

第13回P I外環沿線会議 会議録

平成17年8月23日(火)

於:東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【司会(鈴木)】 それでは、そろいましたので始めさせていただきます。

本日はお忙しい中、第13回P I外環沿線会議にお集まりいただき、どうもありがとうございます。

私は、本日の司会進行役を務めさせていただきます、国土交通省東京外かく環状道路調査事務所の鈴木でございます。

それでは、ただいまから第13回P I外環沿線会議を開催いたします。本日の会議の終了時間でございますけれども、これまでと同様、午後9時を考えておりますので、会議の進行に何とぞご協力よろしくをお願いいたします。

本日、練馬区の湯山さん、杉並区の土肥さん、三鷹市の樋上さん、調布市の遠藤さんと川原さん、狛江市の石井さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとの連絡を事前にいただいております。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。大変申しわけございませんが、傍聴の方とプレスの方々の資料は間もなく届くという連絡をいただいておりますので、届き次第配付させていただきます。

資料でございますけれども、1枚目が次第、2枚目が座席表に続きまして、資料1が前回の会議録でございます。資料2につきましては第12回に委員から出された意見でございます。資料3につきましては委員からの提出資料でございます。今回、構想段階の議論の区切りに当たりまして、各委員からこれまでの議論を踏まえた総括的な意見表明の資料、あるいは参考資料として文書で提出いただいた分につきましては配付させていただきます。岩崎さん、武田さん、湯山さん、土肥さん、濱本さん、村田さん、樋上さん、それから遠藤さんと川原さん連名の文書が1枚、それから渡辺さん、橋本さん、江崎さん、栗林さんから意見表明の資料、あるいは参考資料をいただいております。あるいはご欠席委員の場合の代理用の文書を配付させていただきます。参考資料といたしましてはオープンハウス・意見を聴く会に関する資料を配付してございます。資料については以上ですが、足りない資料、ございませんでしょうか。

それでは、ここで撮影時間の方を終了とさせていただきますので、報道の皆様にはご協力をよろしくお願いいたします。

また、傍聴されています方々につきましては、受付で配付しております注意事項に沿って、会の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、まず初めに資料 1、第12回の会議録についてでございますが、こちらにつきましては事前に皆さんにご確認いただき、ご意見があったものについては修正しております。ご確認いただきたいと思いますが、特に意見がないようでしたら、会議録は本日から公表とさせていただきます。

次に資料 2で、第12回の会議で委員の皆さんからいただいた意見を整理しておりますので、事務局から簡単に説明いたします。

【事務局（濱田）】 事務局を担当いたします国土交通省関東地方整備局道路部計画調整課の濱田でございます。

それでは、資料 2をごらんいただきたいと思います。第12回PI外環沿線会議ですが、大きく4つ論点がございました。

外環の東名以南区間について、山内委員の方より、東名以南の記事がPI会議よりも先に掲載され、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。また、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という発言がありました。

それから、技術専門委員会のとりまとめ（案）につきまして、栗林委員より、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趣旨であり、踏み込み過ぎだというご意見がございました。

それから、外環の構想段階における議論の区切りのところでございますが、橋本委員の方より、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。それから、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。それから、「外環の必要性」から「(案)」をとることについては委員の承諾を得るべきというご指摘がございました。それから、江崎委員の方より、次回のPI会議は意見表明のみなのかというご意見。それから、栗林委員より、同じく意見表明のやり方について、次回の1人当たりの目安時間を決めておくべきといった意見表明の進め方についてご意見が出ております。これにつきまして、事務局の方より後日、意見表明のやり方につい

てファクスでお知らせをさせていただいております。

以上、簡単ではございましたが、前回の意見の確認でございました。

【司会（鈴木）】　ただいま事務局から説明いたしました第12回の委員から出された意見について、ここでご意見等ございましたら発言いただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。　よろしいでしょうか。

それでは、先に進みたいと思います。本日の議題について確認したいと思います。前回の会議では構想段階の議論の区切りに関しまして議論いただきました。その結果、今回、第13回のPI会議におきましては、構想段階の議論の区切りといたしまして、各委員から、これまでの議論を踏まえた総括的なご意見を表明していただくということになりました。なお、意見表明に当たりましては、事前に事務局から各委員の皆様へ前回会議のご議論を踏まえた上で、意見表明のご依頼と進め方の要領についてお知らせさせていただいておりますが、再度ここで確認をさせていただき、その後、意見表明に移りたいと思います。

まず、できるだけ全委員から意見表明をしていただきたいと思いますと考えておりますが、本日はば全員から意見表明をいただけるということになっております。また、意見表明の時間でございますけれども、1人当たり約3分程度でお願いしてございます。5分を超えるようでしたらこちらから声をかけさせていただきますので、よろしく願いいたします。それから、意見表明の順番でございまして、座席順で練馬区から順番に世田谷区まで表明していただきまして、その後、東京都、国土交通省の順で意見表明をしていただきたいと思いますと考えております。

なお、本日欠席されております委員につきましては文書による意見提出ができる旨、連絡をしております。事務局、または同地域の委員から代理で発表することも可能である旨、連絡しております。本日、練馬区の湯山さん、杉並区の土肥さん、それから三鷹市の樋上さん、調布市の遠藤さん、川原さんにおかれましてはご都合により欠席であり、樋上さんからは事務局から、湯山さんからは平野さんから、土肥さんは菱山さんから、遠藤さんと川原さんにつきましては望月さんから、それぞれ代理で意見を表明していただくという旨、連絡をいただいております。

それでは、意見表明に移っていききたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、まず練馬区の岩崎さんから順に意見表明をしていただきたいと思いますので、岩崎さん、よろしく願いいたします。

【岩崎委員】　それでは、始めさせていただきます。岩崎でございます。お手元にペー

パーがございますが、それをみながら読んでいきたいと思えます。P I協議会、P I会議の総括的な意見としまして、特に私から青梅街道インターについてお話をさせていただきたいと思えます。時間もないので少し早口になるかもしれませんが、ご了承ください。

まず背景といたしまして、平成14年6月、P I協議会が設立されたが、なぜP I方式で話し合うことになったかをいま一度考える。それは、41年の都市計画決定が住民との話し合いがなく線引きをしたことに国と都は深く反省し、今後、沿線地域の環境や生活に与える影響が大きい公共事業においては、住民の意見を反映するという仕組みを住民と協議して構築することが確認されたことからにほかならない。国と都は地域P Iやオープンハウス、各地域での意見を聴く会を開催し、住民の生の声を聞く等の努力を重ねられたが、これら多くの沿線住民の意見を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。

地域でのP Iの実情。3年間を振り返ってまず申し上げるべきことは、練馬区が他の6市に比べ、突出した行為を行ったことである。15年1月の方針で、インターチェンジなしを検討の基本とすることが発表されるや、これを不満とした当時の区長は、トップダウンで青梅街道インターと上部街路の整備を要望したことから、3月の方針に追加されるという事態が起きた。練馬区は、国と都と同じ行政として、ましてや地元の行政として、むしろ地元住民の意向を聞く立場にあるが、P Iによる原点からの議論をしている中、その趣旨にも反し、インターが立地される地元住民の意向を完全に無視し続けている。ここでいま一度断言する。地域P I等での地元住民の意向は、青梅街道インターの設置には絶対反対である。これは、地元P I委員としての地元の意向を把握して立場としても事実と断言する。練馬区は他の区と同様、地元の意向をまじめに考慮し、インター反対を示すべきである。今まで練馬区は、P Iによる原点からの議論を地元で一切行っていないという実情を本会議にも報告する。

我々地元住民が長年外環に反対してきたのは、計画線が市街化区域の住宅密集地にあるため、地域が分断され、地域が破壊されるからである。当時の建設省や東京都もそのことを考慮せずにはいられなかったから、40年間この計画を凍結してきたのではないか。

青梅街道インター予定地の地元町会の者を代表するP I委員として、立ち退く人も残る人も大きな被害を受けるため、強く反対してきた立場からも、青梅街道インターが設置されるのなら、本線を通すことにも絶対に反対する。

必要性の議論と地域の実情。練馬区は大泉周辺の混雑解消のために青梅街道インターが

必要と主張している。これに対して地元住民は、P I協議会に提示された資料と区の資料によって検討した結果、必要性が大変低いことを数字で示した上で、インター設置によって新たな交通集中の発生が大問題であることを意見書として提出している。P I会議においても外環の必要性の議論の中で将来交通量が討議されたが、大泉、練馬インターの利用交通量は2万2,000台減ると推計され、また、環八は本線が仮に整備されれば、青梅街道インターがなくても1万4,000台減ると推計されているが、現在、混雑を緩和するために本線が早く整備されることによって効果は見込まれる。

青梅街道インターを設置してしまうと、成田空港での立ち退き拒否の例でみるように、本線工事にプラスして、土地の買い取りにも膨大な時間がかかり、20年、30年と延びるどころかめどが立たなくなり、大泉の混雑解消はマイナス効果となる。

本線が大深度地下方式で、新たに青梅街道インターの設置は1カ所1.5キロを必要とする大工事となる。現在でも既に道路許容量を超えた交通量の青梅街道と住宅密集地での工事による影響ははかり知れない。専門家は不可能に近い超難航工事になると疑問視している。

車をもっている一部の人へのサービスのために、青梅街道インターに2,000億円という巨費を投じて行う必要性は全くない。2,000億円の金利を計算すると、年3%として60億円となるが、料金収入の試算では年25億5,000万円になる。これは500円で計算してあります。金利の返済すらできない。これでは費用対効果の観点からも適正な公共事業とはいいがたいものであり、到底社会的合意が得られるようなものではない。次世代にまで借金を残すことになる。

結論として、P I方式による原点からの議論の趣旨に沿い、地域P Iも行われるべきである。また、地元住民の意向に沿うこと、必要性の観点からも、青梅街道インターチェンジの設置及び上部街路には絶対に反対する。

補足といたしまして、先日練馬区は8月10日、練馬区議会の有志で形成しております外かく環状道路建設促進議員連盟主催による練馬区外環整備促進大会を開催しました。この大会で疑問に思ったことは、練馬区の都市整備部交通企画担当課が後援しているということです。これは地域P Iの趣旨に反していると同時に、私どもの考えを無視し過ぎて、非常に遺憾に感じているところでございます。

参加して思ったこと。大会ですから仕方ありませんが、外環に関して賛成も反対もあっていいと思うのに、質問等は一切なし。議員連盟の一方的な進行でした。私どもの意見

書にまだ明確な回答がない段階で、企画担当課が後援してこのようなことがされたことは残念に思っています。まず地元の町会長にも話はなし、練馬のP I協議員、私1人かもしれませんが、何の連絡もありませんでした。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。岩崎さんから、住民意見をどのように計画に反映していくのかといった課題、それから練馬区の方針案、青梅街道インターチェンジへの反対、地域でのP Iの必要性、それから練馬区の促進議員連盟の活動についてご意見をいただきました。

それでは、続きまして、武田委員、よろしく願いいたします。

【武田委員】 練馬の武田でございます。時間が1分間に約400字ということで、4分間分を用意したつもりですが、場合によっては途中で割愛させていただきます。

第2次P I協議のまとめに当たって。市民参加の都市づくりがかぎ。P I外環沿線会議委員・武田です。

はじめに。東京外環のP I協議は、約3年間に100回近い会議をへて、ようやく取りまとめの段階になりました。しかし、その内実は、(1)希薄な都市観をベースとした住民意識むきだしの要求。(2)多様な地域特性による認識と意識の乖離。(3)各委員の資料要求に、敏速に対応できなかった国と都の当事者能力。(4)意見開陳の場に限定し、明快さを欠いた会議の運営方式などは、違和感と苦痛の連続でありました。

沿線住民は20年から40年にわたり、関越と外環の厳しい条件下におかれ、交通安全の確保、教育と生活環境の改善。権利制限と相続・業務継承。生活再建などをふくむ外環問題の、一刻も早い解決を期待してきました。このような沿線住民のねがいに対し、今回の第二次P Iとりまとめが、ささやかな方向づけに終わったことを、委員の一人としてお詫びを申しあげたい。

練馬の轍を踏まぬために。練馬地域のうけ入れ基盤を未整備にしたまま、関越と外環の大津波に襲われた周辺住民の要求は切実なものです。これは、他地域の方がたの意識次元とは明らかに異なるものです。関係住民は外環構想と計画の併行論議による現実的な検証論議を期待し、外環問題の進展を求めてきました。そのような練馬の実態にご理解を求めるとともに、他の地域の方がたが練馬の悪しき轍を踏まぬため、P I協議のなかで練馬問題を検証し焦点が明らかにしました。今は小異をふくみつつも、カルテは明らかにされたと認識しています。後は国と都の行政が手抜きをせず、「造って良かったといえる外環づくり」と「地域

の都市づくりの基盤整備に必要な予算を」配分すること（この手当は、永年にわたり住民を苦しめた地域への償いであり、安易な費用対効果論は全く不要です）。また、身近な基礎的自治体である区市の行政は区民市民とともに、国と都に対しPI協議で指摘された車公害と地域格差の解消を厳しく求め、区市みずからの都市づくりに積極的に取り組むべきである。

構想・計画・事業段階と事業後のPI評価。PI協議のなかで、国交省と東京都は構想から事業後の各段階で（環境影響評価の市民アセスを含む）PI評価を実施することを表明しました。この内容は、会議録と第一次PI協議会の「中間とりまとめ」に集約し公表されています。抽象的かつ未回答部分が多いPI協議のなかの、価値ある合意事項であり「外環PI東京方式」といえるものです。ここに特記し風化させぬことを、国と都および区市の自治体に強く求めておきます。この構想から事業後にいたるPI評価は何年か後の検証評価となります。これは、武蔵野台地の地域特性を生かした「豊かな緑と水と風の道を確認した都市づくり」に不可欠な作業です。各委員がPI協議のなかで厳しく指摘し求めた、多くのアメニティー都市資源は、克明に記録されているのでここでは割愛します。

予測される作業スキーム。今後は、過去3年におよんだPI協議の総論的集約をふまえ、大泉目白通り・青梅街道・東八道路と中央高速・世田谷通りなどの各地域の課題に特化検討し、地元要求の概括的とりまとめが望まれます。その作業内容は、地域の特性により異なるが、おおよそ（1）構想段階からの論議（2）構想・計画段階平行の施設計画等の検討（3）各段階の個別課題の検討などが予想されます。これらは地域ごとに一定期間の検討をへて、関係自治体の意向等を調整しPI会議に報告され、とり扱い方針を協議することが望まれます。

補遺。時あたかも、わが国戦後60年の、行財政制度と公的資金の投資動向をめぐる制度疲労。既得権の横行腐敗と墮落の蔓延から、国民資産の適正配分と運用の転換という歴史的な大変革を、直近の国民投票に求めています。PI委員の意識変革と行政改革の視座もここにあり、大いに注目しています。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。武田さんから、練馬問題に学ぶべきこと、それから今後のPIのあり方、それから都市づくりの視点についてご意見をいただきました。

それでは、続きまして、湯山委員でございますけれども、本日欠席しておりますので、平野部長の方をお願いしておりますので、マイクの方、よろしく願いいたします。

【平野委員】 それでは、湯山委員の方から私に代読をとということですので、私の方から湯山委員の出されている資料を代読させていただきます。

外かく環状道路については非常に長い時間を繰り返し討議された。また、立場によってもさまざまな意見が語られてきた。しかし、残念なことは、それぞれの方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と見受けられた。

私たち社会での生活は、好むと好まざるとにかかわらず、個々の主観と別に、日常活動から自然に生まれてくる現実もある。人の力ではとめられないことも多くある。道路（道）とはそんな問題を象徴していると私は考える。単なる交通、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る。

まちづくりとは道であると私は考えている。その道を私は安全に、大手を振って安心して歩ける町が私たちの住む社会であると確信する。

この年の3月、テレビ東京の大浜ニュースキャスターは、カメラを伴い、上石神井駅周辺の取材に来た。そして町の様子をテレビで語っていた。何と雑然とした町なのだろう。この駅は1日4万3,000人が利用する乗降客のある駅とは考えられないと断言した。

この道路は計画決定からもう40年になる。いまだに建設するか、しないか、もうこの辺で決断していただきたい。私たちはこの長い40年の期間、あらゆる被害を受けてきた。町中の規則された一方通行、慣性的な車の渋滞、幅員のない狭い道にバス、タクシー等、車と人がひしめき合っている。数え上げれば切りがない。

これ以上の無策政治、道路行政は許されないと思う。町はこのままでは死んでしまう。今こそ外環の整備に向けた明確な決定を。

練馬区 湯山 茂

17年8月20日

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。湯山さんからは、まちづくりの重要性についてご意見をいただきました。

それでは、続きまして、平野委員の方、よろしく願いいたします。

【平野委員】 お聞き苦しい声を2度にわたって申しわけございません。今度は私の方

から、構想段階での議論を終えるに当たって私なりの総括をさせていただきたいと思いません。資料等はございませんので、お聞きいただければなと考えております。

まず、P I形式による議論のあり方についてでございます。私がこのP I協議員として参加したのは平成15年4月の第17回協議会でございます。しかしながら、この協議会は準備会が発足した平成13年9月からとしますと、実に丸4年という年月をかけて議論してきたこととなります。P Iというこれまでにない方式を取り入れたことを考え合わせても、私個人としては少々時間をかけ過ぎたのではないのかなというふうに感じております。しかしながら、このP Iというものが自治体も含め、地域の皆様方が意見を出し合っ、それを広く社会に問うという観点でとらえれば、1つの効果はあったのではないかととらえております。

今後新たな段階を迎えるに当たりまして、これらの議論を進めていくに当たりましては、具体的な議論に入るということで、地域での議論すべき事項、また、全体で議論すべき内容、またそれらをいつまでに整理するのかというような内容を決めた上で、効率的な今後の議論のあり方を検討していただければなというふうと考えております。

次に外環本線についてでございます。これまでのP Iの議論も含めて、これまでの経過をとらえますと、私ども練馬区としましては、国や都は早急に大深度方式による本線整備の方針を確定すべきであると考えております。これを前提に本線を整備することによる課題や、地域に与える影響などについて具体的に議論し、これまで凍結されていたことによる問題の早期解決。また、さらには東名以南の問題など、新たな解決を必要とされている事項について早急に取り組むべきであるというふうと考えております。

次にインターチェンジでございます。インターチェンジにつきましてはさまざまな意見がございますが、高速道路としての外環全体の機能を確保する上でも、必要とされる箇所には設置すべきであるというふうと考えております。また、本線との一体的整備であることから、インターチェンジだけを先延ばしすることなく、本線と同時に整備するよう取り組むことが重要だと考えております。ただし、このインターチェンジにつきましては、地域に与える影響も大きいことがございますので、その設置に当たっては周辺のインフラ整備も含めたさまざまな面において、影響を最小限にとどめる方策を講じる必要があるというふうにとらえております。

上部街路につきましては、P I協議会の中で、本線の課題を整理した後、別途議論するという整理されたということで私も認識しております。しかしながら、少なくとも

本線を大深度地下方式としたとき、まちづくりを進める上で、現在さまざまな制限のかけられている都市計画線をいつまで、どのような形で解決するかということぐらいは、やはり明確にしておく必要があるのではないかと考えております。練馬区としましてはこれまでも申し上げてきましたとおり、本線とは別に、区のまちづくりの中で街路が必要ととらえているところでございます。

総じまして、これまでの凍結によりまして、この外環問題はさまざまな問題を引き起こしてきております。この外環問題を解決するためには、もうこれ以上問題を先送りしないようにすることが重要であるというふうに考えております。首都圏全体の交通問題の解決に大きく寄与するこの外環整備に関しましては、私ども練馬区は首都圏を構成する一自治体として、また、現在の外環の起終点を受け持つ自治体としましても、これからもこの問題に積極的に関与し、意見を申し述べていきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。地域でのP Iの重要性、P Iでの時間管理の重要性、それから外環の本線の早期整備、あるいはインターチェンジの整備の必要性等についてのご意見でございました。

それでは、続きまして、植田委員よりご意見をいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【植田委員】 杉並区の植田でございます。私は皆様のように難しいことはいえませんが、ただ思っていることをお話しします。

昭和41年以来、私たちの町が外環道にかかるというので反対運動をしてきました。私の母親がまだ若いころから92歳、亡くなるまで、そして子供の時代になってもまだ反対運動は続いているのです。杉並区は緑に恵まれ、水にも恵まれ、自然にも恵まれ、豊かな環境のよいところです。私も70年以上、この杉並区善福寺に居住し、町全体が仲よく暮らしております。家を一步出れば桜並木ですばらしいところです。私は外環道路建設には絶対反対です。きょう、私は皆様のように話ができないんですが、P I協議会では聞くことができない住民の声をお聞かせいたします。

先日、7月15日に西荻地域区民センターで意見を聴く会があり、多くの質問が出たため時間が足りず、1回の開催では不十分と、ほとんどの参加者が再度の開催を要求しました。最初は、国と都は検討するとはしか回答しなかったため、参加者は次回開催の確約を得

るまでその場に残り続けました。杉並区担当部長が、杉並区としても意見を聴く会を再度開催するよう、国と都に要望していきたいと述べ、やっと閉会しました。

そして8月20日、第2回杉並区の意見を聴く会が西荻地域区民センターで午後2時から5時までということで開催され、国土交通省、東京都の方々がおみえになり、会は始まりました。住民は環境問題、善福寺公園の水の問題、教育の問題など質問し、回答していただきました。でも、一人一人質問して終わるたびに、外環建設には絶対反対よと叫ぶように次々といわれ、2時から5時までのはずが延々7時半ごろになりました。それは皆さんの心からの叫び、地元住民がありとあらゆることを心配し、外環道はつくらないで、つくらないでと大声で叫び、外環道建設の白紙撤回を求めました。国や東京都はこの声が聞こえないんですか。住民のこの叫びを、どうか聞く耳をもってください。延々5時間、この夏の暑い日、水も飲まず、トイレも行かず、みんな頑張りました。また、3回目の意見を聴く会を開催してくださることを国と東京都は約束しました。8月20日の議事録も参加者全員に送ってくださることを約束しました。まだまだ続く長い道です。私たち住民は頑張ります。

以上で終わります。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。善福寺地域にお住まいの方々の外環への反対の声についてご紹介いただきました。

それでは、次に宿澤さん、よろしくお願いいたします。

【宿澤委員】 宿澤でございます。原点に戻ってということで、きょうちょっと遅くまであれしていたもので、自分のなぐり書きだけになりました。

最初に、先日8月20日、西荻区民センターで意見を聴く会に大変長時間、ありがとうございました。まだまだ住民としたら足りないと思いますが、またお願いいたします。7月15日のときは約80名、第2回、先日8月20日には142名との発表です。もうちょっと多いような気がしましたが。私たち外環反対の仲間がふえて、とても喜んでおります。

私は昭和41年、この外環道路の発表で各区民が大型バスで何台も衆議院ほか、各会場、場所に陳情に行ったときを思い出しました。最後の九段会館にて、わずか4票の差で可決されまして、その後、凍結ということで今日に至っておりますが、その間、約40年の間に首都高速はどんどんふえ、お江戸日本橋の日本の基点までもが高速道路の影になり、歴史も何もあったものではありません。もっとも、最近住民にいわれ少し直したようですが。

この地域も他人事ではありません。大泉インターから外環を通す予定の中には、石神井公園、善福寺公園、井の頭公園という3大公園があり、住民の環境を潤していることはご承知のとおりです。どの地区をみましても、こんなに多くの緑をもつ森を所有している地区はありません。例えばうちの方も、井草八幡宮の森とか、青梅街道のケヤキ並木が立派にそびえ立ち、排気ガスを浄化する役割を務めております。それを、インターをつくれれば、60本も切らなければならないなんて、そんなことがあり得るでしょうか。1つの道路を通すことで、住民たちが昔からつくってきたこんなにもよい環境をすべて破壊してよいものなのでしょうか。

人間は時代とともに進化しなければいけません、経済も同様。しかし、そのことばかり優先し、その進化するために成長しなければならない人間の根源である生活環境を壊しては元も子もありません。今大切なことは人間の良識です。世の中の悪い流れに一石を投じる勇氣、良識が求められています。その良識があると思っていた石原知事が、突然眠っていた子を起こすように外環の話が出てまいり、今日に至りましたが、私ども、油断はしておりませんでした。普通ならば、三十数年もほうっておくということはもう必要でないということです。昔と違って、無用のものは行政であっても堂々と中止と発表できるんじゃないのでしょうか。上をみても自動車道、下も自動車道路。しかも地下までもが道路で自動車を通るといふ。人間はどこを歩くんでしょうか。安心して生活できません。しかも町は一年じゅう工事工事で、何の工事でしょう。私たちは今のままでよいのです。この豊かな環境の場所に安心して子供を育て生活ができることを喜びとしております。

お若い方々は私たちに対してついてきてくれます。どんなお偉い先生よりも、どんな怖い人たちよりも千人力です。私たちより知的に動いてくださいます。ケヤキを60本も切るようなことはいたしません。杉並は区長さんが青梅街道インターは反対していつてくださいますので安心しておりますが。

最後に、必要性の有無といっても、私たちにはこれ以上道路は要りませんので必要ないのです。特に外環は、皆静かに暮らしたいのです。ですから、外環そのものを要らないと思っております。戦争の空襲から守ってみんなでつくった町なのです。私たちがつくった町なのです。それには一歩も踏み込まないように私たちはしたいと思っております。

どうもありがとうございました。

【司会(鈴木)】 宿澤さんから、地域の環境を守ることの重要性、インターチェンジ反対の立場から、あるいは30年も凍結されており、今の環境を守るためにも外環は要ら

ないのではないか、こういった意見をいただきました。

それでは、次に土肥委員、本日欠席でございますが、杉並の菱山さんからよろしく願いいいたします。

【菱山委員】 きょう午後、土肥委員からファクスをいただきまして、同文の資料がお手元に配られているというふうに思います。代読させていただきます。

構想段階の議論の区切りとして

2005年8月23日 土肥紀久

この数ヶ月間、業界団体の職責、自身の健康的な事由 e t c により、PI外環沿線に出席出来ないでおり、申しわけなく存じています。外環の必要性ということですが、いろいろな観点からの検討は不可欠であります。計画路線にひっかかっている40年近くペンディングになっている立場から考えれば、商売をしている場合は親子2代 o r 3代にわたって、人生設計さえ大きく揺るがされています。このようなケースは、少なくとも私の近隣の商店街だけでも相当数に上ります。店舗の改増築さえまなならず、また、事業の継承などに関しても大きな支障を来しております。そのような観点から、できるだけ早期に必要性の議論に目途をつけていただきたいと考えています。

私は、外環本線は東京にとって必要というのであれば仕方がないかなと思っています。ただし、青梅街道インターに関しては、地域の話し合いなどで反対の意見が多く出ており、それぞれの射たご意見だと思います。ただ、私が地域の商工会議所、法人会、業界団体 e t c の会合に出ますと、賛成意見もかなり多いのです。ただし、こういった方は、地域の話し合いではいろいろな理由（例えば自分のお客さんが反対運動をしている）で賛成意見を述べてはけません。有識者の方々の意見のとりまとめの際も、こういった考えもあることをほとんどとらえていませんでした。議論が百出した現在、もう一度適切なアンケートをとってはいかがでしょうか。また、杉並と練馬は境を接しているわけですが、互いの意見交換会などは十分しているのでしょうか。特にインターチェンジに関して、道路を1本隔てているだけなのに、どのように対応されているのか疑問に思っています。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。土肥さんから、凍結されていることによ

る人生設計への影響、それから地域には賛成意見もあるといった意見でございました。

それでは、次、菱山さん、よろしくお願いいたします。

【菱山委員】　　続きまして、杉並区としての意見を申し述べさせていただきます。

今般、PI外環沿線会議の議論に区切りをつけるに当たり、杉並区の意見を述べさせていただきます。

杉並区としましては、外環道計画は東京圏の内外から東京区部に流入する交通の分散、円滑化を図り、東京圏の各地域相互間のネットワークを強化する広域的な環状道路としてその意義に一定の理解をもっています。また、地域的な効果として、外環道が整備されることで平行する環状8号線、環状7号線や、抜け道となっている区内道路の渋滞緩和や交通量の減少などにも寄与するものと考えています。一方、杉並区まちづくり基本方針では、青梅街道インターチェンジが計画されている善福寺地域に関し、「善福寺公園周辺の風致地区を含む成熟した住宅地については、緑豊かなゆとりある低密度住宅地としての住環境保全、育成する」と定めていることから、当該地域での今後のまちづくりのありようはそうした環境を重視したものでなければならないと考えています。

そのようなことを踏まえ、大深度地下の活用は地上部への影響が少なく、安く早く建設できるものとの認識に立ち、平成15年6月27日に「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、青梅街道インターチェンジの設置には反対する」旨の杉並区の方針を公表いたしました。現在も善福寺地域などの環境保全を重視するこの方針にいささかも変わりはありません。

しかしながら、大深度地下方式を活用しての外環道計画は、これまでに類をみない大型土木構造物となることは必然であり、それだけに自然環境に対する影響や事故発生時の対策などに未知、未確定な部分も多くあり、懸念もあります。したがって、かつて国と東京都が表明された、「沿線地域の環境に与える影響が大きいことが判明した場合には、計画をとりやめることもあり得る」との姿勢を堅持されることを求めています。また、仮に大深度地下方式を活用するにしても、大深度法などの関係法規の適用と、それに基づく調査や対策などが十分になされ、その内容も逐次住民及び関係自治体に周知、説明されることを要望いたします。

杉並区はまちづくり条例に、「区、区民、事業者が協働の理念のもとに、それぞれが役割と責務を担いながら地域のまちづくりに取り組むこと」、「必要な情報を共有化し、対話を進め、区民の意思が尊重されるまちづくりに取り組むこと」、そして、「住宅を中心とし

た都市としての環境に配慮し、地域の発想を大切にしながらまちづくりに取り組むこと」この3つを基本理念に掲げています。この基本理念に照らすならば、とりわけ外環計画は公共事業の実施主体である国及び東京都の説明責任と環境に対する配慮義務は極めて重いといわざるを得ません。今後、国及び東京都がその責任において、構想段階における外環の必要性に関し一定の結論を出すに当たっては、これまでの一連のP I活動やオープンハウスなどを通じて出された住民の意見を尊重されるとともに、今後の各検討段階においても広く住民の声を聞き、必要な情報の積極的な提供に努められるよう、改めて強く要望して杉並区の見解といたします。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。杉並区として外環には基本的に賛成するものの、インターチェンジへの反対、あるいは影響が多い場合にはやめるということあり得るというスタンスの堅持、住民の意見を十分に尊重することが重要といったご意見ありがとうございました。

それでは、次に濱本さん、よろしくお願いいたします。

【濱本委員】 濱本です。武蔵野を代表して、委員として説明させていただきます。お手元に意見書が配付されていると思いますが、時間の関係上、主な点を申し上げますので、よろしくお願いいたしますと思います。省略された部分につきましては私どものその本書をご確認いただければ幸いです。

初めに、P I外環沿線協議会、P I会議は、国家的道路建設事業に際し日本で初めて導入されたもので、建設の必要性について初めて計画ありきでなく、もう一度原点に立ち戻って計画の構想段階から検討する、これを基本として、P I方式による行政側と住民側が対等な立場で外環の必要性から議論することとなった。その結果による成果、課題もあるが、1つの区切りとしてまとめたい。

まず、P Iの成果としては4点ありますが、(1)3年間にわたり行政と住民が対等な立場で原点に立ち戻り、外環の必要性の議論が曲がりなりにもできたこと。(2)会議を公開することによって問題点、課題が明らかになったこと。(3)P Iの重要性、必要性が確認され、今後も引き続き住民参加のP Iを実施していくことが確認された。(4)過去の行政の手続などについて謝罪があった。

次に、問題点と課題を私が9項目挙げましたが、特に4項目を申し上げたいと思います。

第1に、原点に立ち戻り、構想段階からの議論を行っている中で、行政側から平成15

年1月と3月の2度にわたる地下構造方針案の発表や、2番目に、住民が必要とする議論のために現地調査を要望したところ、東京都は法律に基づく環境アセスメントの実施をするなど協議会を混乱させ、3番目、外環の必要性の議論の真っ最中の中で、平成17年1月から、外環計画づくりに反映させるための目的によるオープンハウスと意見を聴く会を開催した。4、また技術専門委員会なるものを設立して、より具体的に検討を進めることに当たり、沿線住民や関係自治体に示していく資料に関し、技術的な見地からその妥当性について審議することを目的とした委員会とのことであったが、この委員会は、7月3日のまとめと称して一方的に、構想段階での議論を早急に総括して都市計画の変更まで進むべきで、今後は具体的な計画に基づいて詳細な検討を進めるべきだと指摘したが、PI会議は、今日これからまとめに入る段階の前に、技術委員会にPI会議について構想段階での議論を早急に総括して都市計画の変更まで進むべきだといわしめて、これに基づき、国と東京都がPI会議のまとめを促進する根拠にするなど無責任ではないですか。

このように、国、東京都は所信の目的をみずから放棄し、PI会議を無視した行動を続けたことは、PI協議会、会議を軽視したものであり、信頼関係を失う重大な違反行為であり、また、たび重なる行政側の無礼も、国家的事業の話し合いの場の途中ということで隠忍自重してきましたが、このたびの原点に立ち戻った構想段階のPIについては、住民側にとっては不満の残る話し合いであったと申し上げます。

2番目に、必要性の議論が十分にまとまらなかった。これは外環の必要性に対する賛否について、各委員の信義が不明確部分があり、結論を出す場ではないということが本当によかったのか疑問であります。

3番目に、PIの主な目的達成には、オープンハウス、地元住民の意見交換会が基本であるが、今まで余りにも形式的なやり方であり、地元住民らには不満が残ったと思います。国と東京都が構想段階からのPI協議会、会議を進めるためにオープンハウス、地元住民の意見交換会を行うべきところを、外環計画促進のためにすりかえて沿線住民を扇動し、もう外環ができるとの印象づけることになったことは大変重大な違反行為である。なぜそんなに急ぐのかと私は申し上げたい。

4番目に、行政側は会議の後半、外環計画に関する技術専門委員会を設置してPI会議に提案する資料について検討され評価された資料が提示されましたが、住民側に対しても技術専門者を配置し、対等の議論と議論の高度化を促進すべきであると思います。今のままの議論の仕方では公平性が保持できません。住民側にも公平な立場を保持させるために、

行政側は何をしなければならないか真剣に考えていただきたいと思います。

次に、必要性の議論ですが、国からいろいろ必要性に対する資料が出されました。その中で議論された中で、私の意見をまとめて申し上げたいと思います。国・東京都が出された資料につきましては省略させていただきますが、行政側からこのように効果があると必要性の議論を訴えていますけども、住民側から申し上げるならば、私としては、12項目もありますが、意見発表の持ち時間の関係上、重点項目を申し上げたいと思います。

第1に、昭和41年都市計画決定の整備のねらい、整備効果の考え方、変化がみられない。当然、外環以外の道路整備計画も39年間には変化があるべきではないでしょうか。例えば、39年前計画したルートがそのままよいと簡単に行政側はしていますが、整備計画が長期間凍結されていれば、時代の状況変化もあり、整備計画の見直しがなされ、3環状の位置についてもよくよく議論し、外環をつくるべき必要性があるのかどうか議論すべきで、都市計画決定している場所だからといって安易に決めるべきではない。昭和41年に都市計画決定ということがいかに災いのもとであったかということをよくよくわかったことですが、今、原点から初めて外環の必要性を議論するならば、安易な行動は許されるものではない。外環が絶対に必要であるならば、どこが一番必要な場所なのか真剣に検討することが、39年間建築制限を受けた苦勞している住民に対する礼儀であろうと思います。

【司会（鈴木）】 濱本さん、簡略をお願いします。

【濱本委員】 第二に、外環に関する交通量の問題もありますが、もう一度この交通量の問題につきましては大事なことであり施行後、予測違いが大きくなりません様再検討していただきたいと思います。

第三に、有識者会議の問題でも提言されておりますけども、その中で申し上げたいことは、整備しなかった場合の都市計画の環境や都市活動への影響など、外環の功罪についても議論すべきであるが、代替については当初から国と東京都は議論する気がなかったということで、私はもっと国・東京都は十分説明しなきゃならないと思っています。

まだまだ申し上げる事が多々ありますが時間の関係上、冒頭にも述べましたように、配布された「意見書」に私の思いを詳細に記述させていただきましたのでご理解をいただきたいと存じます。結論として、私は、以上の理由で東京都と国が原点に立ち戻った構想段階のPIについて、PI外環沿線会議、協議会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、また、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

ことを表明したいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。濱本さんから、これまでのP Iでの意義、それからP Iに当たっての国と都の姿勢について、それから外環の必要性に関しましては十分住民が納得できる説明になっていないとのご意見でございました。

それでは、次に村田さん、よろしくお願いいたします。

【村田委員】 武蔵野市の村田でございます。プリントがございますのでごらんください。

まず1番目といたしまして、P I外環沿線会議について申し述べます。P I外環沿線協議会において積み残した論点を整理して議論しましたけれども、その目的は達せられたと思っております。資料「外環の必要性」がとりまとめられて、これは東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会による技術的視点からの検討も経ることができ、以前よりはより客観的な資料となったかと思っております。

2番目に、P I外環沿線協議会からP I外環沿線会議に至るP I的な手法について。まず、P I的な手法をとることは好ましいんですけども、今後は会議の枠組みを明確にして、何よりも時間管理を徹底する必要があると思っております。次に、専門家による進行管理、これは当初やるはずだったことなんですけど、行われませんでした。運営へのアドバイス、客観的な評価も加えながら進めるべきであったかと思っております。次、議論するべきテーマを抽出した後は、分科会などに分かれて、議論を特定して集中的な討論を時間を限って行えばよかったかと思いました。それから、委員会のメンバーはむしろ固定せず、テーマごとに異なる多くの市民の参加があってもよかったかなと思っております。

3番目としまして、東京外かく環状道路の計画について申し述べます。外環道は、首都圏の環状道路として、都市計画上は必要性の高い道路であると思っております。十分に検討して、最良の方法をとって計画を進める必要があると思っております。幹線道路のネットワーク化が重要ですので、今時の東名以南への南伸を検討する旨の発表は、私は好ましいと思っております。次に、沿線住民による外環に関する会議においては、大深度地下方式における検討事項として、地上部についての検討はとても重要なことで、住民の生活に直接影響を及ぼす事項ですけども、この会議においてこの問題が掘り下げられなかったことは残念だと思います。沿線住民の要望には、今後も丁寧に応答する必要があり、各段階におけるより詳しい情報の開示が望まれます。今後、早い段階における計画全体のタイムスケジ

ユールの提示が望まれます。計画線内及び近隣の住民にとっては、いつ、どの段階で、何が起きるのか、それに対してどのような対応の選択肢があるのかについての早目の情報提供が最も重要ではないかと思っております。そして、道路のネットワーク化というのは何も幹線道路だけの問題ではないと思います。外環道の計画にかかわる地域の周辺道路への影響及び地域の道路のネットワーク化もあわせて、関係区市の都市計画に沿った形で整備されるべきであると思っております。

以上、国と都への要望も含めまして私の意見を述べました。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。PIの議論の仕方について、あるいは地上部の議論の必要性、タイムスケジュールの明示の必要性、外環の計画上の必要性等についてのご意見でございました。

それでは、次に塩沢さん、よろしくお願いいたします。

【塩沢委員】 武蔵野市の協議員の塩沢です。この会議は、PI協議会で積み残しになった事項を協議するために開催された会議であり、私はPI協議会の最後に感想を述べておりますので重複になりますが、意見を述べさせていただきます。

東京外かく環状道路については、沿線住民や自治体が参加してPI方式で協議をしたことは、大変意義深いものと考えます。市町村段階では、既にワークショップ方式で該当者や近隣住民を含めた協議を行っておりますが、高速道路という高度な基幹道路で、必要性を含めてPI方式で協議を始めたことは、今後のさまざまな施策に市民参加、国民参加の道を開くものと思います。

PI協議会、PI会議を通じての議論では、外かく環状道路のうち、高速道路部分について地下方式を計画のたたき台として必要性を議論してきました。議論の中では環境に与える影響や交通政策に関する議論が真剣に行われ、議論の途中で大深度地下方式が国、東京都から方針として出されたことは、環境への影響を心配する議論に配慮したものであり、PI方式で議論した事柄が国の政策に反映されたものだというふうに考えております。

外かく環状道路の必要性に対する私の基本的な認識としては、高速道路を環状でつなぐことは日常的物流ばかりでなく、災害時の輸送路を確保するためにも必要であり、また一般道に対する負荷を低減させ、地域の生活道路から通過交通を少しでも排除するためにも必要であると考えます。現在、外かく環状道路は練馬で終わっており、未完成による影響も甚だしいことから、きちんとこれを完成させなければならないものと考えております。

ただし、外かく環状道路を大深度地下方式で整備したとしても、地域生活に対する影響

は避けられず、地域環境に与える影響を可能な限り取り除くために、関連道路の一体的な整備や、開削部分や地上部に広範な緑地帯を設けるなど、地域への配慮が必要だと考えます。

また、地下高速道路の地上部の街路計画については、議論が余り深まりませんでした。地権者の権利制限を長い間行ってきた経緯を考慮しながら、関係者や地元自治体を広く集めて協議し、結論を出していく必要があると思っております。

PI協議会やPI会議が結論を出す場として設定されたものではないので、必要性の議論の共通認識ができなかったことはいたし方ないものと考えておりますが、国と東京都は今後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と思っております。

以上が私の感想であります。ありがとうございました。

【司会（鈴木）】 ありがとうございました。塩沢さんから、PI協議会、PI会議の意義、それから外環の意義、必要性について、地域への配慮、地上部街路の議論の必要性等についてご意見をいただきました。

それでは、続きまして、新さん、よろしく願いいたします。

【新委員】 別に意見書は出してありますが、きょうもってきたのでここには出ておりませんけれど、要旨をちょっといわせていただいて、私の考えるところ、感じたところをちょっとお話ししておきたいと思えます。

構想段階の必要性の議論というのは、私の感じとしては終了していないと思っております。行政がボトムアップ方式にはなれておりませんので、どうしても計画というものを先行させて、それを説明する。説明するについては、その説明は一生懸命やるんですが、変更には応じようとしなないとか、そういった姿勢がどうしても出てくる。これは、明治から始まって日本の行政がそういうふうになってきた。今、変わる兆しが出てきていますが、そういったのがつながっているんだと思えます。

構想段階の議論というのは、今いったように終了していないと。この道路が必要だとは、現在、率直には思っておりません。それはなぜかという、行政に対する1つは不信感があります。原点の問題を協議するといいいながら、ルートについては一切話し合いをしませんでした。拳げ句の果てに、地上部街路というものを持ち出してきたということは不信の原因です。

それから、資料を数々出していただきました。これは本当にありがたいと思っていましたが、その中でいろいろみまして、例えばアクアラインと本四架橋の中間報告を読ませていただきました。これも極めて、これはまいったなという感じの資料でした。こういうものをつくって一体だれが計画をし、だれが責任をとり、今現在どうなっているのか。全くやりっ放しの無責任というような道路が続々と日本に誕生している。その1つがまた外環になっていくのではないかという危惧を覚えました。

例えば練馬でもそうですが、国も自治体も公団も、今現在の置かれている車があふれている状態について、だれが一体責任をとったのか。やめた人はいるのか。そういったことを考えてみると、学識経験者も含めて、これは非常に大きな問題だろうと私は思っています。全く反省のない国というのは不思議な国です。その使われた学識経験者が、また再びさまざまな委員会で使われているのではないかと思うんですが、これは検証したわけじゃないからわかりません。

それから、全体として哲学がないですね。国土全体、都市と地方の役割の分担、このすべてが繁栄していく方法を考えていかなければいけないのですが、例えば東京都の将来像についても、計画はあるんですが、話し合いができない。計画の説明をするだけだった。東京2000とかですね。そういったものの中では、集中する車だとか人口だとか車の処理について定見がない。集まってきたものを、しょうがないから、泥縄式に道路をつくるという形で、切りがないような形になっています。

私が考えるには、現在、東京都としては、最優先の問題というのは大震災の対策だろうと思っています。家屋の耐震対策、防火対策、それから避難通路の整備だとか、そういったものが急務だろう。それから、自転車の通勤の問題も出ていますけど、経済効果の中でNO_xだとか、それから浮遊微粒子が減る原因の1つの中におもしろいことが書いてあるんですね。5キロ以内のところには自転車によって自動車の交通を転換するというふうに書いてある。それで20万トンの炭酸ガスがなくなるというふうに書いてあるんですが、一体5キロ先まで、今、三鷹あたりでもって自転車で行けるかどうか、やってごらんになったらわかると思うんだよね。そういう道路をどうやって整備するかが最優先の問題だろう。大震災のときの対策については全くない。

それから、環境汚染の解決。これは自動車の単体規制についてもっと明確な規制をつくらなきゃいけない。しかも、約束がない。タイムラグもない。決意もない。例えばディーゼル排気の処理についても、不正などもありまして、これに対して不信感が募っているこ

ともありますが、NO_xの現況とかSPMの汚染も現在の状況が限界です。既に外環の沿線について現在の状況でも健康に影響がないと思われるところまでは限界まで来ていると思っています。現況以上の汚染には絶対に許せないというのが私の立場でございます。

それから、道路づくりについて、まちづくりとおっしゃる方がいらっしゃいましたが、外環とは高速道路でありまして、まちづくりではございません。都市計画道路とは全く別に整備をしていただきたい。例えば上石神井の問題はちょくちょく出てくるんですが、これは都市計画道路として別途に真剣に整備すべき問題だろうと私は思う。外環にひっかからめて、ついでにやっつけようというのは、何かちょっとおかしな気持ちがいたします。

それから、外環が首都圏の交通の渋滞を解消するということはどうしても、データなんかを読んでいると思えないんですね。技術委員会に出したデータを見ましたが、データの感度分析の問題を読みました。これ、費用便益比の問題を含めて極めてきな臭い議論でありまして、これは一体、都民の民生というか生活に関係があるのか、国の利益に本当になっているのかというふうに私は感じました。もっと十分な検証が必要だろうと思っています。

今後の方向について、構想の問題については疑問が解消されたという妥当性があるとは今現在到底思っておりません。解決したいと思うならば、以後も真剣にこの構想の問題を含めて検討する場を設けることが必要であろう、こういうふうに私は思っています。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。構想段階の議論には納得していないということ、それから外環の必要性が納得できない理由として、行政に対する不信感だとか、ほかにもっとやるべき施策がある、地上部街路のことなどといったようなご意見をいただきました。

それでは、次に富澤さん、よろしく願いいたします。

【富澤委員】 富澤です。簡単にやります。

構想段階の論議の区切りということで、PI方式をとったものですから、どうしても皆さんの中の共通の意見とか、あるいは問題というのは、ある程度出ておりますが、なかなか運営していくのは難しいんじゃないかなとは私は思っていましたので、そのとおりになったのではないかと思います。

ただ、私のところは東八の南で、それから既にもうその隣、南側に中央道が通っている間に挟まれておるんで、外環の必要性の資料なんかをみますと、インター、ジャンクショ

ン、地下トンネルができれば換気施設もそろって、環境が最高に悪いところということになってしまっておりますのですが、ネットワークとしての外環が必要だとは私も思っていますので、余り利便性を追求することなく、また環境等その他のことを相当我々は受けまますので、その辺を十分考慮していただいて、次の話に進めていただきたいと思います。どうぞよろしく。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。PIの議論の難しさ、ネットワークの重要性は理解するものの、地域の環境への配慮が重要といったご意見でございました。

それでは、次に、欠席の樋上委員の分につきまして、事務局の方で代読してほしいということですので、事務局から紹介させていただきます。

【事務局（藤井）】 樋上委員の意見を代読させていただきます。

平成17年8月22日

PI外環沿線委員 樋上 寛

PI外環沿線議論を総括しての意見

平成14年6月に発足したPI外環沿線協議会、平成17年1月からのPI外環沿線会議まで、構想段階の議論を総括した意見は以下のとおりです。

外環の必要性について

PI外環沿線会議は、協議会2年間のとりまとめで残された課題、将来交通量予測、経済効果、費用対効果、環境改善などを含む国土交通省山本委員提出「外環の必要性」資料の検討を終え、構想段階における外環必要性の議論は終わりました。これらの資料はPI方式によるものであり、委員各位の意見や検討結果を集約しており、今後の検討に際して有意義かつ貴重な資料と評価いたします。

さらに外環の必要性議論を進めるには、具体的な計画を取り込んだ議論に入らないと外環整備の実態が把握できない部分があります。すなわち大深度地下シールドトンネルによる外環道整備と地上部街路の取り扱い、インターチェンジ設置による地域交通への影響、換気塔による大気汚染や振動など環境への影響、飲料水供給源となる地下水への影響などの検討すべき課題が残されています。

国土交通省と東京都は、外環沿線自治体行政側の意見、有識者の意見を含む地域住民側の意見を求め、外環整備に向けた必要性の是非を可及的速やかに決めることを希望い

たします。ただ、今後の検討をスムーズに運ぶ上で、計画検討段階で社会的や地域的問題があると判断されれば、外環整備計画の中止も視野に入れておくことを前提としてもらいたい。

その他

東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会「必要性検討における技術的視野からの評価／とりまとめ」の提言を真摯に受けとめ、その中の今後の課題処理と検討の進め方の提言を実行してもらいたい。

インターチェンジの設置、地上部街路計画の取り扱いは、地元の意向を踏まえて決めてもらいたい。

環境悪化を補償する緑被率の向上などの公園整備や街路樹の整備、地下水系の破壊から守る対策など、地元の意見を踏まえた対策をお願いしたい。

外環整備に至る中長期にわたるスケジュールづくりを進め、地域住民の理解を得た上で、外かく環状道路の整備のゴーサインが出されればできるだけ早く建設に着手できる手はずをお願いしたい。

以上

以上でございます。

【司会（鈴木）】 樋上さんからは、具体的な計画に基づく議論の必要性、早く決めることの必要性、それから今後もやめることがあり得ることを前提とした検討の必要性と、今後の検討に当たっての何点かのご意見等をいただいております。

それでは、次に藤川委員、よろしく願いいたします。

【藤川委員】 三鷹市協議員の藤川でございます。感想を述べさせていただきたいと思っております。

まず、PIでの議論全般についてでございますけれども、市のレベルでは、いわゆる市民参加というのは常識と化しているわけですが、国の大規模建設事業にとって、今回実施されました住民参加のPIというのは歴史的な大きな一歩で、費やされた時間やエネルギーを考えると、ぜひ将来に道を開くものとなってもらいたいというふうに思っております。

ただ、実際には、皆さんの議論にも出ましたように、議論が拡散しましてなかなか深まらない現実があったり、弾の届かない距離で打ち合っているような、もどかしい議論もか

なり多くて、このままP Iを続けたら、P Iは対立のみで実質的な成果がなかったというふうに評価をされるようになってしまうのではないかと内心心配していたところでございます。

そうした流れの中で、議論を深めるためにはある程度メリ張りというものが必要で、構想段階のP Iにまとめをつけることも必要なことなんだろうというふうに思っております。このまとめをより質の高い、次の議論に向けたステップとしていかなければいけないということを考えております。そうしてこそ、これまでの議論を生かしていくことになるのではないかとこのように考えております。

このP Iでもいろいろ議論は出ましたけれども、多くの方が幹線環状道路網を整備する必要性というのは認めていらっしゃるというふうに考えております。しかし、道路を整備することにはさまざまな問題点とか影響がございまして、今回のP Iでは外環整備に伴う問題点を中心に相当の議論が積み重ねられたということは、やっぱり客観的に高く評価すべきではないかというふうに私は考えております。

引き続きまして、今後の進め方についての思いでございますけれども、外環整備によるプラスとマイナス面がどうかという点について、具体的に即した形でさらに突っ込んで真剣に議論しなければいけないというふうに思っております。そのためには、P Iからボールが投げられたわけですから、投げられた事業者であるところの国、都が真剣に受けとめるというのが順番ではないかというふうに考えております。

具体的には、国や都の皆さんはP Iとか地域の意見を聴く会での意見や内容を踏まえて、そこで出された課題、問題点を真剣に受けとめまして、これらに対応する現時点で一番それらにこたえ得ると思われるような基本的な方針案を、もう少し具体的な方針としてこの辺で示す時ではないかというふうに考えております。実はそれが、次の議論の出発点になるものというふうに私は理解してございまして、それを踏まえて、その案が果たして地域にとってどうかという形で、皆さんがよくおっしゃっているように、計画をやめる可能性も含めて、さらに一層議論を具体化し、進化させていくべきではないか。こうした真剣な議論のキャッチボールこそが今後必要なのではないかというふうに考えております。

念のため、こうした際に、これまで住民等から出されました不安とか心配というものについては、道路をつくらうとしている事業者の立場に立ってみると、住民に理解されるよりよい道路をつくる上で極めて貴重な意見であり、提言でありというような学びの姿勢というのが非常に重要ではないかというふうに考えております。

いずれにしても、大変歴史的な長い時間をかけた検討、本当にご苦労さまでした。私自身、今回の検討が今後の計画づくりにもしっかりと生きるように、私なりの立場で見守っていきたいというふうに考えております。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。今回のPIに対する評価、今回の経験をうまく今後に生かしていくこと、それから区切り、次の議論のあり方についてのご意見でございました。また、具体的な議論をしていく中で、今回出された意見を国と都が受けとめることの重要性、意見を踏まえ、基本的な方向を出していくことの重要性等についてのご意見でございました。

それでは、続きまして、遠藤さん、川原さんから出ております意見につきまして、望月さんから紹介していただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【望月委員】 それでは、遠藤委員、川原委員の意見表明について代読をさせていただきます。

東京の道路交通網は、放射方向の整備は進んでいるが、環状方向の整備のおくれから、都内の環八、環七などにおいて交通渋滞を引き起こしているのが現状である。高速道路を初めとした幹線道路は、その整備によって道路の利用が便利になることや私たち都民の生活にとって必需品である生鮮食料品や衣料品などをより早く、確実に運ぶ手段としても大変重要なものとする。

一方で、外環が大深度地下方式となることにより、地上部への影響が高架方式と比べて少なくなったと考えられるが、その整備による排気ガスや騒音など周辺環境への影響や、立ち退かなければいけない人々があるなど、地域に影響を及ぼすことは事実である。

こういった点から外環が必要なのか、そうでないのか3年間議論を続けてきた。その中で、国土交通省及び東京都から、外環に関するさまざまなデータを提出いただき、改めて外環は必要ではないかと感じたところである。しかし、周辺環境への影響がどうなるのか、特に中央道ジャンクション周辺で中央道と外環、仙川に囲まれた調布市緑ヶ丘1丁目の一部地域（三日月地帯）をどうするのか、またジャンクション周辺での大気汚染や騒音、振動など環境への影響はどの程度なのか、インターチェンジ付近の交通混雑はどうなるのか、アクセス道路はどうするかなどについては、いまだデータも出ず、その対応の議論すらされていない状況である。加えて、昭和41年の都市計画決定以来、

整備計画は中断したままでは、都市計画線内の住民や地権者は建築制限を受けたままの状況が続き、生活設計も成り立たない。

今回、P I外環沿線会議終了後、外環の必要性を踏まえて、次の計画段階では地域住民や地権者を含めた地域ごとでの議論を深めることが重要である。その際、インターチェンジへのアクセス道路の整備、環境や交通混雑などジャンクションやインターチェンジ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いただきたい。特に調布市緑ヶ丘1丁目の三日月地帯について、国土交通省と東京都は特段の対応をお願いしたい。

今後も、外環整備に当たっては、都民や地域住民などの意見を十分踏まえて進めていただきたい。

調布市在住委員 遠藤好照

調布市在住委員 川原徳重

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。遠藤さん、川原さんから、外環の必要性を改めて感じたものの、地域の課題に対応する具体的な対策について検討していくことが必要ではないかといったご意見でございました。

それでは、次に渡辺さん、よろしくお願いいたします。

【渡辺委員】 それでは、構想段階における必要性を振り返ってということで、私の意見を申し述べます。

平成14年6月に設立され平成16年10月まで42回の議論を重ねたP I外環沿線協議会、引き続き平成17年1月より開催され本日で13回目を迎えたP I外環沿線会議の都合3年間に及ぶ会議を経て、「構想段階における必要性」について区切りを出そうとしています。しかしながら、現時点で構想段階を終えることには次の幾つかの問題点があります。

1つ、次の段階に進む場合。もし、必要性が高いという判断（評価）が多ければ、次は「計画段階におけるP I」になり、個別の地域ごとにおける諸問題についてより具体的な話し合い、例えば、特定場所の換気塔から排出された排気物が風向別、風速別ごとにどれくらいの距離まで拡散、降下するのかなど、具体的に模型などを用いて、その影響度をはかり検証するなどの話し合いが行われるべきです。その結果によっては、平成15年7月

の「第24回PI外環沿線協議会」で渡辺関東地方整備局長が発言された、「環境アセスメントの方法書の作成に当たっては、中間とりまとめにあるように、外環をつくることを前提とするわけではなくて、沿線地域の環境に与える影響が大きいということが判明した場合には計画をやめることもあり得る、その考え方は変わっていない」との指針を、計画段階におけるPIにおいても明記し、遵守しなければなりません。

私はこれまで「構想段階のPI」を意識し、グローバルな物の見方をしてきたつもりでしたが、議論の中には「計画段階」や「建設段階」のレベルと混同して考えられているものもあり、区市長推薦で選ばれた方々の議論としては物足りない、期待を裏切る議論が見受けられたのが残念でなりません。

2つ目、山本委員提出資料の「外環の必要性」の取り扱いについて。平成17年7月7日の「第9回PI外環沿線会議」から山本委員提出資料の「外環性の必要性」から「(案)」が抹消され今日に至っています。このこと自体は問題ありませんが、今後、この資料を国、都が公称し発表する場合には、討議するためのたたき台としての検討資料であり、PI会議でまとめられたオーソライズされたものではないことを明記し、使用すべきです。この注釈がなければ、住民側委員もこの資料内容を認めたということになり、いたずらに誤解を招くだけの結果になりかねません。

3、外環計画に関する技術専門委員会・石田委員長の発言について。8月3日開催の「第5回東京外かく環状道路計画に関する技術専門委員会」終了後の記者会見で石田委員長は、これは日経新聞の報道によりますが、「構想段階での議論を早急に総括して都市計画の変更まで進むべきだ」との見方を示した。また、環境問題に対しても、「具体的な計画検討に着手し、その結果を活用した予測評価と対策を検討することが必要」とし、「環境アセスメントの段階まで行くために都市計画変更まで進むべきだ」と述べたとあります。

技術専門委員会の設置趣旨は、検討の過程で沿線住民や関係自治体等に提示されていく資料に関し、技術的な見地からその妥当性について審議することを目的に設置され、外環の必要性の検討に当たって必要となる外環の効果と影響等に関する資料について、沿線住民の関心や懸念に対する要求にこたえているか、それがわかりやすく表現されているか、情報がどのように作成されているかの観点から検討を行い、資料の妥当性について審議したと「とりまとめ(案)」にあります。

もしこの日経新聞の記事が事実であれば、石田委員長は、委員会の設置目的から逸脱し、その本分を忘れ、行政にくみした越権発言行為を行ったことになり、このような委員会の

存在を認めるわけにはいきません。今後、石田委員長は忌避し、罷免を要求、他の委員に対しても委員会の設置趣旨を理解、把握しているかどうか問いただす必要が生じます。これならむしろ、住民側委員が自ら専門家委員会を設置し、その費用を行政側が負担した方が住民理解が得やすいのではないかと思います。石田委員長の真意がどこにあるかヒアリングしてください。可能であれば、私の上記3つの疑問に対し、国、都の見解、回答をいただければ幸いです。

ところで、私の居住する調布市の場合、地元である緑ヶ丘地区は、外環と中央道を結ぶジャンクション予定地で、外環計画路線16キロの中で最も影響を受ける地域になり、全250戸中70戸が立ち退き対象で、120戸は中央道と外環道路と仙川に囲まれた三角地帯になり残ってしまい、普通生活が送れるような住環境にはなり得ず、住民は不安を抱えながら暮らしています。この問題について構想段階のPIにおいては何らの補償、解決策も話されていません。この地域にとってこの問題が最大の課題であり、住民が全く納得できていない状況であることから、現時点では建設を前提とした計画段階の議論に移ることには反対します。

以上の点から、構想段階の議論に区切りをつけたとしても、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ることはできません。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。渡辺さんから、今後も計画をやめることもあり得るということが前提なのかということ、「外環の必要性」資料の扱い、それから技術専門委員会の石田委員長の発言意図について確認と、区切りに当たってこれらの疑問が残されており、建設を前提とした次の段階に移ることはできないというご意見でございました。

それでは、次に望月さん、よろしく願いいたします。

【望月委員】 調布市委員の望月と申します。外環の必要性と今後の取り組みについて意見というか感想を述べたいと思います。

東京の交通問題の現状をみますと、東京都心部の渋滞は高速道路の利便性の低下を招くばかりではなく、私たちの生活にとって不可欠な生鮮食料品などの運搬、いわゆる物流コストを引き上げるなど、さまざまな損失を与えていると思います。この交通渋滞を解消し、東京、ひいては日本が持続的に発展し、豊かな生活を実現していくためには、このおこなわれている環状道路の1つでございます外環の整備は、国家的プロジェクトとして早期に整備

をし、道路ネットワークを形成して円滑な交通を確保していくことが必要であると考えております。

外環の必要性につきましては、P I沿線協議会、沿線会議で原点に立ち戻って議論をしてまいりました。この中で国土交通省及び東京都から、将来交通量予測や環境に与える影響など、外環に関するさまざまな資料が提出され、また、各委員からも提出された資料をもとに構想段階での外環の必要性について十分に議論されたものと考えております。

今回、P I外環沿線会議におきまして、構想段階における外環の必要性を総括し、一定の区切りをつけた上で、次の計画段階において、例えば環境アセスメントなどにより具体的なデータをもとに議論を深めていくことが重要であると考えております。

一方、P I外環沿線協議員による調布市の課題についての話し合いなどで抽出されました調布市域におけます地域分断や将来交通、自然環境、生活への影響など、さまざまな課題がございます。このため、調布市民の生活や環境への影響が最小限となるように、影響を軽減する万全の対策を講じていただきたいと考えております。特に調布市緑ヶ丘1丁目の三日月地域の課題につきましては特段の配慮をお願いしたいと思っております。

今後、調布市といたしましては、市議会におけます外環道の整備促進決議を踏まえまして、外環整備に伴い関連する周辺道路の整備や生活、環境への影響など、地域の課題解決に向けて国土交通省及び東京都と引き続き協議、検討を重ねていきたいと考えております。

なお、今後、外環整備につきまして市民並びに地域住民のご意見を踏まえながら進めていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。望月さんから、外環のネットワークとしての必要性、議論が十分に行われ、計画段階で議論を深めることが重要だということ、地域における課題に対する対策を検討していくこと、周辺整備等の重要性についてのご意見でございました。

それでは、次に橋本さん、よろしく願いいたします。

【橋本委員】 狛江市の橋本です。P I沿線会議についてお話ししたいと思います。

まずは住んでいる場所の環境の悪化について。私たち狛江の住民は、小田急線の喜多見駅より徒歩15～16分の不便な地域に住居を構えた先人たちは、都内より環境のよい野川の流れる自然を求めてだったのことと思います。時代の経過とともに社会の変革、進歩により畑がだんだんと宅地へ変化し、住民も増加して、にぎわいのある町へと変貌してき

ました。道路も整備され、バスが通るようになって、便利さと同時に公害についても大変敏感になり、関心が高まってまいりました。生活面では、よりよく住みやすくなりましたが、同時に、都内同様、ヒートアイランド現象にもおそわれ、既に郊外という環境とはだんだん遠のいてしまい、緑、水、きれいな空気の大切さを痛感しているのが狛江の外環予定隣接地域住民の方々の認識だと思えます。

現在、車両が1台も通行していない場所に道路を敷設して1日当たりの通行台数が7～12万台となれば、騒音、振動、排ガスの影響が生じ、環境の悪化は必須です。外環利用の車両が生活道路に入り込み、果ては通過交通、誘発交通、交通事故まで引き起こすのは当然の成り行きですので、外環は不要です。また、車両の通行量についても推計であるので確かなことは不明なことが多々あると思えます。

ただいまの狛江外環予定地の現況。外環の予定地には、予定地を間にして野川、大規模なマンションが2棟建設されています。地上を通すことは無理な状況となっていますが、地上部開通の場合は地域住民が道路状況を監視でき、不要な場合はすぐに公園などへの転用ができるよい点があります。現実には、それ以前に環境への影響で膨大な地域住民の拒絶に遭うことと存じます。

次に大深度について。大深度の場合ですが、地球誕生以来、目に触れたことのない部分の土壌を開削して地表にあらわしたり、トンネルをつくるため地球の中をえぐり取るという行為は、社会でいわれている、今行われている愛・地球博など、地球を愛し地球に優しい日本国が行ってよいことでしょうか。また、その土壌はどのぐらいの分量で、どのように活用されるのか、具体的に提示していただきたいです。シールド工法で使用された機械は、そのまま地中に置き去りにされるとのことですが、それも不安に感じています。地下60メートルのところでは静かに眠っていた資源はどうなるのでしょうか。もしかして金脈が存在していたら、温泉がわいたらなどと同様、地球の怒りに触れてマグマでも噴出されたらどうしようという単純な疑問も起きてきます。

地下に道路が存在し、車両が通行する場合、地表の環境への懸念として温度が上昇するのか、震動はあるのか、音の伝達はあるのか、また樹木は育つのか。地下鉄のトンネルのねずみをごらんになったことがあると思いますが、トンネル付近の温度の変化によって爬虫類が物すごく大きな動物になったり、動物が増加したりと変化はあり得るのか。既に地下鉄などが通行しているんですから、開通以前、開通以後の変化がありましたら、データを開示していただきたいです。

また、近隣住民としては、最近多発している地震、風水害、台風、トンネル内の車両事故、果ては地上部を重たい物体が通行しても大丈夫か、不安はたくさんあります。大丈夫なことが100%では絶対といえないことが自然の力だと思います。となると、今まで存在せず必要としていない道路に予算をとるよりは、車両の通行そのものが減少する将来は、地震、台風の予防策、わき水、地殻変動、大気の流れなどの方に予算を使用した方がよいのではないのでしょうか。大深度での計画ならば、先般行った環境調査を踏まえた上でルートの変更をすべきです。原点に戻ってという原則でしたら、ルートも白紙にしてしかるべき事項ですが、既存の所有地がある、インターチェンジなどの関連で変えることはできないというのは、まさに外環ありきの姿勢そのものです。フェアプレーの精神に則って、水脈を大切に、例えば環八など既存の道路を利用したルートを考慮していくべきです。インターチェンジ、ジャンクションの地下化、接続部分は最小限にして、既存の施設との供用をするなど多様な方法を考慮していくべきです。

大気汚染について。地球創造以来、元素の数は一定だそうです。一定の秩序で地球上に存在していますが、化学変化により結合してCO₂、NO₂などの有害物質になり、分解されなければ地球上より消滅しないで残留したままになります。光合成によりNO₂を吸い取ってくれた樹木の葉は落葉として地表に落ち、また直接NO₂も土壤に落下し、土壤は汚染されてしまいます。葉に蓄えられたNO₂は燃やしてもダイオキシンを発生するので、落ち葉でたき火をし焼き芋をつくるなどという楽しみは、もう子供たちには味わえなくなってきました。したがって、換気塔から出されるCO₂、NO₂は慎重に十分に分解処理すべきです。

つながってこそ道路で、行きどまりでは展望は開けません。15分間を500円で買うよりは、道路状況を考慮した行動をとり、渋滞もまた同乗した家族の団らんの時間、ゆっくりしたゆとりの行動をするというプラス思考で考え、24時間走り続けて世界競争に勝つ東京ではなく、高速道路は夜間通行禁止にして星を眺めたりお月見を楽しんだりする静ひつなスローライフを楽しむ江戸っ子の方が粋だと思います。

最後に、外環について、今後、情報の発信していただける場所と意見を送信できる場所、できるならば同時にできて公開される場所を確保していくことを強力に希望します。環境調査については構想段階の現状の調査です。今後とも細やかな環境調査をやっていただけてことを確約していただきたく存じます。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。橋本さんからは、外環を整備した場合の交通や環境への影響の不安、それから十分な対策の必要性、つながってこそその外環の意義、それから情報の発信の、あるいは皆さんの意見を伝える場の必要性についてのご意見でございました。

それでは、大川さん、よろしくお願いいたします。

【大川委員】 狛江市の委員の大川でございます。きょうは外環の構想段階での議論の区切りとしての感想と意見を若干述べたいと思います。

まず、大規模工事においてP I手法をとって協議会、沿線会議等の運営、あとオープンハウス、それから地元意見を聴く会等の運営については、本当に有意義であり評価をしているところでございます。今後ともそういう手法をもとに進めていただきたいというふうにご考えてございます。

また、この長い間にいろいろ議論されましたデータがたくさんございました。委員さんからも出されておりました。また、その国として資料としてのまとめられた必要性についても、一定のまとめができたということで、私ども、評価をしているところでございます。これをもとに、今回の沿線会議の皆さんの意見、また広い地元の意見等を入れまして、構想段階での早期な結論を出していただきたいというふうに思っております。

狛江市では、野川沿いに外環の計画の線が引いておりまして、大変環境のいいところに大深度地下方式で道路がつくられるわけです。これにつきましては、構造物の安全性と環境問題等、具体的な計画での環境の検証が必要であるというふうに考えておまして、進められるならばこれを十分にやっていただきたいというふうに思います。

また、今後、先ほどもいいましたように、情報を伝えていただくことと、市民、またはいろいろな形での意見を聞く場をもつていただいて、運営をしていただきたいというふうに思います。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。今回のP Iが評価できること、構想段階としての必要性の結論を出してほしいということ、環境への具体的な影響等について今後議論していくべきこと、それから情報を公開して検討を進めることの重要性でございました。

それでは、秋山さん、よろしくお願いいたします。

【秋山委員】 世田谷の秋山です。

道はみんなのためのものだと思います。人の流れ、ものの流れ、災害時の対応などに関してでも……。開通してかなりの交通量が見込まれるのなら、それ以前は不便を困っていたということにならないでしょうか。都市生活で迷惑をかけたり、かけられたりするのはお互いさまです。

一方、自然を大切にしなければなりません、自然界にとって最も恐ろしい生き物、それは私たち人間ではないでしょうか。暑いところ、寒いところ、また水のないところに住むようになってしまいました。このわがままな人間の存在を否定できないのなら、知恵を出して自然界に対する影響をより少なくしなくてはなりません。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て通れないものであると思います。既に高速自動車道である第三京浜、東名、首都高速3号線の車両交通による影響をまろに受けている世田谷区民の1人として、交通公害の集中を避ける意味でも、東名以南の建設はぜひやっていただきたいと思います。関東一円の交通の流れに大きく影響するであろう外環道は、やはり必要だと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。世田谷区民としては東名以南も必要だということ、外環は必要だといったご意見でございました。

それでは、次に江崎さん、よろしくお願いいたします。

【江崎委員】 それでは、私からは、これまでに申し上げてきたことにプラスアルファした資料をまとめさせていただきました。さらに最後の方にまとめが文章で書いてあります。

まず、外環の必要性についてですが、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すから、たとえ地下構造であっても慎重に検討されなければなりません。埼玉外環に限らず高速道路が新設された周辺では渋滞緩和効果がみられず、総量が激増しています。これらは誘発交通によるものではないかと思われませんが、外環整備によって潜在的な需要が喚起され、新たな自動車交通が創出され、環境が悪化していくことが心配されます。

外環の整備効果についてはまだ疑問が残されている点が多々ありますが、特に議論が不足していた点は、代替案との比較検証です。交通の現状について14、15ページにまとめましたけれども、乗用車は8割が買い物や娯楽といった個人的な仕事以外の目的に使われていて、その走行量が伸び続けています。車は便利な乗り物ですが、幾つになっても自

分で運転できるわけではありませんし、環境負荷が大きいというマイナス面もあります。

そして、CO₂削減に注目して考えられる代替案を16から18ページにまとめてみました。余談ですが、この16ページの表で青く塗ってある部分は、技術専門委員会の資料から削除されていた部分です。まずは公共交通機関を使いやすくして伸び続けるマイカーからの転換を促すことが考えられます。これに各自の努力であるとか、貨物自動車の空きコンテナの有効活用を組み合わせ、問題とされる渋滞緩和や環境改善にどの程度効果があるか、外環整備との比較検証が必要だと思います。とかく、道路ネットワークが不足しているといわれがちですが、トラックから鉄道にモーダルシフトしたくても、貨物輸送のためのネットワークが十分でないという問題がありますから、あわせて考えていく必要があると思います。

構想段階の必要性の議論については、突然計画を知らされた市民にとってはとても難しく、一体どこから考えていいのかわからないという方がほとんどではないでしょうか。ただ、その一方で、これまで外環に関係しそうな資料を読んだり、各分野の専門家やさまざまな立場の方の話を聞き、各地を歩いてみて、私たちが抱えているイメージは単なる思い込みや誤解である場合があることに気づいたり、省庁間で情報が共有されていない場合があることに気づいたりしました。私たち市民の役割とは、その間をつなぐことかもしれないと感じています。P Iにはこうした市民を支援する人的、資金的な仕組みが必要だと思いました。

今後についてですが、まずはこれまでどのようなことをこのP I協議会、P I会議で議論してきたかの報告会を国都と地元区市主催によって各地で行うべきです。次に、地域ごとの懸念に沿った話し合いの場が必要です。さらに、P I会議のような全体会議は引き続き必要だと思います。一方で、構想段階の内容については議論終了ということですが、疑問がまだ残されていますので、引き続き意見交換と報告だけはさせていただきたいと思います。

最後ですが、国、都の方々には暑いときも、寒いときも、たびたび喜多見までお越しいただき大変感謝しています。ありがとうございました。

【司会（鈴木）】 ありがとうございました。江崎さんからは、今後も慎重な検討が必要ではないかということ、代替案との比較が不足しているということ、それから計画検討における市民の役割について、または今後のP Iについて地域ごとに加えて全体での場が必要ではないかといったご意見でございました。

それでは、次に栗林さん、よろしくお願いいたします。

【栗林委員】 それでは、私は意見書に沿って申し上げます。

(1) 国は「外環の必要性」の1ページ目で、渋滞緩和策としての外環の効用を必要性の第一に挙げておられます。加えて、都市機能の選択的分散、拠点のネットワーク化という効用にも触れています。しかし、それでも全体的な論理構成がダイナミズムに欠けているとの印象はぬぐえません。それは、将来の都市構造に関するビジョンが説明できていないからです。

8月14日付日経新聞で、国交省の発表では、2030年時点で都市圏の9割が人口減少し、人口維持できるのは東京、札幌、福岡など11都市圏に限られると報じられました。また、7月の新聞では、全国のうち東京都心部の一部のみが前年に比べて地価が上昇したと報じられました。また、8月20日付読売で、私立大学が次々都心回帰と報じられています。ちょっと飛んで、これらの報道をみますと、都市化、郊外化、再都市化という東京の都市システムのサイクルの進化が顕在化しつつあることが見てとれます。外環の必要性に関しても、このような将来的な都市構造の変化を織り込む視点が必要ではないでしょうか。具体的には、私は2つのキーワードを挙げます。1つは多様性、すなわち将来の多様なニーズにこたえられること。2つ目は柔軟性、すなわち柔軟に対応できる幅を用意することを提案いたします。

(2) 外環PIの手本の1つになっているビッグディッグで有名なボストンのウォーターフロント開発事業では、ボストン地区に居住する市民を最も重要な意思決定主体と位置づけております。また、開発のコンセプトやガイドラインにしても、市民との対話を開始するための単なる手がかりと位置づけたことで、この計画が成功したと言われております。それは、人を中心とした文化的、社会的な生活の重視が成功の重要な要因であることを示唆しております。一方、外環の場合、「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おります。それよりも必要性の理由を関係する住民と共有することの方が重要ではないでしょうか。そのことによって、次の段階での関係する住民との話し合いの展望が開けてくると思います。

(3) 環境問題は、外環道路のような都市施設とは対極の関係にあります。周辺に居住する人々の営みからみれば、環境影響の回避は重要なファクターです。今回のアセスメント法に基づく環境調査は、外環という単体事業を対象に実施されたものでありますが、これをもとに評価に進むことになれば、環境影響の検討が矮小化されるというリスクを伴い

ます。いいかえれば、アセスメント法に基づく環境影響調査という枠がはめられているため、ちょっと飛んで、地域の累積的な環境影響など、外環を軸とする地域全体の環境影響を予測評価することに限界があります。

このPI会議を通じて環境問題の中でCO₂、NO₂のような客観的な基準値が設けられている項目については、曲がりなりにも多少の成果が得られました。しかし、最も影響を受けるジャンクション周辺の調査が少ないという不満はあります。一方、生態系のような定性的な評価にとどまる項目については、それが重要な評価項目であるにもかかわらず、期待した成果が得られておりません。都市における自然環境の保全に関する真摯な配慮は、将来の重要課題であります。特に世田谷の国分寺崖線と野川は東京都の景観基本軸、世田谷区による風景軸に指定されております。ここは自然環境の保全にベストを尽くすべき地域であります。外環計画と環境保全は整合性を保つべきであります。環境保全について地域住民と話し合う場を開設することを提案いたします。

以上の理由から、現時点で国が掲げる外環の必要性の理由に関して、私は賛成とは言えません。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。栗林さんからは、外環の必要性の説明に当たって、都市構造の視点の欠落、それから市民との対話の重要性、また世田谷の地域では環境が重要であり、地域住民と環境に的を絞った対話が必要ではないかといったご意見でございました。

それでは、板垣さん、よろしく願いいたします。

【板垣委員】 もう9時になって、区市の部分の最後になりましたが、よろしく願いいたします。

最初に、外環に関する基本的見解ということでございますけども、私ども自治体としましては、日々、地域の道路の整備に力を注いでいるところでございまして、そういった地域の道路の整備と、一方、外環のような広域的な交通を担う道路の整備というのは、これらをバランスよく整備することが必要というふうに考えてございます。それが交通渋滞の緩和ですとか、あるいは環境の改善、ひいては地域の住民の皆さんの安全と安心を実現するというふうに考えております。したがって、外環につきましては、これまでも世田谷区としては表明してきているところでございますけども、地下化を前提としてネットワーク上、必要な道路として考えているところでございます。

しかしながら、次のステップにおける具体的な検討に入っていくに際しましては、世田谷区としては幾つかの要望と申しますかお願いをしていきたいというふうに思っております。

それは、まず第1には、世田谷区内には東名とのジャンクションができることになるわけですが、その影響につきましては極力最小限にさせていただくような工夫ができないかということでございます。本線が地下化にされたとしましても、ジャンクションはどうしても地上部に出てくることになるわけですが、かなり大規模な構造物となることを考えますと、できるだけコンパクトになる工夫がぜひ必要だというふうに思っております。

次に、世田谷では緑と水が豊かな野川と国分寺崖線の間には外環が計画されているというような状況がございます。地下水、動植物等、環境には最大限の配慮をお願いしたい。特に区民委員からも再三指摘されていることもございますので、それらについても十分留意をしていただきたいというふうに思っております。また、地下方式によりまして排気塔が設置されるということになるわけですが、排気塔周辺への環境に対する影響については、十分な検証をお願いしたいというふうに思っております。

いずれにしても、区民の方々は環境についての影響が一番心配なことですので、環境については十分過ぎるほどの検証、検討をお願いしたいというふうに思います。

次に、東名以南についてでございますけれども、これにつきましては、せんだって、国から今後検討を行うということの表明がございました。かねてより世田谷区では東名以南の具体化に向けて取り組んでいただきたいというふうに要望しておりましたので、歓迎すべきことだというふうに考えております。引き続きこちらの方の取り組みもお願いしたいというふうに考えております。以上のような点のご検討等を十分をお願いしたいというふうに考えております。

それから、今後の進め方についてでございますけれども、これは質問と申しますか要望ということになりますが、今後の話し合いの進め方につきましては、前回の山本委員の説明では、関係住民や関係自治体の意見を聞きながら進めていきたいということでもございましたけれども、どうもイメージがいま一つはっきりしないと私自身は感じております。国としてのイメージがあれば明らかにしていただきたいというふうに思っております。また、どなたかの意見もございましたけれども、今後の時間管理といった観点からも、今後の議論のスケジュールといったものもある程度明らかにしていくべきではないかというふうに思っ

ておりますので、その点についても国や都への要望とさせていただきたいと思っております。

いずれにしても、今後とも引き続き地域をはじめ、より広範囲の住民の方々の意見、あるいは私ども地元自治体の意見といったものを十分尊重して、ステップを踏まれて、検討を進められることをお願いいたしまして、私の意見とさせていただきたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。地域の道路整備と幹線ネットワークのバランスが必要だということ、区としては地下化を前提として外環が必要だと考えているということ、それから次のステップではジャンクション部の影響を小さくすること、環境への配慮が重要だということ、また今後の話し合いの形式や時間管理について検討してほしいとのご意見ございました。

それでは、最後に、国と都の委員ということで、まず東京都の臼田さん、よろしくお願いいたします。

【臼田委員】 東京都の委員の臼田でございます。それでは意見を述べさせていただきます。

外環につきましては、都市計画決定以来今日まで、長い経緯がございます。その中で、平成14年からはP I沿線協議会が、さらに平成17年にはこの沿線会議が発足し、計画の構想段階から沿線地域の住民の方々と国、あるいは都、沿線自治体と同じテーブルで話し合う取り組みが進められてきております。熱心なご議論をいただきました。ここで感謝申し上げます。

さて、沿線会議も本日で13回目となります。これまでの会議での議論を踏まえ、外環整備の効果は、例えば渋滞の緩和、あるいは環境の改善などの理解が深まったものと考えてございます。外環整備の必要性は高いということを改めて認識したところでございます。この会議における意見の中でも、構想段階の議論では環境への影響などについて具体性が足りないというご指摘ございました。私といたしましても、ここで構想段階の議論に区切りをつけまして、次の段階に進む機が熟したものと認識してございます。次の段階に進みまして、皆様の疑問に答えるべく、もう少し具体的な事柄について話し合いできればと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、続きまして、山口さん、よろしくお願いいたします。

【山口委員】 東京都の山口でございます。外環につきましては、平成14年のPI外環沿線協議会設立以来、3年以上にわたり、その必要性などにつきまして熱心で、またかつ建設的な議論ができたことは、参加各委員のご努力のたまもと深く敬意を表したいと思っております。この間の議論におきまして、東京都がかねてより申し上げていた外環の必要性について、東京都市圏の交通問題の解決やNO_x、CO₂などの環境改善、さらには費用対効果などの視点からも、具体的な数値をもって明らかになり、改めてその必要性について認識を重ねたところでございます。

同時に、大気汚染、騒音や振動などの沿道環境や、地下水、生態系などへの影響を懸念するご意見等が出されたことも十分認識しているところでございます。これらの議論を踏まえ、本日の会議で各委員から総括的な意見発表をすることになったことは、構想段階での議論に区切りとして、次の段階の時期が来たものと考えているところでございます。今後は外環の構造などを検討し、それに伴う沿道地域への影響の予測評価、またその対策など、計画段階として具体的な検討をお示しする必要があると考えます。地元の皆様を初め、関係者の方々は今後ともさまざまな形で話し合い、意見交換を行っていきたいと考えておりますので、よろしくご理解のほどお願い申し上げます、意見表明とさせていただきます。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 それでは、続きまして、山本さん、よろしくお願いいたします。

【山本委員】 山本でございます。これまでのPIを振り返ってみますと、PI外環沿線協議会を42回、PI外環沿線会議を本日で13回、そのほか運営懇談会とかオープンハウス、意見を聴く会、それから有識者の委員会とか技術専門委員会、こういったものを含めるとおよそ200回にわたり皆様方の意見をお聞きしたり議論を積み重ねてきたということでございます。

PI協議会で昨年10月に2年間のとりまとめをさせていただきましたけども、その中で今後の課題とされました将来交通量とか経済効果、環境への影響、こういったことにつきましては、技術専門委員会で技術的妥当性を審議してもらいながら、このPI会議で資料を提示いたしまして議論を進めてきたと理解しております。こうした過程をみますと、私としても構想段階としての議論というものは十分に尽くしてきたのではないかと考えているところでございます。こうした必要性に関するさまざまな論点について、本日も非常に貴重な意見をいただいていると思っておりますけども、建設的に議論できたということに対してお礼を申し上げたいと思っております。

外環につきましては、これまでも議論でご説明しましたとおり、都心部や、この地域の交通渋滞、それに伴う環境の悪化、交通事故、こういった東京都市圏の交通問題を抜本的に解決するということが期待できると考えております。具体的には、高速道路のネットワーク化によって都心部への通過交通の流入とか交通集中を抑制したり、災害や事故等の場合の迂回、あるいは非常時の代替路の確保ができること、さらにはCO₂の削減などの大気環境の改善、機能分散による都市構造の再編が図られるといったような、非常に多様な機能が実現できると考えてございます。

一方で、こういった事業を実現するためには、1兆円を超えるような多額な事業費が必要になるわけでございますけれども、費用対効果は3.3とご説明させていただいておりますとおり、事業費以上の経済効果が期待できると考えております。こうした観点から、外環が必要であると改めて認識をしているところでございます。

一方で、地域の皆様方の声をお聞きすると、地域への生活とか環境への影響、こういったものを懸念するという声を非常によく聞いております。構想段階のこれまでの議論においては、沿線地域の環境への影響とかその対策、地域分断などの生活への影響の回避、あるいは安全対策、こういったことにつきまして、地域の皆さん方に具体的に答えられていないというのは事実だと思っております。地域への影響をできるだけ小さくするというのは我々の責務だと思っておりますので、こういったような具体的な課題に対する検討に入る場合には、引き続き皆様方の意見を聞きながら検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

先ほどから、このPIに対して、時間管理が重要であるとか、あるいはデータの提示が遅いとか、もう少し仕組みを工夫すべきといった指摘を受けてございます。反省すべき点というのがあるのも事実だと思っておりますけれども、今回のこのPIの重要性とか有用性ということについては改めて認識しているところでございます。構想段階に限らず、今後の検討の各段階においても、今回のPIの反省点を活かしながら、広く住民の意見を聞きながら検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、最後に、山内さん、よろしくお願いいたします。

【山内委員】 国土交通省委員の山内でございます。これまでを振り返りますと、外環の関越 東名間につきましては、昭和45年のいわゆる凍結発言以来、30年以上にわたる空白期間を経まして、当時の扇国土交通大臣や石原都知事の現地視察、遺憾の意や住民

と話し合う場を設けるとの表明したことなどを受けまして、PI外環沿線協議会が設立され、以降、3年余りにわたり原点に立ち戻って外環の必要性から議論を進めてきました。

PI協議会から始まり、このPI会議も含め、これまで延べ55回にわたりご参加いただき、内容の濃い議論ができましたことにつきまして、皆様のおかげと心より感謝いたしております。構想段階といたしまして多くの意見、議論をいただき、1つの区切りの時期が来たのではないかというふうに思っております。今までいただきました議論及び先ほどからいただいている皆様の意見を重く受けとめまして、最大限尊重するとともに、沿線自治体や経済界、有識者等のさまざまな方々のご意見を踏まえ、国土交通省と東京都で構想段階としての外環の必要性につきましてしっかりと検討し、今後その結論を出してまいりたいと考えております。その結論につきましては、これまでいただいた意見に答えながら、皆様にもきちんとして説明してまいりたいと考えております。

今後についてでございますが、私は外環の必要性につきまして、構想段階の現時点といたしましては外環は必要と考えております。一方で、これまでいただきましたご意見の中には、既存市街地の分断や立ち退きの問題、沿道環境の悪化の問題、地下水の問題、工事中の問題など、地域の方々がご心配になっている事柄が出されておりました。これらの点につきまして、構想段階では十分にご説明できていないものもあると承知いたしております。今後、構想段階として外環が必要との国の結論に達した場合には、次に詳細な検討を行う計画段階に進み、皆様のご心配におこたえすべく、これまでに議論できていない点につきまして具体的なデータを明らかにし、地域の方々とのご意見を十分に聞き、仮に沿線地域に与える影響が重大というふうに判断した場合には、計画をとめるということもあり得るとの認識に立ちましてしっかり検討させていただくことが必要というふうに考えております。その際のPIの方法につきまして、今後ご相談をさせていただきたいと思っております。

また、東名以南の問題につきましても重要な論点としてご意見をいただいております。関越道から東名高速の方向が出た段階で、東名以南につきましても関係自治体との調整会議を設けるなど検討のスピードを速め、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。改めまして、長い間議論に参加していただきましたことに感謝いたすとともに、今後とも引き続きご協力いただきますことをお願い申し上げます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。ただいま全委員の皆様から構想段階の議

論の区切りに当たりましての総括的な意見をいただきました。どうもありがとうございます。

なお、本日いただきました意見の中で、国または都に回答を求める事項がございました。具体的には渡辺さんの「外環の必要性」の資料についての扱い等でございますけれども、山本さん、お願いします。

【山本委員】 先ほどの渡辺さんの資料をごらんいただきますと、3点回答が欲しいということが書かれてございました。

1点目の、次の段階に進む場合の件につきましては、先ほど山内さんの意見の中にあつたと思います。

2番目の、「外環の必要性」の資料の取り扱いでございます。前回は議論になったと思いますが、この資料は国として私が提示したという資料でございます。このPI会議でまとめられたとか、オーソライズされたという位置づけのものではございません。したがって、この「外環の必要性」をまとめるに当たっては、だれがつくったものか、要は国がつくったものであるといったことでありますとか、これの位置づけ、それからつくられた経緯、こういったものについてしっかり書き加えて配らせていただきたいと思います。表現ぶりについては検討させていただけたらと思っております。

それから3番目の技術専門委員会の石田委員長の発言でございます。これも前回若干議論があつたかと思えます。石田委員長の真意がどこにあるか、ヒアリングをしてくださいということでございましたので、一度委員長に確認させていただきまして、皆様方にご報告をさせていただけたらと思っております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 時間を回っておりますが、その他、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今後についてでございますけれども、先ほど国土交通省及び東京都の意見表明の中にもございましたとおり、国土交通省と東京都ではこれまでのご議論や先ほど来、皆様から表明いただきましたご意見を重く受けとめ、最大限に尊重し、沿線自治体や経済界、有識者等の幅広い意見を踏まえて、国交省及び東京都として構想段階としての外環の必要性についてしっかりと検討し、今後結論を出していくとのことございました。また、その結論については、これまでいただいた意見に答えながら、皆様にもきちんとご説明していきたいとの考えが示されております。構想段階としての外環の必要性の検討、結論を

報告いたしますとともに、今後のPIの形式などについてもご意見をいただいでいくことになるのことでございます。具体的な今後のPIの予定等につきましては、改めてご意見をお聞きしたいと考えておりますので、後日連絡をさせていただきたいと思ひます。

それでは、本日の会議をもって構想段階での必要性の議論の区切りとし、第13回のPI外環沿線会議を終了とさせていただきます。長時間にわたりどうもありがとうございました。

了