

2 . これまでの審議の経過

第1回PI外環沿線会議（平成17年1月18日（火））

会議の運営について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・非公開の意見交換会を開く必要がある場合は、この場で問題が生じると懸念されていることは何なのか、どういう場合を考えているのかを明らかにして、対応策が考えられぬか検討してからにすべき。（江崎委員） ・それについては、準備会で結論を出したわけで、決まったことは決まったようにしてほしい。（渡辺委員） <p>会則及び運営細則は、1月18日から施行することとなった。</p>

議論の進め方について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・三環状が整備された場合の全体および各路線の交通量を出してもらいたい。三環状が整備された状態の首都圏の交通の状態、環境負荷はどういうふうになるのかを知りたい。 ・環境に与える影響の中には振動も入っていたはずであり、それを確認しておきたい。 ・地上部街路の扱いは、話が煮詰まってきた時に、それ以降にやるという話だったはずであり、今後の課題とされた事項からは削除してもらいたい。（新委員） ・地上部街路は、時系列的な問題は確かにあるが、今後の課題の1つであることは事実である。 ・その他の課題として、現ルートの妥当性だけをピックアップしたのはどういう意味か。 ・現ルートの妥当性を取り上げるのであれば、その他のIC、JCTも同列に扱うべき。（菱山委員） ・都としては、地上部街路に関して様々な場で議論をする必要があると考えているが、沿線会議の総意として課題にふさわしくない、削除すべきということであれば、それは一向に差し支えない。（道家委員） ・必要性の議論をするときに、どうしても地上部が問題になるのであれば、地上部の部分をしっかりと考えて必要性の議論を明確にすべきである。 ・ルートだけでなく、他に色々問題があるのであれば、例えばJCT、IC等についても議論すべき。（濱本委員） ・外環を地上につくる場合は街路も必要かもしれないが、地下である場合は必要ない。（宿澤委員） ・方向性あるいは原則的にこういう立場で取り組んでいくということがたくさん残っているのに、全然整理されず回答漏れになっているが、それは明確にするのか。 ・三環状に絞って交通にどういふ変化があるのか。それが地域レベルで地域交通量がどう変化するのかということをも明らかにしてもらわなければ困る。 ・外環をつくるなら良いものを、あるいは弊害のないようなものができるかできないか検討してみようということであり、国と都はどうしようとしているのか。（武田委員） ・温室効果ガスの一番目玉になっているCO₂も考慮すべき。 ・地球規模的に環境が非常に重要な問題になっており、環境対策が21世紀の重要課題である。 ・やらない場合という選択肢を明確に設けてほしい。やらない場合、やる場合を比較検討することで、より問題がはっきりするのではないか。（栗林委員） ・今までの協議会で出せなかった資料を、この会議で、可能な限り出していきたい。 ・将来交通量は可能な限り示した上で議論し、それ以外の資料も順次出していきたい。 ・将来交通量を予測するときには、将来、外環がなかったらどうなるか、あるいは外環

ができたかどうかという予測もできるので、それも含めて次回には提出するように頑張りたい。

- ・環境に与える影響の中には振動も入っている。影響がどうなるかということも話していきたい。
- ・全体の必要性の議論をしている中で、具体的な構造等、この場でどこまで出すのかということについて議論してほしい。
- ・具体的な構造の話は、この全体の会議でするよりは、例えば地域ごとに意見を聞くような場を出していったらいいのではないかと。（山本委員）
- ・費用対効果の検証のために、外環の建設費、維持管理費などの費用がどの程度かかるのか。それはだれが負担するのかを早急に明らかにしてほしい。
- ・外環をどのような前提条件で予測すべきなのかを市民が加わって検討する必要がある。
- ・環境調査に関して見落としはないか、住民が感じていることとずれはないかのチェックが必要。
- ・外環をもどのような代替案と比較すべきかを検討すべき。（江崎委員）
- ・コストとの比較に関してもしっかりデータを出していきたい。
- ・環境の現地調査に関しては、地域の方々の関心も非常に高いと思うので、地域のPIを設ける機会があるときには、しっかりとその場で説明していきたい。
- ・道路整備をしない場合も含めて検討すべきという指摘があったが、外環がある場合、ない場合といったようなことも含めて将来交通量等を出していきたい。（山本委員）
- ・住民が求めているのは、影響に対してどの程度の効果のあるものを担保するのか、しないのが重要であり、明らかにしなければならない。（武田委員）
- ・7区市の方々が集まっている全体の会議で議論をすべきか。あるいは地域ごとに意見を聞く会やオープンハウスで、地域の方々に直接話しをする方がいいのか、どちらがいいかということである。（山本委員）
- ・個別の話ではなく、トータルティーをもった話はここでの会議で話し合われていい。（武田委員）
- ・沿線会議で、大まかな合意というか、心の中で仕方がないなというような状態まで話をもっていかないと、地域にもっていったって恐らく話にならない。（新委員）
- ・ステップを踏んで議論を進めることを提案する。
- ・建設費の財源はどうするのか。（栗林委員）
- ・外環が必要かどうかを構想段階からやろうというのがこの会議の趣旨である。
- ・一度何をここで議論するのかということを確認してほしい。
- ・構想段階の必要性を議論するため将来交通量がどういう問題があるのか、やる場合とやらない場合の問題点の比較をする等、そういう資料をきちんと出せば構想段階からの必要性の議論を先にできる。（濱本委員）
- ・ステップを踏んで、データをもとに議論をしてもらいたい。（川瀧委員）
- ・地上部街路は今後の課題から消してほしい。（新委員）
- ・オープンハウスや地域の懇談会で、地上部分について一切話をしないでほしい。（濱本委員）
- ・地上部街路に関して、他の場での議論を封じるということは考えてない。（道家委員）
- ・構想段階から議論をすると承知しているなら外してほしいと言っている。地域ではその議論がどんどん先に行ってしまうのではないかと。（濱本委員）
- ・地上部街路に関して触れると、地元で混乱するだけであり、今は外環に論点を絞ってほしい。（武田委員）
- ・必要性の議論をする上では、確かに切り離して整理した方がいいが、現都市計画がある中で、外環を地下にした場合には、その都市計画が残ってしまうので、地域の方々

	<p>から意見をいただきたい。(邊見委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前任の部長が公開の場で言ったことを、後任の方が否定するのか。(渡辺委員) ・地上部街路に関しては棚上げにしようということが結論であったことは十分に承知しているが、さまざまな機会をとらえて議論することは、今の段階でも必要だと考えている。(道家委員) ・住民を代表して、来ているわけであり、地上部街路はぜひ除いてもらいたい。(宿澤委員) ・外環の必要性の結論が出ていない訳であり、結論が出るまで棚上げにしてほしい。 ・構想段階からの必要性を議論するということが皆さんが納得して棚上げしたことである。(渡辺委員) ・住民は、大深度になれば側道がなくなってくるという考え方になっている。 ・冷静に大深度で外環のことを考えていくために棚上げしたはずである。(新委員) ・最低限度、協議会の2年間のとりまとめに書いてある約束事は、守っていただきたい。(栗林委員) ・沿線住民をペテンにかけることはやるなという趣旨の発言を聞き、外環の地上部街路のあり方を見定めていかなければならないという問題意識をさらに強く持った。 ・ぜひいろいろな機会に議論はさせていただきたいし、それを縛らないでいただきたい。 ・協議会で議論を棚上げにしたことは十分承知しており、問題意識ももっているが、議論を求める声もあるので、いろいろな場できちんとした説明をし、議論はしていきたい。(道家委員) ・地上部街路を東京都が積極的にテーマに出さないでほしい。(渡辺委員) ・協議会で議論を棚上げするということは当然守るが、他の議論を拘束するということがあってはならないし、わかりやすい情報を提供して、ほかの方々の議論もしていただきたいという考えである。(道家委員) ・地域懇談会のときに地上部街路に関して、積極的に持ち出されるのではないか。(渡辺委員) ・地域の議論の場で質問があると思うので、説明はしていきたい。(邊見委員) ・地上部のあり方は住民が選択できるとみんな思っている。(新委員) ・地上部街路は、住民を含めて、さまざまな場所でいろんな議論がされて、どうなっていくのかということに興味もたれている問題であり、当然何らかの場所で議論はしていかなければいけない。 ・都が都市計画上の問題について一定の考え方を示して、住民の間で、あるいはいろんな場所で考え方を示すことは、この協議会とは別個の問題としてやるのであれば構わない。(塩沢委員) ・もう地下へ潜るから関係ないという気持ちになっているところに地上部街路の話を出されると大混乱する。地域地域の事情をよく判断していただきたい。(樋上委員) ・地上部街路に関しても様々な議論があるので、こういう状況にあるという資料をつくって提示していきたい。(道家委員)
--	--

環境の現地観測結果について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・外環沿線に活断層の位置と方向を入れてほしい。(新委員) ・右側に地盤卓越振動数観測結果があるが、次回でいいので説明してほしい。(武田委員)

第2回PI外環沿線会議（平成17年2月15日（火））

将来交通量について

意見

- ・問題の構造はとても複雑であり、道路をつくれれば解決するという簡単な話ではない。まず現状の問題点の分析と目標設定をすべきである。【提出資料補足説明】
(江崎委員)
- ・圏央道、中央環状ができた場合、環状8号線を整備した場合、何もしない場合等の代替案を設けることで、より問題がはっきりしてくるのではないかと。【提出資料補足説明】
(栗林委員)
- ・人口は2006年をピークに減少すると言われているが、交通需要は2020年ぐらゐをピークに迎えるという予測になっている。【提出資料補足説明】
- ・外環が関越道から湾岸線までつながって、ICなしの場合、外環本線の交通量は9万台の後半くらいである。【提出資料補足説明】
- ・外環の主な利用者は、埼玉と神奈川間あるいは神奈川と北関東間を移動する人である。【提出資料補足説明】
- ・外環を整備すると、放射方向の首都高速で交通量がかなり減る。【提出資料補足説明】
- ・3号渋谷線の交通量は、外環がないと減少しない。4号新宿線は、外環がなくても交通量はわずかに減少するが、外環を整備することでさらに2割近く交通量が減る。【提出資料補足説明】
- ・外環を整備すると、放射方向の一般道路の交通量はあまり減らないが、南北方向の一般道路の交通量を低減する効果がある。【提出資料補足説明】
- ・外環が湾岸線までつながっていない場合、外環本線の交通量は3万台程度減る。【提出資料補足説明】
- ・東名以南があってもなくても、環八への影響は大きく変わらない。【提出資料補足説明】
- ・ICをつくると、ICから外環を利用する交通が増え、外環本線の交通量が11万台ぐらゐとなる。【提出資料補足説明】
- ・ICをつくると、地域の方の利用の交通が一番多いが、周辺の人利用もある。【提出資料補足説明】
- ・交通量を分散する意味ではICは5つあった方が効果は大きいと、地元の状況があるので、これを踏まえて検討していくというスタンスで考えている。【提出資料補足説明】
(山本委員)
- ・外環の料金を500円と設定した根拠を示してほしい。
(渡辺委員)
- ・現在の外環埼玉区間が500円であり、これをそのまま使用した。
- ・料金の設定は、事業化あるいは供用するときに決まる。
(山本委員)
- ・多くの費用をかけて償還できないとなった場合、そこまでしてつくる必要性があるのか。
- ・民間会社が整備するためには、1桁も2桁も違う料金に設定されるのではないかと。
(渡辺委員)
- ・料金が極端に高くなるわけではなく、民営化会社全体の採算性の中で料金は設定される。
- ・料金が変わると交通量がどのくらい変わるのかの感度分析をして、今後提示することを検討したい。
(山本委員)
- ・外環が市川から湾岸まで完成した場合、全線走行すると料金の合計は3000円ぐらゐいか。
(武田委員)
- ・全線走行して500円という設定である。
(山本委員)

- ・調布 IC や高井戸 IC から中央道を経由して外環に入る場合は、中央道と外環の料金を払うのか。 (樋上委員)
- ・《訂正》調布 IC と外環の間の中央道の料金は徴収すると仮定。高井戸 IC と外環の間は、料金はとらないと仮定している。 (山本委員)
- ・料金が500円で交通量が9万台の場合、40年で償却できるのか。
- ・都市の発展のためにこの道路が必要であり、国費をかけてやるのであれば無料にすべき。 (新委員)
- ・外環が必要か必要でないかが先にあり、必要となればどういう手法で事業をするのかを検討する。新しい民営化会社が自分の会社全体の体力を考え、外環をつくっても45年で償還できると考えれば民営化会社が整備し、採算性が厳しければ国が税金を投入して直轄で整備していく。 (山本委員)
- ・道路は本来無料であるが、日本の道路整備は遅れているため、借金をして整備し、料金で借金を返す形で高速道路をつくっている。 (川瀧委員)
- ・将来交通量推計モデルの妥当性をどう考えているのか。
- ・外環ができることで周辺の高速道路等の交通量が減少するのはわかるが、減った結果、渋滞状況はどのようになるのか。
- ・中央道の交通がどう変化するのかを教えてください。 (望月委員)
- ・技術専門委員会の中で、モデルや推計手順を検討してもらい、基本ケースとしてはいいのかなということを言われているが、新しい手法も出てきおり、情報を収集しながら勉強したらどうかと指摘を受けている。
- ・将来の交通量の予測結果と交通容量を比較し、現在と比べてどうなるかを提示したい。
- ・中央道の交通量は今後説明する。 (山本委員)
- ・三環状の予測値はいつ頃出すのか。 (武田委員)
- ・圏央道と中央環状が整備された上で、外環ありなしの交通量を予測している。 (山本委員)
- ・高速道路に国費を投入するということは、沿線の人にも利益を得るような形で建設されるべき。
- ・外環がある場合、環八の交通量は減少すると思うが、3年たった元通りになったという実例があり、ここでも起こらないという保証はない。 (新委員)
- ・事業手法や財源の議論は、計画が定まった後に本当に事業化するかないかの議論があって決まることであり、今時点ではこれ以上細かい説明はできない。 (川瀧委員)
- ・交通量が1割減って渋滞がかなり解消されるところもあり、2割の減少であればそれ以上渋滞が解消される。
- ・いろんなネットワーク条件を踏まえて予測しているので、高速だけでなく、周辺のアクセス道路等の整備をやっていかないと予測どおりにはならないということであり、それもしっかり考えていきたい。 (山本委員)
- ・正月の交通量は平常時から15%程減少しており、その程度減少すると渋滞はかなり解消する。 (川瀧委員)
- ・構造物に適正なメンテをした場合、構造物はどのくらいもつのかというデータを出してほしい。 (武田委員)
- ・適切に管理していれば、土木構造物は200年とか300年たってもしっかりとつと思う。
- ・償還期間60年という制度上の耐用年数はあるが、構造物がいつまでもつのかというのは、その構造物によって変わってくるので、データは持ち得ていない。(山本委員)
- ・外環をつくるだけでなく、代替案としていろんな方法をやれば、外環ができた場合の数字が変わってくると思うが、そういうことをやるつもりはあるのか。(濱本委員)
- ・外環が担う役割は、都心部や環八周辺の通過交通を排除することであり、通過交通をうまく地域からバイパスさせるといい案が他になかなか思い浮かばない。

	<p>(山本委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替案を設定する場合、どう評価するかが重要で、評価項目を整理して出すべき。 ・現況でも、東名ジャンクション周辺の環境は、項目によっては基準値を超えている。 ・東名ジャンクションを起点とする東名高速と環状線を合わせた将来交通量が何台で、東京 IC の利用交通量は何台かという詳細な推計は出るのか。(栗林委員) ・評価をどういう形で示すのかはまだ検討中であり、今後も検討していきたい。 <p>(川瀧委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価項目として何を入れたらいいかということも、いいアイデアがあれば取り込んでいきたい。 ・東名や東京 IC のデータも当然推計できるので、データを示すことはできる。 ・現地観測をして現況データがわかったので、構造がわかると、環境への影響は予測できる。 ・基本的には構造が決まらないと、どのぐらいの影響が出るかというのは計算できない。 <p>(山本委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要道路の交通量の変化は 2030 年のことか。また自然減少分は考慮しているのか。 <p>(橋本委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2030 年の段階で、外環ありなしの周辺の道路の交通量の変化を示している。 <p>(山本委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なぜ環八では交通量を区間で示し、放射方向の道路ではポイントで示しているのか。 ・なぜ環八全区間の交通量が示されないのか。 ・外環がなくても、将来は大体どこの地点でも交通量は減ると理解してよいか。 <p>(菱山委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区間によって交通量がかなり違うので、代表的な区間をピックアップして示している。 ・他の地点も推計をしているので提示することは可能である。 ・外環なしの交通量の減少はそれほど大きくないが、外環ありの場合は交通量が 1 割以上減少しており、外環の整備効果は高いと理解をしている。 <p>(山本委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国と都は外環を整備すると環八の交通量が減ると言っているので、環八は全区間の交通量を出すべき。 ・外環をつくらなくても、他の道路が整備されれば東八道路等の交通量が減るという理論も成り立つが、それに関してどう考えるのか。 <p>(菱山委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外環を整備しなくても交通量が減る区間、増える区間いろいろあるが、その効果は非常に小さい。外環を整備することの効果は極めて大きい。 <p>(山本委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1 都 3 県の発生集中交通量の伸び率と比べると、沿線 7 区市の伸び率が低いのはなぜか。 ・発生集中交通量の変化で想定しているのは外環が整備された場合なのか。 <p>(江崎委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外環ができた場合の発生集中交通量を示している。 ・1 都 3 県の発生集中量が増えているのは、沿線 7 区市の影響というより、周辺の県の交通量の伸びがかなり大きいいため、数値の違いが出てきている。 <p>(山本委員)</p>
--	--

東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通量や環境の影響等の資料を提示するにあたり、技術的な見地から専門の先生方にその妥当性を審議していただくために委員会を設置した。 ・委員会開催を事前に案内をすることができなかった。公開ということもあり、しっかり周知すべきであったと考えている。 <p>(山本委員)</p>

第3回P I外環沿線会議（平成17年3月18日（金））

オープンハウスと意見を聞く会について

意見

- ・ P I協議会の2年間のとりまとめとP I会議についての報告、四季分の観測結果の報告、地域毎の課題に関して具体的な形を示しながら意見を聴き、必要性の議論に反映することを目的としてオープンハウスと意見を聞く会を開催した。
- ・ 時々状況に応じて多くの方々の意見を聞くことが重要であること、地域の意見を聞く場を何回も設けてほしい等の声があったこと、沿線の各区市に相談したところ地域の意見を聞くことをしっかりやってほしいという声があり、当時P I会議が立ち上がってなかったこともあり、国と都で主催した。
- ・ 事前に情報が伝わってなかったことは、委員への配慮が欠けており反省しないといけない。
- ・ 案内チラシには、事実関係をしっかり記述するように気をつけていきたい。
(山本委員)
- ・ 意見を聞く会を開催した3つの目的はすべてP I協議会で議論した問題であり、地域に戻って会合をやるときには協議員が責任をもって地元の住民に話すことが基本である。
- ・ チラシの内容は、外環をつくることを前提に計画を具体的に検討し、意見を聞きたいということでありP Iとは全然違うのに、あたかもP Iであるという主張するのはおかしい。
- ・ 参加していない人がチラシをみれば、外環の計画はもう進んでいると認識されてしまう。
- ・ 行政は必要性に関して住民が納得する資料を出しておらず、時間延ばしとしか言いようがない。
- ・ 三鷹では、意見を聴く会の2時間のうち1時間以上が外環をつくることについて発言されていることが多く、3つの目的等の話しを全然していない。
- ・ 原点に立ち戻って構想段階の議論をやるべきであり、ひきょうなやり方はやめるべきである。
- ・ P Iは名前だけで、本気で住民がやろうとしていることを考えてやっていないのではないか。
(濱本委員)
- ・ 国と都はP I会議の委員とP I協議会の協議員とでは、役割が変わっていると考えているのか。
- ・ 地元で具体的な話をするならば、みなさんに示す段階ではないがこういうことを考えているということをP I会議に出すべきであった。
(武田委員)
- ・ インターチェンジに関してそれほど細かい案ではないが、今の状態で示すことは間違っている。
(濱本委員)
- ・ 意見を聴く会を実施する際に旧協議員はどのような立場であるのか尋ねた時は検討中である等と言っていたが、今の国の話を聞くと、旧協議員を外すことは最初から決まっていたのではないか。
- ・ P Iという名前を使い、住民の話を一方的に押し切ったりせずに聞くようにすると大義名分ではうたっているが、実態は果たしていかがなものか。
- ・ 基本的なものはここでの話し合いによるというスタンスでなければ話しにならない。
- ・ P Iという名をかりた場にいるのであるから、行政は見識を持ち、ごり押ししないでほしい。
(渡辺委員)
- ・ 車の持ち主だけに権利があるのではなく、周りに住む住民に一番の権利がある。外環が本当に必要ということはないと思うので、よく考えてほしい。
(宿澤委員)

- ・今回の意見を聴く会の目的のひとつは、ジャンクションやインターチェンジ等の設置の有無によって効果や影響が違ふということを示して、地域の皆さんの意見を伺いたいというもの。
- ・行政目的のため住民を構ってられないということはなく、住民の意見を聴くことがこれからも大切である。
- ・P I会議で議論していることも大事であり、また複線でいろいろな方々に現在の状況なりを正確に説明し、広く意見を聴き、今後役に立てていくことも大事である。
(道家委員)
- ・外環が必要であると認められた場合には、国と都が説明をして意見を聞きながら新しい計画をつくることはいいが、今はまだその段階ではない。
- ・三鷹や調布で出した資料は、地元公表する前にP I会議で議論すべきである。
(濱本委員)
- ・P I協議会で積み重なった議論を発展させるためにP I会議を立ち上げたという理解である。
- ・P I会議でも、原点に立ち戻って必要性から議論するという位置づけは変わっていない。
- ・いろいろな動きがあるので、地域の住民に説明することは重要であり、地域の方々に今の情報を話し、地域の方から必要性について意見をもらうことは重要であると考えている。
- ・やり方や事前に話もなく勝手にやったという指摘や、チラシの書き方が誤解を与えるということに関しては、地域の方々に誤解を与えているのであれば申しわけないと思っている。
- ・委員の方々に事前に相談してなかったことが原因の1つだと思うので、しっかりみなさんと話しながら、意見を聞きながら進めていくことが重要であると今感じている。
(山本委員)
- ・意見を聴く会・オープンハウスに関する意見を国や都はよくかみしめ、反省すべきである。
- ・私たち自身が、P I会議という貴重な機会をつぶしてしまわないよう、きちんと必要性の議論をしていかななくてはならない。
(江崎委員)
- ・いまだに進め方や方法論の域を出ないというのは、はたからみたら一体何なのかと思われても仕方がない。
- ・これから半年や1年では方向づけができないと思うので、これ以上やってもあまり意味がない。
(秋山委員)
- ・地域ではもう行政は絶対やるという意味が丸みえであった。
- ・今やっているP I会議の重みづけをどのように考えているのか。
(栗林委員)
- ・必要性の議論をしているということに関してはそのつもりで発言しており、純粹に住民に今の状況を説明しながら、また、疑問に答えて意見を頂くという姿勢で臨んでいたつもりである。
- ・必要性の議論をP I会議でしっかりしないといけないと思っており、必要性に資するデータをまじめに検討して、必要性について委員の意見の集約を図っていくことをしっかりやっていきたい。
(山本委員)
- ・何のためにP Iをやっているのかというと、P I会議で外環をやるのかやらないのかということをもっとみんなで議論して決めることではなかったか。
- ・必要性の議論に入れなかった理由は、行政がさまざまなことを引っ張り出してきているからである。
- ・しっかりと論点を整理した上で地元の納得や理解を得てまとめていくのが正しいやり方である。
- ・意見を聴く会に出された資料を事前にもらうことがなかった。無視されたと思いがち。
(新委員)

- ・必要性の議論を真剣にやることに関しては賛成だが、必要性の議論をするまで地元へ出てはいけないということは、複線で話し合うことと相反するため受け入れられない。
- ・武蔵野市においても意見を聴く会を予定どおり開催させていただく。（道家委員）
- ・外環を真剣に考えようと思ってP I会議に参加しており、それに対してとるべき態度があるのではないか。住民に対してもきちんと真摯に対応してほしい。（新委員）
- ・外環の計画について原点に立ち戻って、計画の必要性から議論することは全く変わっていない。
- ・ジャンクションとインターチェンジの問題は非常に大きく、どれだけ地域に迷惑をかけ、どれだけ効果があるかということが一番聞きたいことであり、引き続き地域の意見を聞いていきたい。
- ・パートナーとして今まで平等の立場で一緒に議論してきたが、結果的にパートナーの皆さんに不愉快な思いをさせてしまったことは、本当に意図してなかったが、素直に申しわけないと思っている。（川瀧委員）
- ・P I協議会からP I会議になって、会議には余り多くは期待しなくなってきたのか。（武田委員）
- ・我々が手を挙げて参加した会だから有意義な会にしたい。
- ・外環を語る上では、限られた意見だけではなく、いろんな意見を吸い取ってほしい。（湯山委員）
- ・意見を聴く会やオープンハウスを実施する必要があるが、誤解が生じるようであったのであれば、注意しなければならず、反省しているところである。（川瀧委員）
- ・司会者が指名して発言することがルールであり、司会者はルールを守らせてほしいし、委員はルールを守るべきである。（秋山委員）
- ・去年の模型とさま変わりした模型をオープンハウスに出しておきながら、P I会議ではだれも一切見ていないはずであり、それが沿線会議を軽視することである。（渡辺委員）
- ・地域への影響を少なくするという観点で、前にみせた模型と今回は変えている。（山本委員）
- ・意見を聴く会で地上部街路の話をしたため、インターチェンジ検討案の話ができなかった。（新委員）
- ・地域の方々には様々な意見があるのは事実。複線で話し合う議論の場を縛らないでほしい。行政としてはそれが務めである。
- ・井の頭の意見を聴く会で多くの方が地上部街路に疑問を呈されたことは承知している。
- ・地元の生の意見が聞けるのは、非常に大事な機会だと思っている。（道家委員）
- ・P I会議は、資料を出して必要性についてしっかり議論する場として重要であり、今まで同様、引き続きこの場をしっかりと議論の場としてやっていきたい。
- ・武蔵野のオープンハウス・意見を聴く会は既に一般の住民に周知しているので、武蔵野では開催させてほしい。必要性の議論がしっかりできるような形で資料を考え、議論できればと考えている。（山本委員）
- ・必要性の議論には総論的なものと各論的なものがあり、総論的なものは必要性の議論も含めてP I会議で議論していけばいい。
- ・各論のいわゆる地域の問題は、地域の特殊性があるので、都や国が地域の声を聞きたいということもわかる。
- ・地域の問題だから地域の住民とその情報をとるだけでいいという考え方ではない方が会議の運営がスムーズにいくのではないか。（樋上委員）
- ・P I会議を本当に真剣に最後までやりたいという気持ちでやっているが、このような議論をしなければならないことは本当に残念である。

	<ul style="list-style-type: none">・オープンハウスや意見交換会をやるなどは言うておらず、行き過ぎはだめであると言っている。（濱本委員）・いろいろな意見をどう評価していくのかということについて、次回、国と都から答えてほしい。（栗林委員）
--	---

第4回PI外環沿線会議（平成17年4月26日（火））

外環の必要性について

意見

- ・外環がなくても、将来は高速、一般道ともにほとんどの箇所では交通量が減少する。【提出資料補足説明】
- ・女性の労働力人口が現在のスウェーデン並みに上昇するとの仮定は非現実的である。【提出資料補足説明】
- ・海外では賃金率の20%から50%を時間評価値としており、また、日本では非業務目的と業務目的を同様に見積もっているため、外環の将来交通量は過大推計になっているのではないか。【提出資料補足説明】
- ・欧米各国の研究で道路容量の拡大に伴う誘発交通が報告されており、外環ありケースの交通量は過小推計ではないか。【提出資料補足説明】
- ・予想を上回る少子高齢化が進んでおり、感度分析の際の人口は低位ケースでみるべき。【提出資料補足説明】
- ・埼玉外環やアクアラインの事例を考えると、誤差が乗用車で±2%以内は小さ過ぎる。【提出資料補足説明】
- ・大型車は有料道路を避ける傾向があり、外環の整備で騒音、振動は悪化するのでは。【提出資料補足説明】
- ・外環による環境改善効果をみるために、時間帯別、車種別の将来交通量を公表すべき。【提出資料補足説明】
- ・外環に関する自動車を含む可能性がある交通は東京23区を走る車の1.5%に過ぎないのに、外環ができれば14%の通過交通が全て転換されるかのような誤解を与えている。【提出資料補足説明】（江崎委員）
- ・換気所から空高く排気ガスを出しても、地球のCO₂等の総量は増えるのではないか。【提出資料補足説明】
- ・計画や工事が未定の段階で、環境アセスメントとして進めるのはおかしい。【提出資料補足説明】
- ・環境資源の宝庫である世田谷区間では、もっと緻密な調査を行ってほしい。【提出資料補足説明】
- ・去年は異常気象であったため、調査をもう1年延長してほしい。【提出資料補足説明】
- ・環境の現地観測結果概要版は、観測箇所や地下水調査等に疑問がある。【提出資料補足説明】
- ・環境アセスの前に環境の影響範囲や許容範囲の基準を示すべき、代替案を設定して環境アセスメントを実施すべき、環境アセスの調査主体と審査主体が同じなのはおかしいとの指摘がある。【提出資料補足説明】
- ・構想段階におけるアセスでは、必要性も含む計画の検討に柔軟性を与えることが必要であり、より広域な環境影響の検討や、複数の選択肢を設けることが望ましい。【提出資料補足説明】（栗林委員）
- ・首都圏の交通問題として、渋滞、災害・事故時の脆弱性、環境の悪化、生活道路での事故がある。【提出資料補足説明】
- ・問題発生の原因は、大量に集中する自動車交通とモノの輸送の自動車への依存、通過交通の流入、不十分な自動車専用道路ネットワーク、道路交通容量の不足である。【提出資料補足説明】
- ・問題を解決するための施策として、環状自専道の整備、一般道整備、公共交通機関整備、自動車利用者の既設公共交通へのシフト、課金や規制等による需要調整等がある。【提出資料補足説明】

- ・首都圏全体の生活と経済発展を両立するためにも交通政策は必要不可欠。【提出資料補足説明】
- ・交通政策の目的は、人・モノの移動ニーズへの対応、移動の質の改善、環境の改善、災害リスク回避であり、これらを実現する政策を、有効性、効率性、実現性の3つの視点から評価した。【提出資料補足説明】
- ・環状自専道整備は、交通や物流ニーズに対応でき、既設道路の効率的利用が可能であるが、地元の影響対策や地元のコンセンサスを得ていくことが必要である。【提出資料補足説明】
- ・一般道で外環並に交通を処理するには複数の道路が必要であり、整備に長期間かかる。【提出資料補足説明】
- ・公共交通整備では、物流を担うことが厳しく、事業の成立性にも課題がある。【提出資料補足説明】
- ・既設の公共交通へのシフトでは、物流に対応することは難しい。【提出資料補足説明】
- ・課金や規制等による需要調整は、課金地域で減少した交通量を賄う代替路線が無いと課金地域の外側で混雑が悪化する。また広範な社会的合意形成が必要となる。【提出資料補足説明】
- ・何もしない場合は、今の生活や経済活動の低下の要因となるため厳しいと考えている。【提出資料補足説明】
- ・外環ねらいは、多様な機能実現、機能分担適正化、高速で大量の交通の処理である。【提出資料補足説明】
- ・整備効果としては、都内の交通渋滞の改善、生活道路の安全性向上、広域交通の利便性向上、経済効果、環境の改善効果等がある。【提出資料補足説明】
- ・インターチェンジ部等の環境影響対策を検討する必要がある。【提出資料補足説明】
- ・換気所の対策をしっかりとすることで、周辺的环境は守られると考える。【提出資料補足説明】
- ・開削工事が必要な地域では、地下水への対策をしていかなければいけない。【提出資料補足説明】
- ・構造が確定した段階で、影響の予測評価をし、対策を検討することが必要である。【提出資料補足説明】
- ・地域分断への対応として、上部の活用方法やコミュニティーのあり方を検討していく必要がある。【提出資料補足説明】
- ・インターチェンジは利便性が高まる一方、交通が集中するため、地域との相談が必要。【提出資料補足説明】
- ・仮に外環が東名で一時的にとまったとしても、交通量が周辺で大きく増えたりすることはない。予測した上で、対策をとる必要があるか、ないかをしっかり考えていきたい。【提出資料補足説明】
- ・改めて効果と影響を踏まえた外環の必要性をみると、外環というのはやはり必要と認識している。 (山本委員)
- ・インターチェンジの設置の有無の条件が、なぜところどころで異なっているのか。
- ・深度がどうなるのか決まっていけないのに、大深度を前提としての話になっている。
- ・残った人に対する配慮がない。マイナス面を折り込んだ誠意ある回答を示してほしい。 (渡辺委員)
- ・影響を考える際、インターチェンジの影響が大きいいため、インターチェンジがある場合を多く入れている。
- ・大深度活用を15年3月の国と都の方針で出しているのので、大深度を前提に事業費等を計算している。
- ・沿線に残った方に対する影響を極力小さくすることが、我々に課せられている責務である。 (山本委員)

- ・通過交通 14%を用いると、23区の通過交通による渋滞は外環が未整備のせいであると誤解を与える。
- ・正月の首都高の交通量が普段の1、2割減だとすると、環八は1割減っても十分スムーズに走れるのでは。
- ・経済効果をイギリスの時間価値で計算すると、300億円から1,000億円程度ではないか。
- ・環境悪化が起こることは、費用対効果の費用として換算しているのか。
- ・今回の推計には誘発交通が加味されていると聞いたが、具体的にどういうものが加えられているのか。
- ・建設時のCO₂の排出をどの程度見込んでいるか。 (江崎委員)
- ・環八の交通量を減らすことだけが外環の目的ではなく、生活道路、幹線道路、専用道路の機能の分担をするといった目的があり、利用交通の変化が非常に大きな効果として考えられる。
- ・首都高の事例がそのまま環八に当てはまるということではないと思う。
- ・イギリスの時間評価値をそのまま使えるかどうかというのは十分吟味しないとけない。
- ・環境悪化のコストを考慮するのであれば、効果の側も、環境改善効果等を考慮する必要がある。また金銭換算できない効果を客観的に評価することは難しいため、直接的な便益と費用を提示している。
- ・将来ネットワークを前提にOD交通量を算出しているため、経路変更関係の誘発交通は見込んでおり、現在、予測評価が可能な誘発交通量は今回の中に含まれている。
- ・建設時のCO₂はデータをもっていないため、後日対応させてほしい。 (山本委員)
- ・政策のポイントは、数値で表現できるものは数値を置いてほしい。
- ・都市機能の将来的な変化を、外環の将来見通しの中で考慮しているのか。
- ・東名以南も必要だといいいながら、実は東名以南はほとんど可能性がないものだとすると、仮に外環が来ると世田谷は末端になって、練馬の二の舞になってしまうという大きな心配事がある。
- ・東名と外環が2本になれば交通量は増えることになり、東名以南がなければ大渋滞を起こすのではないか。
- ・時間帯別の交通量は予測しているのか。
- ・交通量が増えてしまったら、国はどう対処するのか。 (栗林委員)
- ・政策のポイントの数値は具体的な事業の段階まで落とさないと出せないが、可能なものは検討したい。
- ・都心回帰の傾向は予測の中には入っていない。
- ・東名以南は必要であると認識をしている。関越～東名区間の計画が決まれば、速やかに関係する自治体や関係する住民の意見を聞きながら、具体的な調査検討を行って事業化に向けて努力をしていきたい。
- ・外環ができれば、東京インターの交通量は東名から外環に入るマイナス分と環八から外環に入るプラス分が相殺されるため、現況と変わらないと予測している。
- ・交通量は日平均で予測しており、今の手法では時間帯別交通量の算出は限界がある。 (山本委員)
- ・外環の必要性に対する集中的な話し合いをしていきたい。 (新委員)
- ・今回の資料をベースに議論していきたいため、集中的に次回以降議論をお願いしたい。 (山本委員)
- ・東京都としても必要性の資料をもとに、改めて外環は必要な道路だと考えている。
- ・ご提案のありましたとおり、大事な資料がでたので、連休明けに2回くらい集中審議をお願いできたらと思う。 (道家委員)
- ・今やっている調査は現況調査で、その次に本アセスがあるのではないか。いつの間に

	<p>かアセスの評価をやっているようなつもりになっているのはおかしい。（武田委員）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今やっている調査は現況調査という認識である。ただ、環境影響評価の方法書の手続にのっとって現在の現況の調査をしているという理解である。（山本委員） ・環境アセスメントの調査の業者が、途中で変わったようであるが、なぜ途中で変更したのか。（秋山委員） ・行政は年度契約であり、広く機会を与える意味で、改めて業者を選び直した。（山本委員）
--	--

その他	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・外環の計画は、原点に立ち戻って計画の必要性から議論をすることが基本であれば、最後までその趣旨を守って行う義務があると思ひ、前回、意見と抗議を申し上げた。 ・P I協議会と協議員という発言をしたが、現実的にはP I会議であり、呼び方を委員と改めた以上、この約束を守らなければならないと思ひ、前は発言の仕方を間違っただということでおわび申し上げたい。 ・外環の計画について原点に立ち戻って必要性の議論をすると会議で国が発言しているので、その重みをもって今後も継続して話し合いを続けていきたい。（濱本委員）

第1回意見交換会（平成17年5月10日（火））

外環の必要性について

意見

- ・外環を整備しない場合の代替案は、新たな道路等の建設ではなく、今行っている事業や規制などとの比較をすべき。・環状道路の整備と、一般道路の整備や交通需要調整等の他の施策をバランスを考えて行う必要がある。
- ・外環の整備のみで問題を解消できると考えるのではなく、生活道路が優先ではないか。例えば、練馬の交通混雑等に対し、外環以外でどのような道路整備が必要なのか考えるべきである。また、練馬の問題に対する具体的な取り組み状況が知りたい。
- ・地域交通ネットワークと広域交通ネットワークを一体的に形成する必要がある。今後、外環整備にあわせた地域ネットワークの整備等のタイムスケジュールを管理していく必要がある。
- ・高速道路、都市計画道路、生活道路等、それぞれ役割がある。いずれも量的に不足しているが、都市計画道路についても、区部も多摩も優先順位を決めながら、都・区市で役割分担して着実に道路整備の準備を進めている。
- ・例えば、練馬では環八の整備が進められており、谷原の混雑解消にも大きな効果がある。また、目白通りの延伸は、事業化に向けた準備を進めており、補助230号線についても、都では道路と沿道まちづくりの一体的整備を準備中で、練馬区施行の区画整理は着手されている。
- ・道路整備について、着実に進んでいるという認識はある。環八の整備が進めば、効果が実感できると思う。
- ・練馬区の課題は一般道路もあるが、外環が練馬でストップしていることが課題。高速道路のネットワークとして整備することが必要だ。
- ・渋滞緩和のためだけに外環をつくるという論理だとは疑問である。外環は環八のバイパスではない。都市間交通機能の強化という視点で外環の必要性を考えるべきではないか。
- ・外環の整備効果の一つに、環八の渋滞緩和効果があるが、それがためだけに外環が必要としているわけではない。外環整備のねらいとしては、生活道路等との役割を分担しながら、道路網のネットワークをしっかりと構築することにより、多様な効果が実現されるとともに、用のない通過交通をバイパスさせ、環八や生活道路に紛れ込んでいる車両を排除し、生活の安全や環境の改善等に寄与することが上げられる。
- ・外環を計画したときには圏央道はなかった。外環を建設しても渋滞は解消しないのではなかいか。環七・環八の計画当時も同じような議論があった。
- ・中央環状、圏央道ができたとしても、この地域の交通を抜本的に改善するには外環は必要である。環状道路と放射方向の道路を結びつける必要がある。
- ・三環状とはいうが、首都高速の中央環状線は都市内高速機能であり、都市間交通機能を担う高速道路ではない。放射方向の高速道路を結ぶ都市間高速が必要である。場所については、一度計画決定された経緯もあるので、やむをえないということではないか。
- ・都市間高速としての必要性はわかるが、何故この地域に環状道路が必要なのか。現在のルートは歴史的経緯だけでは納得できない。
- ・環八や環七も環状道路であって、三環状だけが環状道路ではない。
- ・環八や環七等の一般道路は、外環のような高規格の高速道路とは役割が違う。

環境への影響について

意見

- ・換気塔から100m上空まで排気ガスを噴き上げることだが、換気塔から出される排出ガスに対する沿線住民の心配を考える必要がある。
- ・換気塔から100m上空まで排気ガスを噴き上げることにより、拡散するから影響が少ない、というのは納得できない。換気所を設けても、そのままNOXが出てくるのなら、健康被害が心配である。脱硝装置の設置を約束すべき。
- ・脱硝装置は技術的には可能だが、実際、装置を付ける必要があるのかは、今後、予測評価をして検討していく。
- ・環八では環八雲が発生することがあるが、換気塔から上空へ吹き上げると大変なことになるのではないか。
- ・環八雲等は、環八の渋滞が原因だとすれば、外環を整備し交通がスムーズに流れることにより、環境の改善が見込まれる。
- ・渋滞が解消して交通が円滑化すれば排気ガスが減るのはわかるが、全体として増えるのではないか。
- ・外環を整備することで、全体としては環境改善が期待できる。
- ・「対策を検討する」というだけでは納得できない。環境基準を守るのは前提条件。外環を整備することで環境基準を守れないような道路であれば外環はいらぬ。影響を数値で示すべき。
- ・現在、具体的な構造等が決まっていないため、予測評価をして具体的な数値が出せる状況でない。計画内容が固まり構造等が決まれば、環境影響評価の中で示していく。
- ・現在の環境調査は、現況を把握するためのものでありアセスではなかったはず。これでアセスが終わったというのはおかしい。計画が決まったら再度現地調査をするのか。
- ・環境調査にあたってアセスの手続きを使ったことはわかっている。
- ・アセスの方法書に基づく環境の現地調査であり、環境アセスの一部である。環境調査から予測評価まで全体でアセスである。計画が定まれば、これまで行ってきた現地調査結果等を用いて予測評価することとなる。
- ・PI協議会では再度現地調査を行うと言っていたと思う。
- ・PI協議会でアセスについてどういう議論があったか事務局で確認する。
- ・環境省では、幹線道路沿いに住む子供たちを対象に健康調査を行うとしているが、外環沿線でもやって欲しいとの地域住民の声があがっている。
- ・5月10日付新聞記事で大田区松原交差点での大気浄化実験についてとあったが、どういうことか。
- ・4月27日付の記者発表の内容は、浄化する効果はあるが、実験規模が小さいため、交差点全体の大気質は変わっていないということ。(別の記事では効果は確認されたともされている。)次回、説明する。

その他

【事務局からの報告】

- ・環境の現地観測(大気質、気象)の実施について報告。

第5回PI外環沿線会議（平成17年5月19日（木））

外環の必要性について

意見

- ・警視庁の資料では交通事故が多いのは幅員 5.5m から 19.5m の幹線道路であり、生活道路で事故が多いことを誇張しすぎではないか。（江崎委員）
- ・外環の整備効果に関して、中央環状や圏央道ができた場合の効果に関する資料を出して欲しい。（渡辺委員）
- ・第2回PI会議の指摘も踏まえ、二環状ありの場合で外環有無の比較を示している。（山本委員）
- ・交通政策の選択肢を定性的な評価ではなく、定量的にすべき。
- ・交通政策の選択肢の中で、「何もしない」という選択肢は、期待する効果が得られないのかどうかを評価すべき。
- ・一般道の整備として、環八渋滞緩和のため、環八拡幅や環八地下案もあるのではないかな。
- ・他の交通機関(貨物線/武蔵野線)の稼働率の検証、パークアンドライドとの比較等々、他のいろいろな選択肢と比較し、外環の有用性を検証することが必要である。（栗林委員）
- ・視点を变えて都市の使い方を考える必要がある。時間の使い方を工夫することでボトルネックを解消することを考えてもいいのではないかな。（武田委員）
- ・代替案の中で今実施できることや実施したことによる効果等を示してほしい。（濱本委員）
- ・新しくものをつくるだけでなく、今あるインフラや交通施設を有効に活用すべきである。
- ・代替案をもっと色々なケースで定量的に比較すべきである。（江崎委員）
- ・これからの時代は既存インフラの有効活用やソフト施策は重要であり、今現在もいろいろ試みられているが、ソフト施策だけで対応するのは難しい。（山本委員）
- ・東京都としても一般道路や公共交通の整備、ソフト施策にも力を入れている。いずれかということではなく、合わせ技でいくことが重要であり、いずれも力を入れていきたい。（邊見委員）
- ・モーダルシフトに関しては、もう少し時間の使い方も含めて新しい概念を打ち出すような気概が必要ではないかな。（武田委員）
- ・代替案で検討していることをやるのか、やった上でそれでも外環が必要なのかなどうかを考えるべき。本当に代替案をやる意志があるのかなどうかをはっきりさせてほしい。（濱本委員）
- ・同じ道でも高規格から区道までいろいろ役割分担があり、政策として何を誰が実施するのかというのをしっかりと整理すればいい話ではないかな。（平野委員）
- ・他の施策を実施せずに外環だけやるということではない。他の施策もやっていくが、渋滞の緩和や環境の改善、安全の確保というような効果を効率的に発揮するには他の施策だけでは難しい。（山本委員）
- ・人の移動手段としてエイトライナーは有効であると考え。エイトライナーの効果を示してほしい。
- ・生活道路の事故対策については、車を通りにくくするような方策は考えているかな。（橋本委員）
- ・東京都や首都圏全体で道路や鉄道などの施設はまだ不足していると思うが、不足する分をピークカットをしながら有効に使っているというのが現状であり、ソフトとハードの施策を合わせわざでやることで痛みが緩和される方向にあると思う。

- ・交通政策のポイントに関して、具体的計画にならないと量的見込みは出しにくい。
- ・道路公団が運営している高速道路において、ピークをなだらかにするための料金施策などの社会実験を実施している。 (道家委員)
- ・生活道路の安全対策についてはくらしのみちゾーンに取り組んでいるが、同時に周辺の道路の交通をスムーズに流すための対策もやっていかなくてはならない。 (山本委員)
- ・エイトライナーのような公共交通は料金が非常に高くなるうえ、宅急便のような物流サービスへの貢献は少ない。課金、課税施策は輸送コストからすべてのコストがあがることになり、国際競争力が落ちる。それでもいいのかどうかということだと思う。 (遠藤委員)
- ・エイトライナーの勉強会をしているが、事業主体や資金をどうするのが一番の課題となっている。しかしエイトライナーと外環は役割が違うので、エイトライナーができたからといって外環が不要というわけではない。 (板垣委員)
- ・エイトライナーを物流に活用することも検討に値するのではないかと。(江崎委員)
- ・ソフト、ハードのセット施策はもっともらしく聞こえるが、練馬、東名以南も進んでいないのに、どのような形で予算つけて並行してやるのか。実現性も含めて説明してほしい。(渡辺委員)
- ・予算に関する資料は手元にないので、今後説明する。
- ・最近予算をソフト施策にだいが使われるようになってきた。ハードとソフトの施策をうまく組み合わせて実施している状況である。(山本委員)
- ・世界に負けない強い日本をつくることもいいが、もう少し人間が人間らしく生きるソフト施策を考えた方がよいのではないかと。(橋本委員)
- ・環境面の改善するためLRTなどの交通施策を続けていってもらいたい。(樋上委員)
- ・都は公共交通に力を入れてきているが、いずれも経営採算的には非常に厳しい状況に置かれているのも事実である。(邊見委員)
- ・住民が提案している内容に対して回答し、より程度が高い議論ができる資料を提示すべき。(濱本委員)
- ・提示した施策は、代替案ではなくセットでやるということである。
- ・課金施策はロンドンでやっているが、ロンドンの場合は道路ネットワークができていいる。日本は、ネットワークが未完成であり、ロンドンと状況が違う。ただし、ロンドンでは交通政策上は成功したが、商業系の反対は大きかった。(川瀧委員)
- ・多摩東部、区部西部は都市整備が遅れている。都市づくり、都市全体の構造の観点から外環と共存していく、あるいは外環をテコに整備していくというまちづくりの観点がねらいとして欠けている。(武田委員)
- ・生活環境に及ぼす影響の中で、地域分断に対する対策に加えて、まちづくりや周辺整備を一体的に進めるということを触れている。ただまちづくりに関しては、もう少し大きな話ではないかという指摘があるので検討したい。(山本委員)
- ・外環はまちづくりにも有用というようなことを資料で触れたほうがよいのではないかと。(樋上委員)
- ・地域コミュニティが破壊されるようなところもあるので、まちづくりに関しては大々的に言ってほしくない。(渡辺委員)
- ・破壊されるのは限られた町会だけではない。大きなマイナスを受けることになるが、それを上回る魅力ある都市をつくるということが重要である。(武田委員)
- ・まちづくりに関して以前反対したが、どこでも自分の地域それぞれでまちづくりをやっている。(宿澤委員)
- ・世田谷に限れば、外環がくることによるまちづくりは考えたことはなく、外環が必要かどうかを先に検討すべき。(栗林委員)

松原交差点での大気浄化実験に関する新聞記事紹介

意見	・松原橋交差点で、土の間に排気ガスを通すことによる NOx、S P M 除去の実験を実施した。その結果、一定の除去能力を確認したが、交差点周辺の大気改善効果に関しては明確な差が見られなかった。【提出資料補足説明】 (川瀧委員)
----	--

第6回PI外環沿線会議（平成17年5月31日（火））

外環の必要性について

意見

- ・通過交通や生活道路の交通事故に関して、誤解を与えないような書き方が必要である。
- ・一般的に用いられている推計手法では、誘発交通の考慮が不十分であるとの研究や報告がある。
- ・「交通の分析」と「外環の将来交通量について」を比較すると、神奈川県から埼玉県の間の外環利用割合が高い一方で、神奈川県から山梨・長野方面の利用割合が低くなっているのはなぜか。
- ・生活道路の交通量に関しては、交通量調査などが行われていないので期待値にすぎない。
- ・経済効果は時間短縮便益がほとんどを占めており、時間短縮便益は時間価値によって幾らでも変わる数字であるため、渋滞緩和効果が予測どおりにならないければ無効な数字となるのではないか。
- ・事業費の内訳をすべて明らかにしてほしい。
- ・国土交通省所管の研究所の報告によれば、「交通基盤の整備は経済成長を促し、便益も発生させるが、誘発交通が発生し、CO2排出量は増加する」と指摘されている。
(江崎委員)
- ・神奈川県から山梨・長野方面の利用率が落ちていることに関しては、詳細な分析が必要であるが、前回と今回で交通量の配分の手法を変えているためにそのような結果になったと考えられる。
- ・事業費は過去の実績などを参考に算出している。
(山本委員)
- ・出されている数値のバックデータは公開するのか。
- ・技術専門家委員会の意見をどのような形でまとめ、この会議に反映しているのか。
(菱山委員)
- ・外環の必要性を議論するために、採算性をまず聞きたい。
(新委員)
- ・提示した資料は、技術専門家委員会の議論を踏まえながら修正し、議論して頂いている。まとまったところまではきていないのが現状である。
- ・必要性和採算性は別であり、まず、必要性の議論をし、必要ということになれば、それに見合った事業手法をとって整備をしていくことになる。
- ・経済便益などの広域的な効果から、生活道路の改善などの地域の効果まで非常に幅広くあるのが外環の特徴である。
(山本委員)
- ・道路ができて便利になると、どこかがすいてそこへ交通が集中してくる。本当に経済効果を生めるのか。むしろ東京を走る車を減らし、制限する方向に向かわないとだめだ。
(新委員)
- ・交通政策も一緒にやるべきだが、その前提としてやはり骨格となる道路だけは最低限つくらないとうまくいかないため、セットで施策を進めていきたい。
- ・外環は、災害時に一般車を規制して、災害のために使える道路にもなる。(川瀧委員)
- ・武蔵野台地のこの地域をどういう都市にしようか、都市の成熟度について評価できないか。今、国交省が出している非常に即物的な経済的な効果だけでなく、市民の豊かさというものをどう評価するのが問題である。
- ・工事費の中にどの程度の補償等が入っているのか。2,000億の中で環境保全等がどれだけ入っているのか疑問が残る。
(武田委員)
- ・今までつくられた道路にも費用対効果が出ていると思うが、計画時と供用後に計算し直したときのものはどうなっているのか。
- ・三郷から谷原までの買収された件数は何件なのか。

- ・ 便益の計算方法など、一般の住民がわかるような納得できるような説明をしていたきたい。 (濱本委員)
- ・ 道路整備によって温暖化や大気汚染が進むのではないかと思われるような報告が国土交通省関連の研究所や環境庁の委託調査で出されている。ここは思い切った方向転換が必要なのではないか。
- ・ 技術専門委員会が出された指摘は、私たち P I 会議の委員にとっても参考になるのでまとめて出してほしい。
- ・ 外環による効果や影響が私たちの生活の中でどうなるのかというのは計算できないか。 (江崎委員)
- ・ 道路の効果はいろいろあるが、間接効果はお金に換算しづらいため便益に入っていない。 (川瀧委員)
- ・ 外環埼玉区間の用地件数がどの程度かは検討する。
- ・ 事業費の内訳は 1 兆 2 , 0 0 0 億は初期の建設事業費で、そのうちの 1 兆円が工事費、 2 , 0 0 0 億が用地関係の補償費である。
- ・ いろいろな事業で B / C を計算しているので、次回紹介する。 (山本委員)
- ・ まちの成熟度に応じて評価を入れることは非常にいいと思うが、実際に行うとするとなかなか難しい。 (邊見委員)
- ・ 地方では確かに道路を作ると全体としてすいてくるだろうが、東京都内に高速道路を作ると、駅前の商店街などから客足が郊外に出ていく等、効果は上がらないのでは。 (新委員)
- ・ 誘発交通量に関しては、今の知見で計算できるものは入れ込んでいるが、いろいろな研究がされていて、しっかり勉強していかないといけない。
- ・ 人口変化により、B / C がどのくらい変わるのかなどの感度分析は紹介していかなければならないと思うが、ある程度幅があることを前提に、必要性の議論をしていただきたい。
- ・ 道路公団や首都高速道路公団は民営化されおり、無造作に事業費を増やして償還年数を遅らすということとはできない仕組みになったと理解している。 (山本委員)
- ・ 外環埼玉区間を整備したときに生活道路整備などの地域事業も一緒にやっていたら、生活道路に交通が入っていくようなことはなかったはずである。当然やらなければならないことを外環の効果の中に入れる必要はないと思う。 (濱本委員)
- ・ 東京都は、交通をスムーズにして、少しでも渋滞を緩和するような施策を行っている。
- ・ 一方で、三環状道路については、量的に不足でネットワークが完成していないし、そのほかの都市計画道路の整備率は、まだ 6 割未満で量的に不足しており、国、都、各区市においてそれぞれの立場で年々努力をしており、もう少し長い目でみてほしい。
- ・ まだまだ量的整備をしないと、全体のネットワークが完成せず、渋滞緩和は思うに任せず、結果として生活道路に負荷がかかる状態になっている。 (道家委員)
- ・ 少々車の交通に不便があっても人間生活を守る、優先させるという観点が大事ではないか。 (渡辺委員)
- ・ 練馬で外環がとまり、それから練馬が約 2 0 年も苦しんだことを考えたときに、何が悪かったのかを、そのときに一体何を考えてどういう対処すべきだったかという総括はしたのか。 (新委員)
- ・ 当初の予測と実績値と比較して予測すると、誘発交通を考慮したモデルの方が、より実績値に近かったという結果が出ている。
- ・ E S T ガイドラインを無視しないためにも、やはり思い切った転換が必要だと思う。 (江崎委員)
- ・ B / C を算出するのに、経済効果と事業費はインターチェンジあり・なしの場合を統一しているのか。
- ・ 道路は災害があったときの緊急車両等の移動経路として 7 区市のために働くとある

	<p>が、大深度で地下では幾ら車が通っても狛江市に来てくれないのでは。(橋本委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委員からの資料で、通過交通に関して1.5%にすぎないとあるが、国としては提示した数字がどういう数字なのかをしっかりと答弁していただきたい。 ・生活道路に自動車が入らないようにするためには、総合的な道路交通政策が必要だと思う。どのように具体的なビジョンを立てているかを示してほしい。(栗林委員) ・車を使う社会が皆さんの共通認識になっている。 ・人、物を運ぶ場合、自動車が一番利便性があるので、一般的に多く使われることが社会のならわしになっており、それを基本に政策をつくっている。 ・通過交通を入れないためにも、ある程度作るべき道路は作り、そちらに誘導しないと、用のない車を自分たちの地域から排除するというのもなかなか難しく、高速道路や都市計画道路、それぞれの地域の生活道路など、バランス良く作っていくことが大事だと思っている。(道家委員) ・高井戸付近の交通事故の発生状況が多いのは、外環が大泉でとまっているという練馬問題に起因しているのではなく、環状8号線が渋滞していて、それを避けるために生活道路に自動車が入り込んでいることが原因である。 ・外環を整備すると環八の利用交通の内訳が大きく変わり、通過交通が減り、7区市関連の交通が増える。 ・B/Cは、事業費も経済効果も両方インターチェンジがない場合で統一して算出している。 ・通過交通の数字に関しては検証した上で、説明させていただく。 ・ハード、ソフトを組み合わせながら地域のみなさんの生活を改善していくことが重要である。(山本委員)
--	--

生活再建救済制度について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・生活再建救済制度では、用地買収と違って5,000万円の控除が受けられないと聞いているが、このようなことがあってよいのか。(濱本委員) ・生活再建救済制度は、事業化がされていない土地に関して、公有地の拡大の推進に関する法律に基づいて各区市の土地開発公社が買い取る制度であり、1,500万円の控除が適用される。(山本委員)

第7回PI外環沿線会議（平成17年6月15日（水））

外環の必要性について

意見

- ・17年度予算に向けた新規採択時事業評価と再評価を実施した全国の道路・街路事業の費用便益比と外環の費用便益比を比較すると、外環の費用便益比は上から2、3割ぐらいの位置に占めている。主要な事業の費用便益費を紹介すると、中央環状新宿線の費用便益比が2.3、圏央道（八王子～青梅間）が2.7、事業が終わった段階で評価をし直した本州四国連絡道路は1.7、東京湾アクアラインは1.9である。【提示資料補足説明】
- ・外環整備により、全体としては環境改善が図られる。これを定量的に計算した結果、CO₂が年間20～30万トン、NO_Xが年間約300～400トン、SPMが年間15～20トン削減されると見込まれる。【提示資料補足説明】（山本委員）
- ・本州四国連絡道路と東京湾アクアラインは、事業前にどの程度費用便益比を見込んでいたのか教えて欲しい。（菱山委員）
- ・本州四国連絡道路と東京湾アクアラインは一番問題があると思われる道路なので、建設する前の見込みを明らかにできないか。（濱本委員）
- ・事業評価の制度ができたのが最近であり、本州四国連絡道路や東京湾アクアラインで同じような計算方法で費用便益比を計算していたかどうか把握していないので、調べてみる。（山本委員）
- ・国や都は技術専門委員会で検討を経た資料だから間違いがないという前提で資料を出す、一般の人は検証するすべがないので、費用便益分析のバックデータ等に関してわかりやすい資料を出してほしい。（菱山委員）
- ・例えば、費用便益比を算出するに当たって、着工年度は決まっているのか。着工年度から現在価値への換算をするのだから、いつを着工年度にするのかが非常に重要である。（菱山委員）
- ・建設開始する年を基準年としている。基準年から10年間は建設期間、その後40年間の便益とコストから費用便益比を計算している。（山本委員）
- ・交通量にしても、経済効果にしても、東名以南の有無や、インターチェンジの設置の有無の条件がまざっていてわかりにくい。費用便益分析や経済効果を算出している条件がどうなっているのかをもう一度説明してほしい。（江崎委員）
- ・費用対効果の算出の前提条件は、わかりやすい形で次回以降に資料を修正して出し直す。
- ・経済効果は、インターチェンジがない場合の経済便益が年間約2,600億円、インターチェンジが5つ全部ある場合が3,100億円、それを丸めて今3,000億としている。費用便益比を出すときには、インターチェンジがない場合の費用と便益をもとに計算して3.3としている。なお東名以南はいずれのケースでもあることを前提としている。（山本委員）
- ・CO₂、NO_X、SPMの削減量が大きいことはわかるが、これは総排出量の何%にあたるのか。（栗林委員）
- ・1都3県で外環による削減量が総排出量に対して、どのぐらいの割合になるかは調べた上で報告する。（山本委員）
- ・誘発交通や外環の道路構造によっては、渋滞解消が期待どおりに進まない可能性もある。扇島実験施設の実用化や化石燃料を使用する自動車の削減目標値を設定する等の積極的な環境浄化策もあわせて考えるべき。（栗林委員）
- ・将来交通量の予測では、誘発交通も今の知見で見込めるものは見込んでおり、誘発交通の影響などによって削減効果が全くなくなってしまうことはない、非常に大き

な効果があるのではないか。

- ・脱硝装置等のこれまでの成果をどうやって取り込んでいけるかしっかり勉強していきたい。(山本委員)
- ・費用便益比が1前後の低い事業を進めているのは問題である。(新委員)
- ・費用便益比が高くなるにつれて事業件数が少なくなる傾向にあるというが、便益比が高いほどその道路は必要とされているのではないか。費用便益比が5以上の道路がどこにあるのか、どういうものか教えてほしい。(橋本委員)
- ・今回示した事業は、どこの事業で、それぞれの費用便益比の値はすべて公表されており、必要であれば提示する。(山本委員)
- ・交通量が多い所の方が費用便益比は大きくなり、山間地等の方が比較的少ないところでは費用便益比は小さくなる。人がいなければ道路整備をしなくていいという訳ではなく、山間部で交通手段が道路しかあり得ない場合などは、費用便益比が小さくても道路を整備する場合がある。費用便益は1つの基準であり、それが絶対ではない。(川瀧委員)
- ・費用便益比が1を超えていれば、投資した以上の見返りがあるという理解である。
- ・費用便益比が0～1のものが7件あって、このうち6件は中止、1件だけ防災の観点から事業を継続した。(山本委員)
- ・費用便益比の中でランニングコストはどのように見込んでいるのか。特に環境保全のためにNOXやSPMを排除するための費用は一体どこに行くのか。(新委員)
- ・費用便益比を計算するときに、初期の事業費だけでなく、50億円の管理費を40年間見込んでいる。(山本委員)
- ・なぜランニングコストについての計算が経済効果の事業費の中に書いてないのか。(新委員)
- ・資料を修正する際には管理費についても記述する。
- ・事業の必要性を判断する費用便益比と有料道路で成り立つかどうかを検討する採算性の話は切り分けないといけない。現在は必要性を議論しているので、費用便益比を一つの指標として示している。(山本委員)
- ・外環によって、高速道路を一切使わない車には一体どのような効果があるのか。(新委員)
- ・地域に流れ込んでいる通過交通など用のない車をうまく外環でバイパスさせて、地域の道路の渋滞を緩和して生活道路をより安全にすることは外環の大きなねらいの1つであり、地域の生活にも大きく寄与する。(山本委員)
- ・外環沿線地域は、水の道であり、風の道であり、緑の道であり、農業も含む住宅中心の地域である。地域全体としてどうするのかということが基本にあるのではないか。そういうことを抜きにして道路だけの視点で論じているのは問題がある。(武田委員)
- ・外環沿線地域は住環境保全ゾーンと武蔵野ゾーンといった地域の間位置しており、住環境保全などの政策目標を達成することを一つの命題としており、大きな目でもみた都市構造はもちろんある。一方で、「都市づくりビジョン」や「東京構想2000」でも三環状道路が必要であるとふれており、地域の課題と巨視的に見たときの東京のあるべき姿は全体の中で調和して記述している。(邊見委員)
- ・経済効果の中で、高速道路を利用しない地域住民にとって、安全に生活する対価はどこかに出てくるのか。生活道路はほったらかして、高速道路で押してくるのは問題である。(新委員)
- ・ソフト施策などさまざまな施策をとり、なおかつ生活道路に車が入り込まない施策を連携しながらやっていく必要がある。
- ・経済便益には交通事故が減少することによる便益も計算上は入っているが、3,00

- 0億の中ではわずかであり、なかなか計算としてあらわれていないが、しっかり力を入れていく重要な施策である。
- ・安全という観点で生活道路をどうしていくのかということは重要な課題であり、様々な施策にしっかりと取り組んでいる。
 - ・生活道路に地域に用のない車を排除することが重要であり、地域に用の無い車をいかにうまく流していくのが重要な課題である。外環は地域に用のない車をうまくバイパスさせることで幹線道路の負担を減らし、生活道路に不要な車が入り込まないようにするという効果もある。(山本委員)
 - ・利便性の追求が主で、環境や人の命が軽く扱われている気がしてならない。
 - ・環境改善効果について、誘発交通を考慮しないと、実際の効果はよくわからない。(江崎委員)
 - ・世の中のことが予想どおりになっていないケースが多いが、そこまで計算しているいろいろな予測される数字を出しているのか。果たしてこれが正しいのかと考えると疑問が生じる。(秋山委員)
 - ・予測はあくまで様々な仮定に基づいており、その仮定条件を明確にした上で数字をみてもらうのが重要である。仮定条件を踏まえて、ある程度数値に幅があることを前提に必要性を議論してほしい。(山本委員)
 - ・地球温暖化に対してモーダルシフト等の政策や民間の取り組みが進められる一方で、国では道路整備を優先している印象を受けるので、大変矛盾を感じる。
 - ・モーダルシフトはCO₂排出量を削減する効果に加え、トラック運転手の高齢化や交通事故を減らす効果も期待できるのではないかと。(江崎委員)
 - ・温暖化対策として、民間企業における取り組みも含めて、みんなで協力していかないとCO₂の削減はできないとの認識でいる。運輸部門の一部として、交通の円滑化は非常に大きな施策のうちの1つである。(山本委員)
 - ・温暖化に関して、外環を建設する際のCO₂排出量を、トラックで土砂を運ぶことだけではなく、コンクリートや鋼材を製造するときには排出するCO₂も含めて計算してほしい。(江崎委員)
 - ・この会議において数字に対する指摘が多いので、数字はそろそろ専門家に任せて、この会議が終わるような方向へ進むべきである。(秋山委員)
 - ・私たちが必要だと納得できるような、数字がほしい。感覚的なものよりも定量的に考えていきたい。(江崎委員)
 - ・将来的には車自体の性能や機能が変わってくると思うが、環境改善効果の中で、これらは考慮されているのか。(濱本委員)
 - ・環境改善効果の算出方法は、平成42年の時点では、今考えられている中で一番厳しい、平成17年以降の規制値を使った排出係数で算出している。
 - ・今回出している環境改善効果は、将来時点における外環のありなしを比較している。(山本委員)
 - ・排出ガス規制による効果を上回る勢いで車の交通量が増加しているのではないかと。排出ガス規制値の推移と一緒に総排出量や測定局での平均値がどうなっているのか出してほしい。(江崎委員)
 - ・総排出量ではないが、測定局ごとの測定結果は昨年、環境局で公表している。(邊見委員)
 - ・王子線供用前後の二酸化窒素の測定結果をみると、平成11年度から平成15年度を比べると、0.001ppmぐらいしか変わっていない。単体規制を幾らやっても、高速道路に入る車がふえていけば、結果として環境汚染はなくなるのではないかと。(新委員)
 - ・東京都のディーゼル規制の効果は、天候やその年の気象条件に左右されるが、15年10月から実施したものは、環八等の排出量を見ても効果が上がっているという分析

	<p>結果になっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飛鳥山の例では、開通後、飛鳥山の換気所ができて、平成10年から15年の間で数字は下がっている。ただし、単体規制の効果か、王子線の開通の影響が少なかったからかという内訳をみることは難しい。(邊見委員) ・ガソリン、エンジン、タイヤ、路面などあらゆる角度でいかにクリーンな環境にしていくか努力してきているはずである。10年単位でこれらの状況がどう変わってきているか示すべきである。(武田委員) ・低硫黄軽油の供給を含め環境改善については、都が業界に働きかけて前向きに取り組んできており、着実に効果はあがると考えている。(邊見委員) ・20年も前からNOXの簡単なテストを井の頭で毎年2回やっているが、一向にこの20年間、数値が下がってこない。本当に規制の実効性があるのか。あるいは、車の台数がふえているのか、ほかの要素があるのか。この状況で外環が入ったらどうなるのか、あそこに住んでいる人間だったら考えるのは当たり前。だから、実効性のある形できちんと規制をしてもらいたい。 ・成果の出ているデータがあるならそれも一緒に示してほしい。成果の見えないデータでは我々が納得できるはずがない。(新委員) ・成果の出ているデータもあるので示していきたい。(山本委員) ・環境調査結果については、PI的手法を用いて再度議論し、さらに評価の結果に基づくミチゲーションのあり方などを確認し合うことが重要である。 ・環境調査に関して、調査箇所が非常に粗いのではないか。 ・環境の現地調査の地下水の調査箇所だけでは浅層地下水の流れの向きを示すことはできない。このような目の粗い調査だけでは到底地下のことはわからない。 ・国分寺崖線フィールドにおける生物のリストも調査が少ない。国分寺崖線ではオオタカ、ツミが飛来している。オオタカについては、営巣しているかとの情報もあるので、後で確認してもらいたい。 ・市民の調査結果に関する意見のすり合わせが必要である。(栗林委員) ・環境調査の結果を提示したが、このデータだけでなく、既存の文献や他のデータ等も参考にしながら進めていくつもりである。オオタカについては確認し、報告する。(山本委員)
--	---

その他	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・「委員から出された意見」における委員から出された意見のとりまとめは重要であり、もう少し丁寧に整理すべき。(武田委員)

第8回PI外環沿線会議（平成17年6月22日（水））

外環の必要性について

意見

- ・費用対効果を計算する際、東名以南に関する条件を教えて欲しい。（江崎委員）
- ・便益も費用も、東名以南は計算の仮定条件として入れているが、あくまでも計算する時は、外環の関越から東名までの区間を対象に算出している。（山本委員）
- ・首都高の交通の中で、外環と関係のある交通は15～20万台程度だと聞いたことがある。外環に加えて中央環状線等の道路を利用することを考えると、外環の交通量は予測よりも少ない2,3万台程度になるのではないか。（濱本委員）
- ・首都高の交通量は全体で約100万台と記憶しており、首都高3号線で大体10万台、4号線で約9万台の交通が流れており、それらの交通が外環に転換したり、環八の交通が転換したりすることで、外環の交通量は7～12万台程度になると予測している。（山本委員）
- ・外環埼玉区間の練馬区の都計審での当時の建設省の説明では、交通量は一番低い方が7万台で、後は9万台という数字だった記憶がある。（武田委員）
- ・宿題になっていることが何点かあるが、いつ報告があるのか。（菱山委員）
- ・宿題が出たことは認識しており、現在、調べている最中であり、次回報告する。（山本委員）
- ・三鷹市の大沢で年2回程、環境調査をしている。交通量が多く、緑地帯の少ない地域では、NO₂が0.06ppm前後と高い値であり、大気は樹木などの緑被率の影響が大きい。【提示資料補足説明】
- ・NO₂とSPMは、もう少し広範囲で沿線に直角方向も調べる必要である。【提示資料補足説明】
- ・自動車による大気汚染を消す意味で緑被率を高めることは、地域にとって大事である。【提示資料補足説明】
- ・排気筒から放出される排気を清浄化するための施設を導入すべきである。【提示資料補足説明】
- ・包蔵地下水の影響調査として、外環道と直行する方向のボーリング調査を追加実施してみてもどうか。【提示資料補足説明】
- ・地下水への影響と対策等の事例があれば、資料を提供してほしい。【提示資料補足説明】（樋上委員）
- ・世田谷では、ジャンクション周辺の調査箇所が少ない。環境調査をもっときめ細かく行って欲しい。【提示資料補足説明】
- ・CO₂削減のためには、巨視的な対策が必要ではないか。【提示資料補足説明】
- ・世田谷の場合、古多摩川は水量が非常に多く、水被害を住民が大変心配している。【提示資料補足説明】
- ・環境調査にはハチクマ、スッポン、イタチがいるとあるが、世田谷の資料にはない。逆にフクロウ、アオバズク、カッコウ、ヒガシカワトンボが環境調査の結果には載っていない。生態系はもっと厳密に、かつ慎重に調べていただきたい。【提示資料補足説明】
- ・環境アセスメントの事前に、環境の影響範囲や許容範囲の基準を示してほしい。【提示資料補足説明】
- ・環境アセスメントの調査主体と審査主体を変えるべきである。【提示資料補足説明】
- ・環境への影響はできるだけきめ細かに、慎重に調べて、外環計画でどのような影響があるのかわかりやすく示さなければならぬ。【提示資料補足説明】
- ・環境に関してはできるだけきめ細かく、慎重に取り組んでいかないといけない。

- ・既存の調査結果や、我々が調査した結果、地域ごとの意見を聴く会でも指摘を受けており、それらをきめ細かく把握して、今後、予測評価ということになれば、しっかりやらないといけない。
- ・緑被率に関しては、環境施設帯をしっかりつくらないといけないと思っている。工事で掘り起こした所の地上部は、場合によっては緑にすることも考えられ、地域の方々と話しながら、充実をさせていきたい。
- ・大気の浄化に関してはしっかり勉強しており、現在実験中の成果を使っていけるのかどうかを検討していく。
- ・深層地下水は基本的に西から東に流れておるが、三鷹や調布では水源用として深層地下水をくみ上げているので、外環沿線では逆方向に流れている傾向にある。影響の程度をしっかりと予測評価をしていきたい。
- ・地下水への影響と対策等の事例について、京都の地下鉄の資料や名古屋高速の事例は提供していく。
- ・レッドデータブック等に記載されているものを注目される種として整理している。フクロウやアオバズクも観測しているが、注目される種として整理していないので環境の現地観測結果概要版資料に入れていない。
- ・化石燃料を減らして車を運転しないことは温暖化に効果があるが、食料品や日用品等のほとんどは車で運んでおり、急激に自動車利用をなくすわけにはいかない。道路の行政としては、温暖化対策の一つとして、交通の流れを円滑にすることで排気ガスを少なくすることを考えている。(山本委員)
- ・立川面のあたりで井戸を使っている人に話を聞いたところ、地下水は成城の方から流れているということであった。掘割区間になる区間への影響が心配である。
- ・地下水の流れを知るために、井戸を使う方にヒアリングすれば参考になるのではないかと。(江崎委員)
- ・野川の川底の下からの湧き水もかなりあるようなので、地下水の調査も慎重にやって欲しい。(橋本委員)
- ・野川と国分寺崖線の間、何も対策をせずに外環をつくってしまうと、大きな影響が出てくるだろうということで、地下水の流れを十分に把握した上で、予測評価をしていきたい。
- ・環境調査のデータ以外にも、いろんなデータを我々は把握しているが、不足分については追加しないとけない。
- ・野川の川底からの湧水に関しては、野川の流量調査の中で提示しており、野川の底からどのぐらいの量の水が出ているのかということも把握している。(山本委員)
- ・川底の地層の中を流れている水も、川の水の一部と解釈したらいいのではないかと。(樋上委員)
- ・三鷹の野川の大沢にはスッポンが存在しているようである。(樋上委員)
- ・大気質観測について、飛鳥山トンネルの事例の観測地点は換気塔から離れた所のようにだが、換気塔の近くを調べたデータはあるのか。(江崎委員)
- ・観測地点がどこにあるかは、今は把握していないので、調べた上で回答する。(山本委員)
- ・換気所について、排ガスが拡散し薄められるという知見、論拠はあるのか。水平的、垂直的にどう拡散するのか。(板垣委員)
- ・予測評価する際は、どのぐらい拡散し、どこでどの程度影響が出るかなど具体的に把握する。解析方法等については、資料を提示していきたい。(山本委員)
- ・換気所付近の人は不安がかなり強い。化学的根拠を含めて影響を明らかにしてほしい。(板垣委員)
- ・名古屋の事例で地下水対策をした場合、上流側で地下水が低下しているとあるがなぜか。(菱山委員)
- ・名古屋の事例は、実際の測定事例であり、論文があるので詳細を調べて回答する。

- (山本委員)
- ・資料に記載している地下水の流れを保全する工法はどのような事例が根拠となっているのか。(樋上委員)
- ・名古屋の高速などで実際にこの対策工法をとっており、それを模式的に示している。(山本委員)
- ・私どものNO₂、CO₂測定結果では、いずれの地区も昨年6月より平均ppmがアップしている。ディーゼル車規制や浄化装置をつける等のいろいろ努力をしているが、一向によくなっていない。住んでいる環境は徐々に悪い方向に流れているという現実を認識して、議論してほしい。(渡辺委員)
- ・地下水に関して、地下鉄の大江戸線、環七の雨水の貯水管等、都内で大深度を活用した事例があれば、その工事前、工事中、工事後のデータ等を公開してほしい。(濱本委員)
- ・環七地下河川や大江戸線はかなり深い場所にある。関連して地下水のデータがあるかどうか調べてみる。
- ・ディーゼル車規制は、主にSPMを低減することを主眼においた対策であり、沿道の排ガス測定局では、SPMの年平均は対15年度比で13%ほど低下し、さらに対13年度比では29%低下している。(邊見委員)
- ・NO₂等はいろいろな要因で変動するので、天候等の影響なのか、あるいは本当に改善されないのかは、少し長期的にみないとわからない。(山本委員)
- ・ディーゼル車規制によって燃料の噴射圧力を高めたことで、SPMよりも細かいナノ粒子というものが出ているのではないかと専門家が言っているようなので、詳しく調べていただきたい。(江崎委員)
- ・環八の換気塔等の追加調査を行っているのか。長期的に行わないと、結果は出ないから、その辺は出せる資料があれば出してほしい。(濱本委員)
- ・環八・井荻トンネルで元素状炭素を測定した結果、ディーゼル車規制による効果とで、環八・井荻トンネルでの測定値は15年度比で28%減と、13年度比で68%減であり、効果は上がっている。(邊見委員)
- ・最近起きた東北新幹線のトンネル事故の概要がわかれば、参考までに知りたい。(橋本委員)
- ・東北新幹線のトンネル事故は、工法がNATMであること、非常に浅いところを通っているトンネルであること、トンネルの上の水田に水を入れていたこと等の要因で構造が崩れたと記憶をしている。詳細が必要であれば、紹介できるものがあれば紹介する。(山本委員)
- ・本日の会議を欠席している人もいるので、環境問題について継続的に議論してほしい。(濱本委員)
- ・高齢社会白書では、10年後に4人に1人が65歳以上、35年後には3人に1人が高齢者と発表されているが、高齢者が増えても、外環は果たして必要なのか。(岩崎委員)
- ・将来の高齢人口の増加や車両増加を考慮して予測している。人口については、中位推計を用いて将来交通量を算出しているが、低位推計の場合の感度分析もしており、将来予測についてはある程度の幅を持って必要性を議論していただきたい。(山本委員)
- ・障害者白書では、国民の5%が現在高齢化で障害にかかっているとのデータが出ている。私は将来交通量が減るのではないかと考えている。(岩崎委員)
- ・環境悪化のコストを考慮するのであれば、効果の側も、環境改善効果等を考慮する必要がある。また金銭換算できない効果を客観的に評価することは難しいため、直接的な便益と費用を提示している。
- ・将来ネットワークを前提にOD交通量を算出しているため、経路変更関係の誘発交通

	<p>は見込んでおり、現在、予測評価が可能な誘発交通量は今回の中に含まれている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設時のCO₂はデータを今もっていないため、後日対応させてほしい。 (山本委員) ・政策のポイントは、数値で表現できるものは数値を置いてほしい。 ・都市機能の将来的な変化を、外環の将来見通しの中で考慮しているのか。 ・東名以南も必要だといいいながら、実は東名以南はほとんど可能性がないものだとすると、仮に外環が来ると世田谷は末端になって、練馬の二の舞になってしまうという大きな心配事がある。 ・東名と外環が2本になれば交通量は増えることになり、東名以南がなければ大渋滞を起こすのではないか。 ・時間帯別の交通量は予測しているのか。 ・交通量が増えてしまったら、国はどう対処するのか。 (栗林委員) ・政策のポイントの数値は具体的な事業の段階まで落とさないと出せないが、可能なものは検討したい。 ・都心回帰の傾向は予測の中には入っていない。 ・東名以南は必要であると認識をしている。関越～東名区間の計画が決まれば、速やかに関係する自治体や関係する住民の意見を聞きながら、具体的な調査検討を行って事業化に向けて努力をしていきたい。 ・外環ができれば、東京インターの交通量は東名から外環に入るマイナス分と環八から外環に入るプラス分が相殺されるため、現況と変わらないと予測している。 ・交通量は日平均で予測しており、今の手法では時間帯別交通量の算出は限界がある。 (山本委員) ・外環の必要性に対する集中的な話し合いをしていきたい。 (新委員) ・今回の資料をベースに議論していきたいため、集中的に次回以降議論をしていきたい。 (山本委員) ・連休明けに2回ぐらい集中審議をお願いできたらと思う。 (道家委員) ・今やっている調査は現況調査で、その次に本アセスがあるのではないか。いつの間にかアセスの評価をやっているようなつもりになっているのはおかしい。 (武田委員) ・今やっている調査は現況調査という認識である。ただ、環境影響評価の方法書の手続にのっとって現在の現況の調査をしているという理解である。 (山本委員) ・環境アセスメントの調査の業者が、途中で変わったようであるが、なぜ途中で変更したのか。 (秋山委員) ・行政は年度契約であり、広く機会を与える意味で、改めて業者を選び直した。 (山本委員) ・高齢者や障害をもたれた方が移動するには、どうしても自動車に頼ることになるのではないか。 (山本委員)
--	--

オープンハウスと意見を聞く会について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・オープンハウスと意見を聴く会での住民からの意見は公表すべきである。 (濱本委員) ・意見を聴く会の概要をホームページで公表していることは十分承知しているが、ホームページを利用できる人と利用できない人がいる。利用できない方にも情報が目に触れるような形を考えてほしい。 (菱山委員) ・報告をしてほしいということであれば、説明させていただく。 (山本委員)

第9回PI外環沿線会議（平成17年7月7日（木））

外環の必要性について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・観測上のNO₂は規準値以下ではあるが、実際には大気汚染が相当進んでいる。【提示資料補足説明】 ・大気質の現状把握と将来予測のため、ジャンクション周辺では密な観測が必要。【提示資料補足説明】 ・東京都土木技術研究所の地層構成模式図及びボーリング調査をもとにした地質調査会社の所見から、もしも外環ができれば、野川の流量に大きな影響があると心配。【提示資料補足説明】 ・既存資料に頼らず、さらなる綿密な現地調査が必要。【提示資料補足説明】 ・評価に関して、定量的に示せる基準はその数値を、定性的なものについては評価のポイントを事前に示さないとPI的なアセスメントにならない。【提示資料補足説明】 ・生態系の評価に関しては担保となるべき評価指標の明確化が必要。【提示資料補足説明】 ・環境影響に関する地元住民からのヒアリングが今後も必要【提示資料補足説明】 (栗林委員) ・大江戸線のアセス事後調査報告書では、シールド工法は地下水への影響が少なく、他の類似例においても地下水の低下は認められていないため、事後調査の対象になっていない。中央環状新宿線では、シールド工法のところでは、地下水位にほとんど変化がみられなかったとの報告になっている。【提示資料補足説明】 (邊見委員) ・首都高速から外環に転換する可能性のある交通は約7万台のある部分、その他3号線、4号線を起終点とする交通や、環八からも1.6万台程度転換すると考えられ、外環の推計交通量が7万台から12万台というのは妥当であると考えている。【提示資料補足説明】 ・23区の通過交通が14%とは、交通量ではなく、走行量でみた場合の数値である。【提示資料補足説明】 ・人口が減っても免許の保有者数が増えるので交通量は2020年、もしくは2030年頃がピークになる。【提示資料補足説明】 ・新規事業採択時評価は平成10年度、事後評価は平成15年度にできた制度であり、アクアラインと本州四国連絡橋が事業化する時のB/Cを同じような方法で評価した結果はない。【提示資料補足説明】 ・運輸部門のCO₂削減目標が2450万トン、交通流対策が510万トンである。【提示資料補足説明】 ・中央環状新宿線の事例では、実際に換気塔から排出されるガスの拡散をシミュレーションした結果、換気塔から希釈される率が塔の出口から徐々に下がっていく結果が得られている。【提示資料補足説明】 ・飛鳥山トンネル付近の二酸化窒素は、換気所に近い遠いにかかわらず特別ひどくなっていることはない。またSPMは順調に減っている。【提示資料補足説明】 ・井荻トンネル付近では、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の数値が大きく下がっている。【提示資料補足説明】 ・埼玉外環の事業費は、工事費が約6,000億、用地費が約4,000億、トータルの事業費として約1兆円の事業費がかかっている。【提示資料補足説明】 ・「外環の必要性(案)」の外環整備のねらいに、外環は都市構造の再編などで都市として活動するための非常に重要な機能を果たすのではないかとということを補足した。費用対効果において、インターチェンジがない場合の事業費、便益を補足した。【提示資料補足説明】 (山本委員)

- ・外環ができれば通過交通 14%のすべてが転換されるかのような誤解を与えないように記載してほしい。(江崎委員)
- ・外環を整備すると通過交通の 14%がゼロになると言ったことは一度もない。(山本委員)
- ・東名以南なし、インターチェンジなしで費用と便益を計算し直してほしい。(江崎委員)
- ・B/Cの計算では将来ネットワークができたことによる効果と、その中で外環がなかった場合というのを差し引きして便益という形で計算している。今の手法が妥当であると思う。(山本委員)
- ・時間価値や誘発交通の問題もあるので、前提条件を変えて予測した上で必要性を考えるべき。(江崎委員)
- ・仮定条件を明示し、交通量やB/Cの結果が出てきている。仮定条件の変化は、例えば感度分析でどのくらい変わるのかという計算をしている。(山本委員)
- ・排出ガス規制値と実績値と並べて示してほしい。(江崎委員)
- ・東京都平均や区部平均等のデータから排ガスの濃度が下がっているという傾向はわかる。(山本委員)
- ・ジャンクションが大気汚染や騒音の発生源になる恐れがあり、近くに小学校や幼稚園があつて地域住民はとても心配している。(江崎委員)
- ・換気塔の機能は煙突で、排出されたものをそのまま拡散させるだけである。きれいにした空気をつくって送り出すと書いてきた説明と大分違う。(武田委員)
- ・提示した事例は、換気塔からの排出ガスがどう拡散されるのかを示すための資料である。外環の場合にそのまま当てはまるかどうかというのは別である。(山本委員)
- ・換気所には、地下に非常に精密で高濃度の除去施設があると言わなければならない。(武田委員)
- ・脱硝装置に関して勉強しており、今後予測をした上で、環境を守れないのであれば設置を検討する。周辺状況の変化や技術開発の進化も頭に入れながら、対応を検討しないといけない。(山本委員)
- ・換気所をどこに、どう設置するのか。アバウトな図を地元を持ってこないでほしい。(武田委員)
- ・国の発言は、除去装置をつけることを前向きに考えているように聞こえない。外環調査事務所のホームページの方がはるかに積極的に換気施設への適用を検討する記載されている。(栗林委員)
- ・脱硝装置を設置する約束をしてほしい。(新委員)
- ・環境は絶対守らないといけないので、集じん装置や脱硝装置について検討していきたい。(山本委員)
- ・外環もジャンクション周辺は坂道であり渋滞もするだろうから、SPMもNOXも予想より増えることが十分考えられる。(栗林委員)
- ・アップダウンで渋滞が発生しないようにするという研究もあるので、それらの成果を活かしながら、道路の設計をしなければならないと考えている。(山本委員)
- ・環八の交通量の 1.6万台が外環に転換するということを説明してほしい。(栗林委員)
- ・環八利用交通の内訳で、7区市関連交通を抜いて、外環がない場合が 2.6万台、外環がある場合が 1.0万台であることから、この差分をとって 1.6万台としている。(山本委員)
- ・アクアラインと本州四国連絡橋の費用対便益の事後評価資料をみせていただきたい。(新委員)
- ・アクアラインと本州四国連絡橋の資料は後ほど提供する。(山本委員)
- ・運輸部門における地球温暖化対策の排出削減目標値は、何を根拠にした数字なのか

- からない。例えば、物流の効率化について、2002年までに削減した数値として括弧書きで410万tとあるが、どういことを行ったのか説明してほしい。
- ・自動車単体対策、交通流対策、物流の効率化でCO₂をこれだけ削減できるという根拠が弱い。(新委員)
 - ・括弧書きは1990年を基準年として現在まで削減した数値であり、内訳や実績が積み上がっているデータは提示したい。(山本委員)
 - ・将来予測において、市民の指摘を踏まえた前提条件で予測した結果も示されるとより理解が深まる。
 - ・関越から東名区間の必要性を考えているので、この区間に関して経済効果をみるべき。(江崎委員)
 - ・将来交通量の幅は、構造の条件や東名以南のありなしの条件で幅を示している。また、人口の推計条件による差やB/Cについても感度分析をやっている。
 - ・数字は、前提条件等を示して誤解のないように取り扱う。我が国で基準としている時間評価値を使っており、おかしいという主張であれば、それを踏まえて結果についてコメントしてほしい。(山本委員)
 - ・ホームページとPI会議に出された資料が違っていることは重大なことである。排気ガス拡散の図面は、非常に不十分なもので、訂正をして出すようにしてほしい。(武田委員)
 - ・排気ガス拡散の図は事例紹介で、外環のことではないということだけ誤解しないでほしい。(山本委員)
 - ・京浜島の除去施設でNO_xをどれくらい軽減できるのか。外環ができるころにはコンパクト化されて中に入れる見通しはどうなっているのかを聞きたい。(渡辺委員)
 - ・まだ必要性の議論をしている段階で、構造が確定していないので、環境の予測もできない。必要だという方向が出た場合、構造の計算をして、どのくらいの換気量が出て環境基準が守られるのか、例えば脱硝装置を設置したときにはどうなるのか計算し、皆さんに公表する。(山本委員)
 - ・装置のコンパクト化は少し見通しと違っているのではないか。(渡辺委員)
 - ・中央環状新宿線で実用化に向けて準備を進めており、十分技術レベルは上がっている。環境を守るために必要であれば、どんな構造であろうがお金がかかっても設置しなければならない。(山本委員)
 - ・換気というのは排気なのか、換気なのか。吸気はどうするのか。(橋本委員)
 - ・基本的には吸気、排気という両方を含んで換気である。(山本委員)
 - ・吸排気する場所は3カ所しかないのか。(橋本委員)
 - ・構造次第であるが、仮にインターチェンジを設置すれば、3カ所以外に換気所が出てくる可能性がある。(山本委員)
 - ・排気ガス拡散の図面は誤解を与えないように訂正をした方がいい。
 - ・「外環の必要性(案)」にはトンネル内の排出ガスを換気所で処理とあるが、ホームページ等と統一すべきである。
 - ・首都高速道路利用の通過交通のうち、外環を利用するだろう7万台とは、中央環状新宿線や品川線などができた場合も入れた数値なのか。(濱本委員)
 - ・外環を利用するだろうという起終点の交通量をピックアップすると7万台になる。7万台の中には外環以外の路線を通る車も含まれるが、外環を通る可能性の高いODを選んでいる。(山本委員)
 - ・事業評価についてアクアラインや本州四国連絡橋を最初につくる際の状況を教えてほしい。(濱本委員)
 - ・本州四国連絡橋は、3.4という数値が出ているが、全く違う手法で純粋に比較できない。(山本委員)
 - ・「外環の必要性(案)」の中の図面にも脱硝除害システムが書いていないので訂正して

	ほしい。 ・東北新幹線でトンネルの崩落事故について鉄道・運輸機構の記者発表資料を提出する。	(武田委員) (山本委員)
--	--	------------------

オープンハウスと意見を聴く会について		
意見	・武蔵野の意見を聴く会にて、都市計画の廃止があり得るということを広報誌等でどのように表現するのか検討させてほしいとの回答があったが、開催概要の中に入っていない。どう公表するのか。 ・少なくとも会の要旨は記録になり公表されるとお答えした。	(濱本委員) (邊見委員)

第10回PI外環沿線会議（平成17年7月19日（火））

外環の必要性について

- ・換気所に関する記述を、トンネル内の排出ガスを換気施設で処理し、周辺環境への影響が最小限にとどめるように努めるという表現に修正した。【提示資料補足説明】
- ・二酸化窒素等を高効率で除去可能な脱硝装置について、実用化に向けて進められている調査成果を踏まえつつ、換気施設への適用を検討していきたい。【提示資料補足説明】
- ・浮遊粒子状物質を高効率で除去可能な集塵装置について、換気施設に設置することを検討していきたい。【提示資料補足説明】
- ・外環の沿線の自排局と一般局のSPMとNO_xの濃度をみると、全体的に右肩下がりの傾向で、改善されていると考えている。【提示資料補足説明】（山本委員）
- ・行政は外環計画の中止もあり得ることを実現させ、住民を安心させてほしい。インターはもちろん、外環及び都市計画には絶対反対。（宿澤委員）
- ・環境調査を行う際に、区民ボランティアグループにヒアリングするのであれば、環境調査結果について、報告しに来てほしい。（栗林委員）
- ・言われるまでもなくしっかり事前に説明をしておくべきだったと反省をしている。早速、日程を調整させていただく。（山本委員）
- ・東京都は、「みどりの新戦略ガイドライン」を発表されて、国分寺崖線を景観基本軸に指定されているが、野川と国分寺崖線の間を外環を計画しているので、整合性について明確にしてほしい。
- ・「みどりの新戦略ガイドライン」のような施策を行う以上、外環についても十分に慎重な環境への方針の表明があってよいのではないか。（栗林委員）
- ・都は都市環境の保全、改善を重要な施策の1つに上げているが、これは緑の保全だけでなく、自動車公害の改善なども含めて総合的な施策を展開しているところである。外環についても、国分寺崖線、野川の環境も十分配慮しなければならないと認識している。（山口委員）
- ・環境影響を回避するため、少なくするために環境調査を行ったのであり、生態系に悪影響を与えないための指標をあらかじめ設けるべきである。（栗林委員）
- ・神宮外苑は約140年前に植えた緑が育って自然の緑を形成しており、緑のつくり方はいろいろある。
- ・計画が決まれば、環境に対してどのような影響を与えるか、具体的な数字で示す必要があると認識している。（山口委員）
- ・具体的な地域のみならず、田園都市構想などの総合的な都市づくりの視点が外環の必要性を議論する上で必要である。
- ・外環をどれだけいいものにして、都市づくりを豊かにしていくという視点は失ってほしくない。（武田委員）
- ・水や風等の環境について考えなければならないことは、都も十分認識している。（山口委員）
- ・外環に関連する練馬から世田谷まで、最新の活断層の明示される図面などを入手してほしい。（濱本委員）
- ・今までの既存文献によると、外環のルートに活断層はないと考えているが、最新のデータを探してみても、提供できるかどうか検討していきたい。（山本委員）

意見

今後の議論の進め方について

意見

- ・ P I 会議全体で議論する内容と地域で議論すべき内容は当然違うので、一度整理をして、地域の方にフィードバックしてほしい。
- ・ 全体で議論した内容を各自治体の長の方に説明し、自治体側の意向として今後どうするかの方角づけも出してもらいたいと話しているので、その辺りの整理をしてほしい。(平野委員)
- ・ 地元の区議会議員の方といろいろ話し合っても、情報が伝わってないようで非常に心配。外環の情報をいつ地元に戻して、区が行政としてどう扱っているのか。
- ・ 1 回地域に持ち帰って議論してみる必要がある。一刻も早く地域で議論するために、方策などについての議論をしてほしい。(武田委員)
- ・ 区議会としては練馬の出した 3 つの基本的な取り組みの考え方の議論に早く移りたい。
- ・ 全体の議論で、本線は環境の問題などの条件が整えば、ある程度の方向性は進めるのではないのか。ただ、インターや上部街路の問題は、地域の中で議論していくべきものだと思う。(平野委員)
- ・ 地域ごとの話をしたいが、今の段階で全体的にどうするか決まってないので賛成できない。(渡辺委員)
- ・ 地上部街路の問題についても、地域ごとで確認、整理していく必要がある。(平野委員)
- ・ 全体の必要性の話が一通り終わってから地上部街路の議論をするという合意ができている。(渡辺委員)
- ・ 比較的被害が少ないと思える地下でやるので外環をつくらせてほしいという形で出てきたと思う。これを議論・検証し、我々が納得できるのであれば、やってもいいだろうという姿勢である。
- ・ 地下の外環本線を検討しているが、外環の地上部が都市計画で残っているから、活用して道路をつくるというのは違う。(武田委員)
- ・ 必要性の議論は、構想段階から大深度地下でやった場合どうなるのかの結論を出すのが第 1 点である。外環が必要かどうかについて明確にした後で、地上の部分の問題や大深度の問題に入っていくべき。
- ・ 構想段階の議論の地域の話し合いなのか、あるいは地元の 15 年 3 月の発表の話し合いなのかを混同して議論しているので、そこを明確にする必要がある。(濱本委員)
- ・ 地域で必要性の議論するのはまだ早い。外環はもうできるものだと誤解されてしまう可能性がある。
- ・ 国が出されている資料にはまだ疑問が多く、解決されていないことも多い。例えば、前提条件などは忙しい方々がみるはずもなく、結果だけひとり歩きしていく。(江崎委員)
- ・ 構想段階でも、住民がどう考えているのかを聞いて、ここで意見を言った方がよい。(濱本委員)
- ・ 練馬区の区報にて、地上部等について提示した方針案を出したことが一番の混乱の原因であろう。区はあくまでも方針案だと言うが、地元にも一度も説明がない方針を区報にあれば載られると、住民に誤解を招く。(岩崎委員)
- ・ 今は構想段階の議論であり、外環を地下化することはまだ決定していない。外環が本当に必要なかどうか、それを考えるべきである。次の計画段階で、大深度などの具体的な話になるべき。(渡辺委員)
- ・ 「外環の必要性」に関して今まで議論をし、ある程度体系立ったまとめが出されたが、地域での議論が前に進まないのは、具体的な話に進んでいくための前提がないからである。最近、P I 会議にて同じような内容の議論が続いているので、議論をまとめて 1 つの区切りをつけた方がいいのではないのか。(塩沢委員)

	<ul style="list-style-type: none"> ・外環が地下になるか地上になるかもまだ決まっていないので、地上部街路の話はまだ早い。 (宿澤委員) ・PI 会議では、資料の内容と数値に関する問題の質疑応答に終始しているのがほとんどで、このままやっても終わりが無い。何か方向を変えるか、意見を出す場を変える必要がある。 ・国と都は、今後の進行と運営に関してどういうふうを考えているのかを聞かせてほしい。 (秋山委員) ・約3年間の議論に一定の区切りをつけていくような時期ではないか。 (板垣委員) ・「外環の必要性」はこの資料で一通りの説明は終わった。整理をし、まだ問題があれば若干続けてもいいが、もうそろそろ区切りが必要である。 ・PI 会議は、結論を出さない場であるので、なおさらのこと今までの必要性の議論を整理して、今後の進め方を決めてほしい。 (樋上委員) ・1つ区切りをつけて、これからの展望をどうするかの話にならないといけない。 (湯山委員) ・PI 会議という場合は、必要性の議論する上で、過去不十分であったデータを示して議論する場と認識しており、皆さんの意見等に基づいて、資料もいろいろ出され、必要性なりの議論が結構されてきている。一定の整理をしてはどうかと思う。 (望月委員) ・PI 会議は一定の成果があったと思うので、どういう成果があったかについてしっかり洗い出してほしい。 ・地上部やインターチェンジの議論をいきなり地域で必要性を論じるのは短絡に過ぎるのではないかと。今後どうやって議論をしていけばいいのかは、この場でまず1回は議論しておくべきである。 ・「外環の必要性」は、最後の2、3ページはまだ残っているので、議論をすべきである。 (栗林委員) ・今後どのようなまとめ方、進め方をするのか、聞かせてほしい。 ・議会や首長にどういう説明をしているのか心配されていたが、逐一状況等は説明をしている。 (大川委員) ・話が次に移ったから終わったわけではなく、まだ話し尽くせてないこともあるはずなので、もう少し慎重に考えてほしい。 (江崎委員) ・意見や論点は、仮に外環を整備することになれば、当然すべて議論しないとけない事項である。しっかり地域の皆様方、住民の代表の皆様方と意見を交換しながら議論を進めていきたい。 ・それぞれの事項を、どの段階で、どの場所で議論すべきなのかをしっかりと整理する必要がある。 ・「外環の必要性」の資料で、将来交通量や経済効果など、今の段階で出せる資料は一通り出せたと考えている。議論が足りないことについては、議論すべきと思っている。 ・構想段階の必要性として、整理をすべき時期に来ていると思っている。 ・引き続き議論すべきことはあり、全体で議論することと、地域ごとで議論することの整理は必要である。 ・次回、今後の進め方について提案させていただく。 (山本委員)
--	---

オープンハウスと意見を聴く会について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野市の意見を聴く会の議事録に、都が発言していない内容が書かれているので消去すべき。 ・全然発言していないことを議事録に載せられると、議事録が信用できないものになる。 (濱本委員) ・今すぐ事実確認は出来ないのと、事務局で確認を行う。 (山口委員)

<ul style="list-style-type: none">・地域ごとの説明会や意見を聴く会を、何回もやっていただきたい。 (宿澤委員)・話し合いをこれっきりにするつもりはない。地域の話し合いは非常に重要であり、しっかりやらせていただく。形式や日時について、都、地元区市とよく相談した上で決めさせていただきたい。 (山本委員)
--

第11回PI外環沿線会議（平成17年7月28日（木））

外環の必要性について

意見

- ・ 時間価値について、国内でも異なった値を使用している例がある。【提示資料補足説明】
- ・ 効果および費用を算出する際の条件はそろえるべきである。【提示資料補足説明】
- ・ 外環の埼玉区間でなぜ予測を上回る交通量が発生したのかを調査する必要がある。現在の区間も誘発交通を考慮すべき。【提示資料補足説明】
- ・ 二酸化炭素の排出量の算出にあたっては、材料の製造過程、工事車両の影響、誘発交通等を考慮すべき。【提示資料補足説明】
- ・ 外環整備によるヒートアイランド現象への効果、影響を示してほしい。【提示資料補足説明】
- ・ 排出ガス規制が強化された状況で、外環を整備する場合としない場合の大気環境の比較が必要。【提示資料補足説明】
- ・ 時間帯別、車種別の将来交通量を見なければ外環による環境改善効果はわからない。【提示資料補足説明】
- ・ 代替案は現状を十分に分析した上で比較検討すべき。【提示資料補足説明】
- ・ 予測結果をみると効果や影響はわずかで誤解を与えるような記載があるため、必要性の資料をまとめなおす必要がある。【提示資料補足説明】（江崎委員）
- ・ インターチェンジやジャンクション整備に伴う移転棟数を見直した。【提示資料補足説明】（山本委員）
- ・ 8月後半に、依頼した環境調査結果の報告会が設定された。
- ・ 環境影響を考える場合、回避、低減、代償という段階があるが、各段階でどう具現化していけるのかが重要。
- ・ 環境影響の問題をPI的な手法で検討すべき。環境に関して今の段階で国は住民に何を約束できるのかを明らかにしてほしい。
- ・ トンネル式は地震、火災、地下水等にどれほど信頼があるものなのか。（栗林委員）
- ・ ジャンクションやインターチェンジ等の工事をする際に、どのような問題があるのか。（濱本委員）
- ・ 環境への影響については、計画が具体化した段階で、十分に予測、評価した上で説明する。構想段階で具体的な影響を述べることは難しいが、その段階では皆さんにしっかり説明し、意見を聞かせて頂きたい。
- ・ 工事中の影響に対する対策は、場所や工法で異なる。工法が決定した段階で説明したいが、一般道路には極力迷惑をかけない方法を考えたい。
- ・ シールド構造で地下に構造物をつくる場合、地震時には地盤と一緒に動くのでむしろ安全と考える。詳細な構造は設計の段階で説明したい。
- ・ 道路ネットワークを整備することは、緊急用の避難路、物資を輸送する道路として、防災面にも役立つと考えている。
- ・ 鉄道の時間価値は地域で異なるが、平均値は道路と大きな差はないと認識している。なお、自動車は1台あたり、鉄道では1人あたりと単位が異なる。
- ・ 費用対効果は、関越道から東名高速の16キロを対象に算出している。
- ・ 誘発交通は、現段階の技術レベルで可能な限り考慮している。
- ・ 道路を整備し交通の流れを良くすることで、トータルで見ると環境改善効果があると認識している。
- ・ 排気ガス規制を強化した上で外環がある場合とない場合の大気環境改善効果を示している。騒音は、実際に予測、評価する段階で、時間変動や車種を考慮しなければなら

	<p>ないと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 必要性の資料には影響や効果を具体的な数値で示している。効果がわずかかかどうかという判断はそれぞれの方がどうとらえるかの問題である。 (山本委員) ・ 時間価値が鉄道と車でどうして異なるか納得のいく説明がほしい。誘発交通は過去の事例も調べるべき。環境問題はもっと大きな観点でとらえるべき。必要性の資料での大気汚染の説明がわかりにくい。 (江崎委員) ・ 資料は分かりやすくということで心がけていきたい。 (山本委員) ・ 必要性の資料の「(案)」が抜けたのはなぜか。技術専門委員会で先生方から「(案)」を取るよう言われたから取ったのではないか。P I会議では取ることを説明していない。 (宿澤委員) ・ 必要性の資料を最初に出したときは皆さんと議論するために「(案)」という文字を入れていた。それから議論を重ねて修正していき、「(案)」という文字を取った。その説明は取った際に行っている。 (山本委員) ・ 必要性の資料をまとめるなら、部分修正だけでなく、もう1度全てを見直す必要がある。 (濱本委員) ・ 埋蔵文化財についてのデータが東京都にあるはずなので、沿線の文化財データがほしい。 (武田委員) ・ 活断層の資料を頂いたが、他の委員の皆さんにも配ってほしい。 (濱本委員) ・ 活断層の資料については考慮する。文化財については調査済みで、箇所等は報告している。 (山本委員)
--	---

外環の東名以南区間について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東名以南についてはP I会議で議論されるべきであったのに、それ以前に新聞に出すということは、世論を誘導する情報操作ではないのか。東名以南の議論に制約がかかる。 (栗林委員) ・ 東名以南の問題は、新聞に掲載される前に、まずP I会議で話し合うべきであった。 (濱本委員) ・ 新聞には外環を世田谷区で止めると渋滞の恐れがあると書かれているが、必要性の資料では東名以南なしでもほとんど変化しないと見込まれており、矛盾しているのではないか。 (菱山委員) ・ 今春の新聞記事では、川崎縦貫の2期工事はほとんど不可能という記事が出たが、どうして川崎縦貫と一本化という話しになるのか。 (栗林委員) ・ P I会議の区切りをつける際に、改めて東名以南について国がどう考えているのかを伝えようと考えていた。今回、事前にどこかで発表したということはない。 ・ P I会議は非常に重要な場だと認識しており、この場で意見を頂けたらという心づもりでいた。 ・ 外環は1周完成して初めて機能するので、東名以南の必要性は十分に認識している。 ・ 多摩川をまたいで1本ずつ高速道路を整備することは厳しいという意見もあり、川崎縦貫との一本化も選択肢の1つとして検討していくことを考えている。 ・ 世田谷区の交通は現状よりは悪化しないと考える。しかし、現状でも厳しい状況であり、抜本的に改善するためにも東名以南の整備が必要と考える。 (山本委員) ・ 役所だけで検討をし、発表することが問題である。事前に地元の自治体や住民代表と話し合ってから発表すべき。 (新委員) ・ 本来的には、必要性の議論に区切りをつけた上で東名以南の議論をすべきであった。 (栗林委員) ・ 新聞での公表がP I会議より先になったのは、今回で3度目である。外部から新しいニュースが聞こえてくるのが残念である。 (秋山委員) ・ 新聞社が出し抜くことはよくある。ただ、どういう経緯で掲載されたのか知りたい。

	(武田委員)
・今朝の新聞には私も驚かされた。どこでどう情報が漏れたのかはわからない。	(山本委員)
・P I 会議の場で発表する気であれば、どうして会議の冒頭で国から陳謝しなかったのか。	(新委員)
・冒頭から事情を説明すべきであった。	(山本委員)
・意図せずして、今朝の記事が掲載された。信頼関係を失わないよう努力したい。	(山内委員)
・新聞記事は、細かいところを見ればいくつか事実と異なるところがある。	
・東名以南の検討には様々なケースが考えられるが、国が全てを決めるのではなく、自治体や住民の皆さんの意見を聞きながら検討していきたい。	
・外環(関越~東名)の方向性が出た暁には、東名以南について調整していくと認識している。	(山本委員)
・新聞には「アクアラインと東名を結ぶ川崎縦貫」とあり、一本化するということの記事内容は誤報か間違いはないのか。	(武田委員)
・川崎縦貫との一本化は1つの選択肢にすぎない。	(山本委員)
・世田谷区は東名以南の検討を進めることには歓迎するが、情報の出し方は残念に思う。	(板垣委員)
・東名以南の問題に関して、国が再度この問題を整理する必要がある。	(平野委員)
・新聞記事を見ると、国土交通省のコメントは、関越~東名間を整備しやすくするように国民をなだめるための文章に見える。	(橋本委員)
・東名以南も検討することを前提に、現在の必要性を議論してほしいという主旨である。	(山本委員)
・東名以南も検討するというのを、必要性の資料の中に入れるべきである。	(濱本委員)
・国の外環の責任者は誰なのか。責任者に対して文句を言いたい。	
・東名以南はルートを含めて検討されるのに、現在の区間はルートが決まったかのごとく議論しており、行政のやり方が非常に不明朗である。	(新委員)
・東名以南が整備されると本線交通量は増える。本当に世田谷区の環境がよくなるのか疑問。	(江崎委員)
・必要性の議論が終わっていないのに東名以南について発表されたことが問題である。交通量がどうこうという話しではない。	(栗林委員)
・東名以南に関して国の責任ある見解を聞きたい。	(武田委員)
・一度持ち帰り、対応させていただきたい。	(山内委員)
・無理して東名以南をアクアラインまでつなぐ必要はないのではないか。	(秋山委員)
・東名以南の整理がつかないと必要性の取りまとめの議論にならない。	(平野委員)
・東名以南の結論を出さないと先の話しはできない。	(渡辺委員)

オープンハウスと意見を聴く会について

意	・武蔵野市の意見を聴く会の議事録の訂正は行ったのか。	(濱本委員)
見	・都市計画の変更・廃止についての都のコメントは修正した。	(事務局)

その他

	・オオタカの営業の可能性があり、追加調査を行うことを報告する。	(山本委員)
--	---------------------------------	--------

第12回PI外環沿線会議（平成17年8月8日（月））

外環の東名以南区間について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・東名以南の考え方を示せるよう、内部調整を進めており、第11回PI会議に表明したいと考えていた。 ・新聞報道の経緯について、国土交通省が発表も情報提供もしていない。 ・東名以南の記事が掲載され、委員に不信感を抱かせたことを、国を代表して謝罪し、再発防止に努める。 ・東名以南は、川崎縦貫道路との関係は無視し得ないため、一本化も1つの選択肢として検討していく。（山内委員） ・東名以南についてはおおむね理解した。東名以南が必要だという主張は国の意見として受け止める。 ・東名以南は計画決定されていないので、造らないという選択肢を絶対設けるべき。（栗林委員） ・新聞記事が、PI会議よりも先に出たことは残念であるが、国の見解でよしとしたい。（濱本委員） ・東名以南のPIの進め方はどのように行うのか。（秋山委員） ・東名以南について、地域の皆さんの意見を聞きながら進めていくことになると考えている。（山内委員）

技術専門委員会のとりまとめ（案）について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・技術専門委員会の「外環の必要性検討における技術的視点からの評価」では、構想段階の資料である「外環の必要性」は、技術的観点からおおむね妥当であり、早急に構想段階の必要性の議論を総括することが期待され、今後は具体的な計画に基づき、詳細な検討を進めるべき等とされた。【提示資料補足説明】・新聞報道の内容については、委員長の個人的な見解として、都市計画変更まで進むべきとの委員長の会見における発言が報道されたものと考えている。（山本委員） ・技術専門委員会は「外環の必要性」の妥当性の結論を出すのが主旨であり、踏み込みすぎ。 ・環境調査、環境影響の評価に至る流れの中で、PIを生かすためにはどうすべきかの約束がない。 ・新聞記事になれば客観的な事実となり、PI会議がある方向へ収斂される危険性がある。（栗林委員） ・「外環の必要性」の「(案)」を取ったのは技術専門委員の委員長に言われたからではないか。PI会議にて決めるべき。（宿澤委員） ・技術専門委員会では、提出された資料の誤りに委員が気づかないことがあった。また、資料の修正に意図的な感じがしており、さらに特定の論文だけを取り上げて問題点を指摘するのも疑問に思う。 ・委員長が座長をしている他の委員会で温暖化防止の第一に環状道路の整備が挙げられていた。 ・技術専門委員のとりまとめの文章に行き過ぎな点がある。 ・「外環の必要性」の根拠データをPI会議の委員が検証する意味はやはり大きいと感じた。（江崎委員） ・技術専門委員会はまだ継続するのか。 ・委員長の新聞記事の内容は行き過ぎ。また、技術専門委員のとりまとめ文章には疑問がある。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I 会議で必要性の資料を認めないと、「外環の必要性」の「(案)」を消すことはできない。(濱本委員) ・ 国は第 9 回で「外環の必要性」の「(案)」を取ったと説明したと言うが、議事録になかった。(栗林委員) ・ 技術専門員会は引き続き技術的な課題等があった場合に、適宜開催して相談させていただく。 ・ 住民は環境問題に関心があり、そうした関心や懸念に対する要求に応ずるため、詳細な検討をする次の段階に進むようにとの表現が盛込まれたと考える。 ・ 技術専門委員会の委員長は何度も P I の重要性を強調し、引き続きしっかりやるべきと発言されている。 ・ 委員長の指摘に対し、現段階で出せる資料を提示し、しっかり対応してきた。 ・ 「外環の必要性」の「(案)」をとったとの直接的な表現は言い過ぎたかもしれないが、「外環の必要性」は「(案)」を修正したものと説明している。 ・ 「外環の必要性」は、P I 会議で公認してほしいのではなく、委員資料として出したものであり、国として外環の必要性の考え方の資料である。様々な場で外環の必要性を主張する際に使用したい。 ・ 「技術専門員会とりまとめ(案)」は委員会の先生の意見を踏まえて修正し公表したい。(山本委員) ・ 技術専門委員会のとりまとめは世論を誘導する内容である。(濱本委員)
--	---

外環の構想段階における議論の区切り	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I 協議会の「2 年間のとりまとめ」の課題について、かなりの議論を積み重ねてきたと認識しており、構想段階における議論の区切りをつけたい。 ・ 区切りをつけるにあたり、各委員全員から口頭または文書で 3 年間の議論の総括的な意見表明がほしい。 ・ 国と都は、これまでの意見も含めて、表明を頂いた意見等を最大限に尊重し、学識経験者、経済界、そのほか幅広い意見を踏まえながら、構想段階の外環の必要性について結論を出していきたい。 ・ 具体的な計画、周辺への影響等を議論する場合、引き続き広く意見を聞き、次の段階で明らかにしながら検討を進めていきたい。(山本委員) ・ 構想段階の議論はまだ十分でないが、具体的な話をするため、計画段階に進むことはわからなくはない。 ・ 必要性がない場合は、つくらないこともあり得るという原則は計画段階でも守ってほしい。 ・ 計画段階でも住民との話し合いは行われなければならない。誤解のないようにすべき。(渡辺委員) ・ 地域の住民から直接意見を聞くことは重要なこと。引き続きやっていく必要がある。 ・ 地域住民の関心が高い具体的な構造や環境への影響を説明すべき段階にきていると考えている。 ・ 沿線地域の環境に与える影響が大きく、対策しようがないならば、計画を止めることはあり得るとの考え方は引き続き同じ。(山本委員) ・ P I 会議だけでなく、地域の中で具体的な議論をする必要がある。「外環の必要性」の資料が 1 つのベースになり、地域の中でまた具体的な要望が出てくると思うが、その要望を整理していく必要がある。(平野委員) ・ 具体的な内容しか議論にならないということはない。構想段階で話しておくべき重要なことはある。 ・ 今まで地域からいろんな意見が出てきたと思うが、どういう応答があったのかが整理されてない。

- ・「外環の必要性」のCO₂の吸収量等の根拠は必ず明確にしてほしい。(栗林委員)
- ・「外環の必要性」について、疑問に感じたところは、引き続き意見交換させていただきたい。
- ・道路計画合意形成研究会の提言では、構想段階では「道路整備をしない案」も含めた代替案との比較による検証が必要とされており、代替案の検討が引き続き構想段階の話し合いとして必要である。(江崎委員)
- ・「外環の必要性」での代替案の評価が現段階では妥当と考えている。技術専門委員会とりまとめにも「代替案を種々の観点から評価している。現段階では定性的な評価にならざるを得ない」とされている。
- ・地域ごとの意見を聴く会は、議事概要を公表している。地域の話し合いは続けたいと考えており、回答できるところは回答したい。
- ・出典等の説明が不十分なのは、できるだけ誤解のないように根拠を明確にしていきたい。(山本委員)
- ・青梅街道ICができるときの移転棟数が、「外環の必要性」では以前の資料より減っている。(宿澤委員)
- ・地域への影響が小さくなるようにランプの勾配を急にするなどで検討し、数値を修正した。(山本委員)
- ・外環の必要性の結論どう出すのか。結論を出さないと計画段階に進まないのか。(濱本委員)
- ・地域の方々の懸念は、最初から計画ありきなことにある。構想段階でさえ、みんなが誤解しているので、計画段階もつくる、つくらないの検討段階だと今まで以上にPRしていただきたい。
- ・ランプの勾配を変更すると説明したが、車の安全性も考えるべき。
- ・「外環の必要性」は、委員の承諾を得るべき。(橋本委員)
- ・PI会議での委員の意見や提案をどのように反映させてまとめていくのか。反映されないのではまとめの意味がない。反映させる方法も委員に聞くべき。(秋山委員)
- ・委員の意見を取りまとめるため、3年間の総括的な意見を述べて頂き、その他の様々な意見も踏まえ、総合的に構想段階としての結論を出したい。
- ・構想段階の議論の結論を出し、その後、具体的検討に入るべきということになれば、具体的検討に入る。
- ・今がどういう段階で、どういった趣旨なのかを明確に説明をさせていただきたい。
- ・「外環の必要性」はPI会議で承認をいただくというよりは、国の資料という位置づけで皆様方にみていただいたらいいと思っている。資料についての指摘はぜひ聞かせてほしい。(山本委員)
- ・次回のPI会議は意見表明のみののか。再度、議論が必要な場合はどうするのか。(江崎委員)
- ・皆さん全員から意見を頂きたいと考えており、それだけで2時間になると考えられる。
- ・わからないことは個別に対応したい。疑問を含めて意見表明していただいても構わない。(山本委員)
- ・次回の1人あたりの目安時間は決めておくべき。(栗林委員)
- ・30人全員と考えて、3分が目安と思っている。(山本委員)
- ・話すことが苦手な人は文書でもいいのか。それならば文字数も制限すべきではないか。(秋山委員)
- ・口頭で足りない分は、文書で補足して頂いても構わない。(山本委員)
- ・不公平にならないように文字数にも制限が必要。(渡辺委員)
- ・PI外環沿線協議会の2年間のとりまとめの際も、文書だけで出席しない人がいた。口頭を基本とし、もし欠席される場合はノータッチにすべき。(濱本委員)
- ・本人が出席しているのに、口頭ではなく文書だけで済むのはおかしい。(渡辺委員)

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事情で欠席する場合、3分程度の文書を代弁してもらいたい。その辺の便宜を認めてほしい。 (樋上委員) ・ 文章か口頭かのどちらかというわけではない。補足として文書を提出してもらっても構わない。 ・ 「無制限で公表しない」、「3分以内の分量の文書で他の人が代弁」の2案のどちらかと思う。 (山本委員) ・ 最終的に意見表明は欠席しようが出席しようが文書で公表されると思っている。 (平野委員) ・ 頻繁に出席する人と欠席の多い人で意見の重み付けをするべきではないか。 (栗林委員) ・ 欠席の場合は3分程度の代読で、出席の場合は文書の制限はなく、3分以内での口頭がよい。 (江崎委員) ・ 代読の方法や重み付けを事務局で考えてほしい。欠席者は資料を配布するだけでいい。 (濱本委員) ・ 意見を表示したくない人は強制すべきではないのではないか。 (秋山委員) ・ 少なくとも区で選ばれているのであり、委員の責任は果たすべき。 (渡辺委員)
--	---

意見を聴く会について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 杉並区では意見を聴く会が一度しか行われていない。8月20日は確実に行うのか。 (宿澤委員) ・ 杉並区からの要請で8月20日に開催する。 (山本委員) ・ 8月20日は、住民がわかるように話をして、意見を聞いてくれるのか確認したい。 (植田委員) ・ 皆さんの意見をしっかり聞くことが重要であり、答えられることはわかりやすく答えたい。 (山本委員)

第13回PI外環沿線会議（平成17年8月23日（火））

構想段階の区切りにあたっての各委員からの総括的な意見表明

意見

- ・聴取した多くの沿線住民の意見を国と都がどのように反映させ、計画を修正し、合意をまとめていくかが今後の課題の大きな柱である。
- ・本線の整備のみで渋滞緩和の効果があると推計されている。練馬区は青梅街道 IC に反対を示すべき。
- ・PI方式による原点からの議論の主旨に沿い、地域のPIも行われるべきである。
(岩崎委員)
- ・PI協議の中で何度か練馬問題を検証し、練馬区の実態を少しは理解してもらえたと認識している。
- ・国と都は整備後も評価される外環づくりと地域の都市づくりの基盤整備に予算を配分し、区市は住民とともに国と都に対して車公害と地域格差の解消を求め、区市自らの都市づくりに積極的に取り組むべき。
- ・国と都が構想から事業後の各段階でPI協議の実施を表明したことは評価でき、ぜひ守るべき。今後は各地域の課題への関係自治体の意向等を調整し、PI会議で取り扱い方針を協議すべき。
(武田委員)
- ・各委員が自己主張にこだわり、委員の共通認識を欠いた審議が続けられたことが残念。
- ・交通、輸送の手段ではなく、コミュニケーションとしての道の役割があり、まちづくりとは道であると考えている。その道を安全に、大手を振って安心して歩ける町が私たちの住む社会と確信する。
- ・外環整備の決断を早くしてほしい。町はこのままでは死んでしまう。
(湯山委員(平野委員代読))
- ・PI形式の協議は、時間をかけ過ぎたと思うが、広く社会に問う点で効果はあったと思う。次の段階で、地域、全体で議論すべき内容と時間管理を決め、効率的な今後の議論のあり方を検討してほしい。
- ・練馬区としては、早急に大深度方式の本線整備の方針を確定すべきであると考えている。ICは必要な箇所に影響を最小限にして本線と同時に整備すべき。地上部街路は本線と別に練馬区のまちづくりが必要。
- ・現在の外環起終点の自治体として、今後も外環に積極的に関与し、意見を述べていきたい。
(平野委員)
- ・杉並は緑、水、自然に恵まれた豊かな環境で町全体が仲よく暮らしているので外環建設には絶対反対。
- ・8月20日の意見を聴く会で、住民は質問が終わるたびに外環建設に絶対反対と叫び、延長して延々5時間もがんばった。国や都は外環反対とする住民の心からの叫びを聴く耳をもってほしい。
- ・国と都は、今後の意見を聴く会の開催や議事概要の送付を約束してくれた。
(植田委員)
- ・8月20日の意見を聴く会に142名の参加があり、外環反対の仲間がふえてとてもうれしい。
- ・杉並区ほど多くの緑をもつ森を所有している地区はない。青梅街道ICの整備でケヤキを60本も切ってはならない。1つの道路で、住民たちが昔からつくってきたよい環境を破壊してはならない。
- ・三十数年も放置されたのはもう必要ないということ。静かに暮らしたいので外環はいらない。
(宿澤委員)
- ・計画路線のために改増築や事業の継承などに大きな支障をきたしている店舗は近隣の

商店街だけでも相当数に上り、早期に必要な性の議論に目処をつけてほしい。外環本線は必要ならば整備も仕方がない。

- ・青梅街道 IC について多くの地域住民が反対しているが、諸事情から賛成意見を発言できない人もいる。もう一度適切なアンケートをとってみたいどうか。
- ・杉並区と練馬区が、IC に関して意見交換会などを十分しているのか疑問。

(土肥委員(菱山委員代読))

- ・杉並区としては外環の意義に一定の理解をもっているが、善福寺地域の環境を重視しなければならない。そのため、大深度地下を活用した外環の整備には基本的に賛成するが、青梅街道 IC の設置には反対。
- ・大深度地下方式が環境への影響が大きいと判明した場合は計画をとりやめてほしい。また、関係法規の適用と調査や対策などが十分にされ、その内容も逐次住民と関係自治体に周知、説明してほしい。
- ・国と都が構想段階における結論を出すにあたって、これまでの住民の意見を尊重し、今後の各検討段階でも広く住民の声を聞き、必要な情報を積極的に提供してほしい。

(菱山委員)

- ・行政と住民が対等な立場で議論できたこと、会議を公開し、問題点、課題が明らかになったこと、今後も引き続き P I を実施すること、過去の行政の手續などに謝罪があったことは、今回の P I の成果である。
- ・技術専門委員長の記者発表などで国と都が P I 会議を無視した行動を続けたこと、必要な議論が十分にまとまらなかったこと、オープンハウスや意見を聴く会が形式的であったことは今回の問題点と課題。
- ・外環の必要性の資料で、ルートを 39 年前に都市計画決定していると安易に決めるべきではない。どこが一番必要な場所か真剣に検討することが必要。また、交通量の問題をもう一度検討してほしい。
- ・P I 協議会、P I 会議において住民に対して納得できる説明が十分なされていないことや現在の世情、国家財政から考えても外環計画は反対である。(濱本委員)
- ・「外環の必要性」は以前より客観的な資料となった。P I 手法は、時間管理、専門家の客観的な評価が必要。また、議論テーマを抽出して集中的な討論、委員をテーマで変えるなどを実施するべきだった。
- ・外環は必要性の高い道路である。道路のネットワーク化は重要で、東名以南の発表は好ましい。地上部の影響を P I 会議で掘り下げられなかったことが残念。
- ・住民の要望に今後も応答するために各段階の情報の開示が必要。また、早い段階で計画全体のタイムスケジュールを提示してほしい。周辺道路のネットワーク化も区市の都市計画で行われるべき。(村田委員)
- ・外環のような道路での必要性を含めた P I 方式で協議は、今後の P I の道を開く。また、議論の途中で国と都が大深度地下方式の方針を出したことは、P I 方式での議論が国の政策に反映された結果と考える。
- ・物流だけでなく、災害時、通過交通の排除の点からも外環は必要である。大深度でも地域環境に与える影響への配慮が必要。また、地上部街路計画も結論を出す必要がある。
- ・国と都は本協議会で協議した内容を十分尊重し、住民のさまざまな危惧に十分説明し、今後も広く意見を求めながら、決定すべき責任者としての責任を果たしてほしい。(塩沢委員)
- ・構想段階の議論は終了していない。行政は説明するが、その変更には応じない。ルートは一切話し合わず、地上部街路まで持ち出した行政への不信感から外環が必要だとは思っていない。
- ・アクアラインなど無責任な道路が続々と整備されている。外環もその 1 つになると危惧する。全体として哲学がない。東京都の計画も、車の集中に対しビジョンがなく、

泥縄式に道路をつくる形。

- ・現在、東京都の最優先の問題は大震災の対策ではないか。自動車に関する明確な単体規制をつくらなければならない。外環は都市計画道路とは全く別に整備をすべき。
- ・外環が首都圏の交通の渋滞を解消するとは思えない。技術専門委員会での検証も疑わしい。構想の問題についての疑問が解消されたとは到底思っていない。以後も検討する場が必要。(新委員)
- ・P I方式で会議を運営していくことは困難だと予想していたが、実際そのとおりであった。
- ・三鷹市の東八道路と中央道に挟まれた地域について、JCTやICができれば環境が最悪に悪くなる。
- ・外環は必要と思うが、環境等を十分考慮し、次の段階に進めてほしい。(富澤委員)
- ・「外環の必要性」は有意義かつ貴重な資料と評価する。今後は具体的な計画をもとに地域への影響などを検討すべき。
- ・国と都は、区市の意見、技術専門委員会のとりまとめや地域住民の意見をまとめ、必要性の是非を早急に決めてほしい。ただし、外環整備の中止も視野に入れてほしい。
- ・中長期にわたるスケジュールづくりを進め、地域住民の理解が得られれば、できるだけ早く建設に着手すべき。(樋上委員(事務局代読))
- ・外環の事例は大規模事業のP Iという意味で歴史的に大きな一歩。構想段階のP Iのまとめは必要である。今回のP Iでの外環の問題点の議論は、客観的に高く評価すべき。
- ・国や都は、出された疑問点や課題に対し、現時点で一番応え得る基本的な方針案を示し、計画をやめる可能性も含めて、一層議論を具体化させていくべき。
- ・これまで住民等から出た不安や心配は、よりよい道路をつくる上で極めて貴重な意見、提言であり、学びの姿勢が非常に重要である。(藤川委員)
- ・幹線道路の整備は、利便性や輸送の向上から大変重要。国と都のデータから改めて外環は必要と感じた。
- ・周辺環境への影響やJCT、IC付近の影響はいまだデータも出ず、その対応の議論すらされていない。また、都市計画線内の住民や地権者は建築制限を受けたまま、生活設計も成り立たない。
- ・次の計画段階では地域ごとでの議論を深めることが重要である。JCTやICの周辺住民の生活への影響を考慮し、その影響を軽減する対策を講じてほしい。(遠藤委員、川原委員(望月委員代読))
- ・地域ごとのより具体的な話し合いの結果によっては、計画をやめることもあり得ることを、「計画段階におけるP I」においても明記し、遵守しなければならない。
- ・技術専門委員会の委員長は、行政にくみした越権発言行為を行っており、委員会の存在を認められない。委員長の真意をヒアリングしてほしい。また、住民側委員が自ら専門家委員会を設置した方がよい。
- ・JCT予定地の緑ヶ丘地区の問題について「構想段階のP I」で補償、解決策も話されていない。住民が納得しておらず、現時点では建設を前提の計画段階の議論に移ることは反対。
- ・構想段階の議論に区切りをつけても、次の段階での見通しが明確でない現段階では、外環の必要性を認められない。(渡辺委員)
- ・日本が持続的に発展するためには、道路ネットワークの形成が必要。国と都から外環に関する資料が提出され、各委員からも提出された資料を元に構想段階での外環の必要性が十分に議論されたと思う。
- ・構想段階における外環の必要性を総括し、次の計画段階で、具体的なデータをもとに議論を深めていき、生活や環境への影響を軽減する万全の対策を講じてほしい。
- ・調布市は、外環整備に伴う地域の課題解決に向けて国や都と引き続き協議、検討を重

ねていきたい。また、今後も外環整備を市民と地域住民の意見を踏まえながら進めてほしい。(望月委員)

- ・現在、車両が1台も通行していない場所に道路を敷設すれば、環境の悪化は必須で、外環は不要。また、通行量の推計で不明なことが多々ある。
- ・地上部開通の場合、道路状況を監視でき、不要な場合はすぐに公園等への転用ができる等よい点がある。
- ・大深度方式は反対。排出される土壌の分量と活用方法を提示してほしい。シールド工法の機械の地中への放置や、地下資源への影響も不安。既存の地下鉄による環境変化のデータを開示してほしい。
- ・時間短縮や渋滞緩和よりもスローライフを楽しむ政策も必要。今後、外環の情報が発信され、意見を送信でき、公開される場所をぜひ確保してほしい。今後とも細やかな環境調査を行ってほしい。(橋本委員)
- ・大規模工事でのPI手法の運営は有意義であった。国の資料も一定のまとめができた」と評価している。これをもとに、委員の意見、また広い地元の意見等を入れ、構想段階での早期な結論を出してほしい。
- ・構造物の安全性と環境問題等、具体的な計画での検証が必要。
- ・今後も情報を伝え、市民、またはいろいろな形での意見を聞く場をもって運営してほしい。(大川委員)
- ・道はみんなのためのもので、都市生活での迷惑はお互いさまである。現代の生活では、人工物と自然との共生、共存をどうしても避けられず、知恵を出して自然界への影響をより少なくしなければならない。
- ・第三京浜、東名、首都高速三号線の車両交通による影響をうけている世田谷区にとって、交通公害の集中を避けるためにも東名以南はぜひ整備してほしい。
- ・関東一円の交通に大きく影響する外環道は、やはり必要である。(秋山委員)
- ・外環の計画地域は、水と緑に恵まれた東京の大切なグリーンベルトであるから、たとえ地下構造であっても慎重に検討されなければならない。
- ・交通の現状は、個人的な仕事以外の目的で乗用車が使用され、その走行量が伸び続けている。車はいくつになっても自分で運転できるわけではなく、環境負荷が大きいというマイナス面もある。
- ・外環の整備効果で特に代替案の議論が不足していた。公共交通機関の利用、貨物自動車の空きコンテナの有効活用などの代替案があり、比較検証が必要。
- ・これまでのPI協議会、PI会議での議論の報告会を各地で行うべき。次に、地域ごとの話し合いの場とPI会議のような全体会議が必要。また、疑問点の意見交換と報告を引き続きしたい。(江崎委員)
- ・「外環の必要性」では、将来の都市構造に関するビジョンがなく、全体的な論理構成がダイナミズムに欠けている。将来的な都市構造の変化を織り込む、多様性、柔軟性が必要。
- ・「外環の必要性」の中で外環の必要性の説明が自己完結型になっている。ボストンのウォータ・フロントの事例のように必要性の理由を関係する住民と共有することが重要。
- ・環境問題の中で客観的な基準値のある項目は、多少の成果が得られたが、影響の大きいJCT周辺の調査が少ない。一方、定性的な評価の項目は、重要な評価項目であるが、期待した成果が得られてない。
- ・外環計画と環境保全は整合性を保つべき。環境保全を地域住民と話し合う場を開設することを提案する。現時点で国が掲げる外環の必要性の理由に関して、賛成とは言えない。(栗林委員)
- ・地域の道路整備と広域的な道路はバランスよく整備することが必要。外環は地下化を前提でネットワーク上必要な道路と世田谷区は考えている。東名以南の検討を行うと

の表明は歓迎すべきと考えている。

- ・東名とのJCT周辺や排気塔周辺の環境への影響は極力小さくする工夫をすべき。国分寺崖線・野川の環境に最大限の配慮をお願いしたい。
- ・今後の話し合いの進め方の国のイメージを明らかにしていくべき。引き続き地域住民、より広範囲の住民の方々、地元自治体の意見を十分尊重して検討を進めてほしい。
(板垣委員)
- ・外環の必要性は高いと改めて認識した。環境の影響などの具体性が足りないとの指摘があり、次の段階に進むときであると認識している。次の段階に進み、具体的な事柄を話し合いたい。
(臼田委員)
- ・PI協議会以来、3年以上にわたる議論で、東京都市圏の交通問題の解決、環境改善、費用対効果などが具体的な数値で明らかになり、改めて外環の必要性を認識した。
- ・自然環境への影響を懸念する意見等が出されたことも十分認識している。今後は外環の構造などを検討し、それに伴う具体的な検討を示し、地元住民や関係者と今後も意見交換を行っていききたい。
(山口委員)
- ・構想段階の議論は十分に尽くしてきたと考えている。外環は東京都市圏の交通問題を抜本的に解決し、事業費以上の経済効果が期待できると考えており、外環が必要と改めて認識している。
- ・構想段階では、地域の方々の懸念に具体的に答えられていない。地域への影響をできるだけ小さくしなければならないので、引き続き意見を聞きながら検討を進めていききたいと考えている。
- ・PIに対して反省すべき点があると考えているが、今回のPIの重要性や有用性を改めて認識している。今後の検討の各段階でも、広く住民の意見を聞きながら検討を進めていききたい。
(山本委員)
- ・今までの意見を最大限尊重し、さまざまな方々の意見を踏まえ、国と都で構想段階の外環の必要性を検討し、結論を出したい。その結論は、皆様にも説明していききたい。現時点では外環は必要と考えている。
- ・構想段階で外環が必要との結論に達した場合、計画段階で具体的データを示し、地域の方々の意見を聞き、計画中止もあり得るとの認識で検討が必要と考えている。その際のPIの方法は、今後相談する。
- ・関越道から東名高速の方向が出た段階で、東名以南についてももしっかり取り組んでいきたい。
(山内委員)
- ・「外環の必要性」の資料は国が提示した資料で、このPI会議でまとめられ、オーソライズされたものではない。「外環の必要性」の位置づけ、つくられた経緯についてしっかり書き加えて配布する。
- ・技術専門委員会の委員長の発言に関しては、委員長の真意を確認して、報告したい。
(山本委員)