

論点の整理（案）

1. 外環におけるP Iの経緯

外環計画の歴史

- ・昭和41年の都市計画決定
- ・凍結宣言
- ・30年以上の計画放置
- ・東京都知事及び建設大臣(現 国土交通大臣)の現地視察
- ・大臣、知事の遺憾の意の表明
- ・計画のたたき台公表
- ・合意形成研究会の提言から本委員会の設立 e t c

住民と行政の取り組み

- ・長年の市民運動の成果
- ・P I外環沿線協議会の設立 e t c

本委員会の果たした役割

- ・外環に関する問題の所在と論点を整理し、広く広報したこと。
- ・過去の経緯を精査し、行政への反省を求め、P Iの展開に向けて提言を行ったこと。
- ・多様な関係者や関係団体から広く意見聞き取りを行ったこと。
- ・今後の必要性の議論の進め方について提案を行うこと。

2. これまでのP Iについて

(1) これまでのP I活動について

情報の提供

国及び東京都は、これまでのP I活動で、以下のように情報の提供を実施した。

パンフレットの配布	約14万3千部
広報紙(外環ジャーナル)の配布	約93万部を8回配布
説明会・相談所・現地視察会の開催	100回、約4700名参加
ホームページ	約3万9千件アクセス
記者発表	33回

平成11年5月～平成14年10月まで

意見の把握

これまでに寄せられた意見数は以下の通りである。

説明会・相談所	約1000名
はがき	約2500通
電話・FAX・メール	約1700件
アンケート調査	約9700名

平成11年5月～平成14年10月まで

P I外環沿線協議会

P I外環沿線協議会の設立までに、国、東京都及び地元住民団体は、以下のように話し合

い及びP I外環協議会（仮称）準備会を実施した。

地元団体との話し合い 計4回

平成12年4月～平成13年8月まで

P I外環協議会（仮称）準備会 計9回

平成13年9月～平成14年3月まで

その結果、国、東京都、沿線7区市及び沿線区市関係者からなるP I外環沿線協議会を平成14年6月に設立し、これまでに計9回開催してきた。

東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会（7区市行政連絡会）

東京都が、東京外かく環状道路の整備並びにこれに関するまちづくりについて、計画の具体化に向け、検討を行うため、関係区市及び国の意見を聞く場として、「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を平成10年3月に設立し、これまでに以下の通り開催した。

連絡会 計5回

幹事会 計20回

（平成10年3月～平成14年10月まで）

有識者委員会によるヒヤリング

本委員会としても、以下のように各種ヒヤリングを計10団体実施した。

沿線住民 上石神井商店街振興組合

北野不動産管理研究会

外環道路反対連盟

道路利用者 東京路線トラック協議会

（社）日本自動車連盟（J A F）

西武バス（株）

商工関係者 東京商工会議所

環境の専門家 国立環境研究所

外環（埼玉区間）の関係者 草加市

辻水深団地自治会

（2）これまでに寄せられた意見について

1都3県におけるアンケート

平成14年10月に、1都3県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）に居住する20歳以上の男女から層化二段無作為抽出法により抽出した5000人を対象に、実施したアンケートの結果によると、

- ・新たな環状道路を整備すべきという意見に、
賛成できるとする人約78%、賛成できないとする人約21%
- ・外環による高速道路のネットワーク化を図るべきという意見に、
賛成できる人約74%、賛成できない人約25%
- ・外環で実施されているP I方式の検討についての問いに、
評価できるとする人約53%、評価できない人約7%
- ・計画のたたき台を公表したことについての問いに、
知っていたとする人約37%、知らなかった人は約62%
- ・高架構造から地下構造への計画の変更について、沿道への影響を抑えるために地下

構造にすべきという意見に、

そう思うとする人約47%、そう思わない人約14%
という結果であった。

説明会、相談所、はがき、電話等で寄せられた意見

平成13年4月の「計画のたたき台」公表後から平成14年10月までに、パンフレット、広報紙、説明会、相談所、ホームページ等で情報を発信し、パンフレット添付はがき、説明会や相談所、電話、FAX、メール等により、沿線住民を中心に幅広く意見を集めた。

これまでに寄せられた意見を分類すると、外環の必要性、計画内容、環境、用地補償等、進め方、外環計画に対する賛否と、大きく6つに分類され、それぞれの主な意見は以下の通りである。

(外環の必要性について)

- ・クルマ優先社会の見直しや総合的な交通政策を求める意見など、交通政策全般に関する意見があった。
- ・首都圏3環状道路の整備を求める意見がある一方、外環以外の環状道路整備で充分とする意見があった。
- ・交通、経済、環境、防災・市街地整備の観点から、効果を期待する意見と効果に疑問を呈する意見があった。
- ・また、外環の効果の資料の算出根拠についての疑問、膨大なコストに関する懸念する意見があった。

(計画内容について)

- ・計画内容全般について、具体、詳細な情報を求める意見があった。
- ・ルートについては、変更や代替ルートの検討を求める意見、構造については、地下方式にした場合の地上の住宅などへの影響や地下水など環境への影響及び安全性への懸念に関する意見があった。
- ・インターチェンジについては、設置数の削減について検討を求める意見、必要がないとの意見がある一方、インターチェンジは必要との意見があった。
- ・また、インターチェンジの設置による影響を懸念する意見、ジャンクションについては、具体的な図の提示など詳細な情報提供を求める意見があった。
- ・地上部の利用については、地元主体で検討を行うことを求める意見があった。

(環境について)

- ・大気、地下水、騒音、振動など沿道環境への影響を懸念する意見があった。
- ・生活道路への交通の自動車流入、地域コミュニティの分断など地域の生活環境への影響を懸念する意見があった。
- ・自動車交通の増加を助長し、首都圏全体の環境悪化を懸念する意見があった。
- ・また、環境への影響について、現況の調査結果の公表や対策方法について具体的な説明を求める意見があった。

(用地補償等について)

- ・外環の詳細な計画図について情報提供を求める意見があった。
- ・これまでの建築制限への不満、今後の生活設計が見通せないことへの不安などの意見があった。

- ・用地買収や移転・営業補償などに関する質問や情報提供を求める意見があった。

(進め方について)

- ・今後のスケジュールを明確にすべきという意見があった。
- ・意見の把握や反映の方法などについて、沿線住民への事細かな情報提供を求める意見があった。

その他、外環計画に対する賛否についての意見があった。

寄せられた意見の整理・分析

寄せられた意見を整理・分析すると、以下の通りになると考える。

- ・1都3県におけるアンケートの結果によると
 - 広域的には外環の必要性を望む声大きい。
 - 沿道への影響を抑えた地下構造を肯定する声比較的大きい
 - 必要性を認める理由として、首都圏の慢性的な渋滞の緩和、首都圏の環境負荷の軽減をあげる人が多い。
- ・沿道住民を中心に寄せられた計画への懸念を示す主な意見は、
 - インターチェンジやジャンクション周辺など外環周辺地域での環境悪化への懸念
 - 自動車交通の増加を助長し、首都圏全体の環境悪化をもたらすとの懸念
 - 外環の事業実施により影響を受ける移転家屋の問題
 - 1kmあたり1000億円ともいわれる地下化によるコストが膨大であることとなる。

(3) これまでのPIプロセスについての評価

手法についての評価

(情報提供や意見の把握について)

- ・沿線の関係者を対象に広報誌、PI外環沿線協議会、相談所、個別説明会、7区市行政連絡会、区市報、広範囲の関係者を対象にアンケート、ヒアリング、新聞広告、インターネット、はがき、専用フリーダイヤル、FAXなど、対象によって多様な手法を活用している。

(PI外環沿線協議会について)

- ・PI外環沿線協議会は、必要性の有無の議論から行うこととして発足したが、反省点としては、議事進行の方法論に時間をかけすぎ、本来行うべき必要性の討議が十分行われていないことがあげられる。
- ・PI外環沿線協議会は、両論併記となることもやむを得ないが、ある程度意見を集約すべきである。
- ・PI外環沿線協議会については、国と東京都からだけでなく各協議員からも資料が提出され始めており、今後、それらに対する意見交換により議論が深まっていくことが期待される。

情報提供及び意見の把握状況について評価

- ・情報提供の量は、のべ110万人に及ぶなど、行政の情報提供への努力は評価できる。
- ・多種多様な市民層に多様な方法による情報提供や意見把握を実施した結果、約11500件の意見が寄せられ、その内訳も沿線住民から約6400件、東京都全体約

- 7800件、その他約2500件と様々な角度からの意見の把握がなされている。
- ・本委員会がヒアリングした結果からみても、説明会、相談所、はがきなどで寄せられた意見により、現段階での論点は概ね把握できているものとする。

寄せられた意見への対応

- ・寄せられた意見に対し、外環の必要性、計画内容、環境については、外環の効果と影響に関する資料を用いて情報提供を行っている。
- ・効果と影響に関する情報は、広域的な効果が主たる内容であり、計画内容や環境に関する情報不足について批判も寄せられたが、構想段階での検討熟度から見てやむを得ないものとする。

情報提供の内容についての評価

構想段階における情報提供の資料について、資料の内容、資料の作成方法、検討の粗さ（詳細度）の3つの観点から評価する。

1) 資料の内容について

- ・PI外環協議会（仮称）設立に向けた確認内容、これまで寄せられた意見、PI外環沿線協議会や7区市行政連絡会での要望等に沿うように、外環の効果と影響の観点から情報提供を行っている。

2) 資料の作成方法

- ・これまで公表した資料について、特に予測結果のデータについてはその算出根拠の提示など、資料の作成プロセスの透明化を図っている。

3) 検討の粗さ（詳細度）

- ・これまで寄せられた意見のうち外環の効果に関することについては、現段階で想定可能な前提条件にもとづき、現状の技術レベルとして妥当な方法を用いた定量的な分析を行っている。
- ・仮に、現在行っている予測の前提条件が変化し予測結果が大きく変化しても、構想段階で求められる判断に大きく影響を及ぼす可能性は小さいと思われる。
- ・ただし、まだ不確定要素が多いため、計画段階以降、さらに詳細な予測が必要である。さらに、地域の環境悪化に対する評価も今後必要である。

以上、構想段階として、行政側からほぼ合理的な資料提供がなされているので、今後はそれをもとに議論を深めていく必要がある。

3. 配慮すべき事項と今後の方向性について

- ・アンケート結果に示すように、広域的意見としては外環の必要性を認める意見が多かったが、環境悪化や移転など沿線地域への影響に対する地元からの不安は依然解消されていない。
- ・解消されていない不安として、配慮すべき事項は、
 - (1) 環境悪化については沿道環境への影響
 - (2) 移転棟数については、インターチェンジと上部利用
 - (3) コストと経済効果
 があげられる。

- ・今後の議論においては、移転家屋数を出来る限り少なくして、地元住民への影響を軽減化することが、もっとも重要視すべき観点である。
- ・したがって、今後、外環計画の議論を進めるにあたっては、インターチェンジ無し地下化案を基本において、議論を進めるべきである。なお、一定期間内に、地元区市からの明確な要請がなされた場合には、インターチェンジ設置を盛り込んだ基本案に修正出来るように、配慮すべきである。
- ・国と都は、インターチェンジ無し地下化案を基本案として、その計画内容、環境への影響、移転補償策などの具体的かつ詳細な検討を早急に進め、その情報・データと方策案については、情報公開し、P Iを実施する必要がある。
- ・外環の必要性に関する方針決定と上部利用の可否については、議論すべき時期を明確に分け、地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に、具体的な検討を進めるべきである。
- ・今後、社会的便益や外部不経済なども考慮して社会全体としての費用対効果の比較を行い、総合的判断を行うべきである。
- ・外環の必要性については、時間管理の観点から、たたき台の提案から2カ年程度を目途に、判断を行うべきである。

4 . その他（留意事項）

P I 外環沿線協議会

- ・P I 外環沿線協議会については、国と東京都からだけでなく各協議員からも資料が提出され始めており、今後、それらに対する意見交換により議論が深まっていくことが期待される。

住民の生活補償のために今後の検討すべき課題

- ・国と都は、買い取り希望者の土地の買収、代替地の買収や受け皿住宅の建設、農地所有者の相続税等の猶予あるいは軽減措置など、具体的な対策の検討を早急に進めるべきである。

沿線住民の意向調査について

- ・広域的なアンケートは実施済みであるが、外環道路計画の沿線住民に対しても、アンケート調査を実施することが重要である。

今後の行政に必要な柔軟な対処

- ・国土交通省と東京都は、今後、計画の詳細な検討結果、環境アセスメントの結果、住民や区市の意向、国と都の財政事情などによっては、外環（関越道・東名間）について、計画を廃止する選択肢についても、絶えず、考慮する柔軟性を持つべきである。ただし、外環計画（関越道～東名高速間）を廃止する場合には、そのデメリットについても明確に公開し、P Iを通して、廃案を選択した責任について、住民、区市とも分かち合うようにすべきである。