

P I 外環沿線会議 委員への「考え方」についての報告会 会議録

平成17年10月28日(金)

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、時間を回っておりますので、まだ何名か来るとうかがっている方で、来られてない方おられますが、始めさせていただきます。

本日はお忙しい中、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、ただいま今からP I 外環沿線会議の委員への「考え方」についての報告会を開催いたします。本日の会の終了時間でございますけれども、午後9時を考えておりますので、会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、杉並区の植田さん、狛江市の大川さん、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いただいております。また、三鷹市の新さんからは、ご都合によりおくれて来られるとの連絡を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。1枚目、次第、2枚目、座席表に続きまして、本日の資料といたしましては、先月9月16日に国土交通省と東京都から公表いたしました、「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」でございます。また、参考資料といたしまして、第13回P I 外環沿線会議で各委員から発表のありました意見をまとめた冊子や、「外環ジャーナル」、第13回の会議録などを青色の袋に詰めてお配りしております。本日、江崎さんからも資料を出されていますので、あわせて青色の袋の中に入れておりますので、ご確認をいただきたいと思います。

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。

委員の皆様には、発表当日に資料をお送りしておりますして、先日発行の「外環ジャーナル」でもお知らせしておりますけれども、本日の会は、「外環ジャーナル」等でもお知

らせいたしました考え方について、各委員の皆様にご説明するために設けたものでございます。

それでは議事に入りたいと思いますが、初めに考え方について国と東京都を代表いたしまして、山本委員より説明をしていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【山本委員】 それでは、山本でございますが、先日、国土交通省と東京都で発表いたしました「計画の具体化に向けて」ということで、「考え方」でございますけども、その内容についてご説明をさせていただきたいと思います。

これまでP I会議等で議論を続けてまいりまして、8月23日の第13回P I会議で、皆様方からご意見をいただきました。その際に、国と東京都の方で結論を出させていたでいて、それについてはまたご報告をさせていただく機会を設けるというようにお話をさせていたでいておりましたので、本日、この場を設けさせていただいたということでございます。

お手元の資料の中に、A3を二つ折りしております「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」、サブタイトルで、「計画の具体化に向けて」ということで、ペーパーを1枚お配りさせていただいております。これは、先ほど申し上げたとおり、9月16日に発表したものでございまして、既に委員の皆様方にはお配りをさせていただいておりますが、お送りさせていただいているのみでございますので、少し補足的にこの場をかりて説明させていただきたいと思います。

あわせて参考資料ですが、本日、大変厚くなってございますが、関連するところを合わせながら説明させていただきたいと思います。

まず、「考え方」の資料の方でございますが、表に文字が書いてある方をごらんいただきたいと思います。

一番冒頭に、国土交通省と東京都はということで、これまでさまざまな場を活用いたしまして、幅広く意見を聴きながら必要性等の検討を行ってまいりましたという経緯を書かせていただいております。

今般ということで、これまでの検討を踏まえまして、ここに書いてあるような効果、あるいは役割、こういった観点から、沿線地域を始め、首都圏全体として外環の必要性は高いということで判断をいたしました。その計画の具体化に向けた考え方をとりまとめたと

いう書き方をしております。

外環の必要性は高いと判断したということにつきましては、また後ほど参考資料で説明させていただくことにいたしまして、この文章の中で、計画の具体化に向けた考え方ということで、その下で2つ、大きく丸印が打ってございまして、外環の本線とインターチェンジを書いております。

本線につきましては、外環本線はということで、現在の都市計画の位置を基本として、極力大深度地下を活用し、3つの高速道路とはジャンクションで接続する案とするということでございます。

15年3月の方針でも書いてございましたけども、大深度地下というものを活用しながら、ジャンクションで接続するという形を書かせていただいているということでございます。

それから、インターチェンジ、高速道路との出入り口でございますが、15年3月の方針で、地元の意見を踏まえてということで話してきておりましたけども、この中では、外環本線と同時に整備するインターチェンジについては、周辺の交通状況、それから利便性、地元の意向、こういったことを踏まえまして、ここに書いてある3カ所に設置、それから国道20号、世田谷通りには設置しない案とすることで書かせていただいております。具体的には、目白通りインターチェンジについては、大泉ジャンクションと一体的な形で設置をする。青梅街道インターチェンジにつきましては、練馬区内に関越道方向へ出入り可能な構造。それから、東八道路インターチェンジにつきましては、中央ジャンクションと一体的な構造で、加えて外環だけではなくて、中央道へも乗り降り可能な構造にしたいと書かせていただいているということでございます。

資料裏面をごらんいただきますと、今ご説明させていただいたものが、それぞれ平面と縦断、それからインターチェンジにつきましては、わかりにくいものですから、少し拡大した絵を載せさせていただいております。

一番上、平面イメージをごらんいただきますと、左側が東名側で南側、右側の方が関越道ですから北側という方向でごらんいただけたらと思っております。

左の方から説明いたしますと、東名ジャンクションという形で東名高速と接続する形になっております。

それから、右の方に進んでいきまして、世田谷通り、それから国道20号はインターチ

エンジを設置してございません。中央道との接続部は外環と中央道のジャンクションになっておりまして、加えて東八道路からジャンクションの構造を使いながら、外環と中央道に入れるような構造を考えているということでございます。

さらに右側の方に進みまして、青梅街道につきましては、青梅街道から北側、練馬区内の方に、これは関越道方向に乗り降り可能という形のインターチェンジを書かせていただいております。下の縦断イメージというのをごらんいただきますと、青梅街道から北側に向かって地下に潜っていくというような形を考えているということでございます。

それから、一番右側、関越道のところでございますが、関越道とのジャンクションを使いながら、目白通りのインターチェンジをその構造と一体的に整備をする形の図になっているということでございます。

詳細は下に書いてございますので、またじっくりごらんいただけたらと思います。

表の方に戻っていただきまして、今ご説明した本線、それからインターチェンジにつきましては、語尾のところにそれぞれ「案とする」という書き方がしてございます。今回、発表させていただいたのは、これで決まりということではなくて、国と東京都の案という形で示させていただいております。下から5行目でございますが、「今後、この考え方について沿線自治体等の意見を聞きながら、早期に計画を具体化し、外環整備に伴う環境への影響や、環境対策について検討を行っていく。」という形にしております。これを1つのたたき台といたしまして、これから地元の皆さんの意見を聴いていながら、計画を具体化していき、皆さん方のご心配の環境問題について検討してまいりたいということでございます。

最後、「また」ということで、外環に関連する沿線のまちづくりや周辺道路の整備等についても沿線自治体とともに検討を進めていくということでございます。

道路の話がメインでございますけども、当然地元とのかかわりということでは、周辺をどうするのが大きな問題になってくると思いますので、検討を始めさせていただきたいということで発表させていただいているということでございます。

これが発表させていただいた資料でございます。

これまでP I 外環沿線協議会、あるいはP I 外環沿線会議を通じまして、皆様方からいろんなご意見をいただいております。意見を踏まえまして、今回、このような発表をさせていただいているということでございます。

水色の袋の中に資料がたくさん入ってございます。少し重いですが、お出ししていただけたらと思っております。

P I 外環沿線協議会については、「2年間のとりまとめ」ということで、とりまとめを既にさせていただいているところがございますけども、袋の中で「P I 外環沿線会議 委員意見」ということで、第13回会議にて皆様方からいただいた意見を集約した冊子を取りまとめさせていただいておりますので、それを配らせていただいております。また、このP I 会議とか協議会だけではなくて、さまざまな場面で多くの方々の意見を聴いてきているわけがございます。「みなさんの声」と書いてある冊子がございますけども、これまでも何回か出させていただいておりますが、平成15年1月から現在まで多くの方々からいただいた意見について集約して、とりまとめたものでございます。

それから、「オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見」という冊子がございます。これは、今年の1月から8月までの間、沿線7区市においてオープンハウス・意見を聴く会というものを開催させていただいておりますので、それをまとめた資料でございます。当日はアンケート等もとらせていただいておりますので、その結果等もあわせて載せさせていただきます。

それから、薄い冊子でございますが、「外環の必要性検討における技術的視点からの評価」ということで、これは以前にご紹介いたしました技術専門委員会できりまとめをさせていただきました内容を白い冊子の形で整理いたしましたので、それを本日お配りさせていただきます。これらの中身につきましては、本日は説明いたしませんので、またお持ち帰りいただいて、じっくり読んでいただけたらと考えております。

それで、その下にA3が折りたたんでありますが、「これまでの検討の総括」という資料がございます。これを少し簡単にご説明をさせていただきたいと思っておりますので、お聞きいただけたらと思っております。

これは、今まで皆様方からさまざまな意見を聴いてきた経緯でありますとか、あるいはこちらから必要性についてさまざまな資料等を提供させていただきましたので、それを今回、構想段階に区切りをつけることにあたってとりまとめたものでございます。

表紙をめくっていただきますと目次がございます。大きく4つの構成に分かれておりまして、「外環の経緯」、それから「構想段階のP I」ということで、どのような形で検討を進めてきたか、あるいはどのような意見をいただいていたかということが書いてございま

す。

それから、3番目が「外環の必要性」ということで、これはこれまでP I 会議で私の方から外環の必要性という資料を出させていただいて、それをもとに議論をいたしましたけれども、その内容を集約したものでございます。

最後、4番ということで、「構想段階での検討の総括」ということで、こういった検討を踏まえて、どのような総括をしたかという形を書かせていただいています。

1枚めくっていただきまして、1.「外環の経緯」というところがございます。これまでの経緯でありますとか、どのような形で話し合いを進めてきたかという経緯をまとめさせていただいております。説明は省略いたします。

次のページ、右下4ページと書かれているページでございます。大きな2番で、「構想段階のP I」ということでございます。どのようなことを今までしてきたかというものを総括しております。左側のページで、「パブリック・インボルブメント(P I)の取り組み」ということで、地域の皆さんに意見を聞かせていただいたP I 外環沿線協議会からP I 外環沿線会議の流れ、それから沿線地域の皆さんに情報提供、あるいは意見を把握するためにオープンハウス、意見を聴く会というものを実施させてきていただいております。

それから、「広域のみなさん」と書いてございますが、P I については、さまざまな観点で、広く、社会的な観点からとこれまでもずっと指摘されておりますので、沿線の方だけではなくて、広域の皆さん方にも情報提供をさせていただきながら、意見の把握をさせていただいているということでございます。

それから、一番下が沿線自治体ということで、自治体の皆さんと区市長意見交換会等を通じまして、意見交換をさせてきていただいているということでございます。こういったことを行ってまいりました。

それから、右側に「有識者・専門家による第三者委員会」ということでございまして、P I を進めるに当たって、そのプロセスがどうか、あるいは住民の皆さんに提示する、必要性の資料の内容がいいかどうかということ第三者の立場からチェックをしていただいている場を設けさせていただいています。東京環状道路有識者委員会ということで、P I のプロセスについて、ご審議、評価、助言いただいたものでございます。それから、技術専門委員会ということで、技術的な見知から必要性の資料の妥当性について審議をさせていただいたということでございます。

今回、構想段階のP Iの区切りをつけるにあたりまして、右下でございますが、有識者委員会の委員長でありました御厨先生にご報告をしまいいりまして、コメントをいただいております。そのコメントを載せて、紹介をさせていただいております。有識者委員会のごときにご尽力をいただいたということで、今回ご報告にまいったわけでございます。外環はP Iという手法を用いた公共事業の新しい解決方法として1つのマニュアルになったのではないかと、こうした経過をしっかりと残しながらフォローをしていってほしいということでありまして、あるいは終わりの方でございますが、P I会議という経験はこれからも人的なネットワークとして残るのではないかと、新たな課題が生じたときには、解決に向けて動く原動力になるので、こういった貴重な経験を無駄にしないように住民と議論を尽くしながら、今後も事業への理解を得る努力をすべきだといったコメントをいただいているところでございます。

次の5ページ、6ページ、「構想段階でいただいた意見」ということで、これまで多くの意見をいただいたものを集約したものになってございます。個別の意見については、さまざまな形でパンフレットとか冊子にしておりますので、そちらをごらんいただくことにいたしまして、皆さんからいただいた意見を、我々国と東京都では、ここに書いてあるような形でとらえたということをもとめさせていただいております。詳細は説明する時間がございませんが、P I外環沿線協議会では、必要性の有無について論じさせていただきましたし、今後の進め方ということについてさまざまな意見をいただきました。

また、「P I外環沿線会議」、右側のページでございますが、P I、あるいは必要性とか、環境への影響、今後の検討の進め方について意見をいただいていたと理解しております。

それから、次の7ページ、8ページ、「沿線地域のみなさんの意見」ということで、意見を聴く会やオープンハウスといった場をおかりしまして、さまざまな意見をいただいております。必要性についてはもちろんのこと、計画の内容とか、あるいは環境に対する問題、あるいは用地の補償の話、進め方、さまざまないただいたご意見をまとめさせていただいているということでございます。

それから、9ページ、10ページでございますが、「広域的な意見」ということで、今まであまりこの場で紹介させていただく機会は無かったわけでございますが、さまざまな形でいろいろな方からもご意見を聴いてきているということでございます。市民や様々な団体に対して、アンケート調査、ヒアリングなどをさせていただいているということで

ざいます。

右側のページに、アンケート調査を実施した結果等を載せてございます。少しだけご説明させていただきますと、右上に社団法人日本自動車連盟ということでJ A Fでございますが、自動車利用者の立場からのアンケート調査結果が出ております。高速道路の渋滞に関するアンケート調査ということで、渋滞解決策として都市部の高速道路で環状道路の迂回機能を整備することが有効であるという意見が多いといったことでありますとか、あるいはその下、今年の8月に東京駅で毎日新聞社の主催で「人間の移動と環境展」というものが開催されておりまして、そこで我々も参画させていただいたわけでございますが、その中のアンケートによりまして、そのグラフの右下、横に長いグラフでございます。問いが書いてないので恐縮ですが、「23区の外周部を回る外環の整備について、あなたはどうお考えですか」という問いに対しまして、6割の方が「できる限り早く整備して、都内の渋滞状況とか環境を改善してほしい」といったことを言っています。

さらに右下でございますが、一番右下、経済団体等からの要望ということで、日本経団連、あるいは東京商工会議所、さまざまところから首都圏三環状の整備、その中でも特にこの外環について、できるだけ早く整備を進めてほしいといったような意見をいただいています。

次の11, 12ページでございます。左側が「沿線自治体からの意見」ということで、区市長意見交換会等の場で、それぞれの沿線7区市の区市長さんからご意見をいただいております。外環の必要性、環境への影響、あるいは地上部利用の話や進め方の話、さまざまご意見をいただいているものをまとめさせていただいております。

右側のページでございますが、「構想段階における第三者委員会からの評価」ということで、先ほど2つの委員会をご紹介させていただきましたけども、「有識者委員会の評価」では、構想段階におけるP Iの方向性について提言をいただきましたし、下に書いてあります「技術専門委員会の評価」というところでは、今回、皆様方にお示しをさせていただいている必要性に関する資料というものは、技術的な見知からまだまだ課題はありますけども、概ね妥当ではないかというような評価をいただってきたところでございます。

駆け足で申しわけございません。13ページからが「外環の必要性」というところでございます。これは今まで議論させていただいた内容を図表だけではなくて、私がお場で説明をさせていただいた言葉を補足して、読んでわかるような形でまとめさせていただ

ております。本日は説明を省略させていただきますけども、これについてもごらんいただけたらと思います。

最初の方が、現在の首都圏の交通問題とか、その原因について書かれておりますし、外環整備のねらいとか、整備効果、こういったものを続けて書いています。

20ページあたりからは、外環整備による周辺の影響、あるいは対策、こういったものを説明させていただいた内容を書かせていただいています。

少し飛びますが、23、24ページには、各地域でも意見をお伺いした際に作成いたしましたパンフレット、この中から地域の課題でありますとか、それぞれの地域で説明をさせていただいた内容について、このページにまとめさせていただいているということでございます。

最後に、25ページ、26ページでございます。こういった非常にさまざまなご意見をいただいたということでございまして、今回、構想段階での検討の総括をさせていただいたということでございます。四角書きに書いているのは、先ほど9月16日に発表させていただいた内容を抜粋したものでございますが、こういったことで外環の必要性は高いということで総括をさせていただいたということでございます。

その内容は2つございまして、1つは、「効果と影響についての総括」ということで、効果と影響についてさまざまな形で議論をさせていただいておりますけれども、外環の効果、それから影響について整理をさせていただいているということでございます。

一番下でございますけども、構想段階の検討において相応の効果が期待できるといった観点、広域的には環境についても改善が見込まれるといったような観点、一方で沿線地域の影響というのは、詳細に検討する必要があることではありますけども、外環の必要性は高いと書かせていただいております。

右側、「P I についての総括」ということでございます。これまで4年間にわたって、P I 方式で外環について原点に立ち戻って住民の皆さんと行政が議論できたということは大きな成果だと、我々考えているところでございます。外環の必要性に関する資料につきましては、まだ不十分だという意見もございましたけども、専門的な見知から概ね妥当だというような評価を得ているということ、いろいろご意見をいただく中では、現段階の検討より具体的な議論も求められているということでございますので、構想段階における外環の必要性の議論については、尽くされてきているのではないかと考えているところでござ

ざいます。

「早期整備の期待」でございますけども、先ほどご紹介したような形で、早期整備に対する期待というのがある一方、「影響の懸念」と書いてございますが、沿線住民にとっては、さまざまな環境に対する懸念というものがございまして、こういったものについて詳細な検討が求められているのではないかとございまして、こういった検討を進めてまいりたいと思っております。

「今後の検討の進め方」ということでございます。以上のことから、構想段階の検討から計画段階というものに進んで、計画の具体化を進めながら外環整備に伴う環境への影響、それから環境対策を検討していくということが必要ではないかと思っております。

これまでもP Iという形で検討を進めてまいりましたけども、これからも沿線自治体や住民など、幅広く意見を聞きながら検討を進めて、引き続き外環というものについて理解を得るための努力というものを続けていく必要があるのではないかと考えております。この際には、沿線地域の環境への影響が大きいと判断された場合には計画をやめることもあるという認識で進めていかないとかならないと思っております。

また、P I会議で議論になりましたけども、外環の東名以南という問題につきましても、関係自治体との調整会議を設けるなど、検討のスピードを早めて取り組んでいきたいと考えているところでございます。

最後に、このP Iの重要性とか有効性を踏まえまして、構想段階に限らず、今後の検討の各段階においても、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いうことでございます。

こういう形で構想段階の議論について、これは国と東京都でございますが、考え方をまとめさせていただいております。

あと、お手元の資料に、先日折り込みをいたしました「外環ジャーナル」を配らせていただいております。19号では、第13回P I会議で、委員の皆さんから意見表明をいただいたものを、少し文章を短くすることでご協力をいただきましたけれども、広く周知を図ったというところでございます。また、第20号ということで、今ご説明をいたしました考え方についてご紹介をさせていただくとともに、その裏のページでは、この考え方についていろいろとわからないところがあると思っておりますので、質問、疑問ということで、その後、いろいろな方から聞かれた内容について集約して説明をさせていただいております。

いうところでございます。特にインターチェンジにつきましては、3カ所ということでたき台をお示しさせていただいております、このページのQ3というところでございますが、それぞれのインターチェンジで、どういう考え方で設置、あるいは設置しないという形の案を示したかということをご説明させていただいております。

あと、例えば今後の検討はどのように進められるのかということで、Q8とございますけれども、引き続き住民から幅広く意見を聞きながら具体化をしてみたいといったことを書かせていただいております。

今回、9月16日に、先ほどご説明をいたしました一枚紙を発表させていただいたわけでございますが、今いった内容や、あるいはこの裏にあるポンチ絵ではまだよくわからないというご意見があるかと思っておりますので、これをもう少しわかりやすくしたような計画の概念図を近々発表させていただきまして、それをもとに、また皆様方のご意見を聞きながら、計画の具体化を進めていきたいと、現在考えているところでございます。

大変駆け足になりましたけれども、私の方からの説明は以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

それでは、質疑等に移りたいと思っておりますので、順次ご発言をいただければと思います。それから、都の方から補足等ございましたら、あわせていただければと思います。岩崎さん。

【岩崎委員】 岩崎でございます。今、山本委員の方から説明がございましたけれども、この計画の具体化に向けてということの中で、インターチェンジの件について幾つかお伺いしたいと思います。

これはあくまでも案だといっていますが、新聞によっては正式表明と書いてある新聞もございます。また、新聞によっては素案というような形で載っているところもございます。

そこで、2つほど最初にお伺いしたいんですが、9月16日の青梅街道インターチェンジのハーフの新聞記事の件でございますが、この青梅街道のハーフ問題、練馬区側だけにつけるというような議論は、3年間のうちにあったかないかだけを聞かせていただきたいと思っております。

まず初めにそれをお聞かせください。

【司会（鈴木）】 これまで3年間の議論の中で、ハーフという議論があったどうかの認識でございます。

【山本委員】 議論があったかということでございますが、これまで地域の皆さん方には、外環の必要性を議論するに当たっての必要な材料ということで、青梅街道インターチェンジがない場合と、青梅街道インターチェンジがある場合、それはハーフじゃなくて両側ということですけども、案をお示ししながら、さまざまなご意見を聞いてきたということでございますので、皆さん方にハーフを、外向きに説明しているということはございません。

【岩崎委員】 ないというふうにして理解していいですね。

今までいろいろと議論してきて、所長からもいろいろ話がありましたが、必要性の議論の中でこのような資料がたくさん配付されたわけでございますが、この中の資料には全然ないと私も思っております。

それからもう1つ。これはうわさ。聞くところによりますと、杉並区、練馬区両区長と国土交通大臣と三者の話し合いがあったと聞いておりますが、どこでどのような内容で話し合ったのか、あったらお聞かせください。なかったらいい結構です。

【司会（鈴木）】 杉並区、練馬区両区長と大臣が会ってお話をしたということがあったのかというご質問でございますが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 時期は昨年末でしたでしょうか、ちょっと正確な日付は覚えておりませんが、杉並区長さんと練馬区長さんに国土交通省の大臣室に来ていただいて、そのときは東京都も同席していたわけでございますけども、そういった場でお話をされたことがございます。

その際には、外環の必要性の議論を続けておりましたが、一方で、青梅街道インターチェンジについては特に両区長さんの見解が異なっていることもございまして、その辺をしっかりと四者で、国、東京都、練馬区、杉並区できちんと議論をしていかないといけないということで、議論を進めていきたいと思いますというお話があったと聞いております。

【司会（鈴木）】 議論を進めていきたいと思いますというお話があったということでございます。

【岩崎委員】 議論を進めていくという見解でよろしいですか。

【司会（鈴木）】 はい、いいということです。

【岩崎委員】 それでは、今までPI協議会が3年間あったわけですが、その中でハーフインターの八の字もないことが、この構想段階の議論の8月23日に区切りがついて、

それから24日後、9月16日に新聞発表という、この土日を除けば、当たり前ですけど、18日間しかないことは、このような活字になったということは、今まで議論も何もなかったことが、このようなことがまかり通っていいのかというような、これから言葉が乱れるかもしれませんが、その点はご了承願います。

PI会議の委員も軽視しているというとおかしいですが、そういうことも、この議論がないときに、これが即新聞に出たということはどういうことか、ちょっとお聞かせ願います。

【司会（鈴木）】 ハーフインターチェンジの検討の経過について、山本さんでよろしいですか。山本さん、お願いします。

【山本委員】 先ほどもご紹介いたしましたけども、これまでインターチェンジにつきましても、さまざまな場でいろいろなご意見を聴いてきたということでございます。地域ごとに話をさせていただいたとき、オープンハウスでお示しさせていただいたのは、インターチェンジがない場合と、両側にある場合ということで案をお示しさせていただきました、それぞれに評価項目があったかと思えますけども、それはインターチェンジ自体について意見を聴くというよりは、外環の必要性を議論するために聴いてきたのですが、そういった中でインターチェンジの意見もさまざま出てきたということでございます。

あわせて、両区長さんからは、インターチェンジについての見解というものを区市長意見交換会等を通じて聞いておりましたので、そういったものを、我々国と東京都の方で勘案をいたしまして、それぞれ設置する場合、設置しない場合、メリット、デメリットがありますので、できるだけ満足するように、皆様方のご意見とか、そういったものをうまく整理できるようにということで、今回初めて国と東京都の方からハーフの形でご提案をさせていただいたということでございます。

初めてお示しさせていただくものでございますので、これで国と東京都は決めたということではなくて、先ほど話をさせていただきましたけども、今回、こういったたたき台の案をお示しさせていただいて、この案をもとに、さまざまな方々のご意見を聴きながら、どうしていったらいいのかと検討を進めたいと考えております。

【岩崎委員】 そこで、要するに一度も話のないものが、水面下で政治決着していいものかどうか、いいか悪いかちょっと教えてください。

【司会（鈴木）】 水面下で政治決着したかどうか、あるいはその是非について、山本

さんでいいですか。

【山本委員】 先ほど申し上げたとおり、決着しているということではございません。今回、我々の方から初めて提案をさせていただきましたので、これをもとにこれから両区、沿線の各区市、それから住民の皆さん方にこういった案についてはどうですかということでご意見を聴いていきたいと思っております。そういった意見を聞きながら決めていきたいと思っておりますので、現段階で政治決着とか、これで固まったということではないということをご理解をいただきたいと思えます。

【岩崎委員】 その点はよくわかるんですけども、この新聞をみたりして、冒頭で申し上げましたように、正式表明とか出ていますと住民の方が相当いってくるんですよ。何でP Iで決めないのに、こういうふうなことが正式発表されたんだと。その具体的なことをちょっといってくれといわれたんで、私もちょっと困っている状況もありました。

済みません。いろいろインターのことで申し上げて、皆さんにちょっと時間をとっていただいております。

それでは、もう1つなんですが、発表のあった9月17日、明るく日土曜日の毎日新聞ですが、両区長のコメントが載っているんです。それについては、余り長く話をすると時間もかかりますので、要するに素案では青梅街道北側から関越方向へ出入りのみ限った構造が示された。これについて山田杉並区長は、青梅街道インターチェンジは従来どおり設置の必要性は低いと考えており反対。練馬区側に設置しても生活道路への通過交通の流入や青梅街道の交通渋滞、善福寺池や地下水脈への影響などを明らかにし、区民への説明責任を果たすべきだという批判的なコメント出しております。一方、志村練馬区長は、大深度地下方式での整備方針は歓迎とした上で、外環本来の機能を発揮する上でもフルインターが必要というふうにいっております。

ここで、区長も本来、外環の機能を発揮しないことを認めているのではないかというふうに理解されます。志村区長は練馬区で安心・安全なまちづくりを目標としているわけです。この10月21日の区報の計画目標に、区民生活分野ですけども、その目標が、だれもが地域で生き生きと暮らすためにという目標を発表しましたが、青梅街道にハーフのインターまで誘致して、言葉は悪いですが、何がだれもが地域で生き生きと暮らすためにですかといいたくなります。ハーフでは外環本来の機能を発揮しないことを認めているにもかかわらず、都と国はなぜこれを認めるようなことをしたのか、ちょっとお伺いしたい。

先ほどからいっていますように、案とか、そういうことはわかっていますけども、私のとらえ方はほぼこれでいくんだと、決定していくんだというふうにとらえていますので、そのことも含めながらお聞き願いたいと思います。

【司会（鈴木）】 杉並区長と練馬区長のコメントに関してでございますが、国の方でよろしいでしょうか。山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず、先ほどの話の前にあった新聞の報道の話でございますけども、私も発表の後、新聞をいろいろ読みましたけども、各紙によって大分表現ぶりが違ってまして、多分このまま読むと住民の方が誤解するのではないかといった書きぶりがあったと理解をしております。できるだけ正確に発表させていただいたつもりですけども、もし住民の方々が誤解をしていたのであれば、我々しっかり説明させていただかないといけないだろうと思っています。

今回の趣旨は、先ほども申し上げたとおり、これで決めたということではなくて、案という形で提案をさせていただいて、これからしっかり意見を聞かせていただくという趣旨でございますので、それについてはご理解をいただけたらと思っております。

それから、両区長さんのコメント、それぞれ私も聞いてございます。機能につきまして、機能あるなしという、ゼロか1かという話ではなくて、機能的には利便性などという観点でいくと、両側にインターチェンジがあった方が、それは最も機能が高いと思いますし、とって、ハーフになったからその機能が全くなくなってしまうことではなくて、確かに利便性は若干劣るということは理解をしております。しかし、利便性や機能だけでこのインターチェンジが議論できるものではなくて、やはり環境とか地域に及ぼす影響を総合的に勘案しないと決められないということで、機能だけじゃなくて、こういった影響があるのかということを総合的に勘案して、今回、ハーフという形を提案させていただいたということございまして、ハーフだから機能がない、不完全だということではないと理解をしております。

【司会（鈴木）】 はい、それでは……。

【岩崎委員】 まだありますけども、とりあえずここで一区切りさせていただきます。

【司会（鈴木）】 それでは、先に濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 濱本です。二、三質問させていただきます。最初に、きょう、考え方についてということで、今、山本さんから報告がありました。この文章についてどうこうい

うわけじゃないんですけども、ここに書いてありますことについては、非常に疑問を感じましたので、この中の文章、二、三つ質問したいと思います。

1つは、最初の「国土交通省と東京都は」というところから4段までは、前段だと、P Iのことが書いてあると思うんですが、「今般」、ここからなんですけども、ここから「具体化に向けて考え方をとりまとめました」と書いてありますが、この内容は一応構想段階の結果を踏まえてこうしましたという考え方になると思いますが、P I会議の中で私は山本委員の説明をお聞きしていく中で、この件については、二、三度質問致しました。また何度も答弁をいただいておりますけれども、国土交通省と東京都は、構想段階のいただいた意見を最大限に尊重して、さらに学識経験者、あるいは経済界、その他幅広い意見を踏まえて、今後、構想段階としての外環の必要性について結論を出していくということだったと認識しておりますが。

そこで今、山本委員は本日出された資料中でA 3判でまとめられた「これまでの検討の総括」の中で、いろいろ経済界の意見とか、一般の意見を書いておりますけど、これ、8月23日にまとめられたものですかね。そして、今度の新しい発表をしたのは9月16日から17日だったと思うんですけども、日数としてはこの間1ヵ月ないわけなんですけども、私はP I会議の中で意見を聞いていただきたいと申しあげました中に、各7区市の区長さん、あるいは区、市議会にも聞いてくださいということをお話ししたと思いますし、この短い期間で、本当にこの構想段階が終わったということについて意見を聞かれたんですか。そして決断されたんですか。それが1点。

それから、もう1つ、その次の丸の本線の中の一番最初なんですけども、「外環本線は現在の都市計画の位置を基本とし」と記載されておりますが、これは構想段階ではいろいろ議論もあったし、十分議論をしなかった。当然、計画段階の議論をするときも、このルートについてはきちりと、住民の皆さんが納得されなければできないと思うんですよ。それを勝手というか、行政側の皆さん方で基本にしてということをして行政側の気持ちだと思いますけど、ここを明確にされるということは、何のために3年間、P I協議会をやってきたのかという疑問も生じますし残念です。

それから、第三に、一番最後、今後のことが書いてありますけども、これ、簡単に読みますと、「沿線自治体等の意見を」と書いてありますけども、じゃ、行政側の皆さん方が最後にお約束された我々のP I協議会はどうされるんですか。構想段階だけでやめるのか、

この間のP I会議の行政側のご意見では計画段階、あるいは施工段階、あるいはその後の段階、こういうようにいろいろ段階があるんですけど、こういうのをP Iでやりますよというお約束が2年間のまとめの中でも、23ページですか、22ページに書いてあると思いますが、そういうのをすっ飛ばして、何か沿線自治体等々になっていますけれども、本当にやる気があるのかどうか。もしやるとすれば、この間の13回か12回の話でありましたけれども、今後のP Iは何か地域的P Iだけというような発言もあったようですけども、私はそういうことは聞いていない。基本的にこの会議でいっていることは、全体のP Iも今後も続けていくということだと私は思っておりますけれども、その辺をどうなのか。この3点。

それから、もう1つ、このA3の方の報告書なんですけども、26ページに構想段階の検討の総括ということで、P Iの総括が書いてあります。国側と東京都側のことはなかなかよく書いてありますけれども、住民の意見、その前にいろいろ我々が申し上げた疑問点、こういうことも総括の中に入れていただいているんじゃないかと思えますよ。これが全然入っていない。これは、国と東京都側だけの資料というんならばあれですが、これが世間一般に出されるとすると、私はこの資料はおかしいと思います。その辺の考え方をもう一度お聞きしたい。とりあえず4点、お願いします。

【司会(鈴木)】 4点ございました。8月23日のとりまとめの時に、経済界他の意見を聞いて結論を出していくといった、あるいはその際、区長さんや市長さんの意見を聞くべきではないかと濱本さんが言ったということはどうなったのか。その間にできたのかということ。それから、現ルートを基本とするとしたことについての疑問。それから、3番目が、今後自治体等の意見を聞きながらと書いてある部分で、今後のP Iはどうなるのか。地域的なP Iだけになってしまうということ……はい。

【濱本委員】 今、司会の方からいわれたけども、そういう市長とか区長に聞くだけじゃなくて、構想段階の結論を決定するときにいろいろ考えてやりますよといったでしょう。どういうやり方でこれを書いたのかということを知りたい。P Iでやったそういう構想段階の総まとめをどういうふうに使って、どういうふうに皆さんに披露してやられたのか。私は、恐らくジャーナルが出てから この間出ましたよね。あれをみて初めて構想段階について関係者、住民の皆さんが読まれたと思いますよ。そうでしょう。これから経済界とかのご意見を聞くのが普通じゃないんですか。ここに経済界が書いてありますよ。いつ

ごろのことが知りませんよ。それから、トラック協会は確かに私も有識者会議で意見を聞いていますよ。その段階と今の段階は違いますから、きちっとその構想段階が終わった後に聞いているのかどうか、それを聞きたいんですよ。それも含めて聞いてください。

【司会（鈴木）】 P I 会議の意見を踏まえた上での意見を聞いたかどうかということで、以上の3点。それから、「これまでの検討の総括」の資料の最後のとりまとめの部分、国の意見に偏っていないかという4点のご指摘でございました。

回答でよろしいですか。それでは、山本さん、お願いします。

【山本委員】 4点ございました。まず、結論を出すに当たってどんな意見を聞いてどうしたかという話がございました。8月23日に、P I 会議で皆様方からP I 会議の総括的な意見というものをいただいておりますので、皆様方の意見をきちんとお伺いしたということでございます。それから、今まで沿線の各区市につきましては、P I 会議の場にそれぞれ担当の方に出てきていただいておりますので、この第13回P I 会議で区切りをつけたことをもって、沿線の各区市にご報告に伺っております。こういった形でP I 会議において、構想段階として皆さん方から意見をいただきましたという報告をして、各区市から改めてその場でさまざまなコメントをいただいているということでございます。

結論を出すに当たって、国と東京都では、P I 会議での皆さん方の意見、それから沿線各区市の意見、それから、先ほどご紹介したA3の資料にございますけども、今までのいろいろな意見を国と東京都で改めて議論しまして、それをもって9月16日の発表に至ったと理解をしております。9月16日の発表は、その必要性が高いということを判断したという、構想段階としての結論を出したということと、その後、具体的にこれからこれをたたき台に検討を進めましょうという、大きく2つに分かれていると思っておりますけども、必要だということについては、今までお示ししてきた必要性の資料と、ここに本日お配りした意見を踏まえて判断をしたと理解をしております。

それから、ルートの話でございますけども、今回、現在の都市計画の位置を基本として書かせていただいております。これまでルートについていろいろご意見もお伺いしましたし、我々の方からも、現在のルートが最も適切ではないかといったことを表明させていただいたわけでございますけども、今回改めてこれをまとめるに当たって、現在の位置を基本という形で案をお示しさせていただいたという位置づけでございます。

それから、今後の話がございました。今後もしっかりと意見を聞いていくのかどうかと

ということでございます。これまでも何度も申し上げてきていますとおり、構想段階においてP Iを進めてきておりますけども、これからも同じように、沿線自治体等とは書いてありますけども、沿線自治体だけではなくて、住民の皆様方の意見をしっかり聞いていきたいと思っておりますので、これから計画段階に進みましても、しっかり皆様方のご意見を聞いていきたいと思っております。

この全体の会議をどうするのかという話がございました。ぜひその辺は、本日お集まりの方々から具体的に今後どうしていったらいいのかとご意見をいただけたらと思っております。

私の考え方といたしましては、これまで構想段階でしたから、必要性という非常に大きな議論だったわけでございますが、これから計画段階というものに入って、例えば具体的な構造をお示しするとか、あるいは環境について地域の方々にどんな影響があるのか、どんな対策をとるのかというのは、地域の方々にできるだけ重点的に説明をさせていただく必要があるだろうということで、これからは地域主体のP Iという形になっていくのではないかとイメージをもっているところでございます。そういった形については、皆様方、いろいろお考えをお持ちだと思いますので、その辺について、後ほどでもご意見をいただけたら、私としては有難いと考えております。

それから、4点目、この最後にご説明した「これまでの検討の総括」の資料でございます。皆様方の意見はいろんな意見があつて、それは別の冊子でお配りしております「みなさんの声」、あるいはP I会議の意見表明の冊子だとか、こういったところにしっかり載せさせていただいています。この資料は、あくまでも国と東京都の考えということで整理をさせていただき、クレジットも国土交通省と東京都になっているということでございます。P I会議とか、それ以外のさまざま意見を我々がどうとらえているのかという観点で整理をさせていただいたという位置づけだと理解をしていただけたらと思っております。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今の1番の答弁について私はまだ不満もありますけども、それはそれとして置いておきます。

それから、2番目の問題について、ルートの問題はいいんですけども、今のA3のまとめですね。これは内部資料になるのかどうかわかりませんが、こういうふうに印刷されて出る以上、それはそれとして総括なんですから、やはり住民の意見というものを賛成

であれ、反対であれ、きっちとその総括の中に書くのが建前じゃないかと思うんですよ。それを書く気はもう全然ないんですか。それが1点。

それから、もう1つの、今後ですけども、ちょっと歯切れが悪い答弁なんですけど、住民の意見を聞いてとっているんですけども、P I 協議会というのはどうなるんですか。そこのところをちっとも明確にお話にならない。地元の話し合いが重要だというんですけど、P I 協議会というのは、もちろんオープンハウスとかそれぞれの地域の意見を聞くのは当たり前のことなんですけども、これが一番前提になるんですよ。それを聞いてこの場でどうするかというのが、やはり総合的に7地区のP I 委員の皆さん方の、あるいは各7地区の住民の意見を吸い上げてきている意見だと思うんですよ。その根本的なことをきちっと答弁しないで、何か逃げたような感じで、後から聞きますとかいう言い方をするんだけど、これはちょっとおかしいと思いますが。

基本的に皆さん、東京都も国も13回、12回、11回ぐらいで、きちっと我々、何回も質問していますし、まとめる中で、私だけじゃなくて、P I 委員の皆さん方から何回も質問されていると思うんですよ。きょうこういう考え方を出したんだから、それはきちっと答弁してくださいよ。国だけじゃなくて、東京都に同じ質問をしたいんですけども、よろしくをお願いしますよ。

【司会(鈴木)】 2点でございますね。「これまでの検討の総括」のパンフレットが、住民側の意見も十分載せるべきではないのかということ。それから、今後のP I についてはしっかり答弁するべきではないかと。東京都にも聞きたいということであったかと思いますが、山本さんでよろしいですか。山本さん、お願いします。

【山本委員】 私ばかり答えてもあれなんですけど、まず、「これまでの検討の総括」についてでございます。クレジットを国と東京都と申し上げましたけども、多くの意見がありましたので、それを集約した形で、できるだけこの中に入れさせていただいたつもりでございます。別途、冊子を配らせていただいたとおり、非常に多くの意見がございますので、それを集約した形になっていまして、もしかしたら漏れ等があるのかもしれませんが、我々としてはいろいろな意見を入れ込んだつもりではございますけども、もし何かお気づきのところがあれば、ご指摘をいただけたらと思っております。

それから、今後のP I についてでございますが、先ほど私、できるだけ地域に行って、地域の課題についてお話をさせていただくということをご提案させていただきましたけど

も、私としては、これから主体になってくるのではないかと理解をしておりますが、地域だけでやっていけばいいのかというと、やっぱり全体の皆さん方、今までずっと検討してきていただいていますから、そういった形で、またこういった場にフィードバックすると、そういったことはあってもいいのではないかと理解しております。

会の形をどうするのかというのは、さっき申し上げたとおり、私の意見だけで決まるものではありませんので、皆様方から広く意見をいただけたら有難いと思っております。

【司会（鈴木）】 東京都の方も意見を聞かれていましたが。

【臼田委員】 それでは、東京都の考えをとということでございますので、都の考え方、都の代表として委員の私の考え方になるわけですが、まずこれから皆様の疑問の方向がより具体的な環境への影響を明らかにしていくべきだというようなご意見が多かったということも踏まえまして、地域の方々にそういった情報をどういう形で出していくということが大事かと考えております。したがって、今、国の委員の方からご説明がありましたように、地域の方々へのP I活動に軸足を移していくんだらうなというように考えております。

こういった大きな場でのP Iについては、きょうも皆様方からのご意見を伺いながら、今後検討していくということで考えてございます。

【司会（鈴木）】 山本さんからは、P I会議のような場へフィードバックすることも必要ではないかということ。東京都の方からは、より地域で具体的なものが求められているのではないかとということがございました。

先ほど山本さんからもございましたが、今後のP Iをどうしていくべきかについては、ご意見をいただければということでしたので、その他の方でもP Iについてご発言があれば、順次ご発言をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。渡辺さん。

【渡辺委員】 東京都に対してお聞きしたいんですが、きょう、9月17日の夕刊、17日の朝刊、ちょっと新聞記事をもってくるのを忘れたので、大体の感覚でお聞きしますが、知事の記者会見で、もうこれで都計変更して、さあつくるんだというようなニュアンスの記事が流れました。この最後のところにもありますが、今、国の方からも表明して、今、東京都もそれらしい言い方をしたんですが、環境への影響が重大と判明した場合には計画をやめることがあり得るなどという感覚が知事にはないように思うんですよ。

1つ、石原知事について一番懸念するのは、前にもありましたが、白紙撤回されていな

いのに白紙撤回された。私はこの場で、東京都担当者に質問いたしました。そうしたら、知事がそう考えているんだから、我々部下としては、法的には白紙撤回されていないにしても、私どもも知事と同じ考えで物事を処理していきます。こういう言い方をされているんですね。そうすると、また今回も、環境に大きな影響があればつくりたくないことがあり得るといことが、知事はそうじゃないんだと。影響があろうとなかろうと　そこまですいませんけども、やるというんだから、私どもも部下としては知事の意に対して、知事のいう考えどおりに邁進したい、進めたいと。こういう話が出てくるんじゃないかと思うんですよ。

先ほどもいっていますが、クレジットにも両者の名前があるだけに、ぜひとも知事が、それは最高権力者ですけども、やはりこういうクレジットに名前を出している以上は責任をもって、トップの考えと違って、事務方として責任ある考え方をしていただきたいし、また環境に対する問題が大きいということを検証していくためにも、この会は　会の名前をどうするか、先ほどから出ていますけども、とにかくこういうことを継続していただきたい。どうも知事の話だと、こういう会はもうこれで打ち切りだというようなニュアンスを私は先日聞くなり、ニュースをみておりました。これに対して東京都の見解をお聞きしたいと思います。

【司会（鈴木）】　知事の会見でのトーン、それから、環境への影響が大きければやめるということについての確認。それから、P I 会議は継続すべきであるというご意見を伺っておりますが、知事のご意見に関しましては東京都の方からお願いします。

【白田委員】　では、ご質問に順番にお答えしたいと思います。

まず、知事の発言でございます。東京都の知事の立場ですが、都市計画を担当する立場から、東京の都市再生ですとか、東京のダイナミズムの向上ですとか、そういった観点から外環の必要性をこれまでも訴えてきているというところでございます。私どももそうした考えを受けて、8月23日の沿線会議では、その外環の必要性について改めて必要だという意見を述べさせていただいたところでございます。

これからの進め方までは言及されていなかったんですが、私どもとしましては、都市計画を担当する立場から、ぜひ住民の皆様方の意見、自治体の意見を聞きながら、今後も検討を進めていきたいという立場でございます。

それから、だれがその法的な判断をするのかというようなところでございますけれども、

最終的には環境審議会ですとか、都市計画審議会ですとか、皆様方の代表者が入っている場で判断がなされるというところでございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺委員】 じゃ、山口さんに再度お聞きします。前任の道家部長はこの場で、法的にどうのこうのよりも、先ほどもいいましたが、知事がこういえば私どもは知事と同じ気持ちで対処しますという話なんですね。そうすると、この間の知事の会見でも、もうこれで終わりだと。都計審の変更を早くやってというふうに聞こえてくるんですが、今回の山口さんは違うということでございますね。道家さんの考え方とは違うということでございますか。ひとつその辺、お願いいたします。

【山口委員】 山口です。我々は知事の部下という形の中で、知事の考え方を実現していくためにやっているわけです。その中で、この前、記者会見で知事は断固として進めていく、やっていきたいというふうに申し上げたわけで、これは今、臼田の方からご説明しましたけれども、東京の都市計画に携わる知事として、やはり外環の必要性という中から、都市計画の具体化を断固としてやっていきたい、こういうような意味で言ったわけでございます。それで私ども、基本的にそういうような考え方の中で、次の段階として、より具体的な計画をお示ししていく必要があるだろうということでございますので、その点、ご理解いただきたいと思えます。

それから、今、臼田が申し上げましたけれども、重大な影響があったものについてだれが判断するのかということにつきましては、都市計画審議会だとか環境審議会とか、そういうところで評価していただくわけございまして、当然その中には環境大臣だとか、いろいろな形での人たちがかかわって、それを判断するというところございまして、石原知事が判断するというところだけではございませんので、ご理解いただきたいと思えます。

【司会（鈴木）】 武田さん、お願いします。

【武田委員】 練馬の武田です。これからは、今の知事が判断、あるいは都計審で決定していく、あるいはそれぞれの審議会で行っていく。それは結構です。ただし、大前提は今まで我々が3年以上かけてやってきた、構想P Iの精神にのっとって、構想段階から計画、事業の執行、また事業が終わった後で不具合があれば、それについてのP I的な考え方でそれに対応策をとっていくという合意がありましたね。

どうも知事発言は、行け行けどんどんで、かつての山田方式に近く誤解されやすい。要するに、P Iは一切今後要らないということになるのか。そういうことでおやりになるんならば、この会はもうやる意味がない。地域のP Iも必要がないじゃないですか。地域のP Iをやって、それで住民が納得するかしらないか、いろいろなことがあるけれども、地域の実情を酌んで、いろいろ妥協点とイメージをつくり上げて、もう一度P Iにもってきて、合意を得たのち初めて都市計画の法的手続であるいろいろな段階を踏むわけであって、我々はその前段、今までやってきたわけでしょう。その辺はどうなんですか。

要するに、過去に3年半かけてやってきたことを全部無にするのかしないのか。ここまで来たら用はないと。P Iもへったくれも要らんと。こういうことなのかだけお聞きしたい。

【司会(鈴木)】 武田さんから、手続の前段で構想段階P Iをやってきて、今後も各段階でP Iをやっていくとっておりましたけど、もうやらないというのでは意味がないということですが。

【山口委員】 P Iは要らないとか、やらないとかいうことを申し上げているわけではなくて、これは今まで我々が3年間、いろんな議論をしてきたということで、次のステップに移っていくわけです。そういうような中で、具体的な計画を早く出すべきだというようなかで申し上げているというふうにご理解いただきたいと思います。

それから、全体のP Iを要らないとか、そういうことをいっているわけではなくて、やはり具体的な計画になりますと、今度、具体的にその地域がどのようなことになるのかとか、そういうことに対して計画等を示してご意見をいただくという段階に移っていくのではないかと申し上げているわけです。P Iをやらないとか、何が何でもやってしまうと、そういうことをいっているわけではなくて、各段階に応じて、いろんな形でのご意見をいただく機会を設けていく必要があるということは、これまでと変わらないわけでございます。

それから、今、武田さんがおっしゃられたみたいに、事業段階になれば、事業段階での意見をお聞きするような形にしなくちゃいけませんし、完成された後も、当然環境に対してどのような影響を与えているのかというようなことをフィードバックする。こういうことも我々、義務として課せられるわけでございますから、そういう形についてもオープンにしていくということで、これで終わってしまうとか、そういうことでは全然ないわ

けてございますので、その点は私の言葉が足らなかったかもしれませんが、ご理解いただきたいというふうに思います。

【司会（鈴木）】 計画の具体化に向けて意見を聞いていきたいということで、全体のP Iをやらないとは言っていない。また、何が何でもやるということは全然言っていない。それから、各段階で意見を聞いていくということだったかと思います。

先に新さん。

【新委員】 山本さんに伺いたいんですけど、どうしてこういう、何というか、もったいないというか、むだなことをやるのかなとすごい思うんですよ。せっかく3年も4年もかけて住民の意見を聞いて、さまざまな地区の人たちの生の声まで全部聞いて、恐らく相当はっきりした意識があなたの心の中にでき上がっているだろうと私は思うのに、なぜこういう青梅街道のですね、ハーフインターなんていう話がこの段階で出てくるのかなというのがすごく不思議でしょうがない。これは、先ほどもいわれましたけど、これは聞く必要はないと。決めるのは東京都と国土交通省だと。基本的には、それが事業主体なんだから、ほかの意見を聞いていたんじゃないからやっていくんだという1つの考え方のあらわれじゃないかというふうに思わざるを得ない。だから、P Iなんか幾らやってたって同じことだという議論になるわけですよ。

結局、構想段階の議論が終了したというのは、私は不本意ではあったんですが、でも外環の必要性についてここにも書いてありますように議論した。今後の議論の進め方についても意見交換をした。構想段階の区切りとして各委員が意見を表明した。これはいいんですよ。確かにそのとおりですよ。意見表明しましたが、これは東京都の臼田さんがおっしゃったのかな、外環整備の効果については渋滞の緩和や環境の改善などの理解が深まったものと考え、外環整備の必要性が高いことは改めて認識したと書いてあるけども、理解が深まったというのは臼田さんの考え方でありまして、私の場合は疑問が深まったんです。だから、これは一方的な見解でありまして、そういう形で理解が深まったから、だから外かく環状道路について、結局考え方を示したという話になる。でも、これって国土交通省と東京都の、いわば2つの組織が考えたことなんですよ。これは住民と一緒にあって、今まで積み上げてきたものから導き出された結論ではないということですよ。だって、岩崎さんがさっきいわれたけども、例えば青梅街道のハーフインターなんて話は、ここでもって認められた話ではないですよ。議論はされたというか、そういう話は確かに出ました

よ。それはあくまでもいいとこどりをしてというか、自分の都合のいいところをとったのか、あるいは都知事がいったからそういうふうにしたのかわからないけども、せっかくそういう話を積み上げてきて、杉並区とも、練馬区とも話をしてきた。練馬の区長さんはこういうふうにやりたいといったかもしれないけども、練馬の地元では猛烈な反対の……それ、ごらんになっているはずですよ。それでなおかつこれが出てくるというのは、P Iで話し合ったことは一体何なんですかということ。今、無視してはいませんといわれた。P Iはこれからも考えていくといわれた。現実はどうなんですか。現実が物をいうんですよ。だから、今いったP Iなんかやってたって意味がないという話になるんですよ。

これは、確かに道路をつくるということについては、考える立場によってさまざまな見知があって、効果に関しても考え方は違うと思いますよ。私なんかの考え方は、どっちかというとな基本的な道路というものが、東京都の全体の発展についてどうか、国土全体についてどういうふうに考えるかといったときに、優先度は低いなというふうに私は考えるんですね。だけど、国土交通省や東京都の人はそうは思わないで、外環は絶対必要だと。

私はこの間、本四架橋だとか東京横断道だとかの話をして、いわゆる費用対効果って一体何なんだという問題提起をしましたよ。それだって、3.5だとか幾つあって、1.0以上だったらいいんだという話はあるけれど、その裏に隠れて、払えども払えども借金地獄から抜け出せない道路の現実というのがあるわけでしょう。そういったものが全部覆いかぶさって、道路は有用である。有用であるというけど、有用の片方では、将来は税金が投入されていくわけですから、そういうことも考えたら、今、現実には最優先の道路ではないだろうといっている。だけど、どうしてもつくりたいのであれば、住民としっかり話し合って、有用性を確認した上でつくっていくべきだとはいっていますが、まだ話も決まっていないことをきちんとこういうふうにジャーナルの形で出すというのは横暴ですよ。これは無視しているといわれたってしょうがないわけだよね。だから、その辺のことをきちんと考えてもらわないと、地域できるの話だなんていったって、木っ端みじんに吹っ飛ばす。これは、下手すると反対運動に火をつけますよ。だから、よく考えて対応していただきたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 新さんから、住民の意見が反映されていないじゃないかといった、一言でいえば、そういう意見と思いますが、山本さん、よろしいですか。山本さん、お願

いします。

【山本委員】 最初にご指名をいただきましたので。最初、岩崎さんのご質問のときにも私から答えさせていただいたのですが、今までは構想段階ということで、外環が必要かどうかという議論をしてきたという理解しております。途中でインターチェンジの議論もありましたし、我々の方からその地域の意見を聴く会の際に幾つかの案を出させていただいたという事実はございますけども、あくまでも外環が必要かどうかという議論のために提案させていただいたという理解でいます。

我々としては、今回、改めて今までのさまざまな意見、もちろん反対という意見も聞いておりますし、賛成だという意見も先ほどご紹介させていただいたようにたくさんありますので、そういった意見を踏まえて現在の段階で改めて必要だという結論を出させていただきました。

我々の思いは、これから計画段階に入っていく。そうすれば、いよいよ、例えば主な構造ですね、インターチェンジを本当につくるのかつくらないのかといったことを計画の段階では議論をしていかないといけないと思っております。今回お示しさせていただいたのは、先ほども言いましたけども、案という形で、要するにこれをベースに議論を進めていったらどうかということで今回提案させていただいたという理解でいるんです。したがって、今まで議論してきたのをむだにして発表したということではなくて、これからしっかりと意見を聞くための1つのたたき台だということで提案をさせていただいたという理解しております。

先ほど、借金とか税金という話がございました。もちろん今、非常に厳しい状況にあるというのは我々も理解しておりますので、その中であって、本当にこの道路が必要なのかどうか、実際事業をするのかどうかは、しっかりと評価していかないといけないと思っておりますが、今回、構想段階としてですけども、必要だと判断をさせていただいて、これから具体的な主な構造について、住民の皆さん方との意見を聴いていきたい、そういう位置づけだというつもりでお話をさせていただいております。

【司会（鈴木）】 新さん、お願いします。

【新委員】 そういう話は、山本さん、わかっているんですよ。だから、あなた方が我々の上司じゃないわけよ。私は東京都からも、国土交通省からも一銭も給料をもらっているわけじゃないですよ。交通費はもらっているけど、その程度なんだから、義理はない

と私は思っている。いうべきことはきちんとおもうと思っている。だから本当の話が聞けるんですよ。だから、聞いた本当の話を大事にしてほしいということです。

私が今、三鷹市の中でいろいろな活動をしています。でも、本当に住民と本当に四つに組んだやつだったら、みんなうまくいっているんですよ。どんな行事も、いわゆる仕事もね。だけど、住民を無視してやった仕事というのは絶対うまくいかない。せっかくP Iをやっているんだから、そこで積み上げたことがあるんだから、こういうものを大事にして、発表するときでもそういうことはいわないで 腹の中はどう思ったっていいですよ。東京都は東京都、国土交通省は国土交通省の立場があるんだから、どう思ったって構わないけれど、だけど交渉に出ていくときにはこういうスタンスじゃだめですよ。それだけはおわかってくださいよ。本気になって住民と相談してほしいんだ。そうしないと、私、絶対できないと思いますよ。

そういうことをいいたいだけなんで、ひとつよろしくお願いします。

【司会(鈴木)】 藤川さん、お願いします。

【藤川委員】 それでは、新さんのご意見を踏まえて、ちょっといわせていただきます。

今回、東八道路のインターチェンジをつくりたいという案を出されまして、案を出されたこと自体は別に案ですから結構だと思います。練馬は外環ができることによって、今の問題が解消されていくわけですからいいですし、それから世田谷はインターチェンジをつくりませんので、そういう意味では三鷹だけ非常に負の可能性をもったということで、大変重苦しいものを感じております。

そうした状況を踏まえていわせていただきますと、今、新さんが一生懸命いわれましたけども、三鷹に東八道路のインターチェンジをつくるというふうの方針を出されるときに、P Iであれだけ練馬問題ということが問題になりましたので、練馬問題の二の舞にはならないように十分注意しますというような、そういう道路づくりの高らかな理念といいますが、考え方といいますが、それが全く欠如しているんですね。ただ、東八にインターをつくり出すということが出ているだけであって、P Iであれだけ議論された練馬問題を絶対に三鷹では起こしませんという決意表明がない。これが私、非常に不満に思っております。

それをもう少し具体化しますと、例えばなぜ20号じゃなくて東八にインターなのか。それから、三鷹市民はこれをみると、ジャンクションのところに換気所がないもんですから、三鷹の換気所がなくなったなというふうにいる人が結構ありまして、三鷹には

換気所はなくなるんだろうなというふうに思っております。

それから、東八道路、絶対に外環が開通しても大丈夫なのかな。さらにはインターへのアクセス道路は、どうなのかな。こういうことを疑問に思っております。また、ジャンクションができることによって町の分断がされてしまうけれども、これ、何考えているんだろうと。このペーパーの中には何にもないわけです。そういった三鷹市民が思っている本当に根本的なところ、別に都市計画レベルのどこに線が入って、どの家が何軒かかるという問題じゃなくて、もう少し基本的なレベルで、三鷹市民が疑問に思っていることにどういう形で答えていただけるのか。そこがしっかりはっきりしないうちは、正直いいまして、三鷹市として、これを前提に議論に入れたいんです。上部街路はどうなるのか。こういうところが、ある程度基本的な方向性がきちっとしなことは、これがいいかどうかの議論に入っていけないわけなんですけれども、どうやって今後具体的なその辺の話が出てくるのか。1つは決意の問題として、絶対に練馬問題を三鷹で起こさないというような道路づくりに対する基本的な理念と、それから、具体的に三鷹市民が疑問に思っていることについて、どういう形でこれから答えていただけるのか。その辺、きちっとお答えいただければと思います。

【司会（鈴木）】 新さんからは意見を十分に聞いてほしいということ、藤川さんからは、つくるのであれば道路づくりに対する理念、今回のP Iを踏まえ負の問題を起こさないといった理念が先に要るのではないかと、そうではないと議論に入れたいという話でございましたが、国、あるいは都の方から、山内さん、お願いします。

【山内委員】 今、藤川委員から大きく2点いただきました。練馬問題を起こさないという理念と申しましょうか、起こしてはならないという思いはもっているつもりでございます。ただこれ、言っているだけでは何もわかっていただけないと思っております。2点目にありましたさまざまなインターが地域に及ぼす影響ですとか、あるいは上部街路の話ですとか、さまざまございましたが、まさにこの漫画ではわからない部分がいっぱいあります。それを私ども、まさに案としまして、地元の方々、あるいはこのP Iの方々提示をしながら、そしてご意見を承って、一つ一つ案について改善できる部分は改善し、そしてどんどんそれを積み上げていく中で、より練馬問題にならないようなものに積み上げたいと思っております。その1つのきっかけとして、これを提示させていただいたわけで、これだけではまだ議論できませんので、これをもとにもうちょっと具体的なものを提示し

て、そしてご相談を申し上げたい。そのことによって練馬問題を引き起こさないことを具体的に実行してまいりたいといった思いを今もっております。あとは、これからやっていく過程をぜひ見守っていただきたいと思っております。

以上です。

【司会（鈴木）】 藤川さん、お願いします。

【藤川委員】 お話としてはわかりましたけれども、そういう道路づくりの高い理念をおもちでしたら、ぜひこういう大事なペーパーに、「P Iの中で今まで出てきた皆さんの心配を踏まえて、今まで外環が整備されることによって心配だ、問題だといわれているような、そういう問題についてはきちんとお応えします、それをしっかり踏まえた道路づくりを行います」ということをどうしてこの中に書けないのかということが大変疑問でございまして、小泉純一郎さんが小さな政府をつくるんだとたんかを切ったように、しっかりと道路づくりの理念をたんかを切っていただきたいと。そこを出発点に地域の問題を考えていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思っております。そこがしっかりとないと、私どもは地域で住民の皆さんと話し合いをもてません。もしかしたら道路づくりだけ先行されるんじゃないか。きちっとした道路をつくります、三鷹市民の皆さんには迷惑かけません、むしろ三鷹市民の発展に役に立つ道路をつくりますというような、そういう理念が出てくるかどうかわかりませんが、そのところをきちっとしていただかないと、私ども、非常につらい立場に立ちますので、その辺はよく踏まえてこれから取り組んでいただきたいなと思っております。

【司会（鈴木）】 山口さん、お願いします。

【山口委員】 藤川さんのご意見については、9月16日に発表しましたペーパーの中に、言葉が足りなかったかもしれませんが、東京都としましては、これは国も一緒だと思いますけれども、やはり、よりよい道路づくりというのを目指してずっとやってきたわけでございます。道路をつくるに当たっては沿道の環境を保全しなければいけないとか、そういう形をずっと積み上げてやってきたわけございまして、決して街を壊そうとか、そういうことではなく、これまでやってきたわけです。9月16日の最後のところに、沿線のまちづくりだとか周辺道路の整備等についても、沿線の自治体とともに検討していくということでございまして、ぜひ地元の自治体とともにいろいろ意見交換をして、さまざまな課題についてやっていくということが必要なんだろうと思っております。

どうしても私ども、気がつかない点とか、いろいろとありますので、ぜひ地元の自治体とともに、国と都、力を合わせて進めていくつもりでございますので、最後の行はそういうような意味だというふうにぜひご理解いただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 武田さん、お願いします。

【武田委員】 今、新さんの方から、それから藤川さんの方からいろいろご発言がありました。特に練馬は南へ行けばいいんだから、問題が全然ないようなご発言でございました。それなら非常に有難いです。だがこの図面をみますと、当初の意気込みよりも非常に後退したものになっちゃう。というのは、全体で16キロありますけれども、関越は宿命的なものでここにあります。そして青梅街道があって東八。それに中央道があって世田谷通りから東名となる。つまり5つのポイントがあって、それぞれこなしていくんだろと感じておりました。ところが、いつの間にか中央高速と東八、関越と外環となり、世田谷通りはなぜかなくなって、世田谷さんはうまくやりましたね。おめでとうございます。

それから、非常に不幸なのは青梅街道ですね。ハーフだか何か知りませんが、これは非常に問題があるんです。藤川さんにお答えしたいんですけども。つまり、本当に機能するのは大泉ジャンクションを基点にして東八と中央高速、この2つがやりとりするわけですよ。それで青梅街道というのはハーフになったって、とりあえず暫定的にハーフでやるしかないという苦肉の決断かなと思っていますが、よく見ますと、青梅街道から入った車は南へは行けないわけですよ。つまり東名の方に行けないわけ。中央高速にも行けないんです。

そうすると結局どうなるかということ、青梅街道がハーフインターになったとして、つまり都心から入ってきた車はどうなるかということ、目白通りから外かんに来た車は谷原から大泉に来てYの字で、ここが青梅街道でここが大泉ですか。そうすると、ここへは行けても南へ行けないわけでしょう。内回りだから外環に入っていけないわけです。そうすると、いや応なしに大泉へ来て、大泉から左へ入っていくということになる。ですから、谷原の交差点は今よりももっとひどい渋滞となり、大泉インターは流入不全のネックとなります。さっき藤川さんは、練馬は非常に結構だというお話がありましたけど、絶対そんなことないんです。つまり、これは全部谷原の交差点から大泉へ来るんですよ。

それから、もう1つは区境の西から目白通りが開通しますね。西から入ってくる車はどうなるかということ、いや応なし、ここから南へ入っていかなければ東名行けないわけです

よ。ですから、ここは今よりももっとひどい事態になる。ですから、この全体のネットワークのパターンからいけば、大泉があって青梅があって東八があって、それからジャンクションで、上で、中央高速につながって世田谷通りへという、お互いに痛みを分け合う形というのが一番もとの形で正しいと思うんですよ。だけど、なぜかこういう形になりました。これはよそ様のことだからいいませんが。ですから、くれぐれもそういうことにならないようにする。そこでお尋ねしたい。東京都さんと国は一体、ハーフインターということで出してきたということは、将来ともにハーフインターでも、杉並は一切車はここから入らないという形、地下だけだということ、このパターンでいこうとしているのか。あるいは、先をみたときにどうしようとするのか。それから、中央高速と東八についても、このパターンはもう固定したものなのか。今後の幹線街路の変化というのは当然出てきますから、そういう中で何か対応策を考えようとしているのか。

それから、もう1つ。世田谷通り、よそのことをいっては申しわけないが、このスパンからいったら、当然世田谷通りは今の道路の変形は非常に無理があります。しかし、何らかの形でここで救済的に車を吸い込んでおかなかつたら、東名は大変なことになる。こういうことについて、どうもいつの間にか消えていってしまっているんで、あえてもう一度寝た子を起こして、そういうことでいいんですかということをお尋ねしたい。今どういう対応策をとろうとしているか。それをお伺いしたい。

以上です。

【司会（鈴木）】 インターチェンジ、本来ならば5カ所に分散した方がいいのではないか、将来もこういうものでいくことなのかといった点だと思いますが……それでは、山本さんでよろしいでしょうか。

【山本委員】 将来の話とおっしゃられましたけども、将来の話をする前に、まず今どうするのかというのを議論させていただきたいと思って、これを提案させていただいたということでございます。

先ほど谷原の交差点という話がございました。これまでも交通量の予測の中でお示しさせていただいておりますけども、今、谷原が込んでいるのは、外環と関越道がここでとまっているということがその原因のかなり多くを占めていると思うんですけども、外環の本線が仮に南の方につながると、ここで降りる車はかなり減るだろうということ。それから、環八も今、工事しておりますけども、あの辺もつながってくると、谷原の交差点はかなり

楽になるのではないかという予測を出させていただいておりますので、仮に青梅街道が北側でーフ、目白通りで南側にというような構造になったとしても、目白通りとか谷原の交差点が今よりひどくなることはないと予測しております。その辺、交通量をしっかり予測しながらご提案をさせていただいているということでございます。

各地域ごとにアクセス道路も性格が異なりますので、特に世田谷通りのことをおっしゃってありましたけども、世田谷通りは確かに今、2車線の道路で、現状の形のままでここにインターチェンジをつくと、今でも混雑しておりますので、さらにインターチェンジをつくるのは困難だろうということ、それから、世田谷区の方からも難しいのではないかと聞いた声を聞いておりますので、そういった観点で、世田谷通りにはインターチェンジを設置しないということで提案をさせていただいております。世田谷通りには設置しませんけども、現在、東名の東京インター等がございますので、これを使うことによって利用ができるのではないかと思っているところでございます。

ただ、おっしゃるとおり、ここで止まってしまうと、東名が厳しいという話もございませし、あるいは環八の瀬田の交差点付近も非常に厳しい状況でございますので、そういった意味では外環を東名でとめるのではなくて、東名以南をしっかりとやっていくのが大きな課題だと思っておりますし、ぜひ進めていきたいと思っているところでございます。

【司会（鈴木）】 武田さん。

【武田委員】 だから、ここでお尋ねしたいのは、暫定的に、とりあえず練馬側で北へ行く外環を、北側へ入る外回りですか、これを大泉までもってくるということはやむを得ないんだろうなと思います。しかし、そこから南へ入るような機能をもたないーフインターなんていう話は非常におかしな話でして、住民とどれだけの話し合いをするかどうかの問題なんです。そういう形のものでよいならば、むしろ大泉からそのまま下だけ行っちゃった方がよいと思います。ここで一言だけ強く申し上げておきますが、当時所管の大臣は石原さんでした。所管の大臣が自分の地域についてインターチェンジはつくりたくないと言って真っ先に手を挙げた。所管の大臣が、計画を提案しているその地域、選挙地盤ということはあるんですが、そのような非常に政治的に決断したということ。こういう形が通るんなら、何も、練馬も苦労して今まで馬鹿みたいに受けてくるんじゃないかということになります。ですから、その辺は今後どうしようとするのか。そのままでいいということには絶対ならないはずですよ。もしそんないいかげんな形で、杉並さんがゴネたからそれで済

んだんだということであるならば、少なくとも青梅街道インターから入った車が練馬に入ってきて、そこからずっと流れていくというんだったら、それは、やっぱり地元にとっては非常に大きロスを抱えていくことですから、地元民が納得する何らかの方策を考えてもらわなきゃいかんだろうと思います。

一人一人、そこでいわばごね得みたいな形、結果的です。行政のやり方が悪いということとは十分わかっています。道路づくりの今までのやり方の道づくりに対する反対ということが起きてきたのは、これ、全部行政が投げかけてきたことですから、それはそれでやむを得ない。だけど、戦後60年の中で、これは都市づくりを優先して考えていけば十分クリアしていった問題なんです。道路だけ道路だけとやってきた結果が今、道路不信ということになってきているわけじゃないですか。そういうことを考えますと、非常にまずい形が今残ってきたなと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 先に栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 先ほどの話からまた青梅インターに戻りましたけれども、実はこのP I 会議、きょうは考え方の報告ということで招集されました。しかしながら、先ほど、これからどうするのかということ、議論を始めようということになって、もう時間も余りありませんよね。このままですと、P I 会議はまたしばらくない。場合によってはなくなっちゃうということになりますよね。ですから、そのことを今日は最後にしっかり話し合っていたきたいとあえて司会者に要求いたします。

先ほど東京都の委員が、都知事の考え方を踏襲していくというようなことを述べられました。記者会見のときに、都知事はこんなことを言っていますね。P I の議論では、構想段階ということをつくらないという選択肢も含めて議論したと思うんですけれども、知事「構想構想って何だ。ああ構想ね。つくらないことも含めてなんて、何のために努力してきたかわからない。つくるんだよ、つくるんだよ、断固として。それで受益者もふえるんだし、環境もよくなるんだから、反対するのは論外。君、どこのだれだって？」と、こう言っています。はっきりいいまして、知事は確かに知事でありますけれども、また政治家でもありますから、こういう彼一流の話し方であることは理解できます。しかしながら、私どもは外環についてはP I という方式でもう何年もやってきております。ようやく構想段階に区切りをつけて、これから計画段階をやっていこうというところです。住民の中に

は賛成する人もいれば反対する人もいます。しかし、そういう話はきちんと聞いていくということがP Iではないでしょうか。

それから、9月17日、北側大臣は今後も住民の意見を聞いてやっていきますとはっきり答えられております。また、その後、たしか私の記憶では、道路局長だと思いましたが、環境に大きな影響を与える場合はやめるということもあり得るんだと。こういうことをいっておられて、これは非常に重要だと思います。先ほどの東京都の委員の方は、環境に大きい影響があるかどうかは環境審で考えていくんだというように受け取られる発言をされております。

しかしながら、確かにそれは制度的にはそのとおりで否定はいたしません、P Iでやってきたということは、そういうことについてもP Iの場できちんと議論してしかるべきであるというふうに思います。そういうことも含めて、やはりP I会議というのはこれからもやっていくべきではないかと。また、もちろん地域のP Iも非常に重要です。そういったことも含めて、今後それについてどうやっていくんだということをここでしっかりほかの方々のご意見もお聞きして、次どうするんだということをはっきりさせていただきたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 今後のP Iにつきまして、P I会議はやはり継続すべき、もちろん地域のP Iはやっていくべきということでした。他の方の意見を聞きたいということでございましたが、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 国と都がなぜこんな考え方を出したのかなと思っていましたら、皆さんのお話を伺っていて、そういえば石原都知事は、P I協議会が始まった当初から外環は必要だ必要だとおっしゃっていたことを思い出しました。構想段階のP Iを一体何だと思っていたのかと大変疑問に思います。何を言っても無駄なのかなと空しくなってしまいますけれども、一応この国や都の考え方について改めてご意見を申し上げたいと思います。

袋の中に3枚ほど紙が入れてあります。国と都は、これまでの説明と同じように、外環ができれば渋滞や環境が改善されるとか、経済効果があるという理由から外環は必要であると判断されたようですけれども、一体私たちの意見はどこにどう反映されたのか、本当に必要だと判断できるだけの材料がそろっていたのか大変疑問に思っています。

何度も同じことの繰り返しになってしまいますので、ここに書いてあることは細かくは

説明しませんけれども、例えば渋滞緩和効果については、外環、圏央道、中央環状線、過去の実績をみても、あちこちでされている研究の成果をみても、どうもその効果は疑わしいと思っています。環境改善効果についても、国交省の中にある国土交通政策研究所というところは、中間報告とはいっても交通基盤整備、特に三環状九放射、第二湾岸といった道路整備は温暖化を進めるのではないかと報告している一方で、外環担当の皆さんはCO₂削減効果があるとおっしゃっています。非常に矛盾を感じています。経済効果についても、これは国交省の方とのやりとりをきっかけに知ったことなんですけれども、世界では、経済効果を計算する際には、生産活動にかかわるものだけを入れるべきですよ、でも通勤目的の一部、30%程度なら加えてもいいですよというのが常識のようです。ところが、日本では、例えば乗用車は8割が仕事以外の目的で使われていますが、これもすべて経済効果の計算に加えられているということですから、余りにも過大評価になっているのではないのでしょうか。ということからすると、日本は世界の中からみてもとても変わった国なのかなと思っています。

そのほかにも、やはり先ほどお話しした国土交通省の研究機関は、首都圏でのいろいろな交通政策をシミュレーションして比較したところ、三環状九放射や第二湾岸の道路整備が温暖化を最も進めて鉄道運賃を半額にしたケースが最も効果があると報告しています。これも中間報告ではありますけれども、国交省の中でこういう研究がある一方で、三環状が効果があるからと熱心に進められているということがよく理解できません。

こうした疑問が残されているにもかかわらず、国や都は外環は必要だとなぜいえるのでしょうか。私たちが3年以上にもわたって参加してきた構想段階におけるP Iというのは一体何だったのか。もしかしたら、国や都はP I協議会やP I会議を利用して外環の効果を宣伝していただけで、必要性についての意見は全く聞く気がなかったのかなと思わざるを得ません。私のところにP Iを研究されている方々が何人が取材に来られましたけれども、そういう方々からみても、ほかの道路計画で行われているP Iと比べて外環のP Iはどうもよくわからないという話を聞きます。国や都の考え方は納得できるものではありませんから、何らかの形で引き続き構想段階での検討をする場を設けて話し合いを続けていくべきだと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 今後とも構想段階の検討が必要ではないかというご意見でございま

した。

それでは、その他の方で、もう時間が大分押しておりますが、ございますでしょうか。
藤川さん、その後、宿澤さん。

【藤川委員】 今回のプランを現実化しますと、非常に具体的な問題が三鷹市内に起こってまいります。それはただ単に道路だけじゃなくて、21世紀の三鷹市のまちづくりに大きな影響を及ぼす事項でございますので、具体的な問題、先ほど私が申し上げましたような疑問に対するある一定の方向性みたいなものをもって、しっかりと地域でのP Iを徹底的にやっていただきたいなというふうに思っております。それをぜひまた全体の中にフィードバックするような形でやっていただければと思っております。

とにかく地域にどういうふうに影響があるのか。環状道路が何となく必要だなということとは多くの方が感じられているように思いますが、三鷹市の場合、それが地域にとって、果たしてマイナスという面がどの程度のものなのかというところがよく読み切れなだけに、皆さん、答えが出せないような状況でありますので、地域の問題に徹底的に突っ込むような形で今後P Iを進めていただければというふうに思っております。

【司会（鈴木）】 地域の問題を徹底的に議論すべき。そういう中でフィードバックするというご意見でございます。武田さん、お願いします。

【武田委員】 いろいろまだ不完全燃焼というか問題がありますけれども、大体潮どきとして、これからは個別に地域でどういう議論をしてイメージをまとめるかという段階に入ったんじゃないかと思うんですね。特に私の方の場合には非常に難しい問題を抱えております。これが地域のいわゆるコミュニティーP Iで一体どこまで消化し切れるのかなという疑問はありますけれども、やっぱり区、市レベルでそれぞれ検討してみて、いろいろな形が出てくるとは思いますけども、もう一度集まって議論してみる必要があるんじゃないかな。ですから、事務局はそれに向けた、できれば手順というのかな、あるいはチャートをはっきりさせて、改めて諮ってもらいたいと思います。

【司会（鈴木）】 藤川さんと大体同じような意見かと思えます。宿澤さん、先ほど手を挙げられていましたので。

【宿澤委員】 やっぱり青梅街道のインターのことですけれど、ーフインターという、このごろーフーフというのがはやりのようで、遊園地でもーフの何か、あれあるという。そんな小さなものをつくるより、何でそんなどこでもやらなきゃいけない……さっ

き武田さんがおっしゃったように、かえてそれで混雑するというふうなおっしゃり方でした。青梅街道というのは練馬だけのあれじゃないんですよ。練馬の横の方に杉並も入ってまして、青梅街道を挟んだ手前の方の杉並側の方でも練馬区の人たちがいらっしゃるわけですよ。だから、これは練馬へつくりましたといういいわけというか、義理でつくったというか、そんなこと考えなくて、御厨先生も前に最後の報告をなさるのに、インターなしでというふうにおっしゃっていましたので。ぜひこんな半端なものをつくらないでやれないでしょうかね。規模も小さいんだと思います。

【司会（鈴木）】 宿澤さんからはインターチェンジについて、ハーフインターが中途半端な案だというご意見でございました。その他の方。

【渡辺委員】 そうじゃなくて、次のP I会議やるのか、やらないのか、早く結論を出してよ。

【司会（鈴木）】 次のP Iをどうしていくかについてご意見を伺っているところですが、その他ご意見……濱本さん、ご意見……（「P Iのことについて」の声あり）。はい、じゃ、P Iについて。

【濱本委員】 今、藤川委員とかいろんな方が、P Iのこれからのことについて理念だとか、いろいろお話がありました。当然、当たり前のごことで、こういう提案を出される場合は1つの案じゃなくて、この案だけじゃなくて、やっぱり2つか3つ、国も東京都も考えてくださいよ。そういうことをしながら計画段階のお話し合いをするのが一番いいんですよ。こういうことだけ出しちゃうと、皆さん、いろんな意見で選択することができませんね。

計画段階でこれから話をしようとするれば、7地区全部問題はありますよ。ですから、当然地域のP Iも結構ですけども、だけど、山口委員がいわれたように、計画の段階でどうしても住民が納得できない、環境の問題だとかいろいろあって中止する場合もあるというご発言がありました。国は明確にされておりますが、恐らく東京都さんもその考えは同じだと思うんですけども、そういうことをやるんならば、きちっと全体のP Iはやらなきゃならないと思いますよ。そこでじゃないと意見が出せないんですから。個々の問題はたくさんありますけども、これは計画の段階の前の問題であって、計画をもうやるという段階ならば、それは当然あるんでしょうけど、その計画の案を出したときに、まだ決定してるわけじゃないんですから、その辺のところをきちっと頭の中に入れて皆さん方に説明して

議論していかなきゃならないし、また、地域のP Iをやる場合もそのところをきちんと頭に入れてやっていただきたいと私は思います。そういうことで、全体を含めてP Iをやってほしいと思います。重ねて申し上げておきます。

【司会（鈴木）】 やはり全体のP Iが必要というご意見でございました。板垣さん、お願いします。

【板垣委員】 世田谷ですけども、今回、国、都として基本的な考え方の表明があったわけですけども、これを受けて、世田谷でも、地元の方たちも、ぜひこの考え方について説明してほしいというような意見も届いております。したがって、基本的な考え方をベースにして、一度地域の沿道の方たちと、地域P Iという形になるかと思うんですが、意見をしっかり聞くべき時期にはあるのではないかというふうに思っております。

ただ、それをやる一方で、この全体のP Iを、今までやってきたと同様に並行してやるというのはかなり厳しいかなというふうに思っております。ですから、全体のP Iをどこでどういう形で開いていくかについては、ある意味では節目節目にやっていくというような、そういうことが一番いいのではないかと私自身は思っているところですけども、いずれにしても、基本的には地域の沿道の方たちの意見をしっかり聞くような場を今後つくっていくべきではないかというふうに私は思っているところです。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。それでは、時間が9時を回っておりますが、では新さん、最後。その後、国の方からということで終わりたいと思いますので、短くお願いします。

【新委員】 きょうは考え方を聞いちゃったのよね。だから考え方で終わっちゃったわけですよ。今後P Iをどういうふうにもっていくかということは大事な話なんで、地域でやることは私も反対でも何でもなし、やらなきゃいけないと当然思ってますけども、全体としてフィードバックできるのかできないのか、全体会みたいなものをもつのか、どういう形でもつか、頻度はどのくらいか、あるいは地域のP Iやって何ヵ月後にやるかというような、大体のアバウトのものを決めて、いわゆる時間割りといいますか、行程表といいますか、きちんと決めた上で始めるべきだと思うんですね。やみくもに東京都に任せるわけにも、国土交通省に任せるわけにもいかないし、一応ここで案を出して、それでみんな納得した上でやってほしいんですよ。今までのP Iのやり方をみていると、どうも、

ある程度いいところまで行くと国土交通大臣だとか東京都知事が不規則発言をやって、かき回されて、嫌な気持ちで次の方向へ行くという、これの繰り返しをずっとやっているわけですから、一度ぐらいきちんと東京都も国土交通省も腹を決めて、今後のP Iのやり方をどうするかきちんと提案をして決めて、それから動き出してください。これをお願いします。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。それでは、最後、山内さんからということでもよろしいでしょうか。

【山内委員】 1つご提案を申し上げたいと思っております。地域のいろんな問題、解決しなきゃいけない問題があるということございまして、地域にまたいろいろご相談申し上げる機会、オープンに話し合っていく機会が必要だということが皆さん、論を待たないと思っております。また、世田谷から練馬まで一堂に介する場をこれでおしまいにするということは、私はないと思います。やはりこういう場を継続的にもっていくことは必要であると思っております。

ただ、今、新さんからおっしゃったように、時間を決めてという話がございましたが、これ、地域にいろんな課題を解決すべく話し合いを続けるということに対しまして、やはりいろんな話が出てきますので、なかなか時間の管理というのができるかどうかというのは難しいと思っておりますので、ひとつ板垣さんからもお話がありましたとおり、節目節目でこういった全体のフィードバックをするような場を設けてはどうかということで、我々、また検討をさせていただければと思っております。

以上です。

【司会（鈴木）】 それでは、時間も過ぎておりますので、今後につきましては国と都の方で本日のご意見等も踏まえまして、さらに検討しながら後日お知らせしていく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、委員への「考え方」についての報告会の方は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