

第14回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年 2月 20日(木)
於：東京都庁第一庁舎5F大会議室

- 【司会(西川)】 それでは、お時間になりましたので始めたいと思います。
本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。私、本日の司会役を務めさせていただきます国土交通省の東京外かく環状道路調査事務所の西川でございます。撮影時間のほうをここで終了させていただきます。ご協力お願いいたします。
また、傍聴の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、ただいまから第14回PI外環沿線協議会を開催いたします。
本日の協議会の終了時間でございますが、これまでと同様、午後9時厳守ということで考えておりますので、ご協力よろしくお願いいたします。
本日、三鷹市の米津さん、柴田さん、それから調布市の川原さん、小林さん、新谷さん、それから狛江市の大貫さんと石井さんにつきましては、ご都合により欠席されると事前にご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。
【事務局(伊藤)】 事務局を担当します国土交通省の伊藤でございます。配付資料の確認をさせていただきます。
クリップどめの資料で、1枚目、議事次第、それから座席表、3枚目以降が資料でして、資料-1から3、参考資料-1から5でございます。
資料-1は前回の議事録でございます。
資料-2は、前回の協議会でいただいた意見をまとめたものです。
資料-3につきましては、協議員の皆さんからいただいた資料でございます。今日は新さん、濱本さん、水上さん、須山さん、栗林さんから資料提出がございます。また、前回の議論に関連する資料としまして成田さんから資料提出がございます。さらに、宮良さん、伊勢田さんからも必要性の有無についての事前にいただいた質問に関連する資料をいただいております。また、後ほど大寺さんから必要性の有無に関する資料の中に訂正がありますので、その資料も提出させていただきます。これらについては後ほど説明がございましたら、よろしく願います。
それから、参考に前回の協議会の概要メモを参考資料-1としてつけております。
参考資料-2は、協議員の皆さんからいただいたアンケートの結果です。
参考資料-3は、傍聴者の方からいただいたアンケート結果です。
参考資料-4につきましては、必要性の有無についていただいている質問についてまとめたものです。
それから参考資料-5ですけれども、先月末までに行われました沿線アンケートの結果についての資料でございます。これは、今週の火曜日、18日に記者発表させていただいた資料でございます。
それから、色紙で各協議員の方々にはアンケート用紙と必要性の有無の資料に対する質問表をお配りしております。
また、いつものように机の上にはこれまでに配付した資料を綴じておりますので、参考にしていただけたらと思います。特に今日は、議論の中心となります昭和41年都市計画決定についてと、練馬区間の計画時の状況把握と現状についてという資料は、別冊として綴

じております。今日議論する際の参考にしていただければと思います。

以上です。

【司会（西川）】 資料については以上でございます。

足りない資料等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の会議の進め方について確認をいたします。

まず、資料 - 1 について事務局より説明をさせていただき、皆さんに確認いただきます。その後、テーマになっております昭和41年都市計画決定、それから外環練馬区間についての議論をしていきたいと思っております。その後、まだ時間があるようでしたら、必要性の有無についての議論に入っていきたいと考えております。それから最後に、参考資料 - 4 にまとめられております、いただいた質問についての関連資料が出されておりますので、それについて補足の説明がございましたら、それを説明いただく。このような流れで進めたいと思っております。

それでは、続きまして第13回の会議録について確認をさせていただきます。資料 - 1 でございます。事前に皆様にごらんいただいておりますので、特に訂正漏れ等がなければ、この形でいきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

ないようですので、会議録は、この資料 - 1 の形で公表させていただきます。よろしくお願いたします。

それから、前回の協議会で皆様方からいただいた意見を整理しておりますので、事務局のほうから説明いたします。

【事務局（伊藤）】 資料 - 2 をごらんいただければと思います。資料 - 2 で、前回、協議員の皆さんからいただいた意見を整理しております。

前回の議事で、まず昭和41年都市計画決定についてというところで、これにつきまして新さんから次回出すということで、本日、新さん、それから濱本さんから意見を出していただいております。

2つ目の項目としましては練馬区間の計画時の状況把握と現状について。前回いろいろ議論が生まれて、今日補足の資料をつけております。

それから必要性の有無について。これも質問等が出ておりますので、後ほど説明したいと思っております。

以上が前回の主な議事内容です。

【司会（西川）】 ただいま説明がありましたが、この資料についてはよろしいでしょうか。特にないようでしたら、次に進めていきたいと思っております。

これから議論に移っていききたいと思っております。議論に使う資料につきましては、机の上にある資料ファイル 2 に昭和41年都市計画決定に関する資料と外環練馬区間の決定時の状況把握と現状に関する資料ということで、これまでに提出いただいた資料につきましては整理しております。それとあわせて、本日も提出資料がございます。本日、新さん、濱本さん、水上さん、須山さん、栗林さん、それから成田さんからも資料が提出されておりますが、今日のテーマに関連したものとしては新さん、濱本さんから資料をいただいているかと思っておりますので、まずその説明をいただきたいなと考えております。須山さんと栗林さんの資料につきましては、今日のテーマには直接関連はしていないかと思っておりますので、今日議論するということはないと思っておりますが、何か補足等は必要でしょうか。特にございませんか。もしあれば、最後に一言だけでもいただければ。議論は、とりあえずは今日はないということでもよろしいでしょうか。

それでは、昭和41年の都市計画決定について議論していきたいと思っております。

机の上にあるファイルに、これまでの提出資料がございますし、今日、新さん、濱本さんからそれに関連する資料を提出いただいておりますので、まず、新さんのほうから補足的に説明がございましたらよろしくお願いたします。

【新協議員】 長文の意見書を出しましたので、これを全部やると大変時間がかかりますし、17ページにわたってやってあります。その最後のページには年表をつけてありますので、大体、外環の都市計画地方審議会で決定されたわけですが、この経過については、全部を見るとというのは、全体で7冊ございまして、大変膨大なものです。一応全部、目を通させていただいたんですが、何でこの都計審の答申について私が疑問を持ったかといいますと、最初に書いてありますように、沿線の住民はほとんど反対していたわけです。沿線の住民はほとんど反対し、地方自治体も反対し、議会も反対しているものが、どうして都計審を通ったんだろうというふうに私は思いました。

戦後、講和条約が取り交わされてから15年が経過しておりまして、民主主義についてもかなりうるさい時代でございました。労働争議等も多発しておりまして、基本的人権に対してはいろいろなところで討議をされていた時代なんですね。

これはどういう経過でこういうふうになったのかよく調べてみました。現実ここに書いてあるさまざまなことは、私が私見として断つてあるところは別として、全部、議事録の中にあらわれてきていることを要約して書いてあるだけです。自治体がどんなに反対しようとも、住民がどんなに反対しようとも、この後で、実は10万6,000人という署名を集めて国会に提出するわけですが、それを含めてもこの計画がとまらなかったということが、この都計審の議事録を見ると明白に出てきているわけです。どんなことをやっても住民の意見が通るはずもない。住民の意見は最初から抹殺されていると言ったほうがよいような都計審のやり方でありました。

そういう中でどんなことが言われてきたかというのは、この中を読んでいただければわかるのですが、都計審以前に行政側が何を考えていたかということ、これはこの中には書かれておりません。だけど、いろいろな資料を全部総合し、都計審の中で都の担当者、国の担当者が言っている発言の内容を総合しますと、こういうことになるわけですが、要するに建設省は、当時、計画されていた東名・第三京浜・中央道、関越は計画されていなかったんですが、大宮バイパス、それから東北方面の道路、こういった高速が入ってくるのを、何とかして首都高速に入れる前に受け皿をつくらなきゃならないということを考えていた。なぜかという、その車線は全部6車線で計画されていたわけですね。しかし、首都高速は4車線。全部入ってくれば間違いなく渋滞が起きると建設省の方は考えたのだろうと思うんですね。それで、当時、東京都が計画していた環状9号線ともいべきものにこれをリンクさせたというのが真相だろうと思います。

なぜそういうふうになったかといいますと、当時、東京都は、拡大する東京にどんどん集中してくるものですから、集中する前に都市計画を立てようとして、郊外地域に近郊地帯を設定したんですね。これは、建ぺい率1割ぐらいで、緑地を中心にした良好な東京を取り巻く緑地帯というような考え方でつくられたものだろうと思うんですが、この計画を立てている最中にもどんどん人口が集中してくる。それから、それを規制しようすれば住民の反対、自治体の反対がある。どんどんスプロール化してきて、この計画は絵にかいたもちになってしまうわけですね。しかも、23区の中にはどんどん車が集中してくる。23区の中に集中してくる車を何とかして片づけようと思って、環状6号線の外側に災害路計画というのがあったんですが、それを全部、細かい道路をたくさんつくるのは金がうんとかかるものですから、それをやめてしまって、幹線道路にしようとした。それで環七、環八、環九と、そういった環状道路をつくって、23区内に入っていき交通を遮断しよう、遮断しようというか分散させようと思われた、そういうふう考えられます。

環状9号線というのは、東京23区に入ってくる車を何とか分散処理して、23区内の交通渋滞を少なくしようとする意図で、要するに23区の周辺、杉並・練馬は入っているんですが、かなり広がっている地域ですから、23区の人口が密集している、住宅が密集している地域の外側を、その付近に発生する交通を処理するためとして計画した。だから、

環状9号という表現がいたるところに出てくるわけです。この環状9号を高速道路にしていくというのは、先ほど言った国土交通省の高速道路のバイパスと一体になってこういうものが出てきた。

ですから、実際は環状9号を計画していても、都市に集中してくれば、10号、11号と、その外側に状況に応じてつくっていく。つまり、これは、集中してくる車を泥縄的に解決しようという形の行政手法であったとしか言いようがない。ですから、考えようによってはどこを通しても、環状8号の外であればどこを通してもよかったですでありましょうけれども、結局ここを最適として計画したから、ここを通せという。計画したんだから、もうこれで決まりだというやり方で、この都計審に出てくるわけです。

ところが、そのときに、持ってき方が、今の感覚でいうと甚だ無礼といえますか、非民主的といえますか、何と言ったらいいかかわからないんですが、当時の都市計画法では、市長と相談して、あるいは地方自治体と相談して道路計画を立てるところは何もないわけなんです。その項目ができたのは、昭和43年の、これより2年後の都市計画法改正のときについてでありまして、その前は、市長に相談するなんて全然入っていない。つまり、建設省と東京都が計画をして、都計審にかけて、そこで決議されれば、いわゆる主務大臣、建設大臣に報告をされ、建設大臣はそれを閣議にかけて、それで決定することができる、そういうやり方だったんです。

しかも、都計審の委員構成は、この中にも出てくるんですが、極めて民主的だなどと言っている建設省のお役人がいるんだけど、大正8年につくられたものなんです。これが、委員構成のところを後で見ただければわかるんですが、民主的な議論を担保できるような代物ではなくて、建設省、国の機関、それから東京都の機関、そういった人たちが大勢を占めて、沿線にかかっているところの市とか区といったところの人間は数が非常に少ないわけなんです。後で説明しますが、完全に敗れさせることは明らかな中で、結局、採決が行われたんです。

その中で議論されていることは、ここにも書いてありますけれども、要するに抜き打ち的に地方自治体に説明もなしに外環を賛成してくれと言ってきた。それを言ってきたのが3月30日だというわけですね。ある資料によると、3月24日に各市へ持ってきた、あるいは各区へ持ってきて、4月2日までに返事をくれと言ってきた。1週間かそこらしかないのに、地方自治体の長がそれに対して返答ができるわけではない。そこは議事録の中ではっきり言っています。それで、その後、20日たって4月21日に第1回都計審が開かれている。そこで、市長たちはみんなこもごもに立って、これに対する非民主的な行動であるとか、地方自治体の長として甚だ遺憾であるとか、検討する時間も与えないでこういうことをやるとは何事だとかという話が出てくるわけですよ。ところが、それに対して建設省のお役人が言ったことは、都市計画法では一応市長に聞くことになっているから、一応、市長にお伺いしたまでだと、こういうふうに言っているんですね。それで、建設大臣からそれに対して各区市に対して諮問があったのじゃなくて、首都圏整備局の局長から一片の通達であったということが再々出てきます。

そういうようなことで、沿線の各市長・区長の反発を買った。自治体の議会の反発も買っているわけです。そこへ加えて住民が反対していた。これは練馬から世田谷まで全部の区で反対運動が起きているんですね。世田谷で唯一反対が少なかったのは、環状3号線の三軒茶屋周辺の交通渋滞をこの外環計画と一緒に解決するということが出ていたので反対をしなかったというだけの話なんです。

そんな状況の中で、都計審が4回、特別委員会が3回行われました。その結果は、ここにあるとおり、絶対多数で外環賛成が原案どおり通っているんですね。あとは、この中を読んでいただければわかります。長々とお話ししてもしょうがないというか、お話ししても、私の言っていることは自分が勝手に言っているんだらうと思われるかもしれないので、

ぜひ都計審の議事録を参照していただきたい。各回別にその中の要点等を書き記してありますので、この辺はぜひしっかり読んでいただきたいと思います。

この中にミスプリといいますが、これは私が原稿を書いたんですけれども、東京都と国土交通省のほうで見づらいからというので全部パソコンでやってくれまして、どうもありがとうございました。大変ありがたいんですが、9ページにこういうところが出ています。下のほうです。「絶対反対という所へとびこんで説得しなさいというのは無理」だと。これは国の方が言っているのか、学識経験者の方が言っているのか、名前が消されているのかわからないんですが、無理だと。「都は引き受けては駄目」だと、そういう説得を。「いかに山田局長がおろうとも」と書いてありますが、これは実は「山田天皇がおろうとも」と書いてあるんですよ。ですけど、これは、東京都としては天皇と書くわけにいかないから局長に直してあるんだろうけれども、「あんなに反対しているのに5人や10人行ってもとても説得できない。今日は保留にして、方策を考えるのが適当」というふうに書いてある。

その方策とは一体何か。これからちょっとご説明します。

どういうことかといえますと、第3回特別委員会の採決のところ、13ページです。「一括採決」と書いてあります。これはどういうことかといえますと、どういうものを一括採決したかといえますと、きょう結論を出すかどうか、出さないかどうかということで挙手の採決をとったんですね。そうしたら一括採決で挙手が多数になった。この状況も後で説明します。この大田区採決というのは、これはちょっと意味不明だったんですが、文京区から目黒までの計画もこの外環道と一緒に都計審に上程されていたんです。それに対して、絶対多数で通った。この大田区採決というのは、ちょっと私、書き間違えたので、世田谷区のことです。これも絶対多数で採決。杉並、狛江、調布、三鷹、武蔵野、「すべて原案の通り多数によって決定しました」というんです。これは非常に異例なものなんですね。

それからもう一つ、15ページを見てください。これは149回の最後の都計審の採決のところなんです。この採決にいたる直前にも、15ページの真ん中あたりに都議が発言しています。こういうことを言っているんです。「東京の伸び行くときの陣痛だ。12社で新婚のとき立退かされた。ごね得なんてなかった。緑を残せ、排気ガスの問題、23区のもの常にかこうした被害のために」、「外に行ったり」ということは郊外に行ったりしているというんでしょうね。「外環に反対するのはおかしい。共産党の諸君とは違う。個人としては賛成 次回で決定を」、「いまのような決め方で地元の協力は不可能。決めるな」、「もう一度出発点に戻れ」、これは異議を唱えているんですがね。

そのときに、議長はもう採決をしちゃうわけですよ。本日決定することに賛成の人、挙手、104名中54名、つまり反対が50名いたということですね。次に各議論、目黒から新宿、先ほど言った外環に関連していない、それと一緒に上程された案に対して賛成かどうかというので、賛成多数。世田谷区が賛成多数。杉並もそう。練馬もそう。調布、狛江もそう。三鷹もそう。武蔵野もそう。これは、市長が反対しようと、議会が反対しようと、住民が反対しようと、こういうふうになっちゃうんです。

どういうわけでこういうふうになるかといえますと、この裏に書いてあります。16ページ下のほう、「都計審の構成分布」と書いてあります。第149回、東京都が18名、都議会が12名、学識経験者が16名、国・行政機関が13名、計59名。これはすべての案件に投票できる人です。それから、案件に係る区並びに市町。区が29名。これは14区ありました。割ってみますと、区当たり2.07人しかいない。市町は19名です。これは4市になっています。これは割りますと4.75人。各市と町で4.75人。それで合計108名というのが149回都計審に出席したメンバーです。

それで、全体投票は一応置きます。全体投票でやっても、結局、国の行政機関とか、そういった学識経験者も含めて59名。それから、案件に係る区市で48名。それで50名

が反対した。54名が賛成したということです。それはきょう採決するということですよ。ですから、国・東京都・都議会・学識経験者・行政機関で59名いるということは、考えようによっては推進側のわけですから、反対している側とバランスがとれないということはおそらくはよくわかりになると思うんです。ところが、ここで異例なやり方をしたというのは、各区・各市でそれぞれに一つずつ投票して、その賛成によって全部の賛成ということを決めた。それはどういうことかといいますと、例えば世田谷区の投票をするとしますと、世田谷区の案件ですべての案件に投票ができる人は55名おります。59名のうち、議長ほか投票に加わらない人が4名おりましたので、55名おります。ところが、案件に係る区の人はいくらいるか。練馬の人は2.07人しかいないんです。武蔵野市の案件に係る人は4.75人しかいないんです。残りは全部、国か、都か、学識経験者。下に書いてあります。何をかいわんやである。「以上で意見書を終わります」と書いてありますが、どうやっても、住民がいくら反対しても通るはずがない都計審なんですよ。それで、最終的には6月6日に都計審の答申が行われまして、6月22日に都市計画決定をやるという形になっているわけです。

ここにも問題が一つあるんですが、要するに16ページの最後に私の考えていることを書いてあります。ちょっと読ませていただきます。「沿線各市区の自治体と住民のほとんどが一斉に立ち上がって反対したこの外環道路計画が、陳情の嵐の中まるで赤子の手を捻じめるように可決成立されて行く姿を見て、私は心の底から恐怖を感じた。そこにはその地域に住む住民の人生に対する思いなど一かけらも感じられなかった。都市の拡大という現状に追いまくられ、責任を負わされて右往左往する官僚・専門分野の学識に立てこもり、名誉や保身のために行政に協力する学者の一群・庶民の為に行動すると言い乍らそのかげに党利党略の見えかくれする政治家、こういう人達によって私たち外環反対を唱える団体や各自治体の主張は一顧だに与えられず葬り去られてしまった。しかし、それを可能にした旧都市計画法（大正8年制定）の存在であった。その延長として都計審の審議員（大臣任命）の構成分布があり、投票方法があった」、私はこういうふう結論をいたしました。

この後、6月22日には10万6,000人の反対署名を、自民党幹事長でありました田中角栄氏を通じて国会に提出いたしました。このときに、瀬戸山大臣はどうしたかといいますと、7月29日に衆議院建設委員会で瀬戸山大臣が計画認可を言明したんです。どう言明したかといいますと、許可認可等臨時措置法という法律で、これを認可するというふうに言明した。ところが、都市計画法では、都計審で答申が出た後に、大臣がそれを認めて閣議に持って行って、閣議の承認を得て主務大臣が決定することになっているんです。閣議に持ち込んだら紛糾することが目に見えてわかっていたんだらうと思います。ですから、戦時中の特例法である、この時代にそぐわない、いわば憲法違反とも言える法律で瀬戸山建設大臣は外環道路の都市計画を決定したんです。

こういう形になって、それが原因となって凍結が現在まで続いたと、そういうことになります。ですから、この凍結になったというのは、住民の怒りもさることながら、沿線の7つの区市、その長の憤激、怒りがいつまでもおさまらなかつたということなんですよ。それで、建設省も東京都もこれの建設をあきらめざるを得なかつた。それでほとぼりが冷めるまで凍結を宣言したという状況ですね。今もこの都市計画法の決定は生きています。

こういう形で決められたにしろ、外環の都市計画決定されているものは、現在、そのときに計画決定されたものです。それに対して私たちが今どういうふうに考えるかは、これからの皆さんのお話し合いの中で考えていかなきゃならないと思います。昔の話だからもういいじゃないかというご議論もあるかもしれませんが、こういったことではきちんと主務官庁から謝罪の言葉を聞きたいと思う人もいます。

私の意見書は以上です。長時間ありがとうございました。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

関連した資料として、濱本さんから意見書が出ていますので、補足説明をいただければと思います。よろしくお願ひいたします。

【濱本協議員】 今、新協議員から細々と説明がありましたので、ダブってお話ししてもあれですから、一応、私のほうは6ページぐらいありますけれども、かいつまんでお話ししたいと思います。

私も、新さんと同じように都計審の議事録を読ませていただきました。非常に膨大なものでありまして、1日かかっても読み切れなかつたわけですが、一応あとはコピーさせていただいて持って帰ってまとめました。

簡単に申し上げますと、前段に申し上げてあるように、この議事録を見た中では、今、新さんが申し上げたように関係者の皆さん方の反省、それと同時に、これからの道路行政について参考になればということで、私も意見を申し上げたいと思います。

都計審は全部で4回、それから特別委員会が3回開かれたわけですがけれども、この経過につきましては今、新さんからお話がありましたので、るる説明はいたしません。ただ、市長さんなり、あるいは当時の関係者の皆さん方、お話ししてはいますけれども、一番大事なことは、都計審においても傍聴が許されなかつたということでもあります。そして、第2回特別委員会で意見書を説明しておりますが、意見書を述べるにも5分間で述べろとのこと。5分以上になると、議長からもうやめろというような声がかかっていますし、十分な発言ができないということもありました。

しかし、意見は言いましたけれども、今申し上げたように全然取り上げていただけないということで、都計審の審議委員の皆さん方、人数は全部で、前回もお話ししたように、126名と私は聞いておりましたけれども、当日は108名の出席ですけれども、3名は行政側の理事、あるいは学者の抜けた方がいらっしゃいますので、105名で行った。それで、54対50ということで、2票の差で私どもの立場の者としては負けたというような形ではないかと思ひます。

ただ、採決の仕方につきましては、我々としては考えられないようなやり方で、きょう議案を採択するかしないかという発言から、これで決定したということで、その後の1点1点の各地区地区のものについては、最初に54対50で採択したとすることで各地区毎のものは賛成多数という形で行ったということでございます。

さて、この昭和42年都市計画地方審議会の議事録は、都庁のほうからお話が出ましたけれども、氏名が入っていません。ただ、よく読んでいきますと、いろいろな名前が出てきますので、私どもの議事録としては、6ページに記してありますけれども、一部発言された答弁なり、あるいは議員さんの発言なりを書いておきました。先ほど山田局長の件も、間違いなく山田天皇ということで、そこに出ております。山田局長と玉村部長が説明なり、あるいは敵味方になって議論を進めてきたのじゃないかなということが非常に詳しく出ていっているのではないかと思ひます。

そして、先ほど申し上げたように審議に加わつた議員の皆さん方は、特に都議会議員の方が党利党略でお話ししておりますけれども、ともかく地元の自治体からは、発言が出てはいますけれども、評価には入っていない。ただ、残念なのは、先ほど申し上げたように126名中108名しか参加しなかつた。欠席19名の中を調べましたら、常任委員が9人から10人、ちょっとよくわかりませんが、私の目で計算したところでは10名の方が常任委員なんですけれども、欠席しております。そして、臨時になっている方9人が欠席されている。その方がどういう方かわかりませんが、常任委員の方々は、外環の問題について非常に認識を持って、いろいろな工作の中で欠席されたのじゃないかという判断がここで出てくるわけですがけれども、決定したことから、これ以上申し上げることはやめます。

最終的に申し上げますと、私の私見としては、4ページに述べましたけれども、最初か

ら申し上げているように私どもが提出を要請している資料が、かたくなにも都から拒否されましたので、私どもとしてコピーをさせていただいた中での報告でありますので、不満な点もあるかと思いますが、ご容赦いただきたいということで、新さんが細かく書かれていますので、これで十分だと思います。

それから、行政側の行為に対して、私は非常に無責任だということ。あまりにも住民を無視した行為であったこと。これに対して、これから我々PIを進めていく中で現在ある、この都市計画審議会もまだ続くだろうと思いますが、しかし、昭和42年に開催され外環が決定した都計審の審議のやり方について反省の姿勢と責任の所在を明確にさせていただきたいと思います。特に行政側の傲慢な態度、あるいは住民を初めからばかにしたようなやり方。私が一番怒りを覚えたのは、審議会の議長、あるいは特別委員長が非常に強引なやり方をやっていたということ。特に高圧的な態度で、非常に怒りを覚えています。もし皆さん方もこの議事録をすべて読まれたら、読まれた方は身震いするような怒りを覚えるのじゃないかなと思っています。

それで、今現在もこのように、例えば一昨年からたたき台が出されたり、あるいは大深度方式の発表をしたり、これも昔の都計審と同じように、今も36年前と全く変わっていないので、同じような態度のやり方で行っているということは、今も怒りを覚えます。ですから、PI協議会にも私は何回も申し上げましたけれども、資料の出し方についても、必要でないときにも資料を出すとか、有識者会議のために出すとか、いろいろありましたけれども、そういうことじゃなくて、こういうふうに住民と話し合う場を設けたのですから、この辺のことについても行政側としては十分に反省をしていただきたいと思っています。

そして、この場で、きょう私は皆さん方に決定していただきたいことは、5ページの一冊上に書いてありますけれども、今まで協議会の場合は結論を出さないということを皆さん方が認識されたようですが、これは誤りでありまして、どうしても結論が出ない場合は平行線であるということでありまして、私は、結論の出せるものはどんどん結論を出していただきたいし、それから答弁していただいて、やることはしっかりやっていただきたいと。これが真のPIの精神じゃないかなと思っています。

そういうことで、私としては、きょうお集まりの協議員の皆さん方にもう一つ申し上げたいのは、地域の小さな問題じゃなくて、外環のこれからの必要性の問題については大局的に考えて議論をしていただきたい。そして結論を出して、それでも結論が出ない場合はやむを得ないというような考えを私は持っていますし、皆さん方もそう思っているのじゃないかと思うんですけれども、いつも資料を出しっ放し、あるいは言いっ放し、あるいは結論なしということで14回目になるんですけれども、そういうことのないように、きょうは私の反省として、この41年の経緯の中で反省をしていただき、その中で正常な、公正な議論ができて、やっていただければ、私の判断としてはこれが原点だろうと思いますので、昭和42年の経緯を皆さんと一緒に考えていただいて、これからの審議にプラスになれば、一番幸いじゃないかということです。また皆さん方にきょうこの資料をお持ち帰りいただきまして、もう一度ゆっくり読んでいただいて、これからのPIについてご協力いただきたいと、こういうふうに申し上げて私の発言とします。ありがとうございました。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

今、資料を2つご説明いただきました。今日の最初のテーマが昭和41年都市計画決定ということでございますので、残りの資料については補足説明等があれば、それはまた後でということで、ここで一たん資料説明を切って、議論させていただきたいと思います。

今の2点、それからファイルに昭和41年都市計画決定に関する資料が入っておりますが、これらに関しまして何かご意見等ございますでしょうか。

武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 新さんの出された資料の中で、ちょっと疑問があるんですけども、

13ページ。ここに「一括採択」「挙手」「多数」、大田区を世田谷に直したわけですね。これ、何で練馬区が入っていないんでしょうか。それから、その上の議長が「文京、品川」以下ずっときて、「豊島、板橋、中野、渋谷、目黒」ときているんですが、練馬がないんですね。記入漏れですか。議事録、原本の間違いですかね。

【新協議員】 間違いかな。どこか抜けちゃったのかもしれない。

【武田協議員】 我が練馬区がすっ飛んじゃっているんで。

【新協議員】 議事録から筆記してどんどん出しているものですから、自分の手で書いて、筆記して出したものだから落としちゃったのかもしれないですね。申しわけないですね。

【武田協議員】 そうですか。はい、わかりました。

【新協議員】 間違いなく入っていました、練馬区は。

【武田協議員】 絶対多数のほうに入っていたんですか。

【新協議員】 ええ、絶対多数のほうに入っています。

【武田協議員】 ああ、そうですか。

【司会（西川）】 よろしいですか。他の方、何かご意見ございますでしょうか。

倉田さん、お願いいたします。

【倉田協議員】 今、新協議員の意見書という形で資料が出されていまして。濱本協議員のは、今日席上配付だったのでまだ十分目を通していませんが、新協議員の資料については全部真摯に読まさせていただきました。特に昭和41年、都計審の審議状況等は、従前に聞いていたものよりもかなり詳細によくわかったという感じがしまして、その点では大変参考になりましたので、お礼申し上げたいと思います。

それで、この資料を踏まえまして私なりに何点か、意見といいますか、確認したいということで発言させていただきますが、時間の関係がありますので端的に申し上げますので、ちょっと誤解されると申しわけないと思うんですが、4点ほど述べさせていただきます。

1つは、当時の都市計画法、あるいは都市計画の決定手続などについては、確かに現在から見れば非常に不備なものであると私も思います。ただ、これは当時の状況、広く言えば政治状況、あるいは行政、国や都と区市の関係、そういったものを含めて、そういった社会状況にあったということも事実ではないかと私は思います。そのことを確認しておきたいと思います。

2点目は、確かに不備な都市計画法ではありましたが、その審議状況等も踏まえますと、不備な点もあったと思いますが、先ほどもちょっとおっしゃっていましたが、私は手続論的には合法的に行われたという認識を持っております。

それから、内容についてですが、確かに地元の区市あるいは住民に提示されたのは直前だったということもありますが、一方では、この協議会に出された資料等を見ますと、国や都の、いわゆる行政内部だけだったんでしょうが、調査検討は、端的には昭和35年ごろから行われていて、6年間ほどそういったさまざまな調査や検討が、内部だけですが、行われてきたということも事実だと思えます。

4点目は、しかしながら一番問題なのは、地元の区市あるいは地元の住民の方に、直接その内容が知らされたのが41年、しかも都計審が行われる直前であったということだと思います。これが現在まで尾を引いているすべてではないのかという感じを非常に持っております。したがって、そういうことからして、この資料にもありますように都計審の審議のあり方、あるいは採決の仕方等につながって問題視されているのではないのかというふうに考えております。

以上4点が、全体の中での私の意見ですが、これをどう教訓にするのかというのは、それぞれ協議員の皆さんのお考えがあるかと思いますが、私は、大きく言えば国や都と地元自治体との関係、いわゆる行政がどうあるべきかという面でのあり方、それから、当然で

すが住民対応、特に地元住民への対応の仕方、これは今風に言えば住民参加のあり方、あるいはもっと言えば民主主義のあり方ということ、この2点をそれぞれ教訓としてとらえるべきだというふうに感じております。

以上、端的に申しましたので誤解があるかもしれませんが、私なりにまとめた考え方でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、倉田さんの4点ほどのご指摘がございましたが、それに関連して、他の方でご意見ございますでしょうか。

栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 今の新さんと濱本さんの……。

【司会（西川）】 そうですね。新さんと濱本さんと、それから倉田さんのご意見で。

【栗林協議員】 2つばかり感想というか、意見があります。1つは、新さんの資料の1ページに、これは何と読むんでしょうか、細道路網計画というんでしょうか、いわゆる細い道を拡幅するという計画だと思います。ここには、これを放棄したと書いてありますけれども、実際は、私どもの地元を見ますと線は消えていないはずなんですね。一回引いた線は消えていない。だけど、それはなかなか計画をできないということがあって、その上、外環計画をまたやったのかなと思うんですが、要するに道路計画図を見ると、町じゅう道路だらけになっているというのが現状です。

それからもう一つは、計画を引いたときの15キロ圏に道路を引くというプランは、昭和31年の首都圏整備法で都心を中心とする半径15キロメートル内を規制市街地、その外側を近郊地帯、グリーンベルトと位置づけられていますが、それが外環の発端になっているんだろうと思います。そのことは行政が今回お出しになった資料のどこかにも出ていました。

そこで私が言いたいことは、30年も40年もたってしまうと、物の見方、将来に対する見通しといったものは変わってくるわけだから、都市計画も、その必要なときに必要な見直しをすべきだなというふうに思いました。それが私の意見です。

それから、もう一つ今度は、きょうのこの2つの資料の中にはいろいろ反省しなきゃいけないことがあると思います。今回の外環PIに、どのようにこの反省を生かしていくかということについて、国と都がしっかり具体的に、これを反省してこうしますというようなおつもりを、もう一回お聞かせいただきたいなと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、昭和41年当時の経緯を教訓にしてということで意見がございましたが、それに関してどなたかご意見ございますでしょうか。

大寺さん、お願いいたします。

【大寺協議員】 今回、新さんと濱本さんから意見書ということで大変膨大な資料を提出していただいたわけでございますけれども、この資料を提出していただく前提にも、膨大な都の議事録もすべてのページをごらんいただいて、資料をまとめられたということでございまして、まずもってそのご努力に対して敬意を表したいと思っております。

倉田部長や、いろいろほかのご意見もいただきましたけれども、旧都市計画法に基づいた当時の決め方が非常に強引だったというご指摘でございます。非常に厳しいご指摘をいただいたと認識しております。

この点につきましては、今回に限らず前回からも、前回といたしますか、昔からご指摘をいただいているところでございまして、これまでも何回かお話しさせていただいたことがあるんですけれども、特に我々の大臣につきましても、平成13年5月に国会の場で答弁させていただいています。その部分をちょっと取り上げますと、都市計画を一方的に、住民の話し合いがなくて線引きをしたこと自体にも反省すべき点はあったと思う。それ

から、住民の方にも大変ご不便をおかけしていることは大変遺憾であるといったような答弁がございます。我々といたしましても、その大臣の答弁と全く同じ気持ちで取り組んでいるところでございます。とは言いながらも、このPI協議会に入ってからまだいろいろと不備な点があるというご指摘をいただいておりますけれども、我々としても、当時の進め方について、常に反省という気持ちを持って仕事に当たっていきたくて考えています。このPIの場におきましても、皆様方をはじめとした関係者の皆様と幅広く議論を進めてまいりたいと思っておりますし、それに必要な信頼感を深めていくことが非常に重要であるというふうに認識しているところでございます。

この協議会におきましても、外環について、41年原点に立ち戻って、必要性の議論を含めて幅広く議論させていただきたいと考えているところであります。

また、この協議会の位置づけにつきまして、濱本さんから結論を出す場ではないということでもいろいろとご指摘いただいたところでございます。沿線協議会の規約の4番目に「沿線協議会は結論を出すことを目的とするのではなく」というふうに書いてございます。

裏話になりますけれども、最初は、たしか「結論を出すものではない」というふうに書いていたんですけれども、いろいろな立場の方がこういう形で集まっていたいろいろなご意見が出るということで、我々としても100%一致して結論が出るのは難しいのかなとは思っていたんですけれども、結論を出すことを排除することは全く必要性がないわけでありまして、濱本さんのご指摘のとおり、この場で何らかの合意ができて、それなりの結論が出るということであれば、それはそれでこの協議会の成果として打ち出していくべきと考えております。

また、テーマによっていろいろ中身も違ってくると思います。合意できるものは合意して、それなりの成果としていきたくて考えております。また、難しい面があれば、それはそれで、両論併記といいますか、こういう意見、こういう意見がありましたという形でまとめていけるのかなというふうに思っているところで、我々としても、せっかくのこのPI協議会の場として、成果として何とか出していきたくてという気持ちはあるということでもございます。

また、36年前と変わらず何も反省していないというご指摘もありました。まだまだ至らないところはあるかもしれませんが、先ほどの大臣の答弁ではありませんけれども、皆様の信頼感を得られるように努力していきたくて思っているところであります。

41年の話は、何分、昔の話でございますし、いろいろ世の中の状況が変わっているということもあるかもしれませんが、世の中の流れに従って、いろいろな法律ですとか仕組みもだんだん変わってきているところであります。こう言うとおこがましいですけども、ある意味ではより民主的な形で我々としても変えてきている部分もあるのかなというふうに思っております。そういう形で、また皆さんからいろいろ意見をいただきながら、よりよい方向に変えられるものは変えていきたくて思っているところであります。

一応、私のほうからは以上でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 東京都のほうからも簡単に、今、栗林さんのお話にお答えしたいと思います。

大臣が遺憾の意を表明した後、私どもの知事も記者会見の場で同様な遺憾の意を表明いたしまして、私どもの局長も、第1回の全体会等からこういう場に出ておりまして、この協議会じゃございませんけれども、スタートしました第1回の全体会、それから、その後、局長は3代かわりましたので、かわるごとにお話し合いをきちっとしていきましょうというふうなことでごあいさつを申し上げます。

それと、新さんと濱本さんから旧都市計画法での決定の形態のお話があるありましたけ

れども、確かに今の形態から見ますと、我々も異常な形態で決定されたんだなど。ただ、当時は当時としてその法、制度、そのもとのルールでは、それはそれなりにそういう形態で決めたことに関しては、今ひっくり返すということにはならないと思いますので、そういう反省のもとに、今、皆様方とこういう形でいろいろな資料を出しながら、あるいは現在の都市計画法の進め方を越えて、その以前に戻りながら、原案の作成から云々というのじゃなくても、それ以前の形態から今お話をしておるわけでございますので、今後この場でまた具体的な議論を進めていけるようにぜひお願いしたいと、かように考えています。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、大寺さん、成田さんから昭和41年当時の経緯を踏まえての考え方と、それから大寺さんからは、濱本さんからご指摘いただいたPIの進め方についての意見をいただきましたが、それにつきまして他の方で何かご意見ございますでしょうか。

武田さん、お願いします。

【武田協議員】 今、国と東京都から過去についての答弁がありました。原点に戻ってというところでは、それをみんなが確認し合うのは大事なことだろうと思います。ただし、抽象論では困りますので、資料-3に、当時、練馬区長が東京都知事あてに出した都計審の集約した意見というのがございます。それをちょっとごらんいただきたいんです。今の新さんの意見書の後に続いております。

これは昭和60年11月20日で、田畑区長名で「鈴木俊一殿」ということで出ております。これを全部やっている時間が無いので、はしょりますが、この一番後ろ、p3と書いてありますが、要するにこの段階でもう既に「関係住民との協議」、「今後整備を進めるに当たっては、手続きの各段階において予め関係住民と十分協議し、完成後の維持管理に関する事項等も含め、その要望事項について誠意を持って対処すること」と、こういうことがあります。

前へ戻りまして、例えば目白通りの問題が触れられているはずですが、この場合も、もう既にこの段階でその道路、南行きについて早急に対応しないと、この間もちょっと論議が出ましたように、大泉の深刻な渋滞は解消できないんだということを言っているわけです。これに対して、別の答弁、きょうの資料の横書きの部分だと思いますが、中でも、それらに対して十分対処していくということを意見に対する要望に対して答えているんですね。しかし、その後ずっとほうってあるんですよということ。だから、これは今始まったことじゃなくて、既にその段階で公的な都計審の集約した意見としてそういうものが出ているんだということ。出ていながらいまだに放置されているんです。これから起こる問題以前のことなんですよ。外環の大泉までの段階で、既にそういうことを予見して意見書が出ているんだけど、それが全然放置されてきたんですと、そういうことを申し上げたい。

だから、原点に立ち返って大いに反省をし、このPI協議会は尊重していく。それから、今後はそういうことではないように努力をしたいと。基本姿勢は非常に結構ですが、個別のところでは一つ一つ非常にシビアな課題が住民に覆いかぶさっているの、その辺は真摯に受けとめていただきたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今ちょっと触れられた水上さんから出されている資料につきましては、後でまた補足説明をいただいてから議論していこうと思っておりますけれども、今、趣旨は、そういう原点についての考え方だと思いますので。

他の方で、昭和41年の都市計画決定当時の経緯につきましてご意見ございますでしょうか。今まで出された意見に関してでも結構ですが。

それでは、濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今、大寺さんからお話がありましたので、その件について皆さん方ご賛同いただけるならば、その方向で進めていただきたいというのが私の意見なんです。それで、もしそういうお話ができるならば、昭和42年の経緯についてはこれで一応打ち切って、また改めて必要の議論のところで出てくると思いますので、一応これはこれでいいんじゃないかと思います。ただ、私も提案しましたし、大寺さんからも言われましたので、その件について一応確認したい。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今ご提案あったとおりでよろしいでしょうか。

橋本さん、お願いします。

【橋本協議員】 質問というか、ちょっとわからないことがあるので教えてください。

建設省でCルートを決めるということを書いてあるんですけども、ルートの決定は、こちらの協議とは別個の委員会か何かで地図上の線を引いたりしていたんですか。その辺がちょっとまだよく理解できないんですけど。

【新協議員】 都計審の資料しか、私は見ていませんからね。だから、都計審の資料でいうと、どうやって決定したかというのじゃなくて、それは決定するべくして決定したんだ、これ以外に考えられないんだという形で言われているんです。それは、あの中に4つのルートの説明があるわけです。結局、市街地の中で環状7号の内側か、これは今からやるのではもう間に合わないみたいだね。要するに23区内の混雑のど真ん中だということ。それで、環八にのせるやつはどうかといいますと、環八は今現在25メートルが工事中だと。外環をのせるという話になると、40メートルにしなければならぬ。拡幅をして、さらにその上に2階建ての高速道路をのせるという話になると、結局、今25メートルで始まっちゃっているからどうしようもないと、こういう返事なんですよ、早い話がね。

それで一番外側の、CルートとかDルートとかいろいろ言われているんですが、そのルートに関してはこう言っているんですね。昭和38年時分に23区の幹線道路の計画を立てたというんですよ。同時に、武蔵野、三鷹、調布、この辺一帯にわたる街路計画を立てたというんですね。それと整合性を保つためには今の外環のルートがいいのであって、その外側へ持っていくと、武蔵野、三鷹、調布に立てた街路計画と整合性がとれないというんです。その計画は自分たちが立てたんですけども、それと整合性がとれないから今のルートがいいんだと、こういう説明です。

どこへ持っていっても同じだという議論がこの中に出てきます。最近では学校が増えちゃって、どこへ持っていっても学校に当たるんだというわけですよ。学校を避けるわけにいかないというんですね。どこへ持っていっても住宅地だし、農地もあるし、教育施設もあるし、風致地区もあるんだから、我々が適当と思ったところ、要するに地形だとか、安く買えるとか、住宅地は安く買えるんですよ。商業地よりも住宅地のほうがはるかに安く買える。そういったところを選んで制定したんだと、はっきりこの中で言っているんです。それに対して文句を言ったってだめなんですよ。

だから、そういう形だから、何と言ったらいいいのかね、もう何をかいわんやという以外にないんですね。とにかく住民とか地方自治体の言うことは一切聞かない。もう既にそれは決まったものだ、我々が最善と考えたものだと。それについて、この都計審の中で最後のぎりぎりになってから委員がこう言っているんですよ。このルートが一番いいという証拠を示してくれないと、我々はそれについて応援のしようがないということを言っているんです。そうしたら、山田天皇だか玉村さんだか知りませんが、何と言ったかという、私らは全部ここへ資料を出し尽くしたというんです。もうこれ以上の資料はない。もしこれで説明せよというんだしたら、もう一回初めから説明をしますと言っているんですよ。それも、資料というのは、武蔵野とか三鷹とか調布を外環が通るわけですから、そういうところの調査資料があるかと思えば、それはないんです。ある資料というのは23

区内の資料だけなんです。それもこの中で指摘されています。

ですから、こんなこと言っちゃ悪いんですけども、要するにここで決めたから、おまえた文句を言うなど、そういうルートなんです。それを決めたのは東京都の首都圏整備局のメンバーと、それに乗った建設省なんです。そういうことです。よろしいですか。よろしくないでしょうけど。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他の方。関連するご質問、ご意見ですか。では、須山さん、お願いいたします。

【須山協議員】 計画図のこなものですから、こんなこと言っていいかなとちょっと思ったんですけども、一応この際ですから話をしたほうがいいのかなというふうに思っております。

この前、資料として計画図を出していただいて、またその上に透き通る図面を重ねると、こういうふうに計画された図面が出るというようなことが、この前の資料に出されました。それで見ていただきますと、実をいうと、実際は杉並と練馬区境に線を引いてあるんですよ、昔の図面でいきますとね。それで、上石神井と上井草の駅の間で踏切が一つあるんですよ。上石神井の駅の東側に車庫がありまして、その東側に踏切があります。そこを真っすぐ北上するんですよ。あの図面で見ていただいてもわかるんですけども、それで、前の図面を見ていただくとわかりますが、石神井公園のそばを通るようになっています。

それで、そこに、あまり生々しい話をしてどうかなと思うんですけども、後から議論がいろいろ出てくると思うので、そのことだけは一つ私のほうから申し上げたいと思っていただけなんです。

たまたまその石神井公園の近くに、都議会の先生と区議会の方の関係しているところがあるんですよ。それで、「何でおれの前にこういう道路をつくらなきゃならないんだ。これはだめだよ」と。この先生たちは自民党の方なんですけれども、それで、当時、中村梅吉さんという人が建設大臣をやったり、一番最後は議長までやった方なんですけれども、同じ選挙地盤でございまして、その方に「おれの前の道路は困るよ。どこかへやってくれ」というようなお願いをしまして、今現在の上石神井の駅のところに移しかえたということでもあります。ですから、図面を見ていただくと、そのとおりになっております。

それで、私は、当時の神近市子さんという衆議院議員の方がおりまして、このことを国会の建設委員会で質問するということを言われまして、「あなた方、傍聴に来なさい」と言われまして、昭和41年7月29日、この日、衆議院の建設委員会が開かれまして、そこに私も傍聴に行ってきました。ここに、その証拠として傍聴券を持っています。これは、私は三十何年、肌身離さず持っています。これは守り刀です。守り札です。そういうことが昔ありました。これは昔話です。それでいまだ我々が苦労しているわけです。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、2点ほどルートについてのご意見があったかと思いますが、他の方で、41年当時の経緯、これまで当時の経緯の反省についての議論、それから、その反省に立ってこれからどうやって協議会を進めていくかということについて、少し意見交換、議論ができたかと思いますが、それ以外で何かご意見ございますでしょうか。よろしいですか。後ほどまた必要性の議論とかで出てくるかもしれませんが、昭和41年都市計画決定当時の議論としては、これで、とりあえずこの段階では終わりにさせていただきまして、次の議題として、外環の練馬区間の……。

【濱本協議員】 結論、出さないの。発言について。

【司会（西川）】 では、もう一回明確に確認をさせていただきます。

濱本さんから提案がございました、反省に立って協議会を進めていくわけですが、先ほどの濱本さんのペーパーの4ページ目最後から5ページ目の頭のところにあるこ

とについて議論があったかと思いますが、お互いの立場を尊重して意見がまとまるように努めていくように、そういうふうに十分議論していくべきじゃないかという提案でしたが、それに対して大寺さんから、規約ではそうなっていますが、まとめられるものについてはまとめていくことを目指していこうと。ただ、まとめるのが難しいものについても、賛否両論あるかと思いますが、両論併記という形でもその方向性がまとまっていけばというようなご意見があったかと思いますが、それについて、皆さん、それでよろしいかどうかということのご確認ですけれども、特に異議がなければ、そういう形で進めていきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

湯山さん、お願いいたします。

【湯山協議員】 発言の趣旨が、私、よく理解していないんです。濱本さんの言われている場合は、決議できるものはしていこうというお話でよろしいのか、多数決はとらないというふうに私は当初から決まっていると思っております。ですから、決議をとること自体がどんな要件よっての決議をするのか。私も、きょう新さんと濱本さんが41年当時の資料を出されたことについては、その当時、全くあったなという印象でございますから、こうして1時間以上もこの話できょうは推移しているわけですから、これについては皆さんが合意したことだろうと思っております。私も、ほかに意見がないかということについては何の意思表示もしていないということは、全くそのとおりであるというふうに考えたわけで、その上に、当初決めたことに対する、私の聞きようが悪いのかどうかわかりませんが、多数決よっての合意決議をするということになりますと、これは事前に皆さんにそのことよっての賛否をもらうとか、そこまでの飛躍する話は、きょう決議するというのはちょっと早いんじゃないですか。私はそう思います。つまり、決議の仕方ですが、100%の決議を必要とするのか、多数決でやるのかといったことまで踏み込まなきゃなりませんから、この会議の本質にかかわることですから、今そういった発言をされて、そのことよって直ちに云々というのはちょっと早急かと思えますね。私の意見はそういうことです。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

私の理解が間違っていれば、またご指摘いただければと思えますけれども、多数決をとるということを行っているのではなくて、要は言いつ放し聞きつ放しではなく十分議論をしてまとめるべきものはまとめていこうという趣旨だと理解していますが、それでよろしいですか。そういう方向でこの協議会を進めていこうということで皆さんの意思を統一しておいたほうが、協議会の今後の議論に役立つのじゃないかというご提案だという理解でよろしいですか。

【湯山協議会】 今の司会者のほうからのお話なら、私も結構だと思います。

【司会（西川）】 私の説明がちょっとよくなかったのかもかもしれません。

【湯山協議会】 きょう、ちょっと申し上げたいなと思ったのは、当初から司会進行のことよつても、いろいろと皆さん意見をお持ちだと思えます。当初は1人の発言は5分というような決め方がありましたね。ところが、振り返ってみますと、それが30分であったり、25分であったり、1分休めばまた5分あるというような、そういった会議の進行でなく、一たん決められたものは、朝令暮改でその都度変わることよつては一貫性がなくなるわけです。

それと、司会という問題もありますね、進行という問題も。ですから、これは協議員の中から出したほうがいいんじゃないかという当初からの話もありましたように、協議員の中から順番制なり、私としては、これも次の機会なり、またその次でも結構ですが、そこら辺の司会進行ももうちょっとみんなで議論しないと、一点だけで、せっかく大切な時間を割いて来るわけですから、もうちょっと議論のかみ合うお話をするためには、司会進行

ももっと考えなきゃならない。それでないと、次にここへ出席する意欲がなくなっちゃうんですね。これは私の個人的なものです。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

運営の仕方についてはまた別の場で議論するような形、運営懇談会という形ですることになっておりますので、そういう話とは別に、今提案があった考え方については異論がなかったとっておりますので、その進め方は確認ができたのではないかとっております。

昭和41年都市計画決定当時の経緯についての議論は、これで、特にご意見ないようでございますので、次の議題に移っていければなと思っておりますが、よろしいですか。

次のテーマとして挙がっているのが、外環練馬区間の計画時の状況把握と現状についてということでございます。このテーマにつきまして、水上さんと成田さんから資料をいただいておりますので、補足の説明をいただければと思っておりますが、よろしいですか。補足説明がもしあれば、よろしいですか。水上さん、お願いします。

【水上協議員】 すみません。若干時間をいただきたいと思っております。資料-3をお願いしたいと思います。

この資料は、ここにも載っておりますように、昭和60年11月20日、放射7号線から埼玉県境までの1.5キロについて、東京都から都市計画の変更をしたいということで、区の意見を聞きたいということで意見照会があったわけでございます。それに対して練馬区としての考え方をまとめて、意見というよりも、ここで条件というような言い方をしておりますけれども、21項目について条件を付して、放射7号線から埼玉県境の1.5キロについて同意したという内容のものでございます。

それで、すべて説明というのは、ちょっと時間がございますので、この中から幾つか選んでご説明申し上げたいと思っております。

まず、1番の谷原対策との関連ということでございます。これにつきましては、後ほど成田協議員からもお話があらうかと思っております。なぜ外環で谷原対策かということでございますけれども、この外環の話が出る段階、開越がもう開通している。その段階で谷原交差点の渋滞が非常に激しいというような状況がございました。それで、昭和58年に谷原交差点は立体交差化されたわけでございますけれども、交通量が非常に多いということで、60年の東京都のアセスにおきまして、外環あり、あるいは外環なしでも予測されたわけでございます。その後、平成6年に開通したわけでございますけれども、予想を上回る交通量があったというような経過がございます。

その中で、谷原交差点の混雑を解消するために、東京都と警視庁と練馬区で検討委員会をつくりまして、具体的な計画を定めました。それが今日まで続けられているという状況でございます。谷原交差点の笹目通り、放射7号線の交差点部分のところを、道路を拡幅して車線を広くしようとか、何点かございますけれども、そういったことを計画として定めまして、現在も進められているということで、拡幅の用地買収につきましては、13年度段階で55%用地買収が済んでいるということでございます。現在もバスベイの設置等につきまして東京都のほうでいろいろやっていただいております。その後も井荻の立体交差の完成だとか、そういうこともありましてますます交通量が増えてきているわけでございますけれども、今度、環状8号線につきましても整備のめどがついているということで、状況はまた若干変わってくるかなと思っております。

私どもとしては、これを解決するためにも、次の2番でございますけれども、外かく環状線の南進の問題を正面に据えて取り組まなければいけないなという考え方になってきているわけでございます。

2番でございますけれども、放射7号線以南につきましては、位置と構造の原点からの再検討を行われたいということとずっとこれまで主張してまいりました。これにつきまして、13年4月にたたき台が出されたわけでございます。その中で、位置についてはその

ままでございますけれども、構造については地下構造への変更が、これは正式に提案されたと受けとめております。周辺環境の観点からの構造の再検討というこれまでの練馬区の考え方に沿った対応がなされたといったようなことから、練馬区としては、今度は促進の立場に立ったということでございます。

それから3番でございますけれども、関越自動車道の交通の広域的分散。これは、関越自動車道から練馬インターに流れてくる車を手前でストップできないか、分散できないか、それが谷原交差点の対処にもなるといったようなことで、国道16号線の問題、あるいは圏央道の問題、国道463号線、こういったものについての整備も促進してほしいということをお願いした内容でございます。

その次の4番でございますけれども、道路構造等で覆蓋構造等の採用ということでございます。これは環境対策、あるいは道路上部の有効活用という観点からお願いしたわけでございます。放射7号線から埼玉県境の1.5キロにつきましては、構造的には可能な限り覆蓋構造をやっていただいた。それから、北大泉の公園予定地があるわけでございますけれども、そこについては地下構造でやっていただいたという経緯がございます。

それから、5番の環境施設帯の設置等でございますけれども、これにつきましてはインターチェンジ周辺、白子川のそばにつきましては相当な植樹帯を積極的に設置していただいたわけでございますけれども、インターの東側については側道のみということで、これについて環境施設帯を設けてほしいということは、今でも要望が強いという状況がございます。

6番、7番等につきましては一定の配慮がされております。

それから8番でございますけれども、交通施設計画との調整ということで、後ほど出てまいりますけれども、補助230号線の下を地下鉄大江戸線が計画されているということで、この外環区域に駅前広場を想定しまして、予定しているわけでございますけれども、そこについて覆蓋構造の補強をしていただいたという経緯もございます。

次の9番でございますけれども、周辺地域の整備ということで、ここにつきましては公園として活用できるようにということで、今申し上げました北側のところを地下構造としていただいた。現在、もみじ山憩いの森ということで活用しているところでございます。

その次の10番、地域地区の見直し、これは見直しが済んでおります。

その次のイの風致地区、これについては依然として残っております。

それから、11番の周辺地域のまちづくり、12番の「区画整理を施行すべき区域」内の取り扱い、この付近のまちづくりの点につきましては、一部区画整理等が進められているわけでございますけれども、全体としてなかなか進展していないという状況でございます。

それから、13番については既に普及しております。

それから、14番の白子川改修計画との調整、これにつきましても現在工事をしていただいている段階でございます。

それから、15番、16番については要望が満たされているという状況でございます。ただ、16番のイの「補助230号線、放射7号線などの道路整備を促進すること」、これが、私も強く要望していたところでございますけれども、残念ながら今日まで着手できていないという状況がございます。それから、その次の「地下鉄12号線の光が丘～大泉学園町間の延伸について、早期実現を図ること」ということで、これにつきましては一昨年から東京都といろいろ協議させていただきまして、東京都と共同で230号線の整備、それから新駅が予定されているところの区画整理事業を進めることによって、大江戸線の大泉学園町方面への実現を促進していこうということで、これは都区共同で動き始めた、見通しがつきつつあるという状況になってきております。

それ以後の17番から20番でございますけれども、これにつきましてはおおむね対応

していただいたということでございます。

最後の21番でございますけれども、これは先ほど武田協議員からもございましたけれども、例えば大気汚染の測定結果等につきましては今データをいただいているとか、そういうことはありますけれども、これは常にこれからかわっていかなければならない課題でございますので、これについても引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

非常に大ざっぱに申し上げました。21項目の条件を付したわけでございますけれども、今申し上げましたような状況で、達成されているもの、達成されていないもの、あるいは今努力していただいているもの、それぞれのことにつきまして若干コメントさせていただきました。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、成田さん、願ひいたします。

【成田協議員】 先般もご議論いただきましたけれども、谷原の件に關しまして。今、水上部長からご説明ありましたように、21項目のうちの1から3について我々の大きな課題となっております、それとまた、前回、栗林さん、江崎さんからご意見いただきました、特に大泉の問題と谷原の問題が少し混乱されているところがあるかなと思ひますので、その辺も整理しながらお話ししたいと思ひます。

それで、今、水上協議員からお話があった次の資料につきましては、資料-3ということで前回いろいろ議論されておりますので、ここは省略させていただきます、ずっといきまして、真ん中ほどに資料-3の周辺位置図という図面が入っていると思ひますけれども、そこをお開きいただければと思ひます。よろしゅうございますでしょうか。

この図面でご説明したいと思ひます。それから、後ろのほうに「谷原交差点の交通量と渋滞状況」という表がございます。

まず、図面のほうからいきますと、位置関係もいろいろと頭に入れていただかなきゃならないと思ひますので、これをちょっと見ていただきまして、谷原交差点と申しますのは、昔、環八とも呼ばれておりましたけれども、笹目通りと目白通りが交差するところでございます、これは東京オリンピックがあったときに戸田のポート場に行くためのオリンピック道路として整備されたところでございます、昭和39年にここが通っておりまして、ここが、実はこの当時から大変な交通渋滞の場所でございます、そうしているうちに、昭和46年に關越の練馬インターが開通いたしました、ここの交通渋滞がますます激しくなるということで、その後、東京都から、ここを三重立体にしたらどうかとか、そういう提案をいたしました、もう一方で、これを解決するために笹目通りのほうをアンダーにするというようなことで、これは58年に完成しておりますけれども、昭和60年になりますと、關越が全線、新潟まで開通いたしました、ここの負荷がだんだん大きくなってきたということで、谷原問題が、東京都としても、地元練馬区としても大きな課題であった。

そういう中で、ここを解決するために、当時の凍結されていた東京外環の凍結区間、大泉のところの1.5キロ、これをつなげば埼玉方向から来るのが笹目通り、谷原を通らずに目白通り、あるいは關越に行くのじゃないかということから、東京外環の大泉区間の1.5キロを整備いたしました、これが平成6年に完成したわけです。

平成6年にここが完成したところが、ここが端末ののインターとなったわけでございます、それで大泉のこの辺が非常に混雑してきていると。生活道路の中に車が入っていくということから、大泉の問題がもう一方でクローズアップされてきた。

こんなことで、先般、栗林さんからもお話がありましたけれども、これから議論の対象になろうとしています、關越-東名間を開通させますと、大泉の課題と谷原の問題がそっくり東名のほうに持っていかれるのではないかと。例えば谷原の問題ですと、この下のほうにずっと行きますと、「東京IC（用賀）」とございますけれども、これとか瀬田の交差点が

谷原と同じような課題が出るのじゃなからうか。それから、東名高速に結んだ場合、ここが端部になりますので、大泉と同じような問題が起こるのじゃないかと、このような懸念がされていたように聞いております。

そういう中で、我々は、関越から東名までもしこれを通すことができますと、谷原から環八を通っています交通は外環のほうに転換されますので、谷原の問題、あるいは瀬田の谷原化とか、こういう問題が解決できるのじゃなからうかと。

それから、東名の太田の問題に関しましては、今、太田にはインターがあるということで周辺に車が入っていく、住宅地に入っていくということから、練馬区の中では、これを何とかしてほしいという強い要望がございまして、この問題も、いわばインターの問題を絡めながらいろいろ議論していきますと、ここは何とか解決できるのではなからうというふうなことで、都と国といたしましては、関越 - 東名間を開通させることにより、大きなネットワークの中、それから、この地域のネットワークでいきますと、環七・環八の交通量を転換しながら、谷原の問題あるいは太田の問題が解決し、なおかつ用賀・瀬田の負担も軽くできるのではないかと考えております。

それで、次の交通量のところでございましてけれども、実は交通量の観点からいいますと、平成5年、これは太田までの外環が完成する前の交通量でございましてけれども、この辺は総量で13万4,000台。それから、平成6年は太田まで外環が完成したときでございましてけれども、このときの交通量が約13万3,000台ということで、実はここが減っておりますのは、笹目通りの和光側からの交通量が減っているということで、これは外環側に転換していると。次に、平成11年にこの交差点の交通量が14万4,000台ということで非常に増えています。これは何かと申しますと、前のページを見ていただきますと、西武新宿線との立体交差の井荻立体交差というのがございまして、実はここがネックになっておりまして、ここが、踏切が遮断されておりますので2万台程度しか通っておらなかったものですから、この交通量が谷原のほうに流れてこなかった。これが、平成9年に立体が完成いたしました後、環八に、谷原のほうに入ってきてまして、14万4,000台ということで増えています。それは、ここにありますように高井戸方面から来ます笹目通り約5万台のものが、井荻が開通しますと約7万台ということで、2万台ほど増えています。

しかし、先ほど水上部長からもお話がありましたように、高井戸側の側道につきましてはそれまで1車線だったものを2車線に増やして、現在、3車線に増やしておりますので、ここに関しては比較的渋滞は起こっておりません。ただ、太田側から来るところは、3車線、4車線に増やさなきゃならないものが、用地買収が遅れているということで、こちらがなかなか進んでおらないものですから、こちらの渋滞はまだ解消されておられません。しかし、笹目通りに関しましてはかなり解消されているということで、今、目白通り側の渋滞解消が当面の課題であるというふうなことでございまして、太田の問題、谷原の問題は、それぞれ別々の問題からその後一体となったということでご理解いただければと思っております、資料でご説明申し上げます。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、五、六分、時間をとれるかと思っておりますので、何かご意見ございましたら、ポイントに絞ってご意見をいただければなと思っておりますが、何かご意見ございますでしょうか。

今まで発言されていない方でも、手を挙げていただければ。他の方はよろしいですかね。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 谷原の交差点と太田のインターの交差点のことなんですが、前回ちょっと触れましたけれども、太田の交差点の問題は非常に深刻なんだということ。それからもう一つは、関越に上る車、関越の本線から下りてくる車、三軒寺というのがあります。ここは5叉路になっています。ここの渋滞も相当なものなんだと。それから、今の谷原の

交差点。ここでは、3つのややこしい交差点が1キロちょっとの間にあるわけですよ。ですから、この問題は谷原だけじゃなく、それから関越の本線を下りる練馬インター、それから大泉、この3つをよくご理解いただきたいと思うんです。

というのは、わずか1キロちょっとの中に谷原交差点があり、三軒寺の5叉路の交差点があって、そこに関越がおりてくる。それから大泉のジャンクション、インターの交差点がある。ここに3つのクロスポイントができているんだと。ですから、ここは高速道路という大容量のものが3つも重なっている。にもかかわらず、本線上のアクセスだけを確保するという形で取り付け道路をつけて、ばんばん出てくるということ自体が、あれだけの大容量の交通量の車をさばくんですから、それなりの対応策をとってもらわなきゃいけないと、こういうようなことですね。

ですから、これからの問題としては、もし大泉でということ、先走りますけれども、今でさえ大泉の交差点では6つか7つの動線が出てくるんだということを前回申し上げました。もしここでまた外環南のほうのインター、あるいはジャンクションということになると、いや応なしにここに4つか5つ増えます。あの交差点で11、12なんて絶対さばけるわけじゃないですよ。それがもし出てきたとしたら、三軒寺も大変だろうし、また、谷原のほうもいろいろな意味で、減るものは減りますけれども、また出てくるということで大変なことが起きるから、その発生交通はどうなるだろうかとということを十分、今、成田さんから説明してもらいましたけれども、これにプラスアルファした予測値は正確に出してみる必要があるのじゃないか。それをやらないと、反省点に立ってという課題に対してはこたえることにならないだろう。

繰り返しますが、谷原の交差点と大泉の交差点は別なんだ。ただし、それらが3つ一緒になって複合的なマイナスを出しているんだということだけご理解いただきたい。このように思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

練馬の関連した、他の方でご意見ございますでしょうか、まだお時間ありますけれども。他の方で、まだご発言いただいている方でいらっしゃいませんか。

濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 練馬の件は、これから必要性の有無のところで行いますから、きょうはこれで打ち切っちゃっていいです。

それで、少々東京都にお願いしたいんですけれども、環八の井荻の立体交差点、できましたよね。その問題として、地下水の問題がいろいろ大きな問題になっていると思いますが、現状どうなっているかということ、計画ができたときから現在までどうなっているか、この資料を必ず早く出してほしい。住民が非常心配しておりますので。これは今年の準備会でもお話ししているので、早急に、今どうなっているかということと最初はどうか、その資料を出していただいて、必要性の有無に入らせていただいて結構だと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

成田さん、お願いします。

【成田協議員】 その資料はすぐ出します。それで、今、濱本さんがご心配なのは、連壁を打ったので、あそこの地下水の上下の水位差があるということで、その回復状況だと思いますので、すべてが回復するわけではございませんので、それは早速出しますので、よろしくお願いします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今回だけじゃなくて、練馬の件は、大泉の件は後から出てくるといいますから、それはそれで結構なんですけれども、ちょっと質問なんだけれども、事後調査と

というのがありますね。資料 3「事後調査報告書(工事完了後その1)」というのがありますね。公団が出しているんですがね。これは大気汚染の項目で二酸化窒素濃度、本線部で0.034ppm、ランプ部分で0.033ppmである。予測結果よりも高くなっているけれども、これは0.06ppmよりはいいということなんでしょうが、どういう平均値でとっているのか。私があそこへ行ってみた感じでは、これはスムーズに流れていっているときの状態としか考えられないんですね。渋滞したらどうなるのかということは、例えば大泉地点なんていうのは年がら年中渋滞しているわけですから、その時点でとっているのかどうなのか。

実は井の頭あたりはかなり空気のいいほうなんですけど、住宅街の真ん中で0.024ppmから0.04ppmなんです。この数字、信じられないんだ。どういう状態でとったのか。例えばどんどん走行している状態のときにとっているのか、24時間の平均でとっているということもあれなんだけれども、その辺の基準を後で知りたいので、出していただきたいと思うんですね。

以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

今のは次回以降でよろしいですか。では、それは次回以降ということで。

今、濱本さんから提案がありましたけれども、当然、必要性の議論の中でもこれに関連する議論はあるかと思しますので、今日のところで、練馬区間についての議論はこれで一区切りさせて、残り時間はほぼないので、次回以降、今までお配りしている必要性の資料を基本にしながら議論をしていきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

今日提出していただいた資料の中で、栗林さん、先ほど補足説明があるのであればということだったんですけども、一言だけ、もし時間があれば言っていただけますか。よろしくをお願いします。

【栗林協議員】 では、簡単に意見を申し上げます。資料-3で地域アンケートに対する意見書を出しました。この中身を一つ一つ説明するには時間がなさすぎますから、これは割愛するとして、要はこのアンケートには、1つ2つ重要な問題がありますので申し上げます。

まず、このアンケートをお出しになるときに、下のほうに書いてありますが、回答者が正確な情報や知識を持ってないまま、観念的にしか回答し得ない内容となっている。すなわち、外環はこういうわけで必要だと思いますか、思いませんかというようないろいろな設問があるんですが、それに関する資料がほとんどない、情報がないまま回答を求められているので、非常に観念的にしか答えられないというところで、今回アンケートした相手は外環用地に住む人であったりその沿線の人ですから、真剣に考えれば考えるほど答えが出しにくい。すなわち、これは、そういう意味では正確に沿線住民の意向を聞き取れるとは言いがたい。これは賛成、反対のパーセンテージは全く別として、そういうことが一つ見えるなということが、まず第1点です。

もう一つは、ここには書きませんが、有識者委員会の最終提言を見ますと、計画線内の住民と周辺住民、区市全域を区別してアンケートを実施すべきということが書いてあったと思います。今回のアンケートは、計画線内の住民と周辺住民を区別できていないのじゃないかと思えます。そういったようなこともあって、沿線地域アンケート、これ1回で沿線住民の意向はわかったんだと言うのには早急ではないか。こういうことは二度でも三度でもやって、ほんとうに住民が何を考えているかということを知りたいと思えます。そういう意味で、最後に要望としては、PI協議会の議論が進んだところで、この議論を整理して発表した上で、住民の皆さんはどうでしょうかと聞くアンケートを再度やったらどうでしょうかという提案をしたいんです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今日は議論する時間がございませんので、今後議論していくことになるかと思いますが、何かご意見ありますか。

江崎さん、お願いします。

【江崎協議員】 前日にお渡しできなかったのも、始まる前に事務局のほうにお渡ししてある資料があるんですが、それは今の件とちょっと関係がありますので、配っていただけますでしょうか。

これから配っていただく資料は、以前、通過交通の計算根拠について、第7回のときに質問して、その後、回答をいただいて、第8回協議会で報告したものです。通過交通は、外環の必要性の1つとしてたびたび出てくる数字ですし、扇大臣もよく引用されている数字です。そのときに計算した根拠資料は廃棄処分して現存しないという報告をしました。ほんとうにそんなことがあるのかなと思って、試しに開示請求してみました。それがつい先日、不開示決定通知書という形でいただきましたので、報告したいと思います。

昨年秋と今回とアンケート結果が出ましたけれども、ほんとうのところ東京を通過するだけの車がどのくらいあるのかとか、その地域に用事がある車がどのくらいあるのかとか、外環ができると周辺の交通量が増えるのか減るのかとか、そういった効果とか影響、外環の必要性を判断するための情報がまだ十分ないのではないかと思います。そのような中で、果たして今、外環が必要か必要ではないかと判断できないのじゃないかなと思ひまして、こういう段階でアンケートをとっても全く意味がないと思ひました。

ちなみに、この開示請求した資料の名称は「道路交通センサスOD分析及び将来交通量推計」、要するにこれが通過交通を計算した資料だということです。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

その議論は次回以降できるのかなと思いますので、どうもありがとうございました。

これで議論を終わりにさせていただきまして、最後、参考資料 - 4 で必要性に関する質問を事前にいただいております。それに関連する資料がございますので、そちらのほうの説明を宮良さん、伊勢田さん、大寺さんの順番で資料が入っているかと思いますので、順番に簡単をお願いいたします。

宮良さん、お願いします。

【宮良協議員】 資料 - 3 に、環状8号線の井荻トンネルの維持管理経費についてご質問があったので、その資料をおつけしています。ここに書いてあります直近の年度、平成13年度になります。単位は、右肩、千円単位です。1年間ですけれども、合計しますと1年間で約2億6,000万円かかります。内訳は運営管理費、維持管理費。運営管理というのは、24時間監視体制をしいていますから、人がそれなりにかかるわけです。それから維持管理費については、光熱水費、いろいろかかりますので、そういった費用になっています。その合計内訳をここにお示ししております。

資料、井荻トンネル維持管理経費については以上です。

【伊勢田協議員】 続きまして、次のホチキスでございます。江崎さんから外環の年間維持管理費の見積もりについてのご質問をいただきましたが、外環のこの東京区間につきまして、まだ設計等を詳しくしているような段階ではございません。必要性の有無から話し合っている状況で、外環の直接の維持管理費の見積もりは持っておりませんので、首都高速道路の維持修繕費を参考に調べてまいりました。

首都高速道路の維持修繕費の年間経費は、1キロメートル当たり1.65億円でございます。ただ、首都高速道路の多くは、片側2車線の橋梁構造でございますので、片側3車線の地下トンネル構造を想定されている外環道路の場合は、この費用よりも多くの費用を要すると考えられます。

裏側でございます。これも江崎さんからのご質問でいただきました。3ジャンクション周辺での大気汚染、騒音でございます。外かく環状道路の大気汚染、騒音は、正式には、この後もし手続が進めば、環境アセスメントの中で行うこととなります。現時点ではそのような予測値を持ち合わせておりませんが、参考になると思われる埼玉外環の川口ジャンクションでの数字をお出ししております。川口ジャンクションでの、赤色が大気測定箇所、緑色が騒音測定箇所でございます。結果といたしましては、大気のNO₂が0.057ppm、SPMが0.18mg/m³、騒音が夜間62dBということになっております。ただ、こちらの断面は外環本線が高架部分を走っておりますので、東京外環で想定されている地下構造のトンネルとなれば、この値よりも低いのではないかと考えております。

続きまして、こちらにも江崎さんからのご質問で、換気塔周辺での大気汚染でございます。この資料は、現在事業が進められております中央環状新宿線の情報誌から転載させていただいたものでございます。下のほうのQで、「換気塔からの排気ガスの影響が心配なのですが...?」というところを書いてございますけれども、「自動車から出る排気ガスは、換気所から取り込まれた空気によって薄められるため濃度が薄くなります」ということです。「換気塔から毎秒10メートルの速度で地上から100メートルの高さまで吹き上げられます」ということで、そこに棒グラフが出ておりますけれども、例えば二酸化窒素の地表付近の濃度は、環境基準の数百分の1以下となるということでございます。

また裏側には、最新技術の開発ということで、SPM除去装置（電気集塵装置）とか、低濃度脱硝装置の仕組みなども載っております。外かく環状道路も、こういう地下トンネルとなりまして、仮に換気塔を設置することになりますれば、新宿線での経験を踏まえてさらなる改善をしていかなければと考えております。

次に5ページでございます。栗林さんからいただきましたご質問で、環八交通量の世田谷部分の変化についてご質問いただいております。地点は千歳台交差点から環八の船橋交差点間の交通量での試算値でございます。左側が全交通量でございますして、環状道路を整備しない場合は1日当たり7万9,000台。環状道路を整備して、外環にインターチェンジがない場合で1日6万3,000台、インターチェンジがある場合で1日6万台というふうに試算しております。右側が、うち大型車交通量でございますして、同じく1万9,000台、1万台、9,000台と試算をしているわけでございます。

次の裏側、6ページでございます。こちらにも栗林さんからのご質問で、環境調査のレポートでございます。大気質の調査につきましては11カ所で調査しておりますして、下の棒グラフは二酸化窒素で、春・夏・秋・冬の四季観測の結果でございます。右側が浮遊粒子状物質の結果でございます。

なお、そこに書いてございますが、ホームページでさらに詳しく公開しているところがございます。

8ページが動植物の調査でございますして、こちらにも片側250メートルから500メートルと幅広く調査しておりますして、あわせて井の頭公園、善福寺公園、石神井公園で調査をしております。冬の調査につきましては現在取りまとめ中でございますが、春・夏・秋の3つのシーズンにつきましては、そこに書いてある結果のとおりでございます。こちらにも詳しくはホームページで公開しております。

最後、10ページでございますが、栗林さんからのご質問で、年間便益3,000億の論拠でございますして、こちらのほうは将来、外環があった場合となかった場合の交通の流れの比較をして、簡単に申し上げますと、各交通の時間がどれくらい短縮されるかに、1時間当たりの価値を掛け算したものが時間便益で、走行便益は、走行の全体量が減ることによって、その走行経費を掛けたもので、交通事故が減ることから考えられる交通事故減少便益を足し算すると3,000億というふうになっております。

以上でございます。

【大寺協議員】 最後に、国土交通省からの訂正とおわびでございます。去年9月の第7回協議会に出した資料に間違いがありましたので、その資料の付け足しのとおり修正願いたいと思います。

全車種のところで、前回5位、千葉県 山梨県の数字があったんですけども、ちょっと計算間違いでそれが外れております。かわりに、神奈川県 栃木県の交通量が10位ということで入ってございます。

詳細は省略させていただきます。以上のとおり修正願いたいと思います。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、今の説明も含めまして、これまで提出があった必要性の資料について、引き続きメモに書いて提出していただければと考えております。

最後に次回の日程を確認させていただきます。次回は3月4日の火曜日、7時からということで、当会場で予定をしております。次回のテーマにつきましては、先ほど確認させていただきましたとおり、必要性の有無、効果と影響についての議論ということにさせていただきます。

次回、協議会だけで運営懇談会はよろしいですかね。

濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今、運営懇談会の件が出されましたけれども、必ずやってほしい。この間、新さん、なしと申したようですけども、運営懇談会は必ず、協議会をやる前に、できたら何を議論するか調整してもらったほうがいいと思うし、ぜひやってほしい。

【司会（西川）】 わかりました。

場所もありますので、日程の調整をまた早急にさせていただきます。ご連絡をさせていただきます。

以上でよろしいでしょうか。

濱本さん、最後をお願いします。

【濱本協議員】 費用・効果、補足で出てきたんですけども、細かく数字は出ないの？計算のやり方。なぜ3,000億円になったか、計算の根拠を細かく出してもらわないければ、これだけでは一般の人は見てもわからないですよ。どういう計算で3,000億になったのか。計算方法だけでなく数字を入れて出してもらいたい。そうしないと、これから議論できないと思うから。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

以上で、よろしいでしょうか。

予定の時間をちょっと過ぎてしまいましたが、以上をもちまして第14回PI協議会を終了いたします。長時間にわたりありがとうございました。

了