

GAIKAN 外環journal

ジャーナル

2003年7月第12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 TEL Eビル7F
TEL/FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)
http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

資料5-6



毎回多くの傍聴者が来場し、資料・会議録はインターネットで公開されている

PI外環沿線協議会

一年間の議論

「中間とりまとめ」

東京外かく環状道路(関越道~東名高速)計画について行政と住民がPI方式で話し合う、PI外環沿線協議会(略称・沿線協議会)は、平成15年6月26日に1年間の議論の「中間とりまとめ」を行いました。

全文は本号に掲載しています。また、ホームページ(<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan>)でもご覧いただけます。また、全文を収録した冊子をご希望の方は、PI外環沿線協議会事務局(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、東京都都市計画局)までご連絡をお願いします。



中間とりまとめ冊子の表紙

PI外環沿線協議会中間とりまとめ 平成15年6月

本中間とりまとめは、住民協議員から提案されたとりまとめ案をもとに、協議員有志ら構成される運営協議会(以下「協議会」)が、協議会での議論を経て、協議員全員で作成したものである。

1 はじめに

・当協議会は、東京外かく環状道路(以下、外環)と沿線に関する「PI外環協議会(仮称)設立に向けた確認内容を踏まえ、原点上に立ち戻り計画の構想段階から幅広く意見を聞く「ブリック・インボリメットPI」方式で話し合うことを目的とする。

・協議会発足に先立ち、9回にわたる住民と行政が主催で協議のあり方について議論し、以下の基本認識で双方確認し協議会が発足することとなった。

(基本認識)

① 原点上に立ち戻り、外環の計画については、これまでの経緯を十分に踏まえて、実質的には、現在の都市計画を踏襲し、昭和41年都市計画決定以前の原点上に立ち戻って、計画の必要性から議論する。

② 必要性の有無効果と影響について、必要性の議論については、計画ありきではないとして、一度原点上に立ち戻って、計画の必要性から検討する。

・協議会は結論を出す場ではないが、公開して進めるので、より多くの人にその議論の内容を知ってもらうことに意義がある。このため、協議会の必要性の議論は、その後の計画の検討をどう進めようかという点に重大な影響を与えるものと考えられ、社会的にそれを無視することは難しいと考える。

・協議会その議論やその他の幅広い意見を踏まえ、様々なプロセスの中で外環計画の意義について、社会全体で検討するものと考えている。

・その中には、上位計画における議論も含んでおり、そのプロセスを経た結果、社会全体として外環計画の意義がないとの社会的判断がなされれば、事実上計画を中止することもあり得る。

・協議員は、外環沿線の7区市(練馬区・杉並区・武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市・世田谷区)で外環計画に関する活動をしている方(賛成・反対は問わない)から7区市おのび、国・都が推薦した18名と7区市の担当者7名、国都の担当者4名の29名で構成される。住民の代表と区市、国と都の担当者が対等の立場で、国民にとって大切な社会資本の整備について話し合うことは画期的なことであり、将来のルール化にも生かせるPの模範となるよう努めたい。

・協議員の任期終了に際して、これまでの議論

の論点を整理し、次期PI外環沿線協議会に向けてとりまとめたいものとして公表し、今後のPI活動の礎となることを期待する。また、この中間とりまとめが活用されるべく、広く地域に浸透し、議論に活用されるよう、次期協議員は広い視野から議論に参加されることを期待する。

2 協議会の運営

・事務局は当面、国土交通省関東地方整備局および東京都都市計画局に置く。進行役は当面、事務局または国と都の協議員が行う。

・第12回から協議会前に議事整理のための運営協議会を行う。

・協議会は、傍聴を認め、資料・会議録はインターネットで公開する。

3 これまでの協議会の経過

平成14年6月に本協議会が設立し、計22回の協議会、21回目は中間とりまとめの協議、計9回の運営協議会、計1回の現地視察を実施した。開催経過については別紙を参照。

4 これまでの主な討議の内容

① 昭和41年都市計画決定について
昭和41年の都市計画決定については、PI外環沿線協議会が、次のように確認された。

・外環が都市計画決定された当時の都市計画法(大正8年制定)は、関係住民や自治体に事前に説明する義務はなく、また、意見を反映する仕組みはなかった。都市計画審議会の審議員構成や投票方法においても、国・都が提示した案件はほとんど承認されるような実態になっていた。

・当時の都市計画決定手続きは、現在から見れば非常に不備なものではあるが、手続論的には合法的に行われた。しかし、都市計画審議会の会議録から、その審議過程で、

こうした意見に対して国と東京都は次のような見解を明らかにした。
・昭和41年の都市計画決定は合法ではあった。しかし、住民の話し合いが不十分であったこと自体にも反省すべき点があった。住民に大変な不便をかけていることは、大

変遷態である。

国と都は、このことを深く反省し、今後の教訓として、地域の環境や生活に与える影響の大きい公共事業においては、説明責任を十分に果たし、住民の意見の反映する仕組みを、住民と協議しながら構築すべきである。

(2) 計画の必要性について

・外環計画の必要性について、国は「今後、外環計画について意義がないと社会的に判断された場合は、事実上計画を中止することもありうることを確認した。」

(3) 国と都の外環に関する方針の発表について

・国と東京都が合意した方針(平成15年1月10日、3月14日)別紙2、3を参照の発表について、次のような意見が出された。

・沿線協議会は住民、区市と国・都が話し合う場であり、最も重要な課題である必要性の有無について相互の意見を交換している最中に、一方の当事者である国と都が独自に「方針」を決定し、一方的に発表したことは、沿線協議会を積み上げてきた相互信頼と成果を全面的に否定し、信頼を損なうものである。

(4) 地上部の街路について

・国と東京都が合意した「方針」のなかの地上部街路については「外環に係わる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、地元意向を踏まえて街路の機能として必要部分は廃止となり、必要部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなることを確認された。」

(5) 東名以南について

・環状道路のネットワーク機能を考える上で、外

環の東名以南の問題は重要なことであり、きちんと説明すべきとの意見があった。これに対し、国は「外環道路は、関越道から東京湾岸道路まで接続すること、環状道路のネットワークが効果的に発揮されると考えている。広域的なネットワーク、道路の必要性などを整理しながら外環の関越道・東名間の調査の検討を優先的に進めていく。大泉と東名と接続した場合の端末の問題についても周辺の道路と与える交通負荷などを十分に検討していく」との見解を表明した。今後、この問題は重要な問題として早急に、深く議論していくこととする。

(6) ジャックソンインターチェンジについて

・国と都は1月に、東京環状道路有識者委員会から最終提言を頂いた。この提言を尊重し、インターチェンジについてはインターチェンジ無しを検討の基本とするが、その設置については地元の意向等を踏まえることと公表し、3月にインターチェンジについては、今後、地元意向等を踏まえるが、設置の有無については検討する。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、ジャックソン構造の一体的活用について検討すると発表した。それを踏まえてインターチェンジに関し以下のような指摘があった。

・外環が整備された場合、3つのジャックソン、5つのインターチェンジ毎の、外環本線および周辺道路についての詳細な推計交差を示すべきである。

・大深度法が適用されれば、今まで地域で議論してきたことが水泡に帰してしまふ。また、おぼろしいことではあるがインターチェンジが必要ない地帯もある。

・青梅街道にインターチェンジが出来るか、換気塔も必要になり立ち退きが増えるので、絶対反対。

・練馬区としては青梅街道インターチェンジは必要と求めている。地下水、換気塔について各協議員から出されている意見を充分議論するため、早く現地調査すべきである。

・青梅街道インターチェンジ設置は杉並区には無理。インターチェンジの場所がいかに学校や幼稚園のそばにあるか、一度場所を視察して欲しい。

・交通量や換気処理について一番影響を及ぼすのはジャックソンとインターチェンジ周辺なので、きちんと説明すべきである。

・インターチェンジを擁護すべきであるという東京環状道路有識者委員会の提言についてよく理解している。

・インターチェンジをつくれれば開削となり、善福寺池がどうなるかわからないのではないか。

・大泉インターチェンジのランプの地下化、出入口の分散化などの対応を考慮すべきである。

(スーパージェット)

〔7〕換気所について
国は今後検討していく外環本線及び連絡線の延長・勾配や交通量に基づき、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になる。その際、沿線や地上部への影響を極力小さくする観点も重要であると考えている。なお、トンネル出口からの風の吹き出しを防ぐため、一般的に「ヤンクシヨ」及び「インターチェンジ」で換気所が必要になるが、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。「1」の見解を表明した。それに対して次のような意見があった。
・大気の影響に関し、換気所の設置数、設置場所、汚染物質の拡散範囲について早急に示し、慎重に検討されるべきである。

〔8〕地下水について
外環沿線には貴重な地下水が多数存在するので、地下水に伴い、地下水脈に与える影響を懸念する意見が多く出された。さらに、次のような意見が出された。
・既存資料に乏しい見地では、地下水の実態調査を早急に行うべきである。
・開閉部分は特に地下水の分析が懸念されるので、下水道を分流方式にするなど、地下水の保全・回復を考えた際には、緑の修復保全、生態系の保護回復に努めていくべきである。

〔9〕外環の効果について
国と東京都は、首都圏の交通の現状や外環・埼玉県側区間の効果事例などについて、説明を行なったが、それに対して以下の大きな指摘があった。
・東京圏の通過交通14%（大型車は33%）の計算方法及び詳細な内訳が不明確である。
・既存の外環の周辺道路において、交通量が増加している実態があり、その原因を明らかにして欲しい。
・環境庁が委託調査した結果によると、渋滞解消の名目で道路を新設しても、結果として自動車総量は増加すると書かれている。

〔10〕交通量について
国は、平成11年度観測交通量に基づいた、外環が整備された場合の推計交通量に関する資料を提出した。それに対して、次のような意見があった。
・外環を含めた環状道路が整備された場合、外環が開通してから高速度まで整備された場合と、沿岸道路まで整備された場合とを分ける、整備された場合など、色んなケースについて、東京の交通や環境がどのように変化するか、シミュレーションを行うべきである。

〔11〕外環線区間（関越道・埼玉県境）について
外環線区間の各原地区は、国と東京都により、強引に外環計画が進められた結果、大きな問題も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説明があったが、現状は渋滞と生活道路の車の侵入により、地元住民は悩んでおり、谷原交差点等の改善効果はまだ見られていない。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を図られるべき」という指摘があった。
国と東京都は当初の説明通りに約束を履行すべきであり、改善策を明示して地元住民が安心してもらうよう努めるべきである。
また、次のような意見があった。
・練馬区は、都市計画変更案に関する都からの意見照会に対して、21箇目の条件を付して回答している。
・目黒区と放射7号の交差点の拡幅に向けた用地買収や環状8号線の整備など、現在でも谷原交差点の渋滞対策が進められている。

〔12〕オーブンハウス等について
沿線協議会は、地元に着目した生活に根ざした意見を吸い上げるのと、住民同士が話し合ったり、話を聞いたりする場として、外環沿線協議会、地元PTA、東京都都市計画局、国土交通省関東地方整備局が共同でオーブンハウスを行うことが確認された。
開催の場所、日時、内容等は相談して決め、各地区の実情に合わせて開催できる地区から順次開催していくことが決まった。
協議会（仮称）については、さらに検討を進めていくことになった。

5 必要性の有無についての論点
必要性の有無に関する議論について、協議員から出された質問や意見を事務局で以下の通り分類した。
〔1〕総論
協議会の議論内容について共同宣言を出すべきこと。
協議会を将来的に約束が履行されるかを監視する機能を持たせ、将来的に、地元に影響があった場合には住民参加により評価し、それを修復していくシステムの構築と担保が必要であること。
議論の過程で課題が生じた場合、行政は「止めることも視野に適切な対応をする」と宣言すべきこと。
〔今後の対応〕
事後評価のあり方として、行政、事業者側だけでなく住民側も加わっていく方向性はあり得る。
総論については、必要性の有無効果と影響の最終段階で再度議論する。

〔2〕影響
〔論点〕
・深度地下区間に関するまっぐりに対する見解を明確化すべきこと。
・影響の検討については、計画段階、建設段階、開通後に分けて議論すべきこと。
・既設の外環を大きく上回る交通量になつたり、周辺地域への影響を検討する際には、交通量が最大と

なるケースでの検討も行うべきこと。
〔2-1〕環境に与える影響
〔論点〕
・ジャンクション、インターチェンジ周辺の予測と対策を明確化すべきこと。
・換気所の具体的な規模・内容を検討すべきこと。
〔今後の対応〕
・ジャンクション、インターチェンジ周辺では地上部と接する際に、大気の影響が懸念される。今後、その影響については現地調査の上、詳細な検討を行う必要がある。
・換気所の箇所数および位置は、地上部への影響を最小限にするよう努める。
・換気所の影響は地域にとりて重大な問題であるため、慎重に検討していく。

〔騒音・振動〕
・ジャンクション、インターチェンジ周辺の騒音、振動対策を協議すべきこと。
〔今後の対応〕
・ジャンクション、インターチェンジ周辺は地上部と接するために、騒音・振動の影響が懸念される。今後、その影響については、現地調査の上、詳細な検討を行う必要がある。
〔地下水〕
〔論点〕
・地下水脈対策およびその調査手法を検討すべきこと。
・井水、湧水等の水質悪化防止対策、水循環の阻害対策、地盤沈下対策を検討すべきこと。
・生活用水になる可能性のある地下水の保存方法について検討すべきこと。

〔今後の対応〕
・野川、国分寺崖線、神田川、善福寺川、石神井川など、東京都西部地域が有する地下水脈は、地域の財産である。しかし、外環が地下構造となれば、特にジャンクション、インターチェンジ周辺の開削工法区間では、地下水の影響が懸念される。現地調査の上、より詳細な検討を行う必要がある。
〔自然・景観〕
〔論点〕
・ジャンクションや換気塔による景観への影響に配慮すべきこと。
・歴史、文化財の保護を検討すべきこと。
・緑地、農地等の減少に対する代替措置を検討すべきこと。
・自然環境の調査結果に対する行政側の解

釈について明らかにすべきこと。
〔自然環境〕
・自然環境、動物物の生態系などは、市民と連携して共同調査すべきこと。
・自然環境の調査結果に対する行政側の解



沿線協議会は現地視察を2回行った(写真は平成15年4月、新宿・首都高速の工事現場)

別紙1

開催経過

■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P1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るべきであるとの意見があり、事務局が経過説明、沿線協議会の「目的」が計画づくりに反映するためとなるため、必要性の有無から話し合うことを目的としたため、原案から削除することを確認。会議録のホームページでの公開と次回開催などを確認。
■第2回 平成14年6月20日(木)
前回に続き「確認内容」の関係について議論を行い、規約と「確認内容」をセットとするのを全会一致で承認。各回の会議概要を文書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。開催時間を含む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、次回再度提出することになった。司会進行役については、第三者に委ねるべきとの意見も出たが、協議会の自主運営の原則により、当面、都の担当課長とするのを承認。
■第4回 平成14年7月18日(木)
前回、進行役として全員で承認した都の担当課長の承認の報告に対し、協議会を承認し、これまで積み上げてきたものを無視した異動である等、都のP1に対する姿勢に対する意見、批判が提出した。次回、都は責任ある対応をするのを承認。
■第5回 平成14年8月6日(火)
冒頭、国と都の新任局長が挨拶し、P1に対する変わらぬ姿勢を確認。司会進行役として討議した結果、国なし都の協議員が事務局を担当することになり、次回の協議会まで国と都が調整して提案、承認を得ることになった。国土交通省より渋滞による環境悪化や交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多数出された。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のを提案、承認された。資料に対する意見が言い放しになつており討議をいっけり不明であるなど、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た。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)
P1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(効用)「必要性の有無(影響)」順で資料提出する。この提案は、おおむね承認されたが、「都市まっぐり」の項目が削除されているとは疑問という意見も出された。国と都が計画していたオーブンハウスについて、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。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、話し合ったためには必要となるとの討議も出された。さらに、原案の意味について討議すべきこと、昭和11年都市計画決定当時の資料提出等の要求があった。
■第9回 平成14年11月5日(火)
読者新聞(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、立ち退きゼロに変更する」とする記事に対して都に対して抗議の意見があり、都は「事実無根。新聞には抗議する」と説明。協議員有志と事務局と協議の方法、議事録の整理などを行う話し合いの場(運営協議会)設置の意見が出された。
■第10回 平成14年11月21日(木)
東京外環状道路有識者委員会(最終提言)に関して、計画内容と踏み込んで、方針の決定を明確に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11年の都市計画決定の経緯と議事録等の全の資料の公開を要する意見が出したが、東京都からは「公開条例に基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」の回答があった。

■第11回 平成14年12月3日(火)
東京外環状道路有識者委員会(最終提言)に関して、計画内容と踏み込んで、方針の決定を明確に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11年の都市計画決定の経緯と議事録等の全の資料の公開を要する意見が出したが、東京都からは「公開条例に基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」の回答があった。
■第12回 平成15年1月21日(火)
冒頭、1月10日公表された「国と都の方針」について、協議員有志から抗議の意を表す「緊急アピール」が原厚文相と原都知事に出され、国・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、原厚文相を議長として討議することを承認。
■第13回 平成15年2月4日(火)
外環線区間(関越道・埼玉県境)決定時の行政の取り組みについて、反省すべきであ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ったが、谷原交差点の渋滞解消に向けて行政の取り組みに対する問題提起がなされた。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、国と都は反省すべき点があっ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、現された

必要の有無の議論とは切り離して解決を図られるべき」という指摘があった。
国と東京都は当初の説明通りに約束を履行すべきであり、改善策を明示して地元住民が安心してもらうよう努めるべきである。
また、次のような意見があった。
・練馬区は、都市計画変更案に関する都からの意見照会に対して、21箇目の条件を付して回答している。
・目黒区と放射7号の交差点の拡幅に向けた用地買収や環状8号線の整備など、現在でも谷原交差点の渋滞対策が進められている。
外環の練馬区間の整備は当時の非常に乱暴な古い体質の行政の中で行われた。
国と都は道路公団に事業実施を丸投げしたため、地元は公団との折衝に苦労した。
放射7号線などの関連道路の整備を行わなかったため、激しい渋滞が発生している。
わずか1km余りの区間に谷原交差点と関越道練馬IC、外環大塚1があり、これらの複合的な影響を受けていることを理解し、対応を急ぐ必要がある。
〔騒音・振動〕
・ジャンクション、インターチェンジ周辺の騒音、振動対策を協議すべきこと。
〔今後の対応〕
・ジャンクション、インターチェンジ周辺は地上部と接するために、騒音・振動の影響が懸念される。今後、その影響については、現地調査の上、詳細な検討を行う必要がある。
〔地下水〕
〔論点〕
・地下水脈対策およびその調査手法を検討すべきこと。
・井水、湧水等の水質悪化防止対策、水循環の阻害対策、地盤沈下対策を検討すべきこと。
・生活用水になる可能性のある地下水の保存方法について検討すべきこと。
〔今後の対応〕
・野川、国分寺崖線、神田川、善福寺川、石神井川など、東京都西部地域が有する地下水脈は、地域の財産である。しかし、外環が地下構造となれば、特にジャンクション、インターチェンジ周辺の開削工法区間では、地下水の影響が懸念される。現地調査の上、より詳細な検討を行う必要がある。
〔自然・景観〕
〔論点〕
・ジャンクションや換気塔による景観への影響に配慮すべきこと。
・歴史、文化財の保護を検討すべきこと。
・緑地、農地等の減少に対する代替措置を検討すべきこと。
・自然環境の調査結果に対する行政側の解

別紙2

国と東京都が平成15年1月に発表した方針

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針について

国土交通省
東京都

国土交通省と東京都は、去る平成14年11月29日に東京環状道路有識者委員会(委員長:御厨 貴)から最終提言を頂いたため、この提言を尊重し、下記により早急に外環の方向性を定めていくこととした。

- 基本的には、沿線への影響を小さくするため、地下構造で、早く・安く完成できるよう十分考慮する。
- 概算にあたっては、
 - ・トンネル構造については、3車線で「たつき台」(外径約18m)より小さくする。
 - ・さらに、ジャンクション及びインターチェンジとの関係を考慮しながら、大深度法の活用を検討する。
 - ・また、インターチェンジについてはインターチェンジ無しを検討の基本とするが、その設置については地元の意向等を踏まえる。

別紙3

国と東京都が平成15年3月に発表した方針

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針について

国土交通省
東京都

国土交通省と東京都は、1月10日に公表した外環の方向性について沿線自治体との意見交換等を踏まえ、下記のとおり、外環の方針を定めた。今後、この方針を軸に地元の意向等を把握し、早期に外環に関する結論を出していくこととする。

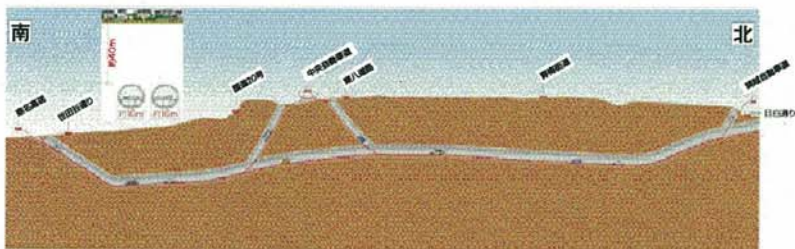
- 外環整備は喫緊の課題で1日も早い整備が望まれるため、早く、安く完成できるよう十分考慮し、沿線への影響を小さくする。

このため

- ・外環本線は、シールドトンネルと3つのジャンクションを基本構造とする。
- ・トンネル構造は、3車線を収容する長距離シールドトンネル2本とし、外径は約16mに縮小する。
- ・地上部への影響を小さくするため、極力、大深度地下を活用する。
- インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。その際、設置要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、ジャンクション概念の一体的活用について検討する。
- 地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討する。
- この方針について、沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行う。

国と東京都が平成15年3月に発表した方針

東京外かく環状道路(関越道～東名高速)に関する方針



追加施設及び上部街路の検討



別紙3

- 【3】交通政策
 - ・交通政策に関する資料提出説明があった。今後はこれまでに提供された資料等にもつき議論を進めていくこととする。
 - 【TDM 交通需要マネジメント】(留意)
- 【4】効果
 - ・東京都部および外環周辺地域の交通事情について、議員の間に認識を共有することができた。外環道が整備された場合の効果については、今後さらに議論を進めていくこととする。
 - 【環境面での効果】(留意)
 - ・外環の効果と影響の具体的な内容と発生する位置を明確にすべきこと。
 - 【地域交通への効果】
 - ・提出された資料等にもつき、今後議論を進めていくこととする。
 - 【渋滞の緩和】(留意)
 - ・通過交通の推計方法についての信頼を高めるべきこと。
 - ・交通需要測値が不足した場合の行政対応の仕方について明らかにすべきこと。
 - ・誘発交通の要因に関しての調査を行う必要があることとする。
 - 【費用対効果】
 - ・提出された資料等にもつき、今後議論を進めていくこととする。
- 【5】その他
 - ・以下の意見については、今後さらに議論を進めていくこととする。
 - 【留意】
 - ・地下道路の防災対策について検討し明らかにすべきこと。

- ・都市計画決定に伴う障害を解消し、障害に対して社会的に補償すべきこと。
- ・アセスメント業務の業者を協議員に決めさせて欲しい。
- 6 今後の課題
 - 【1】必要の有無についての議論
 - ・協議員では、必要の有無(効果と影響)に関する論点とそのポイントについて整理することができたが、十分に議論を尽くすことができなかった。国と東京都は「外環の需要測値などさら具体的な資料の提供を行うとともに、環境に与える影響については環境アセスメントのなかで予測評価を行いたい」と発言した。
 - ・「環境影響評価にあたっては外環を作ることを前提とせず、沿線地域の環境に与える影響が大きいのうことが判明した場合には、計画を止めることもありうる。環境の調査を行うにあたっては、市民参加のP1の手法を取り入れる」とも確認された。
 - ・さらに、協議員としては、今後整理した論点に基づき議論を深めていくことが確認された。
 - ・協議員は、今後整理した論点に基づき議論を深めていくことが確認された。
 - 【2】構想段階以降の住民参加について
 - ・協議員がその役割を終え、外環が建設されることになった場合、国や東京都が協議員会において行った約束などが遵守されているのかを見守るため、監視する機能を設けて住民参加を継続して行う必要があるとの意見が出された。
 - ・これに対して国と東京都は「構想段階に限らず将来も広く住民の意見を聞くことが非常に大事である。今後も計画の評価に住民が参加するなど、今後のP1の進め方についても、意見を聞きながら進めていきたい」との見解を明らかにした。
- 第19回、平成15年5月13日(火)
 - ・地上部街路については、必要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議論することを確認。
- 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型が示される。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。
 - ・都市計画が大深度に変更された場合の地上街路計画の取り扱いはどうなるか。
- 第18回、平成15年4月24日(木)
 - ・オープンハウスについては地域ごとに議論していくことで確認。これまで出されたデータは地上の街路なしを前提のものであることを確認し、地上部街路について、本線と切り離して議論することを確認。
- 第16回、平成15年3月27日(木)
 - ・国と都が発表した「方針」について、公表資料、知事記者発表時の資料、事前に区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、都は同一と説明したが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った。
 - ・外環予定地周辺の河川、地下水、動植物についても影響を心配する意見が出された。
 - ・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。
- その他
 - 外環計画地の現地視察(平成14年8月24日、17)
 - 換気施設、貯留貯留施設等の視察(平成15年4月16日、水) 4月19日(土)



イメージ模型を見る協議員(第20回)

資料の要求項目

外環本線の予測交通量、大深度地下区間の延長、位置および大深度の場合の移転等を必要としない住宅戸数、インターチェンジ有無別、ジャンクション、インターチェンジ周辺の騒音、振動対策手法

(参考)

今後についての意見

各協議員から、以下のような意見があった。

(1) これまでの反省点

外環に関する認識の違いから、協議員同士の問題意識の共有が図れず、時間が費やされた。何か決めることを目的としたものではないが、運営面での決定方法が明確でなく、議論が激化するケースが多々あった。

(2) 今後の取り組みべき課題

行政の役割(国、都、区市) 都市づくり、特にまちづくりの視点、水と緑の武威がどうあるべきかを地域住民と一緒に検討していくべきである。全体の必要性の議論からより地域の議論となるため、地元自治体が主体となり、地域のまちづくりをどうしていくのか検討すべきである。議論し尽くしていない内容、住民の求められない疑問等に、速やかに調査するなど、疑問点等に回答していくべきである。



「中間とりまとめ」を行なった第22回PI外環沿線協議会

東名以南のルート、多摩地区の南北方向の道路混雑、環境等の状況、東名以南の計画に関する国の状況、外環の現状調査の南端を延長した場合はどうか、外環の千歳区間の進捗状況およびその見直し、東京区間の竣工予定時期、料金制度の予定、中央環状、中央環状3環状完成後と今後の見直し、3環状の完成予定時期、3環状完成までの間に於ける補充の計画、(外)等海外での環状道路の整備の効果影響

地元協議員の役割

地域の代表として推薦されてきたという認識を持ち、個人の意見に固執することなく、その地域全体のことを考えるべきである。議論してきた内容を、広域と地域に浸透させたいべきである。

地域住民の役割

ただ批判(賛成、反対)するのではなく、地域がどうあるべきかを考え、市民としての具体案を示す努力が求められる。協議員として、何が知りたいのか、疑問点は何か、協議会で議論してもらいたい項目等を提案すべきである。

協議会のあり方

今後は、全体での必要性の議論から、より地域単位での個々の議論の進展が予想され、地域別協議会へ発展することを期待する。具体的な計画内容をもとに、議論を深めるべきである。これまでの運営形態では、発言機会、発言時間が限られていたため、議論内容によって、地域単位での議論をすべき段階にある。

各協議会の終了

「今日、ご発言にならなかった方は、意見用紙にご意見を書いて事務局にFAXしてください」と司会者が要請するなど、全協議員に発言させることが、今後重要なことである。行政が資料を提出する場合、結論に至る経過、今後の課題についても略

み込を発言することが、PIの前進につながる。地域住民の声を吸い上げ、説明責任を果たすためには、区市の行政等によるオンラインハウス(相談所)等、地域の実情に合わせ柔軟に取り組むべき。必要性の議論を深めるためには、各協議員に関する議論の内容を整理するだけではなく、議論がある程度収斂させる努力が、司会者に求められる。「協議会」は結論を出す場ではない、という一文が、行政、住民双方に都合良く悪用されている。

データの提示

協議会から出された質問に対して、国、都から未だ回答のないものがある。必要なデータ、資料はすみやかに提示し、提示できない場合は、その理由を明確にすべきである。

第三者機関

国土交通省・東京都が大深度地下構造で合意し、大きく報じられたことで、構想段階から検討するはずの「PI」が一般市民にとって理解しにくくなり、PIを掲げる本協議会にとってもむしろ、PIプロセス全体としても大きなマイナスだった。本気でPIをしたいのであれば、PIを主催する国土交通省・東京都は、決定したかのような発言をするのは慎むべきである。この反省から、PIプロセスを第三者機関はやはり必要だと思われ、その委員の選任は、事業者である国土交通省、東京都ではなく、環境省や財務省など関連する他の省庁が行うべきである。

沿線協議会の開催日程
7月24日(木) 第24回
8月21日(木) 第25回

Table listing participants of the PI Outer Ring Road Planning Committee, categorized by region (e.g., 関馬区, 杉並区, 武蔵野市, etc.) and their respective roles and meeting attendance records.

「中間とりまとめ」冊子請求先
国土交通省関東地方整備局 道路企画官 大寺 伸幸 (第1回~第16回)
国土交通省関東地方整備局 道路企画官 川瀬 弘之 (第17回~第22回)
東京都 都市計画局 調査事務所長 伊勢田 敏 (第1回~第22回)
東京都 都市計画局 外かく環状道路担当部長 成田 隆一 (第1回~第21回)
東京都 都市計画局 外かく環状道路担当部長 道家 孝行 (第22回)
東京都 都市計画局 外かく環状道路担当課長 石橋 隆 (第1回~第3回)
東京都 都市計画局 外かく環状道路担当課長 宮良 貴 (第4回~第22回)

東京外かく環状道路調査事務所へお気軽にお立ち寄りください。
資料請求はフリーダイヤルへ
フリーダイヤル 0120-34-1491 (TEL&FAX)
電話受付時間 平日9:15~17:30
住所 〒158-8580 東京都世田谷区用賀4-5-16 TEビル7階
TEL&FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)
e-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp
http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

