

P I 外環沿線会議 会議録

平成18年1月19日(木)

於:東京都庁第一本庁舎33F特別会議室N6

【司会(鈴木)】 それでは、時間になりましたので、始めさせていただきます。

本日はお忙しいところ、お集まりいただき、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、これまで同様、午後9時を考えておりますので、会の進行にご協力よろしくお願いいたします。

まず初めに、役所の側ですけれども、人事異動で武蔵野市の委員がかわっております。武蔵野市都市整備部長が塩沢部長から井上部長にかわっております。これに伴いまして、P I 外環沿線会議の委員につきましても、塩沢さんから井上さんにかわっております。本日は、井上さんにつきましては、ご都合により欠席と伺っておりますので、紹介のみにとどめたいと思います。

本日、練馬区の平野さん、武蔵野市の村田さんにおかれましてもご都合により欠席されるとの連絡をいただいております。三鷹市の新さんからは、ご都合により遅れて来られるとの連絡をいただいております。

それでは、配付資料の確認をさせていただきたいと思います。クリップを外していただきますと、ちょっと資料が多くなっておりますが、1ページ目が会議の次第、2ページ目が座席表に続きまして、資料 1は前回の会議録、資料 2は前回の会議で委員から出された意見の概要をまとめたものでございます。資料 3につきましては、こちら資料の表紙がついていてばらばらとたくさん入っておりますが、地域P Iの内容等について報告するものでございます。資料 3の次をめくっていただきますと、これまでの開催状況と今後の予定、それから地域P Iの議事概要、各地域のものをまとめています。それからアンケートの結果をまとめたもの、それから出された意見を整理した資料、これが折り込んでいないA3の図面のものです。さらにその後ろには、地域P Iで配付した主な資料といたしまして、これまでも何度かお配りしておりますが、「考え方」、それから「計画概念図」、

10枚組のものを付けております。それから、A3で折っております「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」という資料をつけております。それから「インターチェンジについて」という資料と「将来交通量について」という資料を配付してございます。以上が資料3でございます。ちょっと多くなっておりますので、チェックいただければと思います。資料4につきましては、江崎さんから提出がございました資料でございます。

あと、参考資料といたしまして、第2回大深度トンネル技術検討委員会の資料の抜粋したものを付けてございます。あと「外環ジャーナル」の21号を参考までにつけております。また、傍聴者アンケートにつきましては、委員の皆様につけておりますので、参考にいただければと思います。

資料が大変多くなっております。以上ですが、足りない資料ございますでしょうか。また足りないもの等がございましたらその場で言っていただいても結構でございます。

それでは、ここで撮影時間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お願いいたします。

また、傍聴されており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、資料について順に内容をみていきたいと思います。まず初めに資料1、前回の会議録をご覧いただきたいと思います。前回の会議録につきましては、事前に皆さんにごらんいただきまして、意見があった部分につきましては修正したものでございます。ご確認いただきまして、特に意見がないようであれば、会議録につきましては本日から公表とさせていただきますが、特にあれば、後ほどでも結構ですので、ご意見をいただければと思います。

次に資料2でございます。資料2は、前回会議で委員の皆さんからいただいた意見を整理したものでございますので、簡単に事務局の方から紹介をいたします。

【事務局(濱田)】 事務局を担当します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をご覧いただきたいと思います。前回は真ん中に模型を置いての議論だったと思います。大きくは、計画概念図をもとにした地域の課題についてのご意見と進め方についてのご意見があったかと思います。「『東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)についての考え方』について」のところですが、「青梅街道インターチェンジからは南側へ行けないので、南側に向かう車が全部大泉へ集まるのではないかという指摘

に対し、国は交通量を予測して提案したと答えたが、いつ交通量の予測をしたのか」というご指摘が武田委員からありました。

それから、「環境施設帯を整備するために新たに移転を求められる世帯と移転対象でなくなった世帯が出たので、計画概念図の発表前に説明会をしてほしかった。計画概念図の発表の経緯は何か」というご指摘が渡辺委員からございました。

そして、「吉祥寺通り等から東インターチェンジに入ってくる交通をどう予測しているのか、ジャンクションの中を道路がどう通るのか等をもう少し拡大して住民にわかりやすく提示してほしい」というご意見が樋上委員の方からございました。

「今後のP Iについて」のところでございますが、「いろいろなところで住民が発言した意見に対してしっかりと答えていない」というご指摘が濱本委員からございました。

それから、全体のP I、P Iの進め方のところでございますが、岩崎委員の方から、「何のためにP Iがあるのか、P I会議の委員を無視したようなことであっては非常に困る」というご指摘がありました。

また、「地域P Iをこれから実施し、一段落してから全体のP Iをしてはどうか」という江崎委員からのご指摘に対しまして、「各区市での地域P Iが終わった段階は節目であり、終了後に全体のP Iを開催したい」という答えが山本委員の方からございました。

「その他」のところでございますが、「前回からの積み残しである技術専門委員会の委員長の見解に対して回答すべき」等のご意見がございました。

大まかに以上でございます。

【司会（鈴木）】 ただいま事務局から説明いたしました委員から出された意見につきまして、趣旨が違う等ございましたら、訂正等のご意見をいただければと思いますが、後ほどでも結構でございますので、修正等があればご指摘いただきたいと思います。

それでは、本日の議論の内容でございますけれども、まず、前回までのP I外環沿線会議で幾つかご質問をいただいている事項がございます。例えば構想段階の結論の出し方についてですとか、技術専門委員会の石田委員長の見解について渡辺委員からのご指摘ですとか、江崎委員からは疑問点を示していることに対して回答されていないといった指摘をいただいておりますので、まずこの部分について答えられる分についてまず初めに答えたいと思っております。その後で、地域P Iを開催してきておりますので、これまでに開催いたしました地域P Iの状況について、昨年11月、12月、それから1月15日に開催

しております。その開催の内容について報告をさせていただきます、適宜補足、意見等をいただきながら今後のP Iのやり方、あるいは議論の内容等について意見交換をしていく。このように考えておりますが、こういう流れで議論していくということによろしければ、そのように進めたいと思います。いかがでしょうか。 特段ないようですので、初めに……武田さん。

【武田委員】 その前に、この議事録の中で、前回も触れているところの31ページ、あるいは33ページで私が聞いていることと、山本委員からお答えいただいていることが完全にずれていると指摘をしているんです。ハーフインター方式の影響について触れているんです。これに山本委員がお答えいただいたことは、谷原の交差点が軽減されるという表現で終わっています。ここは答弁違いじゃないかと思う。この点について、山本委員の方から訂正があるんじゃないかと、その辺をちょっと触れてほしい。このままだと、まるっきり行き違いの話がここに残ります。これはハーフインター方式の論議に重要な影響を与えることですから正確に答弁をしてほしいと思います。

【司会(鈴木)】 前回、武田委員の発言と、それに対する山本委員の回答の内容がすれ違って十分に回答できていないので、それについては補足の回答が必要だ、あるいは説明が必要だということによろしいですね。それでは、議論の中でその部分につきましても回答する部分で回答していただければと思います。

それでは初めに、先ほどご説明いたしましたとおり、前回までに質問いただいている事項について回答、その後地域P Iについて報告、その後意見交換という順番で進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、前回までに質問をいただいている事項について確認しながら、まずは国土交通省の山本さんの方から説明でございますので、よろしく願いします。

【山本委員】 それでは、若干お時間をいただきまして、前回のP I会議のときに何点かご質問、あるいはご意見をいただいております、答えていない部分があったかと思っておりますので、まず最初にそれについて私と、それから東京都の方から説明をさせていただきたいと思っております。

先ほど資料 2で委員から出された意見というところで紹介が何点かございました。資料 2の裏側をごらんいただきまして、これからお答えさせていただくのは、資料 2の裏側の「今後のP Iについて」という中に整理されています濱本さんからご指摘をいただいている4、5点ほどございますが、まずそれについてご回答させていただきたいと思

っております。

その後、渡辺さんからのご指摘、「その他」の一番上にございます技術専門委員会の委員長の見解についてというところ、これを2つ目に答えさせていただきたいと思いません。

それから3点目、江崎さんから、以前いただいたことについてまだ回答してもらっていないということで、これは個別に既に対応させていただいておりますので、それについては省略させていただきたいと思いません。江崎さんからはそれに対して、また資料が出ているという理解であります。

あと、4点目ですけれども、今後のP Iという全体にかかわるんですが、構想段階の議論がまだ足りないのではないかと、あるいは全体のP Iと、それから地域のP Iでどんなことをしていくのかということについて前回何点かご意見をいただきましたので、以上4点について説明をさせていただきたいと思いません。あと、武田さんから今ご指摘いただきました点についても最後に触れさせていただきたいと思いません。

まず、資料がなくて恐縮でございますが、濱本さんのご指摘、資料2の裏側をごらんいただけたらと思いませんが、「『外環計画ありき』で構想段階の議論が3年間続けられたことを反省している」と。これはご意見だと思いませんが、特に外環が計画ありきで議論されているというお話だったかと思いません。これまで必要性の資料の中で外環がある場合、あるいはない場合といったものを比較しながら、あるいは外環以外の代替案についても道路整備だけでなくさまざまな代替案をお示ししながら評価等を実施させていただいている、ご説明させていただいているという認識でございます。それにしてもまだまだ説明が足りないという部分もあるのではないかとのご指摘だと思っておりますので、引き続きご意見をいただきながら回答させていただけたらと思っております。

ルートのお話がありました。ルートの話も、この場あるいは地域ごとにご意見が出たときに説明をさせていただいているところでございますが、多分、わかりにくい、あるいはよくわからない、納得していないということだと思しますので、若干改めてこの場で補足をさせていただきたいと思いません。特に最近、計画概念図を公表いたしましたので、これをご覧いただきながら説明させていただけたらと思いません。

資料を幾つかめくっていただいた後ろの方に計画概念図がございます。この計画概念図自体は10月31日に公表したものを前回のP I会議でお配りしておりましたけれども、そ

の後、大深度トンネル技術検討委員会を踏まえまして、地下の部分の構造も入れ込んだ形で地域ごとに説明をさせていただいております。計画概念図、わかりますでしょうか。

A4のカラーで、大分後ろの方ですかね。ございますでしょうか。引き続き計画段階でも、例えばルートについてご意見があればいただいて検討させていただけたらと思っておりますけども、現段階の考え方としては、まず外環、既存の高速道路を結ぶということで、ジャンクションの位置が非常に重要になってくるだろうと思っております。計画概念図の1/10というのをご覧いただきますと、これは東名の部分でございますけども、例えば東名のジャンクション部においては、特に移転していただく範囲というのが大体約12ヘクタールとか、あるいは中央道付近だと約18ヘクタールという非常に広い空間が必要になってくるということでございます。できるだけ地域への影響を少なくするために構造をコンパクトにしてきているつもりではございますけども、ある程度の空間が必要になってくるということでございます。

そういった観点で関越、中央、それから東名高速の部分にそれぞれこういった空間があるのかというのを改めて眺めさせていただいたときに、これは結果的に昭和41年の都市計画線がかかっていたということもあるんですけども、現在のそれぞれの位置のところはその地域への影響が最も少ないのではないかと。もちろん移転していただく方がいらっしゃるんで、影響がないとは申し上げませんが、仮にこれを他の位置にもっていったときには都市計画がかかっていない部分になりまして、特に幹線道路沿いは高度利用がされているということで非常に大きな建物、あるいは多くの方が住んでいるマンションなどが建っておりますので、ほかに移動した場合にはさらに多くの影響がかかってしまうということでございます。したがって、ジャンクションの位置については現在の位置というものが最も地域への影響が少なくなるのではないかと考えているところでございます。インターチェンジも同様でございます。

では、ジャンクションの位置がそのようだとしたときに、大深度を使うんだからそのルートを直線で結べばいいのではないかという議論がございまして。もちろん大深度でございまして、地上部に影響がないようにということですけども、大深度の地下に行く間にトンネルを浅いところから深いところまで持ってこないといけないという区間がございまして。例えば計画概念図の1/10でいきますと、特にピンク色のところですね。上は移転していただかなくていいようにシールドトンネルを使うんですけども、こういったところについては地下の浅いところを通りますので、例えば大きい建物があって基礎があるような場

合には、そこが影響を受けてしまうということでございますので、こういったピンク色のところも、できるだけ地上部に影響を与えないようにする必要があると考えております。都市計画線の外に出てしまいますと、やはり同じように大きな建物の基礎がございますので、このピンク色のところも含めて、できるだけ41年の都市計画線の中に入れ込むということが必要ではないかと思っているところでございます。

そういった観点でジャンクションの位置、その前後のトンネルの位置が確定してくると、あとはできるだけ直線もしくは適切なカーブでできるだけなめらかに結ぶということが必要だと思っております。そういった観点で現在のルートの線が最も適切ではないかと考えているところでございます。現在の都市計画の位置を基本としてということで発表させていただいておりますが、そういった観点で現在のルートが国と東京都では最適ではないかと思っているところでございます。また後ほどご意見があればいただけたらと思っております。

それから、濱本さんのご質問の2点目でございますが、いろいろなところで住民が発言した意見に対してしっかりと答えていないというご指摘がございました。その時点、時点で答えられることについてはできるだけ答えてきているつもりでございますし、時間がなくて答えられていないといったものがもしかするとあるかもしれません。こういった点、まだ不足しているんじゃないかという具体的なご指摘があれば、こういった場とか、あるいは地域ごとの話し合いで回答させていただけたらと思っております。

それから3点目、練馬の問題についていつまでに解決するのかということに対し、何もいっていないといったご指摘がございました。これは後ほど東京都の方から答えがあるかと思えます。

それから次に、生活や環境への影響とか少子高齢化、赤字財政、こういったさまざまな不安の中で必要かどうかといったことを議論すべきというご指摘がございました。環境への影響、あるいは生活への影響ということについては他の事例とかで説明をさせていただいておりますが、やはり具体的な数値としてまだお示しできていないということでございますので、これは計画段階の中でぜひお示しをさせていただいて議論をさせていただけたらと思っているところでございます。

また、少子高齢化については、人口がこれから減るという前提のもとで将来交通量を予測しているというご説明させていただいたと思っておりますし、またそういった資料も提

出させていただいていると理解しております。

それから、赤字財政という議論がございました。これは何回かこのP I会議で議論があったかと思えます。必要性の議論と採算性の議論というのは分けて考えないといけない。現在は必要かどうかを議論している段階であって、必要だということになればその道路をだれがつくるのか、どうやってつくるのかという事業手法についてその後検討していきたいと説明をさせていただいているところでございます。ちょっとわかりにくいというご指摘もいただいておりますけれども、我々としてはそういう形で考えているということでございます。

それから、資料 2にはありませんが、構想段階の総括の仕方、あるいはP Iの議論を踏まえてちゃんと意見を聞いたのか、あるいはそういったことを各地域でちゃんと説明をしてほしいというご指摘がございました。学識経験者とか、あるいは経済界、あるいはアンケート、こういったことについてはもちろん過去もやってきておりますが、3年間どういった議論があって住民の方々の中にはこういった意見があることをしっかり伝えながら意見を聞いてきたというつもりでございます。

また、地域ごとにP Iをさせていただき、必要性についてもご説明をさせていただいております。また、考え方を発表した経緯などについても説明させていただいておりますので、さらに足りないということであればご指摘をいただけたらと思っております。濱本さんのご指摘について、私からは以上でございますが……。

【白田委員】 それでは、東京都から練馬問題の対応についてのご質問にお答えいたします。

この問題については、P I外環沿線協議会で、平成16年春ぐらいから議論をしております。第34回から第38回まで5回にわたりまして練馬問題について意見交換をしてきました。その総まとめとして、21項目への対応状況について練馬区の委員からは平成16年6月に、第38回P I外環沿線協議会の場で「おおむね対応が済んでいる」という報告がなされてございます。おおむねということでございますので、対応が済んでいないところがまだ2、3カ所ございました。

その経過でございますけれども、谷原の交差点については、昭和58年に笹目通りとの立体交差が完了しているわけですが、その後も交差点の容量を拡大するために用地買収を引き続きしております。現在まで、用地取得割合は6割まで進んでいるという状況でございます。それから、都の整備する路線といたしまして、放射7号線と補助230号線とい

う路線がございます。放射7号線につきましては、昨年、用地測量の説明会を開催いたしました。今後、地元の状況をみながら事業化をしていくという状況まで進んでございます。

それから230号線でございますけれども、笹目通りから約1キロほどの区間、中央の部分は区施行の区画整理によりまして平成17年3月に事業認可を得て現在設計中でございます。その前後の都市計画の道路につきましては、道路と沿道のまちづくりとを一体的に進める「沿道一体整備型の道路事業」で地元説明をしている最中ございまして、この路線につきましても用地測量を昨年終えたところでございます。引き続き事業化に向けて住民、あるいは自治体との調整を進めているという段階でございます。

【山本委員】 続きまして、ちょっと時間が長くなってしましますが、渡辺さんの方からのご指摘の回答をさせていただきたいと思っております。渡辺さんのご指摘ですけれども、大分前になりますが、第13回のP I 外環沿線会議、今年の8月23日でございますけれども、このときにP I 会議の委員の皆様方からご意見をいただきました。そのしばらく前、8月3日開催の第5回技術専門委員会の終了後の記者会見、このときの石田委員長のコメントが新聞に載りまして、この発言の真意をヒアリングしてほしいというご指摘がございました。P I 会議で出されました資料と、それからそのときの意見をお伝えいたしまして、石田委員長にお伺いいたしましたところ、これからご紹介するようなコメントをいただいております。

新聞報道でございますけれども、この中に「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だ」といった内容でありますとか、あるいは「具体的な計画検討に着手して、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」として「環境アセスメントの段階までいくために都市計画変更まで進むべきだ」というように述べたということとを新聞が書いてございました。

当日、記者から今後P I の方でどのように進めたらよいか希望とかお考えがあるのかという質問がありまして、石田委員長は、「P I というのは非常に重要だ」と、「今後ともP I 活動は活発かつ効果的に実施されていくべきものだと思うし、ぜひそのようにしてほしい」という点と、「P I 活動の中で公表され、提示され、共有する内容について技術専門委員会のような検討が非常に重要であって、今後とも継続するべきである」というようなことを答えてございます。

さらに同じ記者から、とりまとめに今後は具体的な計画に基づいて詳細な検討を進める

べきとあるが、具体的に都市計画の計画変更を進めるべきというニュアンスかという質問がその後ございました。石田委員長は、「私自身はそのように考えている」と申し上げた後、「構想段階というのはある種の詳細度を称していっているということで、計画段階より前の構想段階で測地的な検討は詳細度の観点からできていない」と。「一方で住民はそこに非常に関心があり、かつ心配されているところということで、その心配にこたえるためには詳細の検討をしないといけない」ということ。「今はそうした詳細な検討としては都市計画決定プロセスの中の環境アセスメントでやっていることになっている」ということ。「住民のご心配とか関心によりの確にこたえるためにはそうした段階の詳細な検討を実施すべきである」と。「構想段階での検討は尽くされたのではないか」というような発言をしております。

この発言の趣旨でございますが、石田委員長にお伺いしたところ、住民の心配にこたえるためには、環境への影響の詳細な検討をすることが必要であると。現行の制度では都市計画変更の手續とあわせて環境影響評価を行うことになっていることからそのような手續の中で検討されることになるんだろうと考えて発言をされたということです。直ちに都市計画の手續や環境アセスメントの手續に入るべきということをいったのではないというようにおっしゃられておりました。そういう点では、発言の一部をとらえて意図とは違う形で報道されて、結果として住民に不信感を与えることになったことについては残念で、このような点についてはご理解をいただきたいというコメントをいただいております。

以上、石田委員長からのコメントをご紹介させていただきました。

それから、今後のP Iについてということで濱本さんでありますとか、あるいは栗林さん、それから武田さん等からご指摘をいただいております。それにつきましては、お手元の資料の中に、これは地元でもお配りしておりますが、「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」というA3のカラーの資料が後ろの方にあると思います。ございますでしょうか。ここにはフローで構想段階、それから計画段階、事業実施段階ということで、事業が進む場合のそれぞれの段階を書かせていただいているところでございます。これまで構想段階で外環の必要性、原点に立ち戻って議論してきたというのが一番上の茶色のところでございます。P I方式で進んでまいりましたが、「現在はこの段階です」ということで計画段階の一番初めに書いてございます。我々としたら計画段階に入っても引き続きP Iという形式で進めていきたいと思っているところでございます。

計画段階の内容をごらんいただきますと、計画の具体化、それから環境への影響の予測、

保全措置の検討という前半と、それから都市計画（変更）の案と、それから環境影響評価の準備書という都市計画と環境影響評価の手続の後半があり、手続が済むと最終的に都市計画の変更の決定がなされるといったようなフローで書かれています。

現在は、先ほどの石田委員長のコメントではありませんけれども、この都市計画とかアセスの手続に入っているということではなくて、その前の段階でございます。一案でということではございますけれども、議論のたたき台ということで9月に発表させていただいたものをベースに皆さんから意見を聞きながら進めているということでございます。

現在、地域ごとのP IをこのP I会議と並行して開催させていただいております。地域P Iの内容につきましては後で報告がございますが、9月に公表いたしました考え方、それから10月に公表いたしました計画概念図、こういったものをもとに、これらの内容とか、あるいは環境に対する地域の課題について地域P Iで意見を聴いているという状況でございます。これまでの意見をもとに、このフローの緑色の左上、計画の具体化という検討を進めているところでございます。

一方で、右側の、環境への影響の予測、保全措置の検討とございますが、地域に行きますと、あるいはこの場でもそうですが、環境への影響を早く出してほしい、そうでないと計画がいいかどうかよくわからないといったことをよくいわれておまして、現在我々国の方で、計画概念図をもとに環境への影響がどうなるのかという予測、それからどういった保全措置が必要かという検討を今急いで進めている状況でございます。いろいろご意見を聴きながら進めておまして、徐々にその中身というのは詰まってきたということでございます。それらの中身が詰まってきたときには皆様方にしっかりご説明させていただくことを考えていきたいと思っております。

そうした検討の中身、資料がまとまりますと、ここでいう都市計画、それから環境影響評価の手続というのは東京都が行うことになりますので、我々としたら資料がまとまり次第、東京都にお渡しするというと同時に、あと皆様方にちゃんとご説明をしないといけないんじゃないかと考えているところでございます。

地域P Iにおいて今現在意見を聴いている途中ではございますが、先ほどいったように環境への影響に対しご心配の声がかなり多いということでございますので、具体的な数値とともに地域の皆様方に地域のP Iという中で、特に沿線で影響のある方々にはしっかり説明をしていかないといけないんだろうと思っております。今現在も地域

P Iをやっておりますけども、引き続き意見を聴きながら、さらに環境への影響の説明もしっかりやっていきたいと思っております。地域P Iのやり方について、また後ほど議論をする時間があるかもしれませんが、今現在、オープンハウスとか、あるいは意見を聴く会という形でやっておりますけども、今後も引き続きやっていきたいと思っておりますので、こういった形式がいいのかとか、そういったことについてもご提案があればいただけたら幸いですと思っております。

それから全体のP I、今日も開かせていただいておりますけども、地域P Iの状況を紹介させていただいて、節目節目でと前回も申し上げましたけども、地域の議論の状況を紹介させていただくということで、その内容について皆様方からご意見をいただけたらと思っておりますし、また環境への影響についても資料をお出ししていきたいと思っておりますので、そういった中身についてもこの場でご議論いただけたらと考えているということでございます。

以上、ちょっと長くなりましたが、ご説明させていただきました。

最後、武田さんの冒頭のご意見がございました。きょうの資料 1の恐らく3ページ、4ページあたりかと思えます。前々回の会議で先ほどの谷原の交差点の議論がかみ合っていないということで、前回のこの場で、確かによく議事録を読んでもるかみ合っていないところがありましたねと。改めて青梅街道が北側半分だけの場合の将来交通量というのは計算しておりますので、それについて各地域で説明をさせていただきたいということで、たしか前回そういうようなお話をさせていただいていたかと思うんですが、もしご指摘が間違っていれば、また後で教えていただけたらと思えます。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 それから江崎さんからの質問について、前回、質問に個別に回答するというようにしてございまして、個別に回答した内容を踏まえてさらに資料が出ておりますので、江崎さんから資料の説明をお願いします。

【江崎委員】 それでは、前々回になりますか、私の方から国や都の考え方に対して意見を出しまして、先月国交省の方に説明に来ていただきましたので、簡単に報告をさせていただきたいと思えます。

国や都は外環の整備によって交通渋滞や環境改善、経済効果があるという理由から今回の考え方を出されたということですが、まだまだ疑問が多くあります。例えばとしてまとめさせていただきましたが、12月8日にお越しいただいて回答いただいたのと、

またそれに対して疑問がわきましたので書かせていただきました。

まず渋滞緩和効果についてです。国の方は、外環埼玉区間の周辺道路の交通量の変化は、南関東地域の交通量の伸びと比較すると南関東地域の伸び率の方が高いから外環の整備に伴う交通変化ではなくて経年的な交通量の変化だということで、外環の整備によって交通量は減少したとおっしゃっていました。しかし、外環本線とサービス道路だけで1日15万台ほど追加されていますし、南関東地域の中で埼玉県交通量の伸びは1位で、経年変化をみても外環整備と同時期に急増しているということがわかります。また、もし必要でしたらわかりやすいグラフなど出したいと思いますけれども、とりあえず文章だけで。外環整備が交通を誘発した可能性は大きいのではないかと思います。

また、誘発交通については、外環関連ODを15%増加させた場合で計算してみたとおっしゃっていますけれども、私たちが心配しているのは、外環に交通が転換することがあっても誘発交通によって環八を初めとした周辺の道路の交通量が減少しないとか、逆に増加することなんです。周辺道路についてどうなのか、具体的に教えていただきたいと思えます。

続いて、環境改善効果について。やはり誘発交通についてですけれども、誘発交通で外環関連ODを15%増加させたとしても環境改善効果があることは明らかだとお答えいただいていますけれども、誘発交通というのは国交省がいわれている経路選択によるものだけではなくて、身近でも、例えば車にとって便利になったことによって鉄道やバス、自転車などから車へ手段を変更するとか、より遠くまで出かけていくとか、車で出かける回数が増えるとか、周辺で土地利用の変更が行われることによってまたそこに車が集まってくるとか。これは大泉にお住まいの方から伺ったお話ですけども、大泉の道路渋滞というのは外環によるものだけではなくて、新しく家電量販店ができたとか大型店ができたことによっても周辺の交通量が増えているような気がするとおっしゃっています。

このように身近に実感できることがたくさんあります。国交省の説明でも交通改善による減少効果は持続するとおっしゃっていますけれども、どうも過去に渋滞緩和を目的として道路整備を行って減少効果が持続した例というのがちょっと思い浮かびません。生活実感からも道路整備が渋滞緩和や環境改善に効果があるとはどうも思えません。騒音についても、やはりどうしても外環ができれば、沿道地域では今より当然環境が悪化するでしょうし、一方で環八沿道への効果も不明です。生活道路についても、出発地から高速道

路、幹線道路まで、そこからまた目的地までは生活道路を走るでしょうし、新たなインターチェンジとか、出入口ができると、またそこで新たな交通が発生するでしょうし、今の大泉の状態とか、そしてこれからの世田谷とかインターが計画されている地域がそれに当たるんだと思います。結局、渋滞箇所が移動するだけで、際限なく道路をつくり続けることになってしまって、根本的な解決にはならないのではないかと思います。

経済効果についてですけれども、国は業務、非業務とも、いずれも同じ時間価値を使って経済効果を計算しているようです。しかし、業務時間に余裕ができれば、確かに生産活動に当てられる経済効果はあるのかもしれませんが、業務以外、遊びとか、買い物とか、そういった時間に余裕ができたとして、空いた時間はその分、もしかしたら長く寝ているかもしれないし、テレビをみてごろごろしているかもしれない。そうしたもののまで経済効果に算入するのは疑問だと申し上げています。もしどうしても精神的な価値まで入れるのであれば、やはり環境や快適性の喪失分も同じように金銭換算して算入すべきであると思います。

最後に、代替案との比較検討はしているとおっしゃっていましたが、具体的にどのような比較検討をしたのか、ぜひ教えていただきたいと思います。

いろいろお話を伺っていて、なるほど日本の公共事業はこうして続けられてきているのかなと感じました。国や都の考え方については、まだまだ疑問が多々ありまして、構想段階の検討が十分尽くされたとは思えませんから、やはり引き続き検討が必要であると思いました。

以上です。

【司会（鈴木）】 それでは、前回までに出された疑問等につきまして回答、あるいはさらに追加のご意見等がございましたら、ここで意見交換をしていきたいと思います。栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 前回ではなくて、大分前になると思います。夏前に、まだP I会議の総括をする前に環境問題で私が言いまして、そのままになっているものがございます。それは環境影響の話をしたときに、オオタカの話をしていただきました。オオタカについては、その後、調査しますとの回答が出ました。ホームページにも出ています。鳥類の調査。これが出たきりで、その後の状況が報告されておりませんので、念のため伺います。オオタカに関する事後報告と見解をお示してください。

アセスメントの評価に関していえば、生態系というのは、その環境を考える場合、

自然に囲まれた豊かな自然環境の保全という観点から、またこれは別な言い方をすれば、そこに住む人々にとってはかけがえのない良好な住環境ということになりますが、看過できない重要な評価項目であります。しかし、従来は定性的な環境影響評価にとどまるため、とかく環境に配慮するという一言で片付けられる傾向があります。私の前回の発言後、鳥類の調査が進んでいることは既に私は承知しております。しかし、P I 会議にはいまだに報告がされておられません。タカのような猛禽類は食物連鎖の頂点に立つものですから、それがいかに豊かな自然環境がそこにあるかの証左でもあります。そういう意味で、環境を考える場合、非常に重要だということで前回申し上げました。

私の知っているところでは、例えば、私は成城3丁目に住んでおりますが、成城3丁目緑地ではオオタカの食痕は確認されております。また猛禽類のノスリについては捕食を私自身で確認いたしました。ただし、ノスリは小動物を捕食するといわれております。今となっては昨年ですが、オオタカが国分寺崖線に営巢したということを前回申しました。これは東京都環境局にも報告済みのことです。

ことしも既にオオタカは飛来しております。そして、既に雌雄で鳴き合わせを行っていることが確認されております。オオタカは人などの外敵が近づきにくい樹林地に営巢いたします。彼らは常時、小型、ないし中型の鳥類を餌としております。一説には、これらをわしづかみにして、水におぼれさせて捕食するとも言われておりまして、そのような情景をみた人がいるのかどうか。多分いるからそういうことを言っているんだろうと思います。

ご存じのように、オオタカは絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律に基づく国内希少野生動物種であり、環境省発行のレッドデータブックにおいて、絶滅危惧類に選定されております。平成17年12月の環境省発表資料によれば、全国のオオタカの繁殖個体数は少なくとも1,824ないし2,240羽であると推計されております。これはもしかしたら、もうちょっと多いかもしれません。これらの事実から、オオタカの生息を守るためには自然環境の保全という明確かつ具体的な目標を設定することが重要であると私は考えております。いずれにしても、その後どういう状況になっているのかを簡単にご説明いただけませんかでしょうか。

【司会(鈴木)】 それでは、最初にオオタカについての質問でございますので、回答の方をお願いします。

【山本委員】 たしか昨年6月だったと思うんですが、このP I会議の場で栗林さんからオオタカの件、お話をお伺いしました。その後でございますけれども、いろいろなところからお話を聞きながら、我々自身もちゃんと調査しないとイケないだろうということで、昨年8月から9月にかけて、まず1回目の調査をさせていただいております。調査をしますという話はP I会議の委員の皆様方、あとホームページなどで公表してきたところでございまして、その8月から9月にかけての結果を10月に同じような形でホームページで公表させていただいております。

この8月から9月のときの調査では、その時点でオオタカの飛翔とか、鳴き声とか古巣といったものは確認されなかったということでございましたので、とはいっても、情報をいただいているということもあって、昨年10月以降も引き続き調査を実施させていただいているところでございます。現在も引き続きということでございますし、また、今年に入って以降もしっかりフォローの調査をさせていただきたいと思っております。

昨年10月以降、調査したところによりますと、先ほど栗林さんからご指摘がございましたけれども、オオタカの飛翔とか、鳴き声といったものを確認させていただいております。あわせて食痕、えさを食べた跡も確認させていただいている状況でございますので、引き続き、そういった状況については、我々も高い関心をもって調査を続けていきたいと思っております。

自然環境の保全という言葉がございましたけれども、非常に重要だと思っておりますので、特にオオタカだけということではございませんけれども、貴重な種も含めて、動植物に関心高く、しっかり調査をするときは調査をし、どういった影響があるのかということについてもしっかり検討させていただきたいと思っております。

【司会(鈴木)】 それでは、関連して、あるいはその他ございますでしょうか。濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今、山本委員から私の質問につきまして回答をいただきましたけれども、非常に不満足でありますので、改めて私の意見をもう一度検討いただきたい。

まず最初に計画ありきということで外環の構想段階をやられたということを私は申し上げましたけれども、P I協議会を立ち上げるときに、準備会から皆さん方行政側と我々住民とがいろいろ話し合いをしました。今回の外環のP Iは一般のP Iと違って今、皆さんがやられているのは一般のP Iなんです。一般のP Iじゃなくて、原点に

立ち戻って構想段階からやりましょうということは、何も無い姿で構想段階から話し合いをやりましょうということなんですよ。

ところが、途中で2回か3回、行政側から発表されました計画の内容に基づいて構想段階の話し合いが始まったわけです。ですから、我々が求めている真の外環に対するP Iの相談会というのは1つもやってない。P I協議会の構想段階で議論されたのは、今までの問題点、あるいは現在の問題点。それに対して必要性の議論が出ましたけれども、その必要性の議論に対して十分納得できるような答えは出てないと私は思います。

ですから、1つの例として、私はルートの例を出しましたけれども、山本委員は簡単にジャンクションやインターチェンジの用地買収のために計画決定しているからここでやればいいのだという安易なことをいいますけれども、昭和41年に計画決定されてから今日まで40年、地元の計画にかかわっている方々はどんな気持ちで考えているか、皆さんご存じなんですか。私はそこを申し上げたいわけですよ。なぜこういうルートが必要なのかということは私が構想段階からいっていた話ですよ。そういうルートがどこに必要なのかということをもっと検討して、それでも今の計画のところがいいというならばいいですよ。そういう話をされてないんじゃないですか。

ただ、安易にあなた方が計画決定しているから買収しやすい、あるいは新しいところをやってはおかしい。これは逆にいうと、我々住民が知っていることはエゴかもしれませんよ。しかし、本当に外環が必要であれば、どこに必要なのかということきちんと説明しなきゃならないし、その中で代替案もつくっていただかなければならない。代替案をつくってお話ししたといわれているけれども、代替案は何を出されたんですか。

私は現在の交通渋滞についても、環八の問題についても、いろいろな施策をやって、その結果について、どうしても外環が必要だったらやってくださいと申し上げたと思っていますよ。だけれども、先ほど東京都の答えもありましたけれども、後ほど私、また申し上げますけれども、代替案についても完全にやってないじゃないですか。本当に構想段階の意見をやるならば、あなた方が作った案をこの線でやるなんて、構想段階の話し合いの中で出すものじゃないですよ。それに基づいて、皆さん方は引きずられて、そればかりで話をしてきたんじゃないですか。

ですから、はっきりいって、本当の構想段階のP Iはやってないと思いますよ。きちんとそういうことについて、委員の皆さんが地元に戻って住民が納得されるようならば

結構ですが、恐らく山本さんだって、皆さん方だって、説明は行って意見交換会の中で地元住民からいろいろなことをいわれていると思いますよ。だから、地元の住民がきちっと納得できるようなことをしない限りは、やはり我々が求めた本当のP Iじゃないと思いますし、これから本当にP Iをやるならば、そういうことをもう少し考えていただきたいなと思います。

それともう1つ、今、計画段階というお話がありますけれども、この計画段階の案だって、我々がまだ計画段階の提案も何もしてないのに、皆さん方行政側が勝手に出して、これを議論しなさい、これの意見をいいなさい、そういう計画段階の話ってありますか。構想段階が終わったとしても、計画段階で何をやるのかということは何も話してないじゃないですか。そういうところでこんな資料を出されて、私にいわせれば、この計画面案の変更の案が出されたところで今質問しているような内容と同じことをやっているんじゃないですか。計画の具体化だったら、何の計画を具体化するのか。こういうことをやってないじゃないですか。

今の7地区の区長さんたちも皆さん方、いろいろ意見、聞いていると思いますけれども、みんなそういうことで、もうしょうがないということで認めているような感じで意見をいっているような感じもありますけれども、我々はそういうことじゃないと思うんです。住民はそんなことじゃないと思うのです。本当にP Iをやるんだったら、もっと真剣にそういうことを、もう少し原点というものを考えてくださいよ。私は重ねて申し上げておきたいと思います。

それから、東京都の回答ですけれども、この回答はこの間から何回も聞いています。それ以上、進んでいない。ただ、用地の整備をすとか、計画の整備段階ですとか、それをいつまでやるんですか。私はそれを聞きたいんですよ。今現在、渋滞もしてなく、スムーズにいて、練馬の人に迷惑がかかってないならいいですよ。ただ230号線とか、7号線とか、確かにずっと前から聞いていますよ。用地買収の説明会をやったとか、そういうのも聞いております。そうじゃなくて、それだったら、いつまでやられるんですかと私は聞いているんですよ。それによって、外環をこれからどうするかといったときに、三鷹なり、世田谷でいろいろ問題が出てくるので、本当にきちっとやっているのか、やらないのか、それが終わらない限りは次の計画段階に進みませんよ。ということは、もし今この計画段階の案をやるにしても、周りの道路がどうなるのかということ住民の皆さん心配していると思いますよ。だから、そういうことで、やはり練馬の

問題はきちっと、いつまでやりますとか、そういう決意ぐらい発言したらどうですか。

あと、臼田委員の問題もありますけれども、これはまた改めて皆さん、ご意見を発表されると思いますから、私としては、今の発言について納得できないと申し上げておきます。

【司会(鈴木)】 濱本さんからは4点、大きくは3点ですけども、ございました。計画ありきでP I協議会、あるいはP I会議をやってきたように感じるということ。構想段階の議論が十分にされていないということ。例えばルートについては、ルートにかかっている人が納得しているとは思えないということ。それから、代替案の議論についても外環をつくるということを決める前に、実際に他の施策をやるべきではないか。こういうことをしないと構想段階の議論はできないのではないかというご意見です。それから、計画段階の案の示し方。「考え方」、あるいは「計画概念図」を示して、それについて意見をいうというやり方ではなくて、先に計画段階で検討すべきことを議論して、それから検討を進めるべきではないかということ。それから、練馬の問題については、説明内容はもう知っていて、それをいつまでにやるのかという約束が大事だと。こういう指摘でございました。

これらについての回答、あるいはこれらに関連してご意見等がございましたら。はい、武田さん、お願いします。

【武田委員】 今、濱本さんが触れられていた、どういうふうに計画段階の課題を議論していくのかということですが、前回もその前にも、これからやるに当たっては、構想段階について一応の締めくくりまで来ているんだから、これからP I会議が協議するならば、少なくともA案、B案、C案ぐらいを事務局が案を作成し、何も作業工程表まで出せとはいわないけれども、こういうことを議論してまいりたいが、いかがでしょうかというところの場で提案したらどうですか。今日で3回目になりますよ。それをやらないと、何を議論するのかははっきりしないわけです。

今後の課題は何があって、どうするのかということ、特に地域P I、オープンハウス、意見を聴く会等々を集約すると、テーマとして、こういう意見、要望が非常に強かった。というようないろいろにカテゴリー化し、集中的に議論をしたいということを示すべきではないでしょうか。これは今の濱本さんの関連でも、何回も申し上げている。それをこの平場でどうでしょうかとやっても議論になりません。ラフなデザインでいい

んです。それを考えてほしいということが1つ。濱本さんの関連でこれは終わります。

あと、一、二、問題になるのは、さっき江崎委員のご発言の中で、大泉の渋滞は大規模なショッピングセンターができたから渋滞したんだということを前後2回か3回にわたってご指摘になっています。どなたかからか意見があったということですが、確かにそういう事実はあります。しかし、それは交通量全体としたら、多くの中の1つであって、10ある要素の中の1つではあるけれども、そのことがあるから大泉に集中するのはそれが悪いんだというようなイメージにとられるようなことにはしてほしくないと思う。

もっと複合的な要素であって、都市が整備されれば、いろいろな機能が集中してきます。大きな量販店というと、あなたがおっしゃっているのは多分桜並木通りのヤマダ電機と、旧名ではオオカワというショッピングセンターができた。多分この2つを指しているんだろうと思います。ですが、基本的に都市基盤整備ができてないところに関越と外環というのが取りついてきたから、ひ弱な道路が渋滞を起こしているということになるでしょう。

したがって、さっき説明があったように、補助230を早急に整備するという形で着手していますというようなことを含めて、練馬区は大筋では21項目は満たされたといっていますが、あの当時の十何年か、20年前に出された都計審の内容というのは非常に微々たるものなのです。しかし、その後、練馬区、あるいは東京都も含めまして、いわゆる幹線街路の環状交通の整備ということでいろいろ努力をして、今やっています。

ですから総合的にいうと、いろいろな努力はしていますけれども、あの21項目に含まれている程度のことでは、今練馬に集中しているものは収容し切れない。そういう状況があるので、できるだけ基盤整備を急いでほしいという言い方になっていることをご理解をいただきたい。いっていることは間違っているといっているんじゃないですよ。多くの中の1つの要素ではあるけれども、それがすべてヤマダとかが、大泉インターに集中する主要因になっているというふうにはとってほしくないということです。

それから、もう1つは、さっき栗林さんからオオタカの問題が出ましたのでついでに触れておきます。これは東京都に対して、現在の環境の現況調査を始めるについて、どういうポイントをやった方がいいかというところの論議で、たしか大泉では大泉古墳群というのがあって、外環をやるときに1年か1年半かけて、その埋蔵文化財の調査をやった。多分この水と風と緑のいわばベルトになっている武蔵野台地では、ここから東名

に至るまでの間に相当な埋蔵文化財があるはずで、これは東京都の埋蔵文化財の調査報告書にまとまっているはずで、これを出してほしいと。わかりましたと言ったきりで一向に出てないんです。

外環をつくる立場からみると、埋蔵文化財が1つ出てくると工事が2年か3年とまっちゃいます。それだけ歴史的に魅惑のある水と緑と風も含む豊かなベルト地帯です。そこに先人が住みついてきているわけですから、一応のデータでこういうものがあるんだよということを認識した上でやるべきだと思うんです。

ですから、なぜ出してこないのか。簡単な問題だと思うんですよ。これは指摘しておきます。行政側は、簡単に答えられることについてさえ、やってないということを上げて、早急に提示してほしいということです。

以上です。

【司会(鈴木)】 武田さんからは3点ございました。1点目が先ほどの濱本さんの意見に関連してでございますが、武田さんの意見としては、一応曲がりなりにも計画段階に入ったのであれば、A案、B案、C案といったような案を示して検討の進め方を考える。あるいは、地域P Iで出された意見をまとめて検討すべき内容と、その方向性について示すべきというご意見でございました。それから2点目は、江崎さんの意見に対応して、一要素にすぎない。やはり大きな問題は大泉と練馬のインターチェンジが終点になっていることだということ。それから3点目は、これは以前P I会議で資料要求をした件だと思いますが、埋蔵文化財のリストだけじゃなくて、それぞれの箇所の内容がわかる資料があるはずだから、これを出してほしいといった簡単な内容にすら答えていないということです。以上3点でございました。

それでは、関連して、新さん、お願いします。

【新委員】 濱本さんの発言について、私もちょっと疑問がありまして、山本さんのさっきの話の中に、ルートの中に大きい建物があるので、このルートを動かすわけにはいかないというような発言がありました。43年当時、あれが計画決定された時点の話というのは大分昔にやったんですけれども、あの中では要するに4つのルートがあって、その中で用地の買収も最も楽にできると。はっきりいって、事項？が少なくてやりやすいところを選んでルートをかいて都市計画決定をしたわけです。早い話が抵抗が一番少ないだろうと思ってやったんでしょう。

ところが、あれが大反対運動になってつぶれたというか、要するに凍結されてしまったわけですよ。もしどうしてもあの道路が必要だというのであれば、なぜあのときから継続して話し合いをして来なかったのか。この道路をつくるというのであれば、住民があれだけの反対をし、7つの自治体が反対をしたわけですから、それと話し合っただけという政治的な配慮というか、都市を運営していくための配慮というか、そういったものは官僚にはないんですかね。全く行き当たりばったり。それで40年間反対されて、手も足も出ない。我々だって何回も東京都、国土交通省に押しかけているんですよ。話し合いしてくれ、どうなっちゃうんだ、取りやめてほしいというのが原点ですが、要するに早い話が住民の話を聞いてくれといっているわけですよ。ところが、それに対して、ことごとくけっ飛ばしてきた。特に東京都はそうですよ。

私もさんざっぱらやりましたけれども、どうにもならないからあきらめた。あきらめたところへ出てきたのが大深度ですよ。大深度というのは、明らかに住民のことを意識してやった。私はこれはいいと思っているんですが、悪いとは思ってないんですが、ただし、それをやる場合でも、住民と話し合いを重ねて、この町のこの人たちが何を望んでいるのか。どういう東京になってもらいたいと思って、みんな考えているのか、真摯に東京都なり、国土交通省が省内で検討して方向性を出して行って、それで出てきた話なら、話は聞きますよ。全くそうじゃない。とにかくやらなきゃならないというどこかの大臣がたわ言をいったおかげで、それが一気に呵成に動き出したというのが現実の姿じゃないですか。それがこういう形で話し合いをした。話し合いをすること自体はいいことですけれども……。

当時であれば、幾らでも場所の変更もできたわけですよ。大深度の話もその中で出てくれば、これは住民と官僚、要するに官庁が話し合っただけだからといって、住民側も納得していくわけですよ。全部お仕着せ。全部そちらが考えてやってくるという、このパターンがあるから納得できないんですよ。

今、計画案を出してどうこうと濱本さんはいわれましたけれども、あれだって、例えば、青梅街道のインターの話1つとったって、あれだけ反対があっただけで、いろんなことが出てきたときに、どうしていきなりハーフインターであろうと、あの話が出てくるんですか。私、わけがわからない。あれだけ話を聞いているんだとしたら、どうしてもここにインターチェンジが欲しいというのであれば、この地域の住民が納得する形でインターチェンジをつくる方法を一生懸命になって研究したらどうですか。そういうことはでき

ないんですか。

私、今、三鷹で介護保険の関係だとか、いろいろなことをやっているんですけども、確かに官僚制度を動かすのは大変だろうと思います。みんな既得権益の中で計画化されて、一つ一つの事業を割り振りを決めて、他人のところには侵害しないようにそっとやっているのはよくわかるんですよ。だけれども、これは国民に関係した、生活に関係した重大な問題なんです。これはぜひそういう形で進めていってもらいたいと私は思うんです。

三鷹のインターチェンジの話一つとって、これは相当頭をやわらかくしてもらわないとわかってもらえないんですよ。例えば、騒音の問題一つとって、東京都、あるいは国土交通省は環境基準の65デシベルを達成していればいいと思っているんですよ。実際に、あなた、65デシベルの騒音のそばで子供を育てている親の気持ちになってごらんください。私は建築屋だったものですから、環状7号線のそばで、あるお客さんの家を建てただけで、あれ、住んでられるものじゃないですよ。65デシベルというけど。

そういったことを全部考えて、要するに東京でどうやったら本当のいい人間関係だとか、東京でいい社会生活を送れるか。そういったことのために道路はどうあるべきか。東京都の人口はどのくらいにすべきなのか。ちょっと人口密度が多過ぎるんじゃないか。マンションはこの程度がいいんじゃないか。そういう話をもっともっと地域の中に入って話をして、それで上げてきたものを政策にしていだきたいと私は思うのです。

だから、青梅街道の問題だってそうですよ。もうがたがたいうのはわかりきっている。三鷹だって、そういう方式でやられたら、あなた方が考えたことでいってくるんだったら大変な抵抗にあいますよ。だから、濱本さんが今いわれたことというのは、実は本当の意味での警鐘を鳴らしているんですよ。住民のいうことをよく聞いて、この人たちも納得して、なおかつ東京都が計画する道路をつくるにはどうしたらいいかという、その辺から入っていかないと、こういう形で一方的に出してくると、出せば出すだけ反発を食らいますよ。それだけ申し上げておきます

【司会(鈴木)】 新さんからは、東京がどうあるべきかということを中心に検討した上で、そういったことも十分に納得できるように説明しないとイケないということ。行政が考えたものをどんどん提示するのではなくて、住民の話を十分に聞かないといけ

ない。そして納得できる形で示されてしかるべきだと。簡単に言ってしまえば、こういう主張でございました。ルートを含めてというご意見でございました。いずれも濱本さんの発言に関連したものでございました。

それでは、これらについて、その他の意見（「ちょっと1ついいですか」の声あり）……それじゃ、濱本さん。

【濱本委員】 先ほど代替案の話も出ましたので、私、代替案の話のときに、今、国から正式なものが全然出ていないと申し上げましたけれども、我々住民としては、国から代替案を出してくださいというお話を申し上げたのだから、もし出てくれば、最低限、我々としては、私どもの代替案も必要があれば出すべきだと思ったんですよ。だから、そこまで来てないわけで、構想段階が終わったわけです。

逆に、国とか東京都の方々が住民に対して何かあるんですかという質問はなかったです。我々は出してくださいといいましたよ。それから、我々としては、やはり住民が反対する以上は何か代替案とかよく考えなきゃならないかなという感じはありましたけれども、これは我々の別のところの議論の中でやっておりますけれども、それは当たり前なことだと思うんですよね。だから、国から出てきたときに我々も出さなきゃいかんだろうという考えはあったと思う。そういうことがなくて、こういう形になったということ。

それから、しつこくいいますけれども、私は今だって押しつけだと思えます。今の計画案は。そういうことじゃだめだと思います。

【司会（鈴木）】 住民側からの提案の場がなかったという意見だと思います。今のは新さんの意見にも関連することだと思います。行政側が考えたものではなくて、住民側からも提案する、あるいはそれで納得できるようなものを示すべきという武田さんのご意見にも通じるものかと思えます。江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 2つありますけれども、まず1つ目。先ほど武田さんがおっしゃった大泉の大型店の話ですけれども、大泉の道路渋滞が大型店によるものだといっているわけではなくて、外環によるものだけではなくて、そういう誘発交通もあるのではないかという話をただけです。

2点目ですけれども、ほかの交通政策との比較検証をきちんとやってほしいということもありますが、また一方でルートについてですが、先ほど山本さんの方からルートを変えられないのはジャンクションに広大な用地が必要だからということも理由に挙げら

れていました。ただ、この世田谷区の沿線地域というのは国分寺崖線があり、世田谷区にとってもとても大切にしている場所のほうです。また、そのジャンクションの周辺には学校もあります。高低差もありますので、音が上の方に抜けていくということも考えると、やはり上の大蔵ですとか、喜多見6丁目、成城の地域にとっても被害が出てくるのかなという心配があります。

ということで、世田谷の地域P Iでも何人かの方からお話が出ていたかと思いますが、近くに公園ですとか、川ですとか、ちょっと広い土地が幾つかあると思います。そういったところにもしジャンクションをもっていったらどうなのか。どのケースが一番環境影響が小さいのかという比較検討もされると地域の方にとっても納得がいくのかなと思われれます。いかがでしょうか。

【司会(鈴木)】 江崎さんからは武田さんの指摘に対する確認と、それから他の交通政策との比較検討も要求しているけれども、それだけではなくて東名ジャンクション周辺での計画について、先ほどのルートの話と関連して、ジャンクションの位置について、例えば、公園をジャンクションにという提案もあるので、そういった検討もすべきではないか。そういう検討をすれば納得できるのではないかという提案でございました。ただいまの内容は地域P Iでの意見とも関連しますので、後からでも議論はできるかと思いますが、先に全体の話ということで。新さん、お願いします。

【新委員】 山本さんに申し上げるんですが、山本さんを相手にして文句をいっていると悪いんだけど、実際問題としては、国土交通省が一番いけないんですよ。なぜかということ、あれをずっと引き延ばしてきているわけです。何も言わないで。その間に家がいっぱい建ったわけですよ。高層建築物も。インターチェンジの周辺もジャンクションの周辺もどんどん大きな建物が建ってきたわけですよ。それだから、できないというのはだれが悪いのかという話になってきたときに、だれが悪いんでしょうね。

例えば、未必の故意という裁判上の言葉があるんですが、何もやらないでそういう状況をつくり出して、結果として相手を苦しめてしまうというのは未必の故意だという裁判の判例がありますよね。はっきりいうと、あれに該当するわけですよ。それは時間的な流れとか、役所がやることはそういったことじゃないんだというふうにしても、実際はそういうふうに住民はとるわけですよ。これだけほっぼらかされて、今になってやるといわれたって、それはおかしいんじゃないか。権利の侵害じゃないかというふうにも、

まず思いますよ。

だから、その辺について、きちんとした謝罪なり何なりが大臣からあったのであれば、それはいいんですが、そういうことに関しては全くなくて、ご不便をかけたことに対して申しわけなかったという謝罪だけだったんですよ。そういうのって、本当は謝罪になってないんですよ。だから、それが全部後を引くわけです。住民といえども、理解ができないことはないわけですよ。全部理解をしようとするわけですが、そういった失礼な態度でやられるということになると、それは主権在民の立場からすれば、非常に国家による人権の侵害だというふうにとるわけですよ。そこら辺のところをよく考えていただきたい。

道路1つつくるのだから、それで利益を得る人と害を受ける人と両方いるわけです。その害を受ける人ができるだけ少なくなるように。利益を得る人がちゃんと利益を得るように。まして、そこに住んでいる住民が喜んで受け入れていくようなプランをつくり出すというのは、実はそこを管理しているところの役所の責任なんですよ。その辺のところを考えていただくと、今いったものがすべて押しつけじゃないか、住民の意見をちゃんと取り入れてないんじゃないかという話になるわけです。

今、三鷹では国土交通省も東京都も一生懸命話を聞いてくれてやろうとしているように私にはみえる。だから、三鷹については、私は文句をいっているわけではない。だけれども、青梅街道あたりの話をちらちら聞くと、あれは全くおかしいじゃないかと私は思う。だから、そういうやり方は改めてもらいたいというふうにいっているわけです。ですから、できれば、計画段階の話についてもきちんとした対応をとってもらいたいと思うんですよ。それが私の意見なんです。

【司会(鈴木)】 新さんからですけれども、やはりルートについて、放っておいたために今のルートしかなくなってしまったというのは国の責任ではないかということ。そういったことも含めて納得できるようにしないとイケないということ。それから、例えば三鷹の計画、あるいは他の場所についてもよりよい案になるように意見を聞いていくということができている場所とできていない場所があるが、そういう取り組みが大事だということ。例えば、青梅街道のところの話を聞いているとそうっていないという意見でございます。

それから、ちょっと全体として大きな話ですが、ルートについてといった話から、納得できるような進め方をすべきといった進め方の話。それから、ジャンクションの位置

の変更等について検討すべきといった地域的な問題など、地域の皆さんからご意見をいただいているような課題がございます。国交省の方から、あるいは都の方からの回答はございますでしょうか。では、まず国の方からお願いします。

【山本委員】 今、いろんなご意見をいただきました。どこからお話しするかですけれども、ルートの話につきましては、冒頭に説明させていただいたとおり、新さんのおっしゃるとおり、長年そのままにしておいたということで、大臣がご迷惑をおかけしたということで遺憾の意を表明したという認識をしております、それが1つのきっかけとなって話し合いが進んでいるというように理解をしておりますので、そういった意味ではこの話し合いの場というのは非常に重要だと思っております。

改めてその段階で、外環というのは本当に必要なかどうか。あるいはルートが本当にここでいいのかどうか。あるいは構造がどうなのか。さまざまなことについて、今、議論していると思っておりますので、いろいろご指摘をいただきましたけれども、私としてはしっかりその辺を頭に入れながら議論を続けていきたいと思っております。

代替案の話在先ほど濱本さん、そのほかの方からいただきました。構想段階のときに外環ありきではないかというようなことで、私の方から「外環の必要性(案)」を出させていただいたときに、外環という道路の整備だけではなくて、ソフト施策等々も含めて代替案をお出しさせていただいたと。それに基づいて議論を進めたという認識であります。

これはちょっと議事録を確認しないと私も記憶が余り定かではないですが、我々国の方で考えた案ということで紹介をさせていただきましたけれども、幾つかそのとき意見をいただきましたし、もしこれ以外にも代替案として考えられるものがあるんだったらご提案いただきたいということも申し上げながら議論を進めてきているのではないかと思っております、なかなか個別の事業にまだおりてないというところについても、政策段階ということで若干ご指摘もいただきましたけれども、議論を続けてきているという認識であります。

現段階、計画段階に入って、これも考え方で押しつけではないかというようなご指摘がございましたけれども、これは考え方のご説明をさせていただいたときに、国と東京都はこれで決めているということではないと。1つのたたき台の案として提案をさせていただいたという言い方をさせていただいています。前回もたしか栗林さんかどなたか

からよりよい案があれば変わり得るのかということに対して、そういう理解をしてもらっていいというように私も言わせていただきましたとおり、今地域でいろいろ話し合いをさせていただいておりますが、いろいろ意見をいただいておりますから、そういったことも踏まえたり、あるいは地域の方々からよりいい案といったようなものがご提案いただけるのであれば、そういったことも含めてしっかり検討させていただけたらと思っているところでございます。

そういう1つのきっかけになればということで、構造だけじゃなくて、環境の影響という皆さんのご関心が高いデータもお示ししながら説明させていただき、意見も集約させていただけたらと思っております。

前回、やわらかい段階、かたい段階というような話がありましたけれども、現段階はまだやわらかい段階でさまざまなご意見を聞いていると。これまでも例えばインターチェンジについては複数案を出したりとか、その評価等もご紹介しながら議論しているという認識でありますので、より建設的な議論ができるように皆様からご意見をいただけたらと思っております。

【司会(鈴木)】 では、濱本さん。

【濱本委員】 山本委員、今そういうお話がありましたけれども、私からみれば、今の説明会は強制的ですよ。あなた方の説明している内容は、1つの案だといわれたけれども、案は確かに案かもしれませんよ。だけど、地元へ行って説明している内容を聞いていると、山本委員がいわれたようなことはやっていませんよ。きちっと案をつくって、図面までつくって、こういうことと。そういう図面とかが出てきますと、たたき台の意見とかがなくて、あれは計画案に対する意見交換会じゃないですよ。意見交換会といっているけれども、もう図面の説明会ですよ。そういうことをやっていて、そういう言い方をするのはちょっと失礼だと思うよ。

だから、私はそういうことを求めているわけじゃないんですよ。こういう案を出す前にもっとやるべきでしょうと私は申し上げているのです。だから、武田委員もそうしているじゃないですか。押しつけじゃなくて、そういう案を計画段階で出すならば、もう少しこういう案もありますけど、どうしましょうかと私は一言も聞いてないですよ。委員の皆さんそうだと思いますよ。

それから、もう1つ、この際ですから申し上げますけれども、構想段階をまとめるときに、たしかジャーナルの19号でしたか、皆さん、2時間かかって3分間ずつ意見を

いわれましたよね。私、ジャーナルをいろいろ読ませていただいて、賛成、反対といっている人の内容を読ませていただきましたが、反対の方とか、もうちょっと検討すべきだろうという方はきちっと理由を説明しています。こういう理由だから検討した方がいいんじゃないかとか。だけど、賛成といわれた方は、何だか知らないけれども、賛成だという話で終わっている内容なのです。そういう中のP Iの結論なんですよ。それに基づいて国側は業界とか、いろいろなところに聞いて、構想段階は終わったという言い方をしていますけれども、私はそういうことじゃないだろうと思うんですよ。

ジャーナルの19号の各委員の意見を読んでみても、一般の住民が読み聞きして、私のところに電話がかかってくるのはみんなそうですよ。きちっとP Iの構想段階の結論を出されたのかという話なんです。だから、それは委員も悪いといえ、委員も悪いのかもしれませんが、賛成であれ、反対であれ、きちっとその意見がこの委員会で出てきて、最後の結末のときに出ているものもあれば、ないものもありますから、そういうことを考えて、やはり計画段階に入るときにはもうちょっと慎重にやるべきだと思いますし、これからでも間に合いますから、そういう考えはあるのかなのか、よく議論していただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 濱本さんからは先ほどの山本さんの回答の中で、決めたものを説明しているわけではない、との答弁に対しまして、今の地域ごとで行っているものについては、やはり案を1つ示して、それを押しつけているように感じるということ。案を出す前にもっと議論をすべきではないかということ。それから、やはり構想段階の総括の内容をみても納得できる形で進んでいるとは思えないという内容でございます。

関連してご質問、あるいは山本さんから補足、あるいは都からもあるようですので、先に臼田さん、その後、山本さんからということによろしいでしょうか。では、先に臼田さん、お願いします。

【臼田委員】 それでは、質問いただいた順番でお答えさせていただきます。

まず、濱本委員から練馬問題の解決の時期というお話がございました。道路の整備については、平成16年3月に都市計画道路の優先順位をつけた整備方針を東京都が発表してございまして、放射7号線や補助230号線を、優先的に整備する路線として位置づけ、しっかり整備に向けて取り組んできたところでございます。その中で住民の方に説明会を行い、その説明会の段階も一般的な現況測量の次の段階である用地測量の説明

会まで進んできております。事業化に向けて、東京都はできるだけ早く進める考えでありますが、いずれにいたしましても、道路事業をやる際には住民の方々の大事な土地を扱うわけですので、その辺の意見も十分聞きながら進めるということで、都の姿勢と住民の考えとの兼ね合いの中で一生懸命取り組んでまいりますので、ご理解のほど、お願いいたします。

それから、都市計画道路以外のところですが、谷原の交差点につきましては笹目通りと目白通りの立体交差、これは一番大きな対策だったわけですが、そのほかにも6差路の交差点、これは笹目通りと目白通りのほかに富士街道という道路が通っておりまして、その複雑な交差点によりまして交通容量が減っておりましたので、それを4差の交差点に改良する。あるいは、歩行者を分離して車道と歩道とを立体的に分けるという取り組みは既に行い完了してございます。

したがって、東京都のできる範囲で一生懸命取り組んでおりまして、できるだけ早期に事業の見通しをつけ、早期に事業を終えるというように考えてございますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

それから、武田委員からのご質問、ご要望でございます。大変申しわけございませんでした。埋蔵文化財につきましては、委員ご指摘のように資料等も公開されておりますので、また資料を提示して、ご報告させていただきたいと思っております。

【司会(鈴木)】 それでは、山本さん、手短にお願いします。

【山本委員】 地域P Iの件で、いかにも固まったようにみえていると。説明会のようだというご指摘がございました。もしそのあたりで誤解を生じるような私の発言とか、内容についてしっかり説明してなかったということであれば、そこは誤解を招いていたということであれば、お詫びを申し上げないといけないと思っております。

地域P Iで今聴いている趣旨は、何度も申し上げているとおり、1つのたたき台としてお示した案について、地域の方々がどんな心配をしているのかと。あるいはよりいい案、どういった提案があるのかということ幅広く聞いているつもりでございます。あとで資料のご紹介があるかもしれませんが、計画概念図にいただいた意見を分類した形でまとめた資料、後ろの方についておりますが、こういった形でさまざまな意見を我々しっかりとらえさせていただきながら、よりよい案があるのかといったようなことも考えさせていただけたらと思っております。

一案でというようなご指摘がございましたけれども、例えばインターチェンジについ

ではこれまでも複数案をお示ししたり、今回もその複数案ベースで評価結果をお示ししたりというような形で、地域の方々に今回一案をお出ししている根拠も説明しながら意見を聴いているという理解でありますので、さらなる建設的な意見とか、もっとこういった形で意見を聴いた方がよりいい形になるのではないかとといったご提案等があれば、ぜひいただけたらと考えております。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 何回もくどいようだけど、もう1度申し上げますけど、今の例でいえば、青梅のーフインターについても1つの案だけで来ているわけですよ。ーフインターを提案されるならば、ゼロインターの場合もあるだろうし、両方使う場合もあるだろう。こういう提案をしてもいいわけですよ。それを大臣とか、東京都という形で発表されて、そういうことによって住民が非常に泣いているところがあるわけですよ。それにかかった人は、そういう提案の仕方がおかしいんじゃないんですかと私はいつているわけですよ。同じやり方にしても、そうでしょう。ーフインターが出たために相当な問題が起こっているでしょう。だから、ゼロインターもあつたんでしょ。

それは一国会議員か区長か知りませんが、関係のあるところの方が代弁したためにぼろんと出てきたんじゃないかと思うんですよ。そういうときに皆さん方、行政側の山本さんだとか、関係する人たちがなぜここにーフインターが必要なのかということきちっと説明しなきゃいかんですよ。それが代案なんですよ。基本的にいえば、そういう細かいことがなっていないと私はいつているわけです。

【司会（鈴木）】 それでは、大分時間が押してまいりましたが……（「関連」の声あり）、じゃ、関連のことということで、まず武田さんからのご意見をいただきたいと思ひます。

【武田委員】 この論議はもう膠着状態に入っているなと思うんですね。今、濱本さんの方からも若干提案めいた、これからの議論のあり方というご意見もありましたし、それからさっき新さんのお話も、要するに行政側が一方的なかたい考えのものをもってくるんじゃないかと、地域でみんなが話し合つて、いろいろなやり方があるじゃないかと。例えば、インターならインターにしても、これは大泉の場合でも、私どもは現実に考えていることなんですけれども、何でインターチェンジというのは穴が1つなんですか。そして、そこにインとアウトがあるわけね。練馬の場合には、大泉は特に13ぐらいの

動線があって大変だからということで、例えば東映通りという通りに、1つの穴に入ったり出たりするということじゃなく、少なくともダブルインター、トリプルインターぐらいは考えなさい。それを全部全部地下に作るわけです。

例えば、大泉はあれだけの量があるわけです。それをこなしているわけです。そういうことは2つ、3つの枝線から、2つないし3つぐらいの入り口、出口を置いて、本線渋滞が起きないようにする。それは全部地下で処理してしまえるものなのだから、それが上部構造については道路だなんていわないで、緑と水という形の豊かな環境をつくって、住民の皆さんがむしろうちの方にインターをつくってよといえるぐらい嫌われない、好まれるインターをつくるべきじゃないんですか。そういう発想の転換をしない限り、この問題というのは絶対に前へ進めないでしょう。

ハーフインターなんていったら、ある区議会議員が言ってました。「冗談じゃないよと。練馬だけに引き受けさせて、杉並さん、ほかの区へいい顔するんじゃないよと。そんなばかなこと聞けるか」。こういう話もあります。これが現実ですよ。

だから、大泉はやむを得ないとして、青梅街道にかわるべき練馬南インターになるかどうか知りませんが、本当に地域の住民がそういうものならいいねといって納得してもらえるような、そういう案がないということは絶対ないはずですよ。それは新さんがさっきそんな意味のことをおっしゃっていたので、それに便乗して発言させてもらいますけれども、そのぐらい行政側が発想の転換をして、いろいろなことをここでやってみましょうというのが本当のP Iじゃないんですか。

そういうことを踏まえて、先へ進んじゃいますけれども、例えば、その課題になるものは何があるかといえば、本当に環境にやさしい施設計画って何なのということ。それから、もう1つは、住民に嫌われないインター方式というのは何ですかと今触れました。それから、皆さんは換気塔とっているけれども、私はあれはクーリングタワーでなきゃいかんのです。空気を出すだけじゃだめなんです。地下でケミカルと熱とあらゆるものを駆使してきれいな空気にして、環八から出ている普通の空気よりも、外環の中から出てきた空気はきれいなんだというくらいに価値のあるものにしなきゃだめだということじゃないですか。何でそこにチャレンジしようとしらないんですか。というようなことで、住民が納得できるようなものめざしましょうよ。

それから、上部の道路について、東京都さん、悪いけど、しばらくこの外環P Iでは地下の問題のけりがつくまではそのことは棚上げです。あとで時間があるならば、そ

れは議論しましょうということになっているわけでしょう(「そうです」の声あり)。ご賛成いただきたい。何で今、平地に波乱を起こすようなことをしつこくいつてくるんですか。

今はそういうことを含めて削るものは削りながら、とにかく特化して、今いった 방식을事務局は案をつくりなさいよ。ネタはそれしかないでしょう。だから、そういう案をベースにして皆さんに出して、たたかれても構わないですよ。A案、B案、C案とっているのはそういうことです。そうじゃなきゃ、抽象的な議論ばかりで、前へ進めない。あとは賛成だ反対だの非常に単純な話ばかりでしょう。

我々P Iとしては、こういう案を出して議論をして、いいものをつくっていくという義務があるわけですよ。そうじゃなきゃ、委員になっている必要はないんですよ。いかに良いものをめざすかということで、意見をまとめてほしいんです。そういう取り扱いをやってほしい。

【司会(鈴木)】 ただいま数名の方からご意見がございましたが、いずれもよりよい案とするためにどのように検討を進めていくべきかといったことについてでございます。例えば、インターチェンジの案につきまして、地元で納得できる案とするためにどういう検討の仕方をしてほしいのか。その際、1つだけ提示するというのがあるのかどうかということでございます。

各地域でどういう議論がなされているのかということを紹介させていただきまして、それぞれの地域の状況、他の地域でどうなっているのかということについてご理解をいただいて、その上でさらに議論をしたいと思っております。時間がございませんので、地域の状況については簡単に事務局の方で紹介をさせていただいて、関連するご意見等がございましたら、そこで発言していただきたいと思っております。

【事務局(藤井)】 それでは、簡単に地域P Iの開催状況をご報告させていただきます。資料 3の資料一覧の次に「地域P Iの開催状況について」という紙が1枚ございます。これまで開催しました結果と今後、当面の開催予定を記してございます。後ほどご確認いただきたいと思っております。

その次に「地域P I 議事概要について」という少し厚めの資料がございます。昨年11月から各地域で進めてまいりました意見を聴く会、地元の住民の皆さんが主催されました意見交換会、あるいは調布市では市の主催による市民説明会、あるいは調布市の

生涯学習出前講座の一環として地元住民の皆さんが主催された意見交換会等が開かれています。

この中で、主に外環の本線、インターチェンジ、まちづくり、環境への影響、用地補償、今後の進め方、地上部街路、生活再建といったことについて、多岐にわたって議論がなされております。詳細については省略させていただきます。

それから、次に地域P Iのアンケート結果の概要でございます。これまで11回、オープンハウスを開催してございますけれども、そのとき参加いただきました住民の皆さんからいただいたアンケート結果を掲載してございます。なお、狛江市では意見を聴く会の開催を行っておりませんが、オープンハウスを12月17日に開催いたしております。そのとき住民の皆さんからいただいたご意見につきましても、このアンケート結果の中に掲載してございますので、後ほどご確認いただきたいと思います。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 そのほか地域P Iで出された意見、例えば、先ほど武田さんからいただきました目白通りのインターチェンジの形についての意見などを本日資料にまとめております。地域ごとに測地的な意見、それから測地的な意見ではなくて、先ほどからでおります進め方とか、外環の必要性に関して、地域P Iでも本日同様の議論がたくさん行われております。そういった議論について内容ごとにまとめたものを用意しておりますので、今後の議論の参考にしていただければと思います。

各地域で行いました地域P Iの内容につきまして、あるいはそこで行われた主な議論、感想等につきまして、この場であれば、ご意見をいただきたいですけれども、栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 先ほどから濱本委員、あるいは武田委員、いろいろな方から住民説明会みたいになっちゃったじゃないかというご指摘がありました。私は世田谷の意見を聴く会に出ました。そのときの国や都のお話というのがやはり説明会調になっていたことは事実であると私は思います。どういうことかと言いますと、1つは住民の意見はどう聞くんですか、どう反映していくんですかという質問に対して、反映できるものは反映すると答えているわけです。じゃ、反映できないものはしないのですね。つまり都合のいいことは聞けるけれども、都合の悪いことは聞けないよというふうに聞こえます。

それから、ルートの話がございました。これについても、先ほど江崎さんもちょっと触れました。東部地区会館で最初に意見を述べられた方が砧公園の下につくったらどう

ですかと言われたことがありました。それに対して、計画線の中を基本としているから、それは検討できないというような意味のお答えをなさっていました。

そういうふうになってきますと、それはやはり先ほどから国の委員がおっしゃるようなイメージでは住民は受け取れないわけですね。どんな意見であっても、それは検討してみようとか、どうしてもだめなものはこうこうこういうわけで、それは受け入れられないとか、そういうちゃんとした説明があるべきだと。

それから、絶対にやめてほしいと思うことが1つあります。それはこの前の意見を聴く会で意見を言った方に対して、意見として聞いておきますという処理の仕方をされておられました。それは最悪だと思います。やはり住民はそういう場でないと意見を言えないわけですから、それに対して意見として聞いておく。聞きおくということは私はよくない。やはりそれについては、その場で回答できないにしても、いつかどこかで回答するというような約束をすべきではないかと、そういうふうに思います。

先ほどからたたき台だといろいろおっしゃっています。それは私も承知しておりますけれども、現実には住民の側からみると、必ずしもそう受け取られてないので、先ほどから国や東京がああいうふうにおっしゃっているからには、今後は少し改善していただきたいというのが私の要望です。

以上です。

【司会(鈴木)】 やはり説明会のように感じられたということ、意見について聞きおくというのではなくて、今後検討するとか、回答をしっかりとすることが必要だと感じたということでございます。

その他、先ほど新さん、手を挙げていましたが、もうよろしいですか(「いいです」の声あり)。それでは、渡辺さん。

【渡辺委員】 時間がなくて、ちょっと気がいらいらしているんですけど、私どもは市が主催の説明会と同時に、ここで出前講座ということになっていますが、市の方でそういう制度があるから利用してくれというんでしましたが、これはほかの地区は除きまして、我々の町会だけで説明会を求めて会合をやりました。66名の参加がありました。そのときは模型が出てきたんですね。その前の市の説明会のときにも、うちの方から全体の63名の中から49名が出席しています。

私どもの町会では245世帯ありますが、世帯数にしまして、アパートを除きますと

210世帯。その中で2回の説明会に参加したのが約80世帯あります。全体の3分の1強が出席したということで、ほかの地区と相当違いまして、やはり影響の度合いが大きいものですから、皆さん非常に関心をもっている。

それで、出てくる話はほかの地区と似ているところもありますが、やはり残されてどうなるんだという話。代替地があるのか、それから買い上げはどうなんだ、補償はどうなんだ、家屋の補償はするのか、土地だけじゃないのかとか、今の段階で私はここに書いてある司会というのは私がやりました。今の段階では、まだつくと決まったわけじゃないんだと。これはまだつくないということがあり得るという前提で今話をしているんだから、つくるようになったらそういう形になるかもわからないけれども、今の段階ではまだ決まっているわけではない。だから、必ずしも悲観的じゃなくて、こういふことであれば要らないとかいうことを積極的に話してほしいということを司会の立場としていっております。

これについて本当はもう少しいいたいんで、次回のときにもう少し時間をもらっていわせていただきますが、今回もこの後、1月29日日曜日、私どもであります、このときには逆に私どもには全然声がかからないで、市と行政だけで勝手に話し合いをしましてオープンハウスだということで、私は苦情を申し入れたんです。我々のところで、これだけ模型を使ったのを2回もやっているし、今まで出られなかった人に対して意見を聴く会にして、出られなかった人たちのことを考えると、今さらオープンハウスをやって何をやるんだと。意味がないよと。これからやるのはやはり意見を聴く会が中心じゃなきゃいかんよという苦情を申しました。

でも、もう話が遅かったというか、印刷に間に合わないということでオープンハウスだけという形になりました。ただし、私の方は町会にまた回覧を回しまして、オープンハウスになっているけれども、後半の3時半から5時までは意見を聴く会にしますよということで、各戸へ240枚ビラを配っています。

そういうようなことで、P I協議会のときはP I協議員も委員として正規のメンバーとして出ましたけれども、今の会議になってから、そういう配慮はされてないし、また何の相談もないと。これはちょっと委員を形骸視しているんじゃないかと思うんですよ。今度やるけれども、どうでしょうかというくらい、こういう内容でどうですかねという意向を1回ぐらい聞いてもらいたいと思うんですよ。

今、先に進むだけで、行政と国と都と口だけの話し合いでやっているという独断的な

感じがするんです。そうすると、ここでやっているP I会議というのは何だと。こういうことになるわけです。その辺もう少し配慮してください。やり方に反対を申します。

【司会(鈴木)】 関連して、濱本さん。

【濱本委員】 今やっている地域P I、これは本体のP I協議会は全然タッチしてないでしょう。今、渡辺さんが指摘されたようにタッチしてないでしょう。

【司会(鈴木)】 はい。

【濱本委員】 基本的にそれ自体がもうおかしいんだよ。みんな行政側、7地区の皆さん方と日程とか場所を決めてやっているんです。だから、P I協議会は全然なされてないということなんですよ。そののところ、皆さん認識してもらわないと困るんですよ。どこでもそうでしょう。P I協議会の委員に、いつやりますか、予定をいってくださいなんて一言も聞いたことないよ。これについては。

【植田委員】 杉並は聞かれました。ちゃんと聞いてはくれます。

【武田委員】 練馬も聞いていたよ。

【濱本委員】 あっ、そう。うちなんか全然来ないよ。武蔵野はきついから。だから、今の地域P Iというのは、私は説明会だと思っているんですよ。みんな地域P Iといっているけれども。だって、P I協議員、呼ばれてないもの。そうでしょう。私は一市民として質問しているんだよ。ちょっとおかしいと思うんだよ。その辺のところ、もうちょっと考え直すべきだと思う。

【司会(鈴木)】 形式についてご意見が幾つか出ました。形式につきましては国と都が主催しておりまして、区市に協力いただく中で、P I委員さんに相談または案内を出しているところ、そうでないところ、案内は国の方からもお送りしていますけれども、決まってからお送りしているという状況でございます。

形式等につきましても、先ほどオープンハウスだけでは意味がない。意見を聴く会を中心にした方がいいというご指摘を渡辺さんからいただきました。調布市で次回緑ヶ丘で開催するものにつきましては、オープンハウスの中で意見を聴く会を開催することと変更をさせていただいておりますが、今後は可能な限り事前にご意見を伺いながら、あるいはこういう場でご意見を聴いたことを反映して、形式等についてよりよい形、内容として進めていければと事務局としても考えております。

その他、先ほど山内さん、手を挙げられましたけど……。では、山内さん、お願いしま

す。

【山内委員】 今日いろいろご意見を賜りました。私どもが十分に意見を聞いているつもりであっても、全然聞いてくれていないというご指摘。まして、私どもが意を尽くしているいろいろ説明をしているつもりであっても全然伝わってないというようなことも絶えずあるということ。これは前々からもいろんな中に出てきているんですが、これからはそういったことがないよう、絶えず反省しながらやっていかなければならないなということを意を強くしたわけでございます。

もともとP Iって何だろうと。昔、40年前にはP Iという言葉はなくて、新さんからもありましたとおり、話し合いというようなことで、お互い意思疎通をしていたと思いますが、話し合いというのは、お互いの思い、あるいは自分たちの考えなり、データなりを相手にさらけ出して、相手も周りにさらけ出して、お互いやり取りする中でどうしたらいいんだという話をしていくのが原点だろうとっております。

私ども、いろいろ今までの中で説明会じゃないかとか、押しつけじゃないかというようなご指摘も今日いただきましたが、私どもの意図は、我々がもっている考えなり、あるいはデータなり、資料なりをとにかく全て公表していくと。そんな中で、駆け引きをするというようなことはせずに、とにかくあるもの、あるいはつくったものをすべて出していくと。こういう中で、ご批判もいただき、ご意見もいただき、絶えず耳をとぎすまして、頭もとぎすまし、そしてまた心もとぎすましながらお聞きし、それを加味しながら、我々として案をつくっているものでございます。

ただし、人間のやることでございますので、いろいろ不備な点もあるかと思いますが、それはまた真摯にお聞きしながらやってきている訳でございますが、これからも我々の検討している色々な中身、それから今までご指摘いただいて全く答えられていない環境に関するデータとか予測、評価に関する資料で我々にあるもの、出来たものをどんどん出していったら、ご批判、あるいはご指摘をいただければなと思っております。それが押しつけにならないようにはしていきたいと思っておりますが、ぜひご理解のほどよろしくお願いしたいと思っております。

【司会(鈴木)】 大分時間を超過しております。ご発言していただけてない方で、最後ご意見等がございましたら。では、宿澤さんと植田さん、手を挙げられていますので。

【植田委員】 今、私たちのことを本当にいろいろ聞いてくれるようなことをおっし

やいましたから、ちゃんとやってくださいね。やっぱり話し合いがきちんとできなければみんな困りますから、お願いいたします。

【司会(鈴木)】 しっかりした話し合いをお願いするということです。はい、宿澤さん。

【宿澤委員】 東京都さん、全部さらけ出してとおっしゃいますけれども、それを相談してではなくて、それをまた押しつけているんです。ですから、この間みたいに外環の2というのが出ました。それなんかは、私たちはもう初めから外環そのものを反対しているんですが、石原都知事が視察なさって、これは住宅がたくさんあって、ここへ外環をつくると一家団らんのところに土足で踏み込むようなものだということで大深度がいいだろうという提案をなされたんです。ですから、道路はまた別ですから、それはまだありますからおっしゃって、それを押しつけようとなさっていますよね。だから、それは私たちは絶対必要ないということでやっておりますので、押しつけのないようにお願いします。大体外環2なんていうのはおかしいと思いますから。

【司会(鈴木)】 「外環ノ2」も含めて、さらけ出すといいながら押しつけないでほしいというご意見でございました。

それでは、その他。山口さん、最後に一言あるようなので。

【山口委員】 押しつけているのではないかというご指摘でございますけれども、私も検討の方向性ということをお示ししているわけです。その中にやめましょうという選択肢もあるということは申し上げているわけでございまして、やめますよということも押しつけではないという理解でよろしいですね。

【宿澤委員】 当然それをしますと、立ち退きができるわけですね。だから、皆さん、立ち退くというのができないから反対しているんですから、よろしくどうぞ。

【司会(鈴木)】 時間が大分超過してしまいました。本日十分にご意見等いただけなかったところ、意見交換できなかったところもあるかと思いますが、本日の議論につきましては、ここまでとさせていただきたいと思います。

なお、今後につきましては、また国交省と東京都の方で本日の意見等も踏まえまして、さらに検討し、後日お知らせするということとしたいと思います。

それでは、本日のP I 外環沿線会議は終了とさせていただきたいと思います。長時間にわたり、どうもありがとうございました。 了