

# GAIKAN 外環journal ジャーナル

No.9

平成14年12月発行  
【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:03-3707-1491  
TEL/FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)  
http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan

## 東京環状道路有識者委員会

# 国と東京都へ「最終提言」

国土交通省関東地方整備局と東京都都市計画局が、「中立的な第三者機関」として、平成13年12月に設置した東京環状道路有識者委員会(委員長・御厨貴政策研究大学院大学教授)は、11月29日に開催された第13回委員

東京環状道路有識者委員会(以下、有識者委員会)が29日にとりまとめた「最終提言」は、御厨委員長より、国土交通省関東地方整備局と東京都都市計画局に渡されました。関東地方整備局渡辺和足局長は「委員の皆さまには大変なご苦労をお掛けしました。最終提言で構想段階のPIの評価と今後の方向性を示して頂きましたが、この提言を真摯に受け止め、国と都、7区



提言書を手渡す御厨委員長(右)。中央は国土交通省関東地方整備局渡辺和足局長、左は東京都都市計画局杉浦浩技監

市、住民の方々との議論を重ねつつ外環の方向性を示せるよう努めました」と挨拶しました。都市計画局杉浦浩技監は「委員の先生方には、ご熱心にご審議頂き心から御礼を申し上げます。これまでの行政

「最終提言」は、外環におけるPIの役割  
「最終提言」では、これまでのPIについての評価、今後の方向性について、本委員会の果たした役割  
以上の4項目と「第一次提言のポイント」「インターチェンジ有無による違い」などの「参考資料」で構成されています(2、3、4頁参照)。

行政から概ね合理的な資料を提供  
「最終提言」では、これまでのPIの評価のまとめで「平成14年11月までのPIプロセスについては、総じて行政側から概ね合理的な資料提供がなされている」と評価しています。  
沿線への影響など地元の不安解消せず  
これまでに寄せられた意見については「広域的意見を中心に外環

の取り組みについて一定の評価を頂いた一方で、外環の進め方については厳しいご助言を頂きました。いずれも真摯に受け止め、時間管理を念頭に置きつつ十分な検討をしていきたい」と挨拶しました。

「最終提言」は、PIの取り組み、意見の整理、基本方針の決定、環境への配慮等について評価、助言しています。

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」と整理しています。

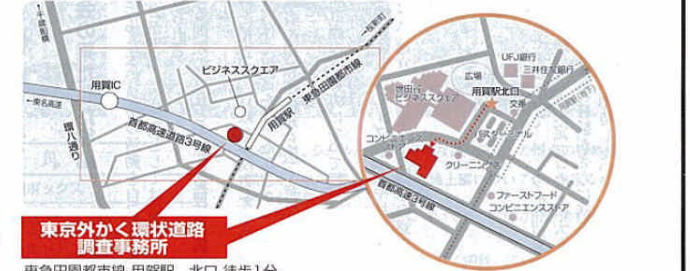
また「外環について、計画を廃止する選択肢についても、絶えず考慮する柔軟性を持つべき」としています。

「最終提言」は全文をホームページで紹介しています。印刷した「最終提言」の郵送をご希望の方は、外環調査事務所(電話番号等は本ページ下段)までご連絡下さい。

「最終提言」は全文をホームページで紹介しています。印刷した「最終提言」の郵送をご希望の方は、外環調査事務所(電話番号等は本ページ下段)までご連絡下さい。

## 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

お問い合わせは、下記フリーダイヤル、ファックス、メールなどでお受け致します。  
フリーダイヤル **0120-34-1491** (TEL&FAX)  
電話受付時間 平日9:15~17:30  
●時間 9:15~17:30(月~金)  
●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  
●ホームページ http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan



# 東京環状道路有識者委員会最終提言

## 1 はじめに

東京環状道路有識者委員会(以下、「本委員会」)は、東京外かく環状道路(関越道・東名高速間)以下「外環」の計画に關し、P1プロセスの時間管理を念頭に置きつつ、手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場から、P1プロセスについて審議、評価、助言することを目的としている。

本委員会は、平成13年12月から平成14年11月までの間、計13回開催された。本委員会では、これまで計画沿線の視察や、反対も含めた計画沿線の地元団体、道路利用者、環境の専門家など、計10団体からのヒアリング、P1外環沿線協議会をはじめとしたP1の実施状況の把握、行政が提出した情報の評価などに努め、P1の状況、外環計画の検討状況について審議、評価を行ってきた。本委員会設置後1年を経過し、第一次提言(平成14年4月参考資料1)に引き続き、第二次提言(平成14年4月参考資料2)に引き続き、議論の節目としてこれまでのP1の評価と今後の外環計画の進め方に関する提言を行い本委員会を終了するものとする。

## 2 外環におけるP1の経緯

外環計画は昭和41年に都市計画決定されたものの、その後、昭和中後期から、地元住民及び地元自治体から激しい反対運動がおこった。

その結果、昭和45年には根本建設大臣が国会において、「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない」旨の発言を行い、その後30余年に渡って、外環計画は「凍結」されてきた。

平成11年10月には東京都知事が計画予定地を視察し、住民と行政の対話のきっかけとなった。

平成11年12月には、東京都知事が「地域環境の保全やまちづくりの観点から、地下化を基本として、計画の具体化に取り組む」との所信を表明した。

平成13年1月には、国土交通大臣が担当大臣として33年ぶりに計画予定地を視察した。

平成13年4月には、国と東京都から、地下構造のイメージとなる計画のたたき台が提示され、同年5月には、国土交通大臣が国会で「30年以上計画が放置され、地元の皆様にご不便をおかけしたことは大変遺憾である。原点到立ち戻って話し合いの場を設置したい」と遺憾の意を表明し、東京都知事も直後の定例記者会見で遺憾の意を表明した。

その後、平成13年12月には、道路計画合意形成研究会の提言を受け、我が国初の構想段階のP1における第三者機関として、本委員会が設置された。

## 3 P1活動(参考資料2)を通じて、寄せられた意見(参考資料3)を整理、分析すると、主な論点は、

・1部3県におけるアンケートの結果から見て、広域的には外環の必要性を望む声が大きいが、その理由として、首都圏の慢性的な渋滞の緩和・首都圏の環境負荷の軽減に期待するところが多い。

・沿道への影響を抑えた地下構造とすることにしている。沿道地域はもろに広域的にも肯定する意見が大きい。

・計画への懸念を示す主な意見は、  
 ・外環の事業実施にともなう道路予定地の家屋移転・補償問題  
 ・インターチェンジやジャンクション周辺の地上部、掘り削り区間の沿道市街地における騒音・振動、大気汚染などの環境悪化への懸念  
 ・自動車交通が増加し、首都圏全体の環境悪化をもたらし、1000億円といわれる地下化によるコストが膨大であること  
 などが挙げられる。

## (2) P1の手法についての評価

【情報提供や意見の把握について】  
 P1においては、沿線住民はもろにものごと沿線以外の住民、経済界や運輸事業者などの関係する企業・団体も関係者として、意見の把握に努めるべきである。

これに対し、今回の構想段階のP1では、沿線の関係者を対象に広報紙、P1外環沿線協議会、相談所、個別説明会、7区市行政連絡会、市報、広報欄、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(ホームページ、電子メール)、はがき、専用フリーダイヤル、PAXなど、対象によって多様な手法を活用している。

【P1外環沿線協議会について】  
 P1外環沿線協議会については、平成13年9月の準備会発足後、しばしば議論が進展していかなくなったものの、第一次提言後、早期(平成14年6月)に設立されたことは評価できる。

P1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。

P1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くることが期待される。

P1外環沿線協議会は、自律性を高め、可能ならば議論の集約を図ることが求められる。

【情報提供及び意見の把握状況についての評価】  
 P1においては、幅広い情報提供および意見の把握が必要である。

これに対し、今回の構想段階P1における情報提供の量は、今回10万人に及ぶなど、行政

## 4 配慮すべき事項と今後の方向性について

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149,000人の方々が意見が寄せられ、その内訳も沿線住民から約63,000人、東京都全体約98,000人、その他約51,000人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、相談所がはびこり、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考ええる。

## (4) 寄せられた意見への対応に関する評価

P1においては、得られた意見に対しては、意見を集約した上で、できるだけ速やかに回答を行っていくことが必要である。

今回の構想段階P1においては、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情報を提供を行っている。

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は、批判も寄せられたが、構想段階での検討レベルや現状の技術レベルから見ても、得ないものと考ええる。

【5】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内容については、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  
 P1外環沿線協議会(仮称)設立に向けた確認内容、これまで寄せられた意見、P1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、特に試算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点については、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。

ただし、現在行っている試算の前提条件が変化し、試算結果が大きく変化し、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くないと思われる。

ただし、まだ不確定要素が多いため、次の段階以降、交通需要予測等について、より詳細な試算が必要である。さらに、地域の環境悪化に対する評価も今後必要である。

【6】これまでのP1の評価のまとめ  
 平成14年11月までのP1プロセスについては、総じて行政側から概ね合理的な資料提供がなされている。さらに必要とする資料を提供する努力をしていくべきである。

## 5 本委員会の果たした役割

これまでに行った本委員会の活動を自己評価すると、本委員会が果たした役割としては以下のような点が挙げられる。

・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、P1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の聞き取りを行ったこと  
 ・今後の外環計画の進め方について提言を行ったこと  
 ・今後は、必要があればP1プロセスや技術的課題などに対して、適宜、有識者・専門家の意見を聞くべきである。

## 6 おわりに

今回のP1プロセスにおいて、いくつかの留意点はあるものの、外環の計画決定プロセスに大きな改善が見られた。今後の経験がさらに活かされることを委員会としては期待したい。

【沿線住民アンケート】  
 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は、アンケート調査を実施することが重要である。なお、その際、都市計画決定範囲とその周辺及び区市全域範囲では、立場が異なるため、区別してアンケートを行うよう留意すべきである。

【住民の生活補償のために今後検討すべき課題】  
 国と東京都は、買い取り希望者の土地の買取、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。

【P1外環沿線協議会】  
 P1外環沿線協議会については、地元住民および区市との重要な意見交換の場であるので、現時点で事務局と進行役を務める国と東京都は運営方法を改善し、議論が深まるよう努めるべきである。

【柔軟な対応】  
 国と東京都は、今後、計画の詳細な検討結果、環境アセスメントの結果、住民や区市の意向などによっては、外環について、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、外環計画を執行する場合にせよ廃止する場合にせよ、そのデメリットについても明確に公開し、P1を通して、実行ないし廃案を選択した責任について、住民区市とも充分に合うようにすべきである。

【沿道環境への影響について】  
 沿道環境への影響については、正式な環境アセスメント手続きの段階で、より詳細な情報にもとづく検討や、専門家による技術的助言を経、さらなる評価を行うべきである。

【費用対便性】  
 今後、社会的便益や外部不経済(環境コスト等)なども考慮して社会全体としての費用対便性の比較を行うべきである。併せて誰がその費用を負担し、誰がその便益を享受するかについての

【寄せられた意見の整理・分析】  
 これまで、情報提供や意見把握のための様々な

【寄せられた意見への対応に関する評価】  
 P1においては、得られた意見に対しては、意見を集約した上で、できるだけ速やかに回答を行っていくことが必要である。

【情報提供及び意見の把握状況についての評価】  
 P1においては、幅広い情報提供および意見の把握が必要である。

【沿道環境への影響について】  
 沿道環境への影響については、正式な環境アセスメント手続きの段階で、より詳細な情報にもとづく検討や、専門家による技術的助言を経、さらなる評価を行うべきである。

【費用対便性】  
 今後、社会的便益や外部不経済(環境コスト等)なども考慮して社会全体としての費用対便性の比較を行うべきである。併せて誰がその費用を負担し、誰がその便益を享受するかについての

# 東京環状道路有識者委員会最終提言の参考資料

## 〈参考資料1〉 東京環状道路有識者委員会 第一次提言のポイント

住民と行政の関わり方を中心としたこれまでの経緯について

- ・外環に關係する行政機関は、凍結しただけでその後30年以上、説明や対話の努力を怠り、計画を放置したことを猛省すべき
- ・長期間の凍結は、地元住民にとっても首都圏全体にとっても問題であり、早期解決が必要

### 今後のP1を進める上での課題について

- ① 関係者との対話のあり方について
  - ・沿線以外の住民、経済界や運輸事業者などの関係する企業・団体も関係者として、意見の把握に努めるべき
  - ・沿線住民との話し合いの場としては、P1外環協議会(仮称)が準備されているが、早期にスタートさせることが望まれている
  - ・関係者が対等に議論できるように、必要な情報を専門的、客観的に踏まえたうえで、可能な限り提供すべき
- ② 必要性の議論を進めるにあたって
  - ・整備した場合の周辺への影響はもろもろのこと、整備しなかった場合の都市の生活環境や都市活動への影響など、大環の功罪について議論することが大切
- ③ 具体的計画内容での議論の方向性について
  - ・行政は、議論の素材ともなる案を含めた考え方を必要に応じて示すべき
  - ・I・Cの有無は、地域に与える影響が大きいいため、I・Cに関する情報を早急に提示することも、外環の必要性を議論する上で重要
  - ・地元自治体を中心に将来のまちづくりの観点からの議論が必要
- ④ 進行管理の考え方について
  - ・今後、十分な議論を行う一方で、時間管理を念頭に置くべき

## 〈参考資料2〉 これまでのP1活動の振り返り

- ① 情報の提供
  - ・国及び東京都は、これまでのP1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
    - ・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
      - ・1,000回、約47,000名参加
    - ホームページ
      - ・約3万9千件アクセス
    - 記者発表
      - ・平成11年5月・平成14年10月まで33回
  - ② 意見の把握
    - ・実施期間：平成14年10月5日～21日

## 結果概要

- 新たに環状道路を整備するべきだという意見について
  - ・賛成できる「約78% 賛成できない「約1%、どちらかという賛成できる「36%」
  - ・賛成できない「約21%」あまり賛成できない「15%」
  - 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ついて
    - ・賛成できる「約74%」賛成できない「36%」
    - ・どちらかという賛成できる「37%」
    - 外環で実施されているP1方式の検討について
      - ・評価できる「約53%」評価できない「21%」
      - ・評価できない「約7%」あまり評価できない「4%」
      - 「計画のたき白」を公表したことについて
        - ・「知っていた」約37%「よく知っていた」1.5%「ある程度知っている」14%「0%」聞いたことがないという人が「21%」
        - ・「知らない」約62%
        - 高架構造から地下構造への計画の変更について
          - ・地下構造は費用がかかるので高架構造で整備すべきだ
          - ・「そう思う」約20%「そう思う」6%「3%」や「そう思う」13%「5%」
          - ・「そう思わない」約35%「あまりそう思わない」18%「5%」
          - ・「そう思わない」16%「3%」
        - 沿道への影響を抑えるために地下構造で整備すべきだ
          - ・「そう思う」約47%「そう思う」18%「9%」や「そう思う」27%「6%」
          - ・「そう思わない」約14%「あまりそう思わない」7%「7%」
        - なお、平成12年2月に沿道7区市(都計エリア、周辺エリア、全域エリア)と1部3市の約7,000人を対象に実施した、約6,300人から回答を頂いた首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路(外環)に関するアンケートでは、3環状9放射の整備が必要だと思つている人は約80%
          - ・新しい検討方法で検討を行うこと(P1)に対して、行うべきまたは内容や進め方によっては行つても良いという結果を得ている。

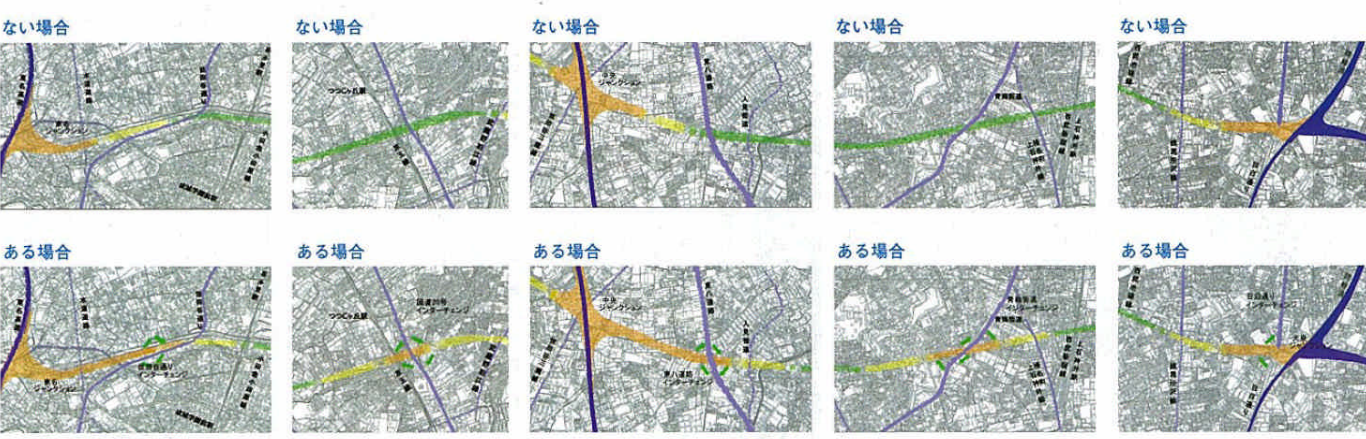
## 〈参考資料3〉 これまでに寄せられた意見について

- ① 首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路(外環)に関するアンケート(第2回)(H14実施)
  - 対象者
    - ・実施概要
      - ・対象者：首都圏(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(約500人)のうち有効回収数約3,500票(回収率約70%)
    - 実施期間：平成14年10月5日～21日
  - ② 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「計画のたき白」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は分類すると、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」
      - ・「外環の必要性」の意見は、総合的な交通政策を求め、見直しや総合的な交通政策を求める意見であった。
      - ・首都圏3環状道路の整備を求める意見は、一方、外環以外の環状道路整備が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、必要がないという意見がある一方、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」
      - ・環境、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的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、現状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。
      - ・これら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。

## 〈参考資料4〉

### インターチェンジの有無による違い (その1)

- 〈世田谷通りインターチェンジ〉
- 〈国道20号インターチェンジ〉
- 〈東八道路インターチェンジ〉
- 〈青梅街道インターチェンジ〉
- 〈目白通りインターチェンジ〉



凡例	
<span style="background-color: orange; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	開削ボックス
<span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	開削ボックス(埋め戻し部)
<span style="background-color: green; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	シールドトンネル

・この図は、シールド構造を可能な限り採用した場合の概略図です。  
 ・開削ボックス(埋め戻し部)の地上部については、住宅などの土地利用も可能です。  
 ・シールドトンネルの地上部については、現状の市街地を維持することが可能です。  
 ※図面は参考資料の原画を縮小して掲載しています。

### 東京環状道路有識者委員会最終提言の参考資料

〈参考資料4〉

#### インターチェンジの有無による違い (その2)

	開閉ボックスと考えられる区間 内にある建物数	区市別
目白通りインターチェンジ がある場合	JCTの範囲内	
青梅街道インターチェンジ がある場合	約410棟増	練馬区: 約240棟 杉並区: 約170棟
東八道路インターチェンジ がある場合	約120棟増	三鷹市: 約120棟
国道20号インターチェンジ がある場合	約460棟増	三鷹市: 約130棟 調布市: 約330棟
世田谷通りインターチェンジ がある場合	約70棟増	世田谷区: 約70棟

注1) 建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した場合の概ねの数であり、具体的調査・設計等により変動する概数です。

〈参考資料5〉

#### 移転の影響

	現都市計画 (高架構造)	地下構造の場合			
		各インターチェンジがある場合		各インターチェンジがない場合	
		開閉ボックス と考えられる区間	シールド と考えられる区間	開閉ボックス と考えられる区間	シールド と考えられる区間
世田谷区内	約330棟	約200棟 約270棟	約60棟	約130棟 約200棟	約110棟
狛江市内	約20棟	—	約20棟	—	約20棟
調布市内	約510棟	約180棟 約480棟	約30棟	約60棟 約150棟	約250棟
三鷹市内	約650棟	約280棟 約590棟	約60棟	約160棟 約340棟	約250棟
武蔵野市内	約240棟	—	約240棟	—	約240棟
杉並区内	約370棟	約60棟 約170棟	約200棟	—	約340棟
練馬区内	約890棟	約180棟 約550棟	約340棟	約130棟 約310棟	約550棟
合計	約3010棟	約2060棟 約2060棟	約950棟	約480棟 約1000棟	約1760棟

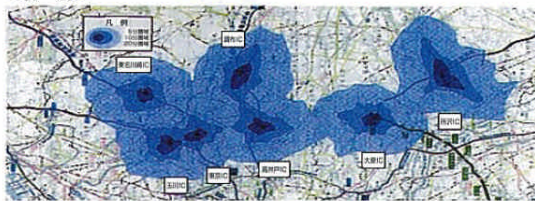
注1) 地下構造の場合の建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した区市別の概ねの数であり、具体的調査・設計等により変動する概数です。  
 注2) ( )内は、開閉ボックスと考えられる区間のうち、完成後も地上の利用が困難と考えられる区間の建物数で、連絡路が地表に出る位置からと仮定。  
 注3) 開閉ボックスと考えられる区間には、工事後復戻して地上を住宅や公園等に利用可能と考えられる区間と、地上部が連絡路等となり完成後も利用が困難と考えられる区間が考えられます。

〈参考資料4〉

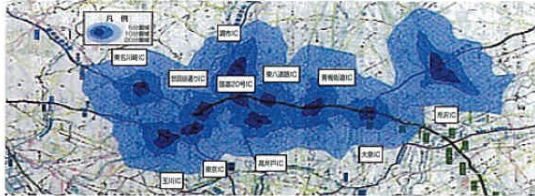
#### インターチェンジの有無による違い (その3)

##### インターチェンジまでのアクセス時間圏

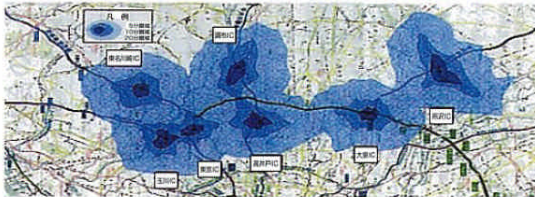
〈現況〉



〈インターチェンジがある場合〉



〈インターチェンジがない場合〉



※インターチェンジまでのアクセス時間圏の計算  
 ① 主要地方道以上を対象に道路交通センサス(H11)の旅行速度(ピーク時)を用い、一般道路以下主要路線については、旅行速度を16km/hと設定し、5分、10分、20分毎の圏を計算したものです。  
 ② 時間圏は、①の結果からプロットされたポイントを単純に結び、示した概ねの範囲です。  
 ③ 外環供用による一般道の速度変化は考慮していません。



第11回PI外環沿線協議会

「PI外環沿線協議会(略称:沿線協議会)」は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を重ねてきました。

ばかりでなく、整備しなかつた場合の影響についても議論すべきなどといった意見が出されました。必要性の有無効果と影響については、「関越道」東名高速間の外環道は中央道とだけ連絡して、途中のインターチェンジはつくらず、大深度トンネル1本つくればよい」といった意見や、「新たに道路を整備することやロードプライシングとPI外環沿線協議会が発足していること」でなく、別の方法が、PIの進め方については、一整備した場合の影響



相談の様子(石神井公園区民交流センター)

日程	会場	来場者数
10月18日(金)19日(土)	練馬区・石神井公園区民交流センター	127名
25日(金)26日(土)	調布市・文化会館たづくり	72名
11月1日(金)2日(土)	世田谷区・砧区民会館	59名
8日(金)9日(土)	狛江市・狛江市役所小田急線高架下分室	21名
8日(金)9日(土)	三鷹市・井の頭コミュニティセンター	37名
15日(金)16日(土)	杉並区・区立勤労福祉会館	49名
15日(金)16日(土)	武蔵野市・吉祥寺南町コミュニティセンター	28名
22日(金)23日(土)	練馬区・上石神井区民館	73名

## 東京外かく環状道路「相談所」を開催 8会場に466名が来場

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路(関越道)東名高速間に沿って、道沿線住民は苦勞している。やるやらないの結論を早く出してほしい」といったご意見もいただきました。

相談所では、外環に関するパネルや資料を用意し、国土交通省と東京都の担当者が相談コーナーで個別のご相談をお受けしました。

ご相談としては、「我が家は計画線に入るのか」「だいたい何年ぐらいかかるのか」「建て替えを考えると、シールドになった場合の補償はどうなるのか」と

この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回「東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合い」の席で国土交通省と東京都が、PI外環沿線協議会(仮称)設立に向けた

## PI外環沿線協議会、計11回開催 国と都から必要性の有無(効果と影響)などについて資料を提出

東京外かく環状道路(関越道)東名高速間の計画について、計画沿線7区市の関係者と7区市、国土交通省、東京都の担当者の29名で構成される沿線協議会では、これまで、首都圏の交通の現状と課題PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響、昭和41年都市計画決定時など)に関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

これからの主な意見

原点(昭和41年都市計画決定時)については、議論に必要なデータや資料

沿線協議会では、これまで、首都圏の交通の現状と課題PIの進め方、協議会の進め方、必要性の有無(効果と影響、昭和41年都市計画決定時など)に関する資料が協議員から提出され、資料の内容などについて議論を行いました。

「PI外環沿線協議会(略称:沿線協議会)」は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を重ねてきました。

ばかりでなく、整備しなかつた場合の影響についても議論すべきなどといった意見が出されました。必要性の有無効果と影響については、「関越道」東名高速間の外環道は中央道とだけ連絡して、途中のインターチェンジはつくらず、大深度トンネル1本つくればよい」といった意見や、「新たに道路を整備することやロードプライシングとPI外環沿線協議会が発足していること」でなく、別の方法が、PIの進め方については、一整備した場合の影響

#### 1~2月の開催日程

- ▼第12回 1月21日(火)
- ▼第13回 2月4日(火)
- ▼第14回 2月20日(木)

#### 沿線協議会の経緯

法を考へるべき。道路を整備しても、誘発交通が発生して、渋滞は解消できな」といった意見が出されました。

この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回「東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合い」の席で国土交通省と東京都が、PI外環沿線協議会(仮称)設立に向けた

準備会を提案しました。これを受けて始めた地元団体代表と国土交通省、東京都で構成される「PI外環協議会(仮称)準備会」で基本認識や協議会の目的、位置づけ、話し合う内容、構成などについて確認し、7区市と国土交通省、東京都から推薦された18名の関係者と、7区市、国土交通省、東京都の担当者11名、合計29名で構成されるPI外環沿線協議会が発足しています。