

東京外環
(関越～東名)

GAIKAN

2004年12月

外環journal

ジャーナル

第17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外環沿線協議会の様子

PI外環沿線協議会

「2年間のとりまとめ」を公表

東京外かく環状道路(関越道～東名高速)について、沿線七区市の住民と地元自治体、国土交通省、東京都がPI方式で話し合うPI外環沿線協議会は、10月21日に第42回が開催され、「2年間のとりまとめ」を発表しました。

本号では、その経過と、2年間のとりまとめの中の主な内容について掲載致します。全文については冊子およびホームページでご覧いただけます。

必要性の共通認識には
至らずも、一定の成果

PI外環沿線協議会(以下、PI協議会)は、平成14年6月に設立され、2年4カ月にわたって延べ42回の議論を重ねてきました。並行して、オープンハウスや地域毎の話し合い、エリア懇談会も開催してきました。

PI協議会は、発足から2年間の議論を踏まえ、「PI外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」を発表しました。

この「2年間のとりまとめ」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、さまざまな意見が出され、共通の認識を得るには至らなかった。しかしながら、住民と行政が対等の立場で向き合い、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」としています。

「2年間のとりまとめ」は第38回のPI協議会から5回にわたり議論し、作り

上げた。最終回となった第42回では、出席した多くの協議員から2年間のとりまとめを踏まえた上での意見・感想が出されました。

今後も話し合いを継続

PI協議会は「2年間のとりまとめ」で区切りとなりましたが、この中には「今後も引き続き必要性の議論を行う必要がある」と

したが、環境への影響や将来交通量の予測などについては、現在、作業中であるなど、現時点で依然提示されていないデータがあり、十分に議論が尽くされていないとされています。

「今後、将来交通量の予測に基づき外環の整備効果や環境調査の結果に基づく環境への影響などを踏まえた上での外環の必要性や、国と都が表明した事項のフォローアップなど、今後の行政の取り組みや諸問題について、協議の継続性を確保

するために、希望する協議員(現・旧)と引き続き議論する場を設けることとなっています。

今後の話し合いの場の運営ルール等を定めるため、11月11日(木)、12月1日(水)に準備会が開催されました。準備会では、会の名称、位置付け、運営・事務局等の体制および会議の公開の扱い等について議論が行われました。

PI協議会では、外環の効果や影響等の必要性の論点に沿って、外環の必要性の議論が行われました。

準備会で議論された項目については、ホームページに掲載していきます。

「2年間のとりまとめ」全文を公表しています。

とりまとめ全文は、冊子およびホームページでご覧いただけます。

<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

【とりまとめ冊子の請求先】

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 0120-34-1491(外環専用ダイヤル)
E-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp

東京都都市整備局
都市基盤部外かく環状道路担当

〒163-8001
東京都新宿区西新宿2-8-1 東京都庁第2本庁舎22階
TEL 03-5388-3279(直通) FAX 03-5388-1354
E-mail S0000179@section.metro.tokyo.jp



PI外環沿線協議会
2年間のとりまとめ

平成16年10月
PI外環沿線協議会

PI外環沿線協議会2年間のとりまとめ「一部」

「2年間のとりまとめ」は、「はじめに」「1 協議会の経過」「2 外環におけるパブリックインボルブメント(P-I)」の協議会での主要な論点「4 まとめ」と、参考資料で構成されています。本紙では紙面の都合により、その一部を掲載します。全文は、冊子およびホームページでご覧いただけます(一面下部の告知欄参照)。

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・東京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到ち戻りして、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、外環について原点到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(P-I)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・東京都の担当者で構成されるPI外環沿線協議会が設立された。

1. 協議会の経過

- ① PI外環沿線協議会
- ② 運営懇談会
- ③ オープンハウス
- ④ 地域毎の話し合い(本紙5面下段参照)
- ⑤ エリア懇談会(本文省略)

2. 外環におけるパブリック・インボルブメント(P-I)

- (1) PI外環沿線協議会について
- (2) 全体協議会とあわせて実施したPI活動
- (3) 構想段階以降の住民参加について(本文省略)

3. 協議会での主要な論点

- (1) 必要性の有無についての論点(本紙4～6面参照)
- (2) その他の論点(本紙6面参照)(本文省略)

4. まとめ

本協議会における議論に基づき、「必要性について」、「協議会での確認事項」、「今後の課題」について以下の通りとりまとめた。

(1) 必要性について

協議会では、外環の効果や影響等の必要性の論点に沿って、外環の必要性の議論がおこなわれた。協議会における話し合いを通じ、住民は外環の必要性について納得するためには行政に何を求め

ているのか、あるいは、行政がどのような論拠に基づき必要性を主張しているのか、といった点が相互に認識されるなど、議論ができた。しかし、環境への影響や将来交通量の予測などについては、現在、作業中であることから、協議員が十分に納得できるだけの説明はなされなかった。こうしたことから最終的な共通認識には至らなかった。

(2) 協議会での確認事項

「1」協議会の前提について

今回の協議会においては、以下のような議論の前提が確認され、これまで議論が行われた。
・本協議会は、住民と行政が対等の立場で、実質的には昭和41年の都市計画決定を棚上げにし、それ以前に立ち戻って計画の必要性から議論することを確認した。
・国と東京都は、社会全体として外環計画の意義がない、と社会的に判断されれば「計画を休止することもあり得る」ことを確認した。

「2」今後の進め方について

今後、外環の計画検討またはPIにあたって、協議会として以下について確認した。
・国と東京都は、引き続き、社会全体として外環計画の意義がない、と社会的に判断されれば「計画を休止することもあり得る」との考えを念頭に議論する。
・国と東京都は、昭和41年の都市計画決定には、反省すべき点があり、住民に大変な迷惑をかけていることに遺憾の意を表明した。この反省に立ち、今後とも、地域住民が十分に満足できる対応を心掛ける。

国と東京都は、平成15年1月に「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「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」と公表した。

また、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・インターをベースにして、真に必要なインターチェンジ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。これに対し、国から、地

開催経過〈PI外環沿線協議会〉

■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。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。ホームページでの会議録の公開と月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。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。

■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東京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、東京都のPIに対する姿勢に対する意見、批判が続出した。次回、東京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、国と東京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、国または東京都の協議員が事務局が担当することになり、次回の協議会までに国と東京都が調整して提案、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。国と東京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、原点的意味について討議すべきである、昭和41年都市計画決定当時の資料を出して欲しい等の要求があった。

■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東京都に対して抗議の意見があり、東京都は「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1回PI外環沿線協議会

東京環状道路有識者委員会
最終提言
平成14年11月29日

元と議論して進めていくという平成15年3月の国と東京都の方針に沿ったものであるとの説明がなされた。

今後これらの方針を堅持する。

環境調査の地点や実施方法は、協議会で地域別に話し合い決定した。今後も地域住民と相談して環境調査を進める。

さらに今後、外環の整備を行うこととなった場合、環境基準を超えないような対策をとるとともに、安全対策等にも万全を期す。

外環練馬区間完成前後の経緯を見ると、住民や区市との話し合いで約束したり、確認したことを国や東京都が守らない場合は、仮に外環の必要性が認められたとしても、建設計画を休止することもある。

練馬の問題は、国・東京都・練馬区等が誠意を持って解決に臨むならば、十分に解決が可能である。大泉・谷原地区に関する周辺道路整備等の諸施策について、関係者の理解と協力を得て実施すれば多くの部分が解決される。

これまで、国と東京都は、練馬の問題の解消に向けて取り組んでいるが、財政上、土地収用、その他のもろもろの事情があつて進んでいない。今後とも、練馬区や住民の意向をくみ、未着手の事業実施と達成に最大限努力する。

今後、外環とそのインターチェンジ、ジャンクション等を建設するならば、周辺道路の整備、アクセスルートの建設、付帯設備の完備等に関して、予定された工事を遵守することは、絶対に不可欠なことである。

国と東京都は、今後、外環の整備を行うこととなった場合、いわゆる練馬の問題の経験を踏まえ、適切な対応をとる。

沿線周辺に残って住み続けることとなる人たちは被害を受けることになる。今後、東名以南も含めて、計画立案にあたっては、地域住民と十分に話し合い、満足する対応を求めらるべきである。

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ため、今後も計画の評価に住民が参加するなど、今後のP1の進め方についても意見を聞きながら進める。

その方策として、今後、将来交通量の予測に基づく外環の整備効果や環境調査の結果に基づく環境への影響などを踏まえた上での外環の必要性や、本協議会で国や東京都が表明した事項のフォローアップなど、今後の行政の取り組みや諸問題について、協議の継続性を確保するために、希望する協議員(現・旧)と引き続き議論する場

を設ける。

また、外環の必要性が認められ、建設されることとなった場合、外環供用後までには長い期間を要するが、今後の検討の各段階、すなわち、

①インターチェンジや換気施設の設計や、環境保全対策などの具体的な計画を立案する段階

②工事期間中の安全や生活環境への配慮などについて検討する事業化後の段階

③供用後に顕在化した影響などについて対策を検討する事業完了後の段階

で広く意見を聞きながら進めていく。

これらは、きわめて地域特性が多いことも予測されることから、検討手法を含め工夫が必要である。具体的な形式については、関係する住民の意見を聞きながら、検討していくものとする。

【2】留意点

本協議会では、行政と住民とが対等な立場で向き合い、相互の考えを伝える場ができた。また、それぞれの立場での主張を通じ、意見が一致するところ／異なるところがはつきりと認識されたことには意味があつた。

今後、他の道路事業でP1を実施する場合、国や東京都、さらに住民にとって、今回のP1の経験や反省を十分に活かしていく。

また、外環におけるP1を続けるにあたっては、以下の点に留意する必要があるとの意見があつた。

・本協議会は住民と行政が対等で、実質的には昭和41年の都市計画決定を棚上げし、それ以前に立ち戻り計画の必要性から議論することを確認して始まった。しかし国と東京都は、この共通認識に背き、アクセス実施を一方的に発表するなど、協議会を軽視する様な行動を再三繰り返した。国と東京都は、協議会発足時の基本的な姿勢を再認識し、今後同様のことを繰り返さないよう反省し約束するべきである。

・外環計画を住民と行政が話し合う際に、何よりも重要なことは相互の信頼である。しかし、大臣と知事は協議会で話し合っている項目を、あたかも決定したかのように発言する、など信頼関係を根底から覆すような行為に再三繰り返した。国と東京都はこのことを「深刻に反省し」、今後は同様のことを繰り返さないことを約束するべきである。

・協議会にて住民側から求められた資料について、国と東京都は、将来交通量や環境への影響などが現時点では示せないなど、住民の納得できる十分な資料を提出しなかった。その結果、満足な議論ができなかった。国と東京都は、

今後こういうことがないよう誠実に対応していくことを約束するべきである。

(3)今後の課題

協議会では必要性の有無の論点等について、多くの議論がされたが、現時点で依然提示されていないデータがあるなど、十分に議論が尽くされたとはいえない。これまでの協議会で得た今後の課題は、次のように認識している。

①今回の協議会では提示されなかったデータに基づく議論

外環の必要性の議論あるいは、今後のジャンクションやインターチェンジについて具体的に検討するためには、例えば環境に与える影響について、平成16年1月から行っている調査結果や、外環ができた場合の将来交通量の予測に基づく詳細な交通変化や経済効果の分析を行い、議論する。

②必要性について明らかになった課題に対する対応について

協議会での議論の過程で、地域や環境への影響などについて、様々な課題や懸念が指摘された。今後、国と東京都は、これらの問題への対応策について、地域住民と話し合っていく。

③地上部街路について

地上部街路については、高速道路の必要性の有無と切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で議論することとされた。

その後、東京都の考え方を示すべきとの意見もあり、「目白通りから東八道路までの区間については、『活力』『安全』『環境』『暮らし』の4つの基本目標から地上部街路が必要であり、今後、様々な意見を聞きながら検討を行うことが必要である」と東京都の見解が示され、今後検討する。

④東名以南について

東名以南については、環状道路のネットワーク機能を考える上でも重要なことであり、関越道から東名区間の計画が決定されれば、速やかに、関係自治体や住民の意見を聞きながら、より具体的な調査検討を行う。

また、外環が東名で一時的に終点になった場合の周辺への影響を解消、分散させる方法として、東名以南への南伸を有力な対応策としながらも、周辺道路の整備など様々な対応策を検討していく。

⑤今後の住民参加について

以上

■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つたが、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つた。

■第12回・平成15年1月21日(火)

冒頭、1月10日に公表された「国と東京都の方針」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、東京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、原点論を継続して議論することを確認。

■第13回・平成15年2月4日(火)

外環練馬区間(関越道・埼玉原境)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た。国土交通省と東京都、練馬区からの説明はあつたが、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、国と東京都は反省すべき点があつ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東京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)

国と東京都が発表した「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、東京都は同一と説明したことに対し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様が示される。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。

■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、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つた。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。

■第21回・平成15年6月10日(火)

中間とりまとめについて議論した。

■第22回・平成15年6月26日(木)

中間とりまとめについて議論した。

■第23回・平成15年7月8日(火)

生活に与える影響について、交通量等のデータを提示すべきとの意見が出された。また、補償や代替地に関する質問が出された。

また、東京都から交通政策の考え方について説明があり、交通政策の中で外環がどう位置づけられているのかを説明すべきとの意見が出された。

■第24回・平成15年7月24日(木)

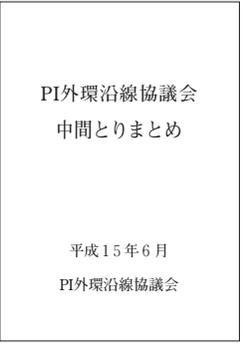
平成15年7月18日に国と東京都が発表した「東京外かく環状道路(世田谷区宇奈根〜練馬区大泉町間)に関する環境アセスメントについて」に関して、国及び東京都から補足説明がなされた。これに対して、協議員から抗議文が出され、7名の協議員が退席し、協議会が中断した。

■第25回・平成15年10月7日(火)

協議会が中断した事に対して、国、東京都から、今後も信頼関係の再構築、維持にとめるとの意見が表明された。また、環境調査に関しては、市民参加の手法を取り入れ、協議会で相談するという一方で、環境調査(議論のための案)が示され、議論した。

■第26回・平成15年10月23日(木)

環境調査に関してエリア別に議論するエリア懇談会が提案され、エリア懇談会の実施方法等に関して議論した。



PI協議会で行われた議論

協議会では、外環をつくらなかった場合に生活や環境にどのような影響があるのかという「影響」、外環をつくることにより首都圏の交通問題がどのように改善されるかという「効果」、道路の整備以外も含む総合的な都市の「交通政策」等を主な論点とし、議論が行われてきました。ここでは、2年間のとりまとめから、主なものについて紹介します。

(一) 必要性の有無についての論点

協議会では、外環の必要性の議論をするために、外環ができた場合の効果や影響について、現在の交通量及び道路網を前提に外環等ができた場合を想定した交通の試算、既存文献に基づく環境の実態など様々な資料の提出や説明がなされた。しかし、大気質や騒音、地下水等環境への影響については、現在、調査を実施中であり、議論できていない。また、将来交通量の予測や予測にあたっての前提条件、その予測に基づく外環の整備効果や地域への影響、整備・管理に関する費用については、現在作業中であることから、住民が納得するに足りる資料が提示されなかった。こうしたことから議論が噛み合わなかった。

1-1 環境に与える影響

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。



環境・生活に与える影響について協議員から出された資料(一部)

これをを受け、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月から約1年間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。

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とが必要であることを確認した。

【大気】

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大気に影響を与える可能性が認められた。

外環の埼玉区間では実際に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、現地観測データに基づく予測が必要とされた。

【騒音・振動】

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、振動の影響や、外環の整備により自動車が集まることで、一般道での騒音、振動が新たに発生する恐れがある。

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あり、他のトンネルでの事例を調査することとなった。

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。

【地下水】

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、地下水への影響に十分配慮し、対策を講ずる必要がある。

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レーションすることが必要とされた。

【自然・景観】

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、景観や動植物に影響を及ぼすので、十分に配慮する必要がある。生息、生育状況や景観への影響を正確に把握す

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。

万一、基準を超えるという予測結果が出た場合、または基準を超える恐れがある場合、どのような対策をとるか公表し、改善策について、住民の意見を聞きながら、柔軟に対処する必要がある。

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、外環沿線地域の気象状況等を現地観測することが必要とされた。

【騒音・振動】

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、振動の影響や、外環の整備により自動車が集まることで、一般道での騒音、振動が新たに発生する恐れがある。

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あり、他のトンネルでの事例を調査することとなった。

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。

【地下水】

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、地下水への影響に十分配慮し、対策を講ずる必要がある。

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レーションすることが必要とされた。

【自然・景観】

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、景観や動植物に影響を及ぼすので、十分に配慮する必要がある。生息、生育状況や景観への影響を正確に把握す

【第27回・平成15年11月4日(火)】

エリア懇談会の経過について、各懇談会で出された主な意見が報告された。

また、生活に与える影響に関して議論し、協議員からは特にルートに関する意見が出された。

【第28回・平成15年11月20日(木)】

環境調査について、エリア懇談会等で出された意見を元に修正した「環境調査(案)」が提示された。

また、生活に与える影響に関して議論し、外環が整備された場合の環状八号線をはじめとした外環周辺への交通への影響に関して質問が出された。

【第29回・平成15年12月2日(火)】

交通の変化を中心に効果について議論された。特に、外環が整備された場合の周辺道路への影響・効果に関して、埼玉外環を例とした資料が提出された。

【第30回・平成15年12月18日(木)】

都議会での東京都都市計画局長のインターチェンジについての発言の内容に対して協議員から説明を求める意見が出された。

環境調査に関しては、最終的な案が提示され、1月から現地観測をはじめるとの説明がされた。

【第31回・平成16年1月22日(木)】

外環の効果と交通政策について議論された。外環の効果に関しては、協議員から将来交通量を提示すべきとの意見やシミュレーションの前提条件に関する意見が出された。また、交通政策に関しては、東京都のTDMに関する取り組みに関して質問が出された。

【第32回・平成16年2月3日(火)】

東京都が外環に対する東京都の考え方について説明し、基本的には国とともに示してきた方針の通りであることが説明された。これに対して協議員から、インターチェンジ、地上部街路に関する質問が出された。

【第33回・平成16年2月19日(木)】

東京都の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の見直し案の中で、「概ね10年以内に整備する主な施設」として外環が位置づけられていることに対して説明を求める意見が出された。また、外環の効果、交通政策について引き続き議論された。

【第34回・平成16年3月4日(木)】

東京都から、整備、開発及び保全の方針の現在の状況に関して説明があった。

また、練馬の21項目に関して、協議員から21項目の内容とその達成状況がどのようになっているのかを説明すべきとの意見が出された。

【第35回・平成16年3月18日(木)】

東京都から、整備、開発及び保全の方針の中での外環の位置づけに関して説明があった。協議員は、今回提示した抜粋資料だけでは不足であると指摘し、資料の再提出を求めた。

また、練馬の問題に関して引き続き議論した。

【第36回・平成16年4月20日(木)】

東京都から、整備、開発及び保全の方針の資料が再度提出された。協議員からは、要求した資料が

対は速やかに出して議論すべきとの意見が出された。

練馬の問題に関しては、大泉インターチェンジ利用の通過交通が周辺の生活道路に入り込んでいることが問題であるとの意見が出され、練馬の問題について引き続き議論することとなった。

【第37回・平成16年5月20日(木)】

練馬の問題のうち、特に大泉インターチェンジ周辺の渋滞問題について議論し、住民協議員からは周辺道路も同時に整備できるという条件が整わない限り、外環はやるべきではないとの意見が出された。

国と東京都から、外環が整備されることとなった場合には、関連するアクセス道路の整備をやることとの指摘があったことを踏まえて、必要な対応をとっていききたいとの意見が出された。

【第38回・平成16年6月24日(木)】

三鷹市、杉並区で行われた地域毎の話し合いの概要が報告された。

また、練馬の問題に関して議論し、国は、練馬の教訓を踏まえ、アクセス道路の整備が中心だと思いが、しっかりと計画をつくって実施をしていくべきであると発言した。

なお、運営懇談会で議論されてきた「議論の整理(とりまとめ)」が提示され、議論した。

【第39回・平成16年7月22日(木)】

三鷹市、武蔵野市、世田谷区で行われた地域毎の話し合いの概要が報告された。

また、議論の整理(とりまとめ)に関して引き続き議論した。

【第40回・平成16年9月2日(木)】

三鷹市、練馬区、調布市、狛江市で行われた地域毎の話し合いの概要が報告された。

また、議論の整理(とりまとめ)に関して引き続き議論した。

【第41回・平成16年9月21日(火)】

2年間のとりまとめを行った。

【第42回・平成16年10月21日(木)】

「2年間のとりまとめ」について、確認がなされた。各協議員からは、これまでの協議会を振り返って様々な意見が出された。

また、今後のPIについて議論が行われた。

【その他】

①外環計画地の現地視察(平成14年8月)
②換気施設、脱硝実験施設等の視察(平成15年4月)



①外環計画沿線視察



②脱硝実験施設を視察

るため、現地で観測調査し、収集したデータに基づき、影響についてあらためて検討することが必要とされた。

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ぬという意見があり、食物連鎖についても調査することとなった。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。

1-2 生活に与える影響

【地域分断、移転】

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。

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、無い場合で約1000棟の移転が生じることが説明された。

【交通集中】

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。

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。

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ならず、特に、永年住み慣れた地を離れることや、町会の消滅や分断、また公害の心配があると指摘された。

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

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、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。

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SPM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れた。

【地域交通への効果】

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。

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。

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る一方、効果が現れているなどの議論が行われた。

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、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た。一方、環状八号線が空いた分に他の生活道路等から交通が移ることで、結局渋滞緩和にならないのではとの懸念も示された。

【渋滞の緩和】

3環状道路が開通した場合の外環周辺の交通の変化に関する試算結果が示された。

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ンが必要である。

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。

【広域交通の利便性の向上】

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、最長で60分短縮されることが説明された。

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が出された。

【費用対効果】

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、年間約3000億円という試算について、詳細な根拠を示すべき

地域毎の話し合い ～地域の課題を議論～

「地域毎の話し合い」は第33回PI外環沿線協議会にて、地域の抱える課題について話し合うために開催されることが確認され、平成16年5月から沿線区市で開催されています。

外環に関して三鷹市の抱える課題を把握することを目的として、現在のところ協議員だけで話し合いを実施しました。主に、地域への影響、道路構造、高速道路の料金問題、近隣市区との連携や周辺住民への説明の必要性について議論されました。

■練馬区 7月30日

協議員の意見や外環の現状を地元の方々から聞いてもらうことを目的として、各協議員が意見を発表する形式で実施し、傍聴を可能としました。協議員からは、外環の必要性、練馬区の取り組み方針、青梅街道インターチェンジ、練馬の問題、上石神井のまちづくりに関して意見が出されました。会の最後には、傍聴者から集めたアンケートの内容を一部紹介しました。

■調布市 8月3日・27日・9月17日・10月30日

地域での話し合いに向けた課題整理をすることを目的として、協議員だけの話し合いを3回行った後、地域住民を含めた話し合いを実施しました。主に、外環整備による影響、国道20号インターチェンジや中央ジャンクションと仙川と外環で囲まれる地域の状況についての意見や防災・安全の観点からの意見が出されました。

■杉並区 5月28日・30日

協議員の考えを地元で聞いてもらうとともに、地域の声を聞くという観点から、要望団体、沿線地域の町会、自治会、商店会の代表が参加し、会議形式で話し合いを実施し、傍聴可能としました。出席者からは、外環整備の必要性や青梅街道インターチェンジの設置に関する意見が出されました。

■狛江市 8月7日

地域の人々から意見をうかがうことを目的として、市民が自由に参加でき、意見を言うことができる方式で話し合いを実施し、オープンハウスと同時に開催しました。出席者からは、主に外環の必要性に関する意見や、外環のPIに関する意見が出されました。

■武蔵野市 7月1日

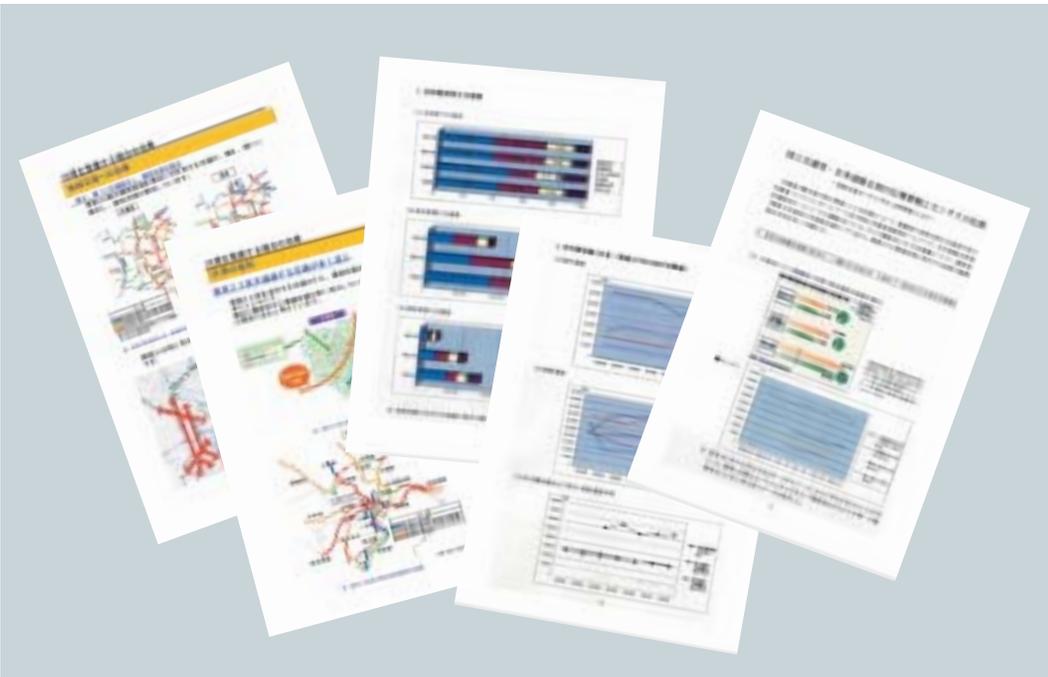
地域の人々が考えていることを踏まえて協議員が議論していくため、市民が自由に参加でき、意見を言うことができる方式で話し合いを実施しました。出席者からは、協議会に関する意見、外環に関する意見の他、地上部街路に関する意見が多数出されました。

■世田谷区 7月3日

地域の人々の意見を聞くことを目的として、発表者を公募し、発表者が意見発表する方式で実施しました。傍聴可能とし、オープンハウスと同時に開催しました。外環の必要性や外環のPIに関して、幅広い意見が出されました。

その他の活動

- オープンハウス（これまでに30回開催、延べ2577名がご来場）
- エリア懇談会（環境調査を実施するにあたり、調査箇所や実施方法について相談）



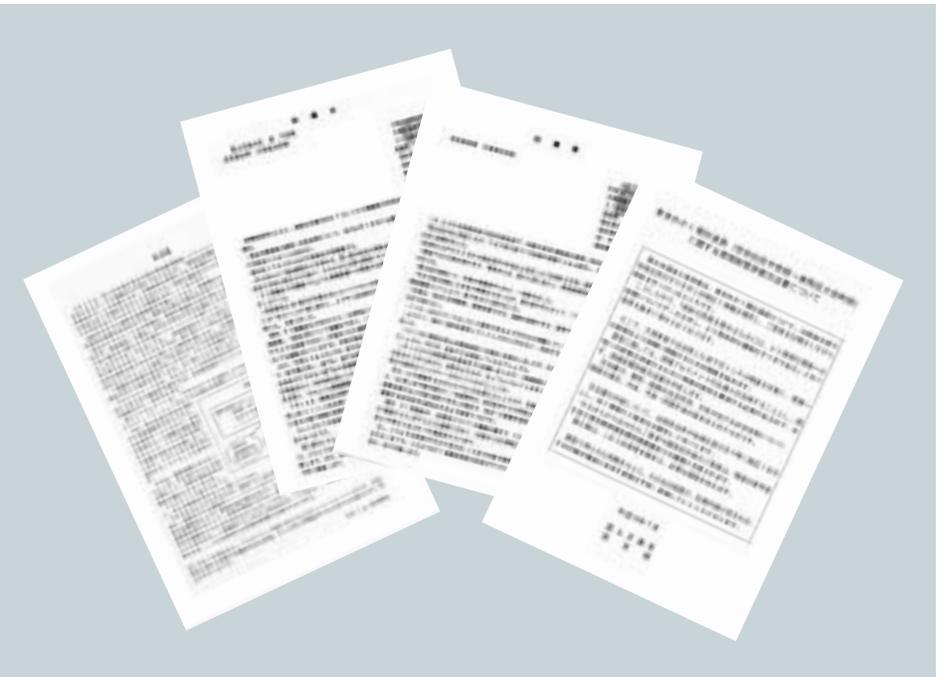
外環を整備する場合の効果について協議員から出された資料(一部)

との意見が出されたが、行政側は納得いく根拠を示さなかった。
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。
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された。
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、といった外環の採算性に関する懸念が示された。

【TDM(交通需要マネジメント)】
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、説明がなされた。

【3】国と東京都の「環境アセスメント」の発表について
平成15年7月18日に国と東京都が発表した「東京外かく環状道路(世田谷区宇奈根〜練馬区大泉町間)に関する環境アセスメントについて」の中で、「大深度地下を活用した地下式トンネル構造を対象に、環境への影響をより詳細に把握するための調査を始める。調査に際しては、環境アセスメントの仕組みを活用することし、環境への影響を評価するために環境の現況を観測する必要があるため、環境影響評価方法書を作成する」と発表された。

これに対し、「必要性の有無についての議論をこれから本格的に始めようとしたばかりの時期に、環境影響評価の実施を発表するとの行為は、協議会軽視も甚だしく民主主義とかけ離れた暴挙である。この問題に真摯に取り組んできたものとして裏切られた思いを強くしている。飾り物の協議会は無意味である。関係者が協議会本来の目的、使命を想起し、趣旨に則った姿勢を示すまで休会するよう提案する。」「環境問題とデータが全然足りないことは確かに話した。しかし、それは調査が必要ということであり、アセスという形でしようと言ったことは一度もない。」として7名の協議員が退席し、協議会が中断



「環境アセスメント」の発表について協議員から出された資料、抗議書、意見書(一部)

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摘がなされた。

【2】国と東京都の「外環に関する方針」の発表について

（本文省略。本紙2・3面を参照）

【1】昭和41年の都市計画決定について

（本文省略。本紙2・3面を参照）

その後、国・東京都と住民協議員との信頼関係の回復のため、3回の話し合いを重ね、協議会再開に漕ぎつけた。その際、国・東京都は、P1に対する姿勢として、以下のとおり説明した。
・「環境影響評価方法書」は、どのような項目について、また、どのような手法で環境調査するのかという案を示すためのもので、P1的な手法により実際の環境調査に入る前に、専門家や市民からの情報やご意見を求め、得られたご意見を踏まえて最終的な調査の項目・方法等を決定する。したがって、計画内容が固まっていない早い段階から、オープンな方法で、環境についても情報やご意見をお聞きしていくことになる。つまり、「方法書」は、原点に立ち戻って構想段階における検討をきちんと行うために不可欠なものである。
・「方法書」については国並びに都が行政判断に基づき、記者発表し、社会全体に広く同時に知らせた。
・環境の影響を評価するにあたっては外環を造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P1的手法を取り入れる」ため、P1外環沿線協議会に、環境の現地調査箇所や実施方法を、具体的に相談し進めていく。その他、問題が生じた際には、その都度相談する。
・外環計画の検討を進めるにあたって、P1外環沿線協議会で必要性の有無から意見をうかがうことが大事である、との考えには全く変わりが無い。
等の説明があった。

7名の協議員は、退席したことにより、結果的に協議会を混乱させたことに対して遺憾の意を表明した。行政側が一方的に環境影響評価を進めたことに対する国及び東京都の回答は100%満足できるものではないが、行政側との話し合いと、国及び東京都の両局長からのメッセージを踏まえ、協議会に再び出席することになった。

その後、国と東京都は、外環沿線地域の環境の現況を詳しく把握するために、平成16年1月から環境調査を開始した。調査する内容や箇所等は、協議会や協議員と地域毎に話をするエリア懇談会を6回開催し、議論して設定した。冬季から調査を始め、春季、夏季、秋季と調査を行

い、調査状況や調査結果は順次公表されることとなった。

【4】ルートについて

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。
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、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、過去のルート選定の経緯について説明が行われた。
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。

【5】ジャンクション、インターチェンジについて

（本文省略。本紙2・3面を参照）

【6】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。

【7】地上部街路について

（本文省略。本紙2・3面を参照）

【8】外環練馬区間(関越道〜埼玉県境)について

外環練馬区間では、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り、改めて練馬区から外環の練馬区間の都市計画決定にあたって区長から出された21項目の条件についての対応状況の説明がされた。
練馬区から整備要望のあった都市計画道路について、東京都から「これまででも努力してきたが、地域の合意形成ができなかったため、事業手法を見直して整備することとし、引き続き地元皆さんの理解と協力を得るべく努力を継続している」という趣旨の報告があった。が、年次計画も出さず、このような経過には誠意がみられず、関係住民の理解を得難いものであるという指摘があった。これに対して東京都から、「放射7号線と補助230号線は、平成16年3月に東京都と区が策定した「区部における都市計画道路の整備方針」の中で、平成27年度までの12年間のうちに優先的に整備すべき路線に位置付けた。さらに、地元説明会を開催して、事業化に向けて沿線住民の理解と協力を求めている段階であり、現時点で具体的な年次計画を示す状況がない」との説明があった。

これらの議論を通じ、結果として関連道路等の整備が遅れたことにより生じている練馬の問題は、外環の問題を議論する上で重要であり、周辺の現況や、練馬区の21項目の対応状況などを踏まえて、いわゆる「練馬の問題」は、中途半端な高速道路ネットワークの整備と、高速道路の整備とあわせて必要となる周辺交通基盤の整備が行われなかったことが原因との認識を得た。

練馬の問題の状況を検証すると、今後外環の整備を行う地区では、外環の整備と同時に、あるいは外環の整備に先だって、関連街路整備を総合的な「まちづくり」の観点から行うことが不可欠である。
外環を建設する場合、今回の議論で指摘されたことを踏まえて、国は、「関係機関と協力しながら適切な対策を講ずる」ことを表明した。

【9】東京外環について

（本文省略。本紙2・3面を参照）

P-1 外環沿線協議会協議員のコメント

これまでの議論を振り返って

P-1 外環沿線協議会は、平成14年6月5日の発足から2年を経て、これまでの議論のとりまとめを行いました。これを機に、協議員から、P-1協議会でのこれまでの議論を振り返って、それぞれのご意見を語っていただきました。なお、2年間のとりまとめを行った時点での協議員で、掲載を希望された方のご意見を紹介しています。

沿線七区市在住の協議員

これまでの議論を振り返って

練馬区・岩崎武司

昭和41年都市計画決定され、凍結されている外環の問題解決をめざし、P-1協議会が設立され環境、生活に与える影響、高架地下化構造、経済効果など必要性について議論された。環七、環八と外環ルートはあまりにも近いし、都市計画法に基づき完成された閑静な住宅街を破壊してまで造る

都市づくり志向と外環の議論

練馬区・武田佳登

協議会の中では、東京をどういう都市にするかという前提のもとに、武蔵野台地の都市づく

必要のある道路なのか。歩みよりが見られず、住民参加手法(P-1)を導入した趣旨を踏まえれば、行政側も住民の意見を尊重する柔軟な姿勢が必要ではないか。

しかし、原理的な反対と単純賛成の対極論や、運営の不備と数値論に振り回され、P-1らしい議論と、都市づくりの視点を共有するに至らず真に残念であった。行政と住民双方の協議員が思考の進化に目覚めぬかぎり、また国と都が市民の受け入れやすい大胆な具体案を示さぬ限り、今までと同じ中二階レベルの議論の継続は全く不毛である。

公害を引き起す外環道建設中止を

杉並区・植田芳子

P-1協議会が始まって二年有余が過ぎました。私たち沿線住民は環境破壊及び大気汚染等の公害を引き起す可能性がある外環建設を、一貫して38年間反対の意思表明をして参りました。

道路優先にして、住民はどこに行けというのでしよう。私達は杉並の環境の良いところに安住して居ります。今後とも反対の意思表明に変わりはありません。

国と都は速やかな決断を

練馬区・湯山 茂

練馬区上石神井は、外環計画によって建築制限を受け、40年近く発展を制限されてきました。青梅ICが建設されず、道路だけが地下を通り過ぎていくような事態ともなれば、住民にとっては許し難いものになると思われまます。もはや地元には、

影響を受ける地域に配慮し議論の継続を 杉並区・土肥紀久 行政側に何回かP-1軽視(無視?)と判断される言動があったのは遺憾



との信頼関係により成り立つものである。その信頼関係の下で、外環問題について、行政と住民が互いに納得できるだけの議論を継続して行う必要がある。

2年間の成果を生かした事業計画に

武蔵野市・村田あが

住民側と行政側が同じテーブルについて話し合い、沿線住民の声を事業に反映させる機会として始まった本協議会には、迷走を続けたが、ここに2年間の議論をまとめることができたことは喜ばしい。

住民の不安や問題が明らかにになった点において、本協議会は一定の成果をあげたと思う。

信頼関係の下で、納得できるだけの議論を

武蔵野市・濱本勇三

P-1協議会では計画ありきではなく、原点に立ち戻って検討する

が基本認識であった。

環境保全は最も大きな課題であるが、三世代に亘って生活設計に支障を来している計画路線で生活している住民に、可及的速やかに何らかの施策も考えなければならぬ。今後一層

常により何かが何でも反対」という立場ではない。

真に必要な説明がなされるならば、国民として協力しなければならぬと考えている。

しかし、国・都は大深度地下方針や環境アセスを強行し協議会を混乱させた責任は重い。P-1とは、行政と住民

かがしつかり検証しなければならぬ。反対のための反対はしないが、納得のゆく結論を求める。少数の意見を無視して起きた水俣の悲劇を忘れない。

今後は住民の納得できる議論を

三鷹市・富澤和也

長い間、話し合っ外環の必要性の議論についているいろいろな意見があり、その点では意義ある協議会だったと思います。

外環のジャンクション、インターチェンジ計画に住んでいる人々は、建築も制限され、生活設計にも影響が出てきております。

行政側は、環境問題、交通集中、地域の街づくり等を十分配慮した案を、住民に提示すべきである。今後は住民に納得できる対応をお願いします。

地域住民との対話をより深く

調布市・川原徳重

P-1外環沿線協議会が、「2年間のとりまとめ」の議論を終えたことにより、次のステップに進む必要があります。

沿線住民は、昭和41年の都市計画決定以来、38年間に亘り生活設計が立てられず、不安定な状況にあります。

今後、国・東京都は、さまざまな情報の提供を行い、外環の必要性の有無・インターチェンジ・環境問題・防災等、沿線住民から率直な意見を聴く必要があります。対話

は近未来の現実だ。誰がしつかり検証しなければならぬ。反対

