての意見集約が必ずしも行われず、議論が拡散するケース
15 が多々あった。住民の意見が言い放し、聞きっ放しにならないよう、各論点について議論の
16 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。
17

18 ・協議員の外環に関する共通認識が得られず、議論がかみ合わない状態が続いたが、議論
19 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
20 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。

21 ・行政側の人事異動によって、混乱が生じた。また、より多くの意見を聞くために、傍聴者か
22 らも意見聴取を試みたが、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。

23 ・また、必要性の議論をしている最中に、国、都から方針があたかも決定事項であるかの如く
24 発表されるなど、協議会を軽視しているとの批判を招くこともあった。

25 ・具体的な計画内容をもとに、議論を深めるべきである。

26 ・本協議会の運営形態では、発言機会、発言時間が限られているため、議論の内容によっ
27 ては、地域単位での議論をすべきである。

28 ・PIのプロセスにおいては、行政の説明責任と住民の発言責任が合意形成のキーポイント
29 である。

30 ・構想段階だけに限らず将来も広く住民の声を聞くことが非常に重要である。

31 ・世間では事業化が進んでいると考える人が大勢いる中で、構想段階であるということを明
32 確に位置づけることが重要である。

1

2 (2) 全体協議会とあわせて実施した P I 活動

3 1) オープンハウスについて

4 協議会では、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、住民同士が議
5 論したり、話を聞いたり質問する場が必要であると認識された。これを受け、協議会、地元区
6 市、東京都、国土交通省の共催によるオープンハウスを行うこととされ、平成15年6月より沿
7 線区市で全28回開催した。会場には、模型やパネルなどが展示され、相談コーナー、資料
8 閲覧コーナーなどを設けたほか、行政の担当者や地元の協議員が外環に関する説明を行
9 い、来場者の疑問や相談に個別に応じた。

10

11 2) 地域毎の話し合いについて

12 地域に協議会の議論の内容を知ってもらうとともに、地域の懸念する事柄を把握するため
13 に、区市ごとに地域毎の話し合いを実施することとなった。話し合いの形態と内容について
14 は、地域別に相談した。

15

16 3) エリア別懇談会について

17 環境調査にあたっては、市民参加のPI的手法を取り入れるという考え方を受けて、地域
18 毎に個別具体の議論をするために、外環沿線地域を4つのエリアに分けて、エリア別懇談会
19 を実施した。

20

21

22 (3) 構想段階以降の住民参加について

23 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、国と東京都が沿線協議
24 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
25 民参加を継続して行う必要があるとの意見が出された。

26 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
27 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、
28 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。

29

1 3 . 協議会での主要な論点

2 協議会では、当初、交通の現状、効果と影響、都市計画などに関する様々な意見が出さ
3 れ議論が拡散したことから、効率良く議論を進めるため、論点を整理することとなった。論点
4 は、外環をつくった場合に生活や環境にどのような影響があるのかを検討するため「影響」、
5 道路を整備するだけでなく総合的な都市の「交通政策」、外環をつくることにより首都圏東京
6 の交通が改善されるかという「効果」および「その他」を項目として選定し議論を行った。

7 以下、この項目に従い、協議会でのコンセンサスや課題、協議員から出された意見などを
8 とりまとめた。

9 (1) 必要性の有無についての論点

10
11
12 調整中

13 14 1) 影響

15 1 - 1 . 環境に与える影響

16 【全般】

17 環境に与える影響については、現地の詳細なデータに基づく予測が必要であり、外環
18 道計画沿線の環境の現況を詳しく把握する必要性が認められた。

19 また、環境調査にあたっては、市民参加のPI的手法を取り入れるという考え方が示され
20 た。

21 これを受け、エリア懇談会を開催し、調査箇所や内容等について議論し、平成16年1月
22 から約1ヶ年にわたる現地調査に入り、調査結果は公表することとした。

23 また、外環を整備することとなった場合、環境基準を超えないような対策を実施していくこ
24 とが必要である旨を確認した。

25 あわせて以下のような意見が出された。

26 ・環境に与える影響については、最悪の場合を想定して検討すべきである。

27 ・環境への影響の回避・低減・代償という環境影響調査の考え方から、評価に関しても、P
28 Iの考え方に則り、十分な情報を公開し、住民から意見を聞くことが重要である。

29 ・沿線地域の大気汚染、騒音、振動の検討をする際には設計交通容量を使うべきであ
30 る。

31 ・本線のシールドトンネル区間の上部では、大深度か否かにかかわらず、施工等にともな
32 う地表面への改変等の影響は基本的にはないと考えている。

1 ・地下空間の利用形態とインターチェンジ、ジャンクションの動線の処理によっては、地上
2 の取り付け道路の位置・設置数、出入口渋滞解消の構造などによる変化は多く、これに
3 よる影響が外環評価の大きな要因となる。

4 【大気】

5 ジャンクション、インターチェンジ周辺では、連絡路を走行する自動車からの排出ガスが
6 大気に影響を与える可能性がある。

7 外環の埼玉県区間では実際にSPMが環境基準を超えている箇所があるという事実を踏
8 まえて、予測を行うとともに、換気所から排出されるガスが大気に与える影響についても、現
9 地観測データに基づく予測が必要とされた。

10 さらに、自動車自体の排出ガス規制を考慮した予測が必要であるとの指摘が出された。

11 万一、基準を超えるという予測結果が出た場合、又は基準を超える恐れがある場合、ど
12 んな対策をとるかについて公表するとともに、その改善策について、あらためて住民の意見
13 を聞きながら、柔軟に対処する必要がある。

14 大気への影響については、現地観測による詳細なデータに基づいた予測が必要であり、
15 外環沿線地域で大気質の状況等を現地観測することが必要とされた。

16 あわせて以下のような意見が出された。

17 ・交通量や環境に与える影響、生活に与える影響が最も大きい開削区間であるジャンク
18 ションとインターチェンジ周辺について、データを整理し、きちんと説明すべきである。

19 ・将来のNO_x、SPM及び総排出量の予測をして、その上で外環が本当に必要か考えな
20 いと必要性の問題は議論できない。

21 ・換気塔からの排出ガス影響図と、その気象条件、影響範囲や換気施設の面積につい
22 ても示すべきである。

23 ・換気塔だけで排気ガス処理を考えるのではなく、他にも違った視点で見ることも必要で
24 ある。

25

26 【騒音・振動】

27 ジャンクション、インターチェンジ周辺では、連絡路を走行する自動車からの騒音、振動
28 の影響や、外環の整備により自動車が集中することで、一般道での騒音、振動が新たに発
29 生する恐れがある。

30 また、トンネル内を走行する自動車からトンネル上部への騒音、振動を懸念する意見が
31 あり、他のトンネルでの事例を調査することとなった。

32 影響については、現地観測による詳細なデータに基づいた予測が必要であり、外環沿

1 線地域で騒音、振動の状況等を観測することが必要とされた。

2

3 【地下水】

4 外環計画は全線地下トンネル構造であるため、地下水に影響が出る恐れがあることから、
5 地下水への影響には十分配慮し、対策を講ずる必要がある。

6 外環沿線の地下水には、地表から10m程度の深さと40m程度の深さの2層あるが、さら
7 に、詳細に影響を把握する必要があるとの意見が多く、現地地下水観測に基づいてシミュ
8 レーションすることが必要とされた。

9 特に、開削工事の可能性がある箇所周辺(野川、仙川、善福寺川、白子川)について影
10 響を懸念する意見が多く出された。

11 また、環状八号線の井荻トンネルで地下水が一部で回復しなかった事例を踏まえ、外環
12 での対策を検討していく必要があるのではとの意見も出された。

13 さらに、湧水に与える影響について、国分寺崖線や白子川等での影響を心配する意見
14 もあり、湧水調査をしていくこととなった。

15 あわせて以下のような意見が出された。

16 ・シールドにより、地下水がどの程度分断されるのかなどのデータを出すべき。また、地
17 下水対策は水脈の保全だけでは完全でなく、井戸などの生活用水をどう保存していく
18 のかが課題である。地下構造のモデルを出して議論すべき。

19 ・計画地のどの辺に湧き水があり、どのように流れているのか示してほしい。

20

21 【自然・景観】

22 ジャンクション、インターチェンジ周辺では、構造物が地表に出てくることから、景観や動
23 植物に影響を及ぼすので、十分に配慮する必要がある。

24 生息、生育状況や景観への影響を正確に把握するため、現地で観測調査し、収集した
25 データに基づき、影響についてあらためて検討することが必要とされた。

26 予測にあたっては、生態系への影響まで踏み込んで考慮しなければならないという意見
27 があり、食物連鎖についても調査することとなった。

28 また、計画地域内及び周辺には、史跡、文化財等の歴史遺産が多いので、これらを破
29 壊せず保存していくことも検討し、必要な措置をとるべきであるとの意見が出された。

30

1 1 - 2 . 生活に与える影響

2 【地域分断、移転】

3 ジャンクション、インターチェンジ周辺は、地域分断の影響が生じる。

4 ジャンクション、インターチェンジ周辺のイメージを掴むために、模型等が提示された。ま
5 た、生活に与える影響の検討にあたって各インターチェンジが有る場合で約2000棟、無
6 い場合で約1000棟の移転が生じることが説明された。

7 これに対し、高架構造計画の場合の移転棟数である3000棟が、大深度地下方式でイン
8 ターチェンジが無い場合には1000棟に減少するから地下構造計画で良いということには
9 ならず、特に、永年住み慣れた地を離されることや、町会の消滅や分断、また公害の心配
10 があると指摘された。

11 実施すべき対策等については、地元被害を及ぼさないよう整備を行う段階で、具体的
12 に検討し、住民の納得を得る方法を示すべきであるとされた。

13 あわせて以下のような意見が出された。

14 ・インターチェンジをつけるということであれば、まちそのものが公害で人間が住めないま
15 ちになってしまう。商店会とかまち全体で大変困る。

16 ・青梅街道インターチェンジの設置は杉並区には無理である。インターチェンジの計画
17 位置がいかにか学校や幼稚園のそばにあるか、現地の状況を見てほしい。

18 ・影響は「立ち退く人」だけでなく「残る人」にとっても重要な課題である。新しい法制度を
19 作り、これに基づき、これらの人に対する補償を検討すべき。

20 ・大深度を利用した場合、大深度法を適用すると補償がないので、現在、都市計画決定
21 されている区域については、特別法をつくって補償すべき。

22

23 【交通集中】

24 外環がインターチェンジ無しで整備された場合、一般道の交通量変化のシミュレーション
25 結果に基づき議論が行われ、全体傾向について判明した。しかし、インターチェンジの要
26 否を検討するためには、更に詳細な分析が必要であるとの結論に達した。

27 外環がインターチェンジ無しで整備された場合、環状八号線、五日市街道や甲州街道
28 の一部区間で交通が集中するとのシミュレーション結果について懸念が示された。

29 また、東名高速とのジャンクション周辺での交通渋滞発生について、詳細な分析が必要
30 であるとされた。

31 提示されたシミュレーション結果等を基に議論し、更に分析が必要なところについては、
32 シミュレーションをする等の整理をすることとした。

1 インターチェンジの周辺では交通が集中するので、関連道路を一体的に整備すること、な
2 らびにインターチェンジの有無によるアクセス問題についても検討していくべきであるとの意
3 見が出された。

4

5 2)効果

6 【環境面での効果】

7 東京都内の大気環境が悪いという現況の原因のひとつは大型車等の都心通過交通で
8 ある。

9 環状八号線の交通量減少で環状八号線沿線の大気環境の改善が見込まれるものの、
10 交通量の増加にともなう影響や、外環沿線であらたに大気環境悪化の発生が懸念される。

11 このため、東京23区の大気環境改善効果についてのデータが提示され、東京23区のS
12 PM排出量が約400t/年、NOx排出量が約3500t/年削減されることが効果として説明さ
13 れた。

14

15 【地域交通への効果】

16 環状八号線の渋滞対策や生活道路への抜け道交通対策が重要である。

17 外環整備による改善効果についてのデータが提示され、議論が行われた。

18 既に供用されている外環の周辺道路において、交通量の増加が見られるとの指摘があ
19 る一方、効果が現れているなどの議論が行われた。

20 環状八号線の交通量削減について、現在裏道を使っている自動車が環状八号線に戻り、
21 裏道とされている生活道路の交通量が緩和され、住環境が改善されるという意見が出され
22 た。一方、環状八号線が空いた分には他の生活道路等から交通が移ることで、結局渋滞緩
23 和にならないのではとの懸念も示された。

24 あわせて以下のような意見が出された。

25 ・埼玉区間の周辺道路を丹念に調べると交通量が減少せず逆に増加しており、外環の
26 効果が疑問である。

27 ・シミュレーション結果や埼玉区間の現状から、インターチェンジ周辺で交通量が増加す
28 る恐れがある。

29 ・生活道路への効果は期待値にしかすぎない。

30

31 【渋滞の緩和】

32 外環が開通した場合の一般道の交通の変化に関する試算結果が示されたが、高速道

1 路網の渋滞緩和についてもシミュレーションが必要である。

2 3環状道路のうち中央環状及び圏央道の効果と、外環の効果を切り分けたシミュレーショ
3 ンが必要である。

4 東京23区の通過交通は14% (うち大型車は33%) であるとの分析結果や計算方法が示
5 されたが、計算方法や詳細な内訳等が不明確であるとの指摘があった。

6 あわせて以下のような意見が出された。

7 ・料金体系をどうするかによって交通量に大きな影響を及ぼすことを、念頭におかなけれ
8 ばならない。

9 ・外環開通によって引き起こされる誘発交通が懸念される。

10

11 【広域交通の利便性の向上】

12 外環が整備されると、東名高速から東北自動車道までの移動時間が最短で20分、最長
13 で60分短縮されることが説明された。

14 これに対し、広域交通の利便性の向上は、外環の必要性の決定打にはならないとの意見
15 が出された。

16

17 【費用対効果】

18 経済効果(時間短縮効果と走行経費削減効果と交通事故削減効果の合算額)が、年間
19 約3,000億円という試算について、詳細な根拠を示すべきとの意見が出されたが、行政側
20 は納得いく根拠を示さなかった。

21 経済効果について、最新のデータに基づき、あらためて試算することとされた。

22 外環を整備しなかった場合の効果や影響についても、情報を提示すべきとの意見が出
23 された。

24 経済効果とは別に、外環の費用を料金収入だけでは賄えないのではないかと、といった外
25 環の採算性に関する懸念が示された。

26

27 3)交通政策

28 【TDM(交通需要マネジメント)】

29 外環の必要性を議論するにあたり、東京都の都市づくりや交通政策についても考慮す
30 べきとの意見が出され、東京都から都市づくりや交通政策、TDM等の取り組みに関し、説
31 明がなされた。

32 東京都の交通政策は、道路の渋滞を緩和させるには、道路を新しく作るのではなく、違う

1 方法もあるのかもしれないということをあわせて考えなくてはいけないとの意見が出された。

2 対策としては、「容量拡大」と「需要調整」の両対策が必要であるとの考え方が示された。

3 また、交通政策の中でのTDMの位置付けや、TDMと外環整備の関係、例えば外環周
4 辺地域で具体的にどのような施策を考え、効果を期待しているのか明らかにすべきとの指
5 摘がなされた。

6 あわせて以下のような意見が出された。

7 ・TDMの目標値(いつまで、どの位の効果)を、期限を切って提示すべきである。

8 ・車以外の交通政策として、貨車や、船等の利用による物流を活かした代替案を外環整
9 備と同時に行うべきである。

10

11 (2) その他の論点

12 1)昭和41年都市計画決定について

13

14 調整中

15

16 2)国と都の「外環に関する方針」の発表について

17

18 調整中

19

20 3)国と都の「環境アセスメント」の発表について

21

22 調整中

23

24 4)ルートについて

25 昭和41年の都市計画決定では、ルートについても説明が不十分であった。また、外環
26 の計画区域内では、住民の私権が制限されたまま30年以上に亘って放置されてきた。こ
27 れに対して、平成13年5月に国土交通大臣が国会答弁で遺憾の意を表明した。

28 また、昭和41年の計画決定以前にさかのぼって外環計画の可否を討議するためには、
29 どうしてここへルートを決めたのかという資料を全面的に開示すべきとの意見が出され、過
30 去のルート選定の経緯について説明が行われた。

31 さらにルートについて協議会で議論したいとの意見が出された。これに対し、「現在開通
32 している道路網や設置のための空間の確保が比較的可能なこと、移転棟数の増加等の観
33 点から現在の都市計画の位置を基本に考えている。」との考え方が示され、現在の都市計
34 画のルートを基に議論を行ってきたが、ルートについては十分な議論が行われなかった。

1 あわせて以下のような意見が出された。

2 ・外環のルートはなぜこの地域に必要なのか明確にすべきである。

3 ・原点に立ち戻って議論を行う以上、ルートについても(構造が大深度と変更するなら
4 ば)検討すべきである。

5 ・ルートの設定については、国、都の押しつけでなく、互いの信頼を深め、そして道路を
6 提供する側、道路を利用する側がお互いに理解できるようなものを作ってほしい。また、
7 公害、環境問題の解決、自動車以外の手段を十分検討され、当該地域にとって有益か
8 どうか、公共の福祉に合致するか等、十分検討されたい。

9 ・環境を破壊しないルートを環境調査によって探すというのが普通で、調査と実施が逆に
10 になっているのではないか。

11

12 5)ジャンクション、インターチェンジについて

13 国と都は平成15年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
14 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
15 の設置については地元の意向等を踏まえる」と公表し、同年3月に「インターチェンジについ
16 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
17 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
18 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
19 表した。

20 インターチェンジの有無による効果と影響に関する試算結果が示されたが、個別に更に
21 データが必要との意見が出された。

22 また、「地上影響の軽減」「早期完成」「利便性向上」等の観点から賛否の意見が出され
23 た。

24 東京都から、高速道路の機能を発揮する上でインターチェンジは必要なものであり、交
25 通利便性が向上するよう広く関係自治体や都民の意見を受け止めて検討するとの意見が
26 出された。

27 平成15年10月に国土交通大臣は会見で、「早くつくるためには、やはりゼロ・インターを
28 ベースにして、真に必要なICがあるかどうかについて、この先、十分議論をつくすことが必
29 要」等と発言していることから、大臣の発言の真意を確認したいとの意見が出された。これ
30 に対し、国から、地元と議論して進めていくという平成15年3月の国と都の方針に沿ったも
31 のであるとの説明がなされた。

32 あわせて以下のような意見が出された。

- 1 ・国と都が平成15年3月に公表した方針について、インターチェンジについては、住民
2 の意向を真摯に考えるべきである。
3 ・青梅街道にインターチェンジができると換気塔も必要になり立ち退きが増えるので、如
4 何なる構造であっても絶対反対である。
5 ・青梅街道インター設置は杉並区には無理である。インター計画の場所がいかに学校や
6 幼稚園のそばにあるか、現地の状況を見てほしい。

7

8 6)換気所について

9

10 調整中

11

12 7)地上部について

13

14 調整中

15

16 8)外環練馬区間（関越道～埼玉県境）について

17

18 調整中

19

20 9)東名以南について

21

22 調整中

23

24

25

1 **4 . まとめ**

2 調整中

3

4 **(1) 必要性について**

5

6 調整中

7

8 **(2) 協議会での確認事項**

9 1)協議会の前提について

10

11 調整中

12

13 2)今後の進め方について

14

15 調整中

16

17 3)留意点

18

19 調整中

20

21 **(3) 今後の課題**

22

23 調整中

24

25

26

以上

議論の整理（とりまとめ）の骨子

はじめに

PI協議会が設置された経緯について簡単に述べる。また、2年間にわたり議論が行われ、確認されたことや共通認識となったこと、課題が残されていることについて述べ、ここで協議会の議論をまとめておくことの意味について述べる。その上で、この報告書の構成についても簡単に触れる。

<目次 協議会参加者名簿>

1. 協議会の経過

協議会の活動（協議会、オープンハウス、地域毎の話合いの開催実績等）を事実の経過に基づきまとめる。（具体的な内容については参考資料に。）

2. 外環におけるPI

外環におけるPIの考え方として、協議会の議論の目的、その前提、構成メンバー等を記載する。また、外環におけるPIの課題について出されている意見をまとめる。

- (1) PI協議会設置の議論の前提と会の運営、課題について述べる。
- (2) オープンハウス等全体協議会とあわせて実施したPI活動について簡単に述べる。
- (3) 外環の構想段階以降の住民参加の必要性や方向性について述べる。

3. 協議会での主要な論点

協議会での議論の内容として、必要性についての議論とその他の議論に分けて整理する。

概ね総意とみられる見解に加え、対立点があるものについてはそれを明らかにし、協議会の議論の全体像が伝わるようにまとめる。

(1) 必要性の有無についての論点

環境への影響全般、大気、騒音・振動、地下水、自然・景観等、各項目に関する議論の内容

地域の分断や家屋の移転、交通の集中など、生活に与える影響に関する議論の内容

環境面での効果、地域交通への効果、渋滞の緩和、広域交通の利便性の向上、費用対効果などの効果に関する議論の内容

TDMなどの交通政策に関する議論の内容

(2) その他の議論

昭和41年の都市計画決定、国と都の「外環に関する方針」の発表や「環境アセスメント」の発表についての議論の内容

練馬問題や東名以南、ルート、ジャンクション及びインターチェンジについての議論の内容

地上部の利用の方向性や、換気所の環境対策等今後解決すべき課題についての議論の内容

4. まとめ

協議会での議論のまとめとして、全体の議論を整理し、必要性に関する総括的な意見や、P I協議会として確認または共通の認識となった事項(議論の前提、今後の進め方等) 今後の課題についてまとめる。

必要性については共通認識には至らなかったが、協議会で必要性について出された意見をまとめる。

住民と相談しての環境調査の実施、練馬の問題の反省を踏まえての関連道路整備の重要性、今後の外環のP Iの必要性等について確認されたこと。

環境調査の結果や、より詳細な交通予測に基づく分析が必要なこと、地上部街路や東名以南の計画等今後検討が必要であること、今後の住民参加の場を具体化する必要があること等、今後の課題があること。

< 参考資料 >

協議会規約・運営細則・開催経過・方針・協議員から提出された資料一覧

・ 必要性に関する議論の整理