

第18回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年 4月24日(木)
於：東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【司会(西川)】 それでは、定刻になりましたので、始めさせていただきます。

本日はお忙しい中、協議会に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環調査事務所の西川でございます。よろしくお願いいたします。

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、ご協力の方よろしくお願いいたします。

また、傍聴されています方々につきましては、受付の方で配付しております注意事項に沿いまして、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18回PI外環沿線協議会を開催いたします。

それでは、確認ですが、本日の協議会の終了時間は、これまでと同様、午後9時ということにさせていただきますので、できるだけ多くの方が発言できるように、会の進行にご協力をお願いいたします。

なお、本日は、狛江の石井さん、それから大川さんからご都合により欠席という連絡を事前にいただいております。

それでは、本日の配付資料を、まず確認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。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

お手元にクリップどめしている資料です。1枚目が議事次第、それから2枚目が座席表です。まず、資料-1につきましては名簿でございます。前回お知らせしましたとおり、三鷹市の川瀬さんにおかれましては、メンバーを辞退したいという申し出がありました。その後、三鷹市さんの方から新たな協議員の推薦をいただき、関東整備局それから東京都都市計画局の方から、ここにありますように、富澤和也さんを新しい協議員としてご依頼させていただきます。ただ、本日は、都合により欠席されるという連絡をいただいております。

それから、資料-2につきましては前回の会議録です。それから、飛びまして、資料-3につきましては前回協議会でいただいた意見をまとめたものです。続きまして、資料-4は先週4月17日に行われた運営懇談会の報告です。資料-5は4月の16日と19日に行いました現地視察の報告です。それから、パンフレットを挟みまして、その後、資料-6が、本日協議員の皆様から提出されている資料です。今日は渡辺さん、それから栗林さん、江崎さん、その後伊勢田さん、宮良さんから資料提出がございます。あと、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。それから、参考資料-2は協議員の皆様からいただいたアンケート結果です。あと、参考資料-3として、必要性の有無に関する「論点項目の整理」をつけております。あと、アンケート用紙として色のついた紙を協議員用と傍聴者用とお配りしております。それから、これまで配付した説明資料をとじたファイルを机の上に置いております。議論の参考にしていただければと思います。

【司会(西川)】 資料については以上ですが、足りない資料ございませんでしょうか。

それでは、本日の会議の進め方について確認をさせていただきます。

まず、資料-2、3、4、5まで事務局より説明をさせていただきます。内容について皆様にご確認いただきます。その後、必要性の有無について議論をしていくという流れ

で進めたいと思います。

それでは、まず、前回、第17回の会議録につきまして、資料 - 2でございますが、事前に皆さんにごらんいただきまして、修正させていただいたものでございます。再度ご確認いただきたいと思っております。よろしいでしょうか。特にないようでしたら、この形で本日より公表とさせていただきます。

それでは、まず、前回の協議会で皆さんからいただいたご意見を整理しておりますので、事務局から説明いたします。また、あわせて運営懇談会の報告、現地視察会の報告も、報告いたします。

【事務局（伊藤）】 資料 - 3、4、5をまとめてご報告したいと思っております。

まず、資料 - 3ですけれども、前回の協議会で協議員の方から出された意見をまとめたものです。前回は大深度についての前提条件がどう変わるかというご意見、それから地下トンネルの安全性についてのご意見、あとインターチェンジの資料をもう少し詳しく出してほしいですか、交通量について資料を出してほしいというような意見が出されております。これは事前に見ていただいているものです。

それから、資料 - 4は先日の運営懇談会の報告です。4月17日に行われております。出席された方は書いておられます。【主な提案】、運営懇談会からの提案としまして、1番にありますように、「外環本線トンネルの地上部の街路については、今、議論している外環道の必要性の有無とは切り離し、必要性の議論がある程度集約された段階で議論していく。」こういう項目を論点項目の中に追加するというふうになっております。これは、その後、2枚後ろの「必要性の有無に関する論点項目の整理」という資料のアンダーラインを引いているところ、この部分でございます。このアンダーラインを論点項目に追加するという提案です。その他、懇談会で出された意見、提案としましては、次回では「環境に与える影響」を中心に議論して、時間があれば「生活に与える影響」にも進むと。それから現地視察の報告をする、それからオープンハウスについて懇談会の方で議論しまして、それを協議会へ提案して議論する。これは、この後で説明したいと思っております。あと、【その他】のところでのこのような意見が出ております。

以上が運営懇談会の報告です。

その中でありましたオープンハウスについて、3枚後の（別紙）とありますが、運営懇談会の提案として、別紙でつけております。これは運営懇談会の方に濱本さん、それから江崎さんの方から、オープンハウスの提案がありまして、それらを事務局の方で取りまとめたものです。ざっと内容を説明しますと、「目的」につきましては、まず1つ目として、ここに書いてありますように、地元に着した声を吸い上げるようなことを目的とする。それから、2つ目の「目的」としては、住民同士がいつでも顔をつき合わせて外環について議論して、地元の声が活発に出るようなものにする。3つ目の目的としましては、いつでも出かけて行って話を聞いたり、質問したりできるようなものにする。大きく3つの目的を持つというものです。

「主催者」としましては、共催としまして、PI協議会、地元区市、それから東京都、国土交通省で（共催）で行っていくというものです。

3つ目、「概要」としましては、基本的には、「概要」は、地区の実情に合わせて、各地区の協議員、それから自治体、国、東京都で相談して決める。それは内容ですとか、日時、場所、それから展示内容を含めて、各地区ごとに相談して決めるというのが基本的なものです。ただ、全体を通しての基本的な内容としましては、(1)にあります「基本的な内容」で考えてはどうかという提案です。

まず、1つ目は、このPI協議会の展示コーナーを設けて、協議員の方の有志が参加するようなものにする。それから、2つ目は、オープンハウスで住民同士が議論できるようなものにする。3つ目は、オープンハウスに参加する協議員はそれぞれ対等な立場で参加

して議論する。4つ目は、特に地元区市で行われる場合はその区市の協議員が積極的に参加していくものとする。それから、5つ目は、オープンハウスで出された意見についてはこの協議会で議論して、またオープンハウスで地元伝える。このような基本的な内容にしてはどうかというものです。

オープンハウスで展示する主な内容はどうかというのは(2)でこのように書いております。今までの協議会の資料、特にデータにつきましては、違ったデータがある場合にはそれも展示していく。あと、先日お見せしました模型とか、都市計画図、それから有識者委員会の資料などを展示していく。告知方法につきましては、広報誌やポスター、看板などで告知していく。この内容、それから展示内容の「告知」につきましては、最初に申しましたように、各地区で実情が違いますので、各地区の実情に合わせてそれは臨機応変に変えていくというものではどうかという提案です。

以上が、懇談会で出されたオープンハウスに関しての提案です。

それから、資料 - 5の方に移ります。

これは先日4月の16日と19日に行いました現地視察の報告です。協議員の皆様に参加していただいてやったものです。1ページ目のところに、参加者のメンバーを記載しております。16日と19日、2回に分けて行っております。主に見たところは、中央環状新宿線、新宿線のシールドトンネル、中央環状の王子線の換気塔、脱硝技術、それからアクアライン、この4つであります。後ろにその当日の写真をつけております。

主に見たところを概略ご報告しますと、4ページ目のところを見ていただければと思います。下にページ数4と書いていますと思えますけれども、まず1つ目の、中央環状新宿線の西新宿シールドトンネルを視察、現場見学しております。ここは、シールドマシンである程度掘った後を見学しております。この下のところにありますように、今回の外環と中央環状新宿線を比べた模型が写真で写っておりますけれども、外環、大深度でやった場合40mで、中央環状新宿線は約22mのところを掘っております。外環と比べると、少し一回り小さいような径で掘ったものです。その掘った後のイメージをわかっていただくためにシールドトンネルを見学しております。

2つ目の見学場所としましては、5ページ目のところを見ていただければと思います。王子線の飛鳥山換気塔。今回の外環におきましても、換気塔は当然必要になってきますけれども、そのイメージをわかっていただくために首都高としては新しい開通場所の換気塔を見てもらっています。昨年暮れに開通した王子線で飛鳥山トンネル、この上に立つ換気塔です。高さは大体45mの換気塔です。当日は換気塔の中に排風機を見ていただいて、その低振装置なんかも見ていただきました。あと、その下にありますように電気集塵機の模型がありましたので、そこで電気集塵機はどんなものかという、実際にたばこの煙なんかを出していただいて、汚れた空気ときれいな空気をどのように取れるかというのを見ていただいております。これが2つ目の視察場所です。

3つ目の視察場所は、6ページにあります京浜島の換気所、脱硝技術というものです。これは低濃度脱硝実験ということで、実際に首都高の空港北トンネル、このトンネルの中で出された排ガスを処理する、そういうシステムをつくりまして、実際の排ガスを処理するような実験をしております。実験の目的は主にNO₂とSPMを取る、特にNO₂ですけれども、脱硝で、目標としましては、90%以上の除去をNO₂では目指す。SPMに関しましては、80%以上の除去を目指すという実験をしております。この実験は今第2段階です。実際にいろいろなところで実用するための実用化に向けての実験をしているという段階です。当日も計測していきまして、真ん中にありますように計測データ等を見ていただきました。それで、その下にありますように、吸着システム、吸収システムという2種類の脱硝のシステムを見ていただいております。吸着システムは冷蔵庫のキムコのような脱硝の空隙の中にNO₂を取り込んでいくようなシステムです。吸収システムの方は、取

り込んだNO₂を化学変化で基材の方に吸収していく、そういうシステムです。その2つのシステムを見てもらいました。これが脱硝技術です。

それから、4つ目の視察場所としましては、7ページのところのアクアラインを見ていただいております。ここでは特に、前回は議論になりましたけれども、トンネルの安全施設について見学してもらっています。実際にアクアラインでどのような避難経路をとっているかというのを見ていただいております。真ん中にありますように、2段になってまして、下の空間のところへ逃げる、300m置きに、下に逃げる滑り台の入り口がありまして、そこから滑り台で路盤の下の空間のところへ逃げて、そこから両端の方に逃げていくというものです。当日は、実際にアクアラインの海ほたるで滑り台の模型等を確認してもらっております。

以上が、4月16、19日の現地視察の報告です。

【司会(西川)】 ただいま事務局から説明がありましたが、今の資料につきまして、順番に確認をしたいと思っております。

まず、資料-3に戻っていただきまして、前回出された意見の方を整理してございますが、これについては特に意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

続きまして、資料-4の方でございますが、これが運営懇談会の報告ということで、【主な提案】が4つございます。まず、順番に、【主な提案】の1つ目でございますが、これは論点項目への項目の追加の提案でございます。ここで皆様のご了解を得られれば、後ほど議論する場合には、この項目も加えた形で議論を始めていくという形になるかと思っておりますが、【主な提案】の1)については、ご異議等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

特にないようでございます。あと、【主な提案】2)の方につきましては、特にございませんでしょうか。「環境に与える影響」を中心に今日は議論を進めていくということだと思っておりますが、よろしいでしょうか。

【主な提案】の3)の方は今、事務局の方でご報告させていただきました。

あと、【主な提案】の4)の方でございますが、具体的な中身については3枚めくっていただきまして、別紙でございます。「オープンハウス(第5回運営懇談会の提案)」という資料がございますが、これについてはいかがでしょうか。特に、3)の「概要」のところを書いてございますように、オープンハウスの具体的な内容につきましては、今日ご了解いただければ、各地区の皆様方とご相談をさせていただいて具体的な中身は準備していくということになるかと思うのですが、その辺のことについてご意見。特によろしいでしょうか。

では、ご了解いただきましたので、その辺はまた各地区ごとに、各区市の協議員の方もいらっしゃいますので、各区市も通じながら、各地区ごとにご相談をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

武田さんお願いたします。

【武田協議員】 前回、2回ばかり欠席しましたので、PI協議会は相当回数を重ねています。このオープンハウスの問題ですが、当初の段階で、いろいろの地区説明会が持たれた、一般住民がいろいろの相談をして、行政からいろいろ情報を得るということで、オープンハウスというのか、あるいは説明会の補助的な作業として行われると記憶しております。それは意味があったと思っております。

ここでいわれる意味はわかるんですが、これからの作業手順を考えますと、都市計画行政として、東京都がおやりになることです。都市計画法、分権化法の推移からいきますと、区市の行政としてどう機能させようとするのか、分担するのか。つまり、住民に1番身近な行政は区であり市なんです。実際に都市計画法の改正以降、区は区として、市は市として都市計画審議会も持っています。いつごろになったら、1番住民に身近な行政が、つまり外環について、その作業を分担しようとしているのか。その辺を明らかにしてほしいと

思っています。

このオープンハウスは、当初の段階は非常に意味を持っていた。これからはもっと地区的な課題について、住民から意見や要望が寄せられるはずで、そうすると、区なり市の行政は、住民の身近な行政として、練馬なら練馬区として、それぞれの区市が自分たちの街づくり計画があるわけです。その関連からいけば、各論的な話を含めて、区市の行政がそういうことを分任しながらやっていく段階になってくるんじゃないか。

つまり、PI協議会がいつまでも議論をしていく、これは結構なんです、区には区として議会があり、それぞれの地区計画あるいは街づくり計画に基づいて作業を進めている。それとの整合性の確保になると、ぼつぼつ区市の行政がそれなりの役割を果たしてもらうことではないかと思えます。

そこのところをあいまいにして、今ここで見ますと、協議員が、地元の住民と議論するとかいろいろな話があります。これは、住民運動あるいは市民運動として、そこまで行政の範囲に入り込んでいくことが可能なのか。恣意的になるかもしれないし、行政的行為を補完することに疑問があるんです。この辺は、ちょっと慎重にお考えいただく必要があるんじゃないか。

つまり都市計画権者は東京都知事石原さんです。国交省ではないんです。区市は、今選挙をやっていますが、区市の首長が東京都に任せっ放しで済むということではないわけですし、固有の区市の行政プランを持っているわけです。議会もあるわけです。その整合性を確保しながら住民と話し合うということが当然必要になってくる。そういう先のことを考えますと、PI協議会がいつまでもこの問題にかかわっていくことについてちょっと疑問があるんです。

先ほどどなたかおっしゃっていましたが、地区的な課題については、その行政に任せて、そこで議論をしていくというような方向性を持たないと、協議員の立場は非常に不明確になります。具体的になればなるほど不明確になります。つまり、PI協議会の協議員でありながら、例えば私自身は練馬区北園町会の理事長という立場があります。これから先、例えば、インター、ジャンクションのあり方ということで、個別的な課題で、区に対しても、都に対しても要求しなきゃいかぬという立場にあります。一方ではPI協議会の協議員だということになります。この立場もある時期には切り離して考えなきゃいけないという気がします。この辺について行政側がどうお考えになっているのか、具体的にお伺いしなきゃいかぬと思うのです。ぼつぼつそういう段階に入ったということで、協議員の皆さんにもお考えをいただきたいな、このように思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、区市の役割とかを含めて、行政はオープンハウスについて、この提案についてどう考えているのかというようなご質問だったかと思うんですけども、どなたかご意見ございますでしょうか。今の武田さんのご意見について。

特に運営懇談会でこの「主催者」のところをこういうふうにしようということで提案があったかと思うんですけども、その運営懇談会での議論を踏まえて、何かご意見ございますか。

では、渡辺さんお願いします。

【渡辺協議員】 ちょっと武田協議員にお聞きしたいんですが、オープンハウスをしないで市なり区なりの行政体レベルのところの話を中心にしていくべきということですか。

【武田協議員】 流れとしては、ぼつぼつ区市という身近な行政がそういう機能を果たしていくべきじゃないのか、位置づけていくべきじゃないかという疑問があるということです。区市にはそれぞれ行政の部署があります。そういうところがもっと前面に出て、役割を担っていくべきじゃないかと思っているんです。

ですから、恣意的にという言葉は取り消しますが、ここで出された協議員の意見がすべてではないわけですし、今までいろいろな経緯を含めて集約された意見というのがあります。区は区でそれぞれの行政計画プランを持っている、市も持っているわけで、それとの整合を見ないままに進んでいってしまうのはどうかなという疑問を出した。オープンハウスがいけないというんじゃないけど、僕は前からやっている相談所という機能は、行政の行為としてあっても構わない。この段階ではむしろ、もしオープンハウスのことをやるんならば、区市の行政レベルの1つの課題として地域に持ち帰って、住民の身近なところでやった方がいいんじゃないのかということをお願いした、こういうことです。

【司会（西川）】 渡辺さんお願いします。

【渡辺協議員】 今武田協議員の話聞いてると、たたき台の説明にもありましたけれども、またその後に住んできたという方もおいでになるわけです。そうすると、その先のかかき大深度というのも前回のたたき台のときにはなかった話ですけども、それ以降のたたき台に出ていても、それ以降の動きというのはあるわけですね、違った動きが。

今のお話を聞いてちょっと気になったのは、住民の意向というのはどうなんだ。ここでは、協議会でいろいろ話しているから住民の意向というのはもういいから、7区市に移した方がいいんじゃないかというふうに聞こえたんですよ。オープンハウスの場合も、7区市の担当者が出てくることになっています。だから、行政的なことは7区市に、それぞれの持ち場持ち場で任せるんじゃないかと、任せてもいいんですけども、オープンハウスに来て、住民の声を聞きながらそれぞれ、自分の区や市の説明をしてもよろしいんじゃないかと思えますけれども。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、区と市のかかわり方について意見が出ているかと思うんですけども、区市の方でご意見が特にあれば、よろしいですか。

では、柴田さんお願いします。

【柴田協議員】 もうそろそろ区市の都市計画審議会の中で議論した方がいいんじゃないか、そういう趣旨で聞いたんですが、私は三鷹市ですけども、三鷹市の立場から考えますと、ついこの間大深度の話が出てきたばかりで、それでジャンクションへの接続もこの間模型が出てきて、換気塔の話やなんかがよく出てきて、そんな状況です。具体的に交通量なんか何にも出ていないんです。今日何か交通量のデータが出るようですけども、ちらっと見ましたけれども、こんなアバウトなデータを出されて議論にならないんですよ。これで都市計画審議会でも議論なんかとてもできるようなそんな情報内容じゃないです。十分PI協議会の中で情報とデータをしっかり出して、そして地元のオープンハウスで議論をして、そういうものを行政として集約した上で、都市計画審議会の議論に移っていく、そういう形になるんじゃないかなというふうに私は思っています。まだ、とてもそんな都市計画審議会の議論になるような整理はされていません。そういう認識です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、他の方でご意見ございますでしょうか。区市の方、よろしいですか。では、平野さんお願いします。

【平野協議員】 行政の立場として私なりの意見をさせていただきます。

武田協議員のいわれていることは、各自治体の都計審にかけるとか、そういうことではなくて、各自治体のそれぞれの外環に関する性格的なとらえ方というのがあるんじゃないか。そういう中で、一堂に会してこのPI協議会の協議員がオープンハウスの中で、いろいろそれぞれの2次的な立場といいますか、PIの協議員の立場での意見、また地元区民としての意見、市民としての意見、それはまたそれぞれ違うところがあるんじゃないか、それを混合して、オープンハウスで論議することには問題があるんじゃないかというふうに私はとらえた。

当然のことながら、私ども、例えば練馬なら練馬の自治体においても、やはり外環に関する考え方というのは、ある程度整理されてきている。当然、練馬区としての考え方として、地元の区民の方々と今後どうしていくかという議論はしていかなきゃいけない。その辺はその辺でやはりきちっと整理しておく必要があるんじゃないかなというのがご意見だと思っています。

私自身も、同様にやはり区は区の立場で1つの議論をしていかなきゃいけませんし、PIとしての議論はまた別な場ですする必要もあるのかな、その辺の評議員の立場をもうちょっと明確にした方がいいんじゃないかなというふうに私はとらえているところなんです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

まだ、ご意見ございますか。では、倉田さんお願いします。

【倉田協議員】 行政の立場、杉並なんですけど、今提案のオープンハウスということについては共催ということで、この協議会、国と都、それから地元区市、4者でやるということですから、PI協議会の流れの中で、やはりこの場だけじゃなくてそれぞれの地元あるいは住民の方々の意見を聞きながら、協議員あるいは協議会としてもそういう意見を聞くということは、私は非常に必要だと思うんです。これを先延ばしすれば、PI協議会の中だけの議論ということになっちゃうわけですから、時期的にも1番いいんじゃないかというふうに私は思います。

ただ、今出た意見のように、地元の区あるいは市が独自に対応すればいいんじゃないかということで、それはもし必要であれば、それぞれ地元の区や市の自治体としての考えがあるんでしょから、それはまた別個どういう対応をするかどうかというのは地元の考えていいと思うんです。だから、必ずしもこれは相反する話じゃなくて、区によってはやりたければ両方やればいい話であって、地元区で対応するからオープンハウスは必要ないという論には必ずしもならないんじゃないかという気がしますので、ぜひ運営懇談会に出た協議員としても、このオープンハウスをやる必要があるんじゃないかということを主張したいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今日のところだと、各区市ごとに事情だとか考え方が多分違うかと思しますので、今日のところですべての中身まで、ここの場で決めるというのはなかなか難しいのかなと思っています。

ただ、今日確認をしたいのは、各区市ごとに事情をお聞かせいただいで、もう少し個々具体的なところを各区市ごとでご相談させていただくということについては、この場でご了解いただいで、そちらの方を少し進めさせていただいて、全体で議論すべき内容があれば、またこの場にご提示させていただく。懇談会で1回議論してからかもしれないけれども、そのようにさせていただくということまで、今日のところはご了解いただければと思います。それでよろしいですか。それでよろしければ、今日のところはオープンハウスの議論は一区切りさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、先ほど事務局から説明させていただいた資料の方は以上でございます。

それでは、本日の議論は、先ほど【主な提案】の2)で修正させていただきました「必要性の有無に関する論点項目の整理」に従って、「影響」の部分から議論を始めることにしたいと思います。これまで出された資料につきましては、先ほどご紹介したとおり、机の上の青いファイルのNO.1ですね、1冊目の資料に入っています。また、本日新たに渡辺さん、栗林さん、江崎さん、伊勢田さん、それから宮良さんから資料提出がされています。

それでは、補足説明を順次お願いしたいと思います。

まず、渡辺さんの方から補足説明をお願いいたします。

【渡辺協議員】 後で、またいわなきゃいけないんで、今簡単に、概略だけいいますが。

前回の17回協議会で、成田協議員が、外環の道路が高架が地下に潜ってもある特定の地区においては付属道路、街路があるのでその計画までがなくなるということではないよと。いいかえれば、それによってまた新たな、それによる立ち退き戸数が生ずるといような話がありましたので、もし外環が地下に潜った場合に、立ち退き戸数が1,000戸程度で済むというふうに伺ったんですが、その中にネットワーク街路の部分が入っているのか入っていないのか。それから、もしあればどれぐらい、何百戸ぐらいになるのかというのが非常に関心事なんです。

下段に書いていますが、次の2点についてご回答いただきたいなと思ってこの質問書を出しました。東名から中央道以外のネットワーク街路として必要な部分はどこからどこまでなのか。それからまた、ネットワーク街路として必要な部分の立ち退き対象戸数、これは何戸か。これをお聞かせ願いたいということで、この質問書を出しました。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、続きまして、栗林さんの方から補足説明をお願いいたします。

【栗林協議員】 私の資料は、(1)(2)(3)(4)ございまして、(1)については先ほど最初の方で論点項目の中に新しく加わったことがあって、その中で、改めて申し上げたいと思います。また、(2)地下水のこと、(3)大気のこと、(4)自然環境のこと、これは私なりに具体的な提案であり、意見でありますので、その議論の中で改めて言わせ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す。

では、続きまして、江崎さんの方からお願いいたします。

【江崎協議員】 論点整理した中に「歴史、文化財の保護」という項目もありましたので、資料を出させていただきます。

世田谷区の外環が計画されているあたりは、大変歴史のある地域です。今年は江戸開府400年ということで、東京都でイベントをいろいろされていますけれども、実はその江戸という地名のもとになった、江戸氏の居館が、住まいがあったのが世田谷区の喜多見です。江戸城ができる前は、その江戸氏の住まいがあって、太田道灌に譲って喜多見に移り住んだということです。喜多見にはその江戸氏の家臣団の方々が大勢いらっしゃいます。また、740年に創建された氷川神社では氏子の方々によるお神楽が熱心に続けられています。

こうした中で、外環により特に影響を受けそうなのが遺跡です。世田谷区は遺跡の数が23区内で最も多い300カ所余りを数えるそうで、特に外環計画地周辺は区内で最も遺跡密度の高い地域です。

地図をご覧いただきたいんですが、1ページ目の方で、どの辺りを外環が通るかという、この地図でいうと野川のすぐ右側を通過して、喜多見陣屋というふうにありますけれども、この屋という文字の右肩のあたりでジャンクションというような位置関係になっています。国分寺崖線上には旧石器時代の遺跡が密集していますし、次の2ページ目をご覧いただきますと、多摩川までの間は各時代の遺跡が出土しています。喜多見陣屋というのが江戸氏の居館があったと思われる場所です。何々遺跡とたくさん書いてありますけれども、この地域では、要するにどこを掘っても各時代の遺跡が出てくるという場所です。世田谷区成城1丁目にある砧中学校遺跡というところでは、多摩川流域唯一の前方後円墳が見つかっています。特に、湧水地がある練馬や杉並といった他の地域でも、もしかしたら同じようなことがあるのではないかなとも思います。

東京都がおっしゃる千客万来の世界都市にするには、カジノのような欧米の真似ばかりではなくて、こうした歴史を大事に保存していくということも必要ではないかなとも思いました。確かに調査するといろいろなことがわかるんですが、その調査というのは開発に伴

うものがほとんどで、調査した後は破壊してしまうということがほとんどです。破壊せずに保存していくということもぜひご検討いただければと思います。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、続きまして、伊勢田さんの方から補足説明をお願いいたします。

【伊勢田協議員】 スクリーンの方にもご説明しているページを映させていただきますので、スクリーンの方も見ながらお聞き願えればと思います。資料は、右肩に資料 - 6、下に伊勢田協議員と書いてある資料でございます。「環境に与える影響」といたしまして、交通量に関する資料を、そこから5ページまでを出させていただきます。

まず、1ページ目でございますが、1ページ目の左上の表でございます。その上にタイトルを書いてございますが、今からご説明するデータは、いずれも平成11年に実測した交通流をもとに3つの環状道路の開通を仮想した試算でございます。

左上が外かく環状道路本線の交通量でございます。こちらの交通量につきましては、外かく環状道路は地下の道路でございますので、この交通量自体は、環境に与える影響といたしましては、換気所の数とか規模に関係してくるといふふうに考えております。まず、外かく環状道路の断面の交通量、断面といたしますのは、あるトンネルの1断面を通過する交通のことを指しております。インターチェンジがない場合で、少ないところで、1日66,000台、多いところで88,000台、インターチェンジがある場合は、1日約76,000台から109,000台というふうに試算しております。

右側が今の都市計画であります5つのインターチェンジがある場合のインターチェンジの利用する交通量の試算でございます。こちらの交通量は、インターチェンジからの出入りをする交通量でございますので、その周辺の大気、騒音、振動への影響に関係があります。また、そのインターチェンジの近傍の一般道では、交通集中の影響に関係があります。目白インターでは1日約7,000台、青梅街道インターでは1日約18,000台、東八道路インターでは1日約14,000台、国道20号インターでは1日約16,000台、世田谷通りインターでは1日約12,000台のそれぞれ出入りする交通があるのではないかといふふうに試算しております。

下が3つのジャンクションにおける交通量でございます。こちらの交通は外かく環状道路の本線は地下を走りますが、連絡路が地上に出て、自動車が出ますので、大気、騒音、振動への影響に関係があります。左の東名ジャンクションにつきましては、東名高速の交通量と外かく環状道路の連絡路を合わせまして、132,000台から135,000台ぐらいの自動車が地表に出るだろうといふふうに考えています。また、都心側では88,000台から93,000台。中央ジャンクションにつきましては、郊外側につきましては、106,000台から109,000台。都心側につきましては、86,000台から93,000台。関越ジャンクションにつきましては、93,000台から94,000台というふうに試算をしているところでございます。

1ページめくっていただきまして、2ページ目でございますけれども、インターチェンジの有無によりまして、影響の度合いでございます。インターチェンジのある場合、ない場合に、環状8号線の交通量の変化は約1割であります。そのうち7区市を通過する大型車につきましても増減はありませんので、インターチェンジの有無にかかわらず、環状8号線の大型車削減効果については同程度の効果が期待できるというふうに考えております。

それで、下がその個別の数字でございます。下が、こちらは先ほど申し上げました交通量でございますけれども、インターチェンジの有無によりまして、外かく環状道路の7区市を通過してしまう交通量の変化は約1割であります。大型車については増減はございませんので、インターチェンジの有無にかかわらず、外かく環状道路で通過交通を処理する効果については、同程度の効果が期待できるというふうに試算しております。

続きまして、3ページでございますが、インターチェンジが有る場合の接続する道路の現状は以下のとおりでございます。東八道路についてはデータを持ち合わせておりません。世田谷通りについては2車線で現況交通量が28,147台。国道20号については4車線で48,797台。青梅街道については4車線で50,676台。目白通りにつきましては、4車線で43,469台ということで、それぞれ混雑度というところを見ていただきますと、1を超えております。1を超えているというのは、その道路が想定している交通の容量を上回っている度合いを示しているものでございますが、いずれも1を上回っておりまして、いずれも混雑している状態であるという状況でございます。

それに対しましての、インターチェンジの利用交通量は、先ほど申し上げたとおりの交通が下の表でございます。

4ページを見ていただきますと、4ページは各インターチェンジを出入りする交通がこの区市からの交通かということ、ほぼどの方面からの交通かということをお出ししているものでございます。色がついているのが、沿線7区市関係の交通でございます。これによりまして、ほぼ行き先の方向がわかるかなと考えております。ただ、これ以上の、実際の経路を通してその区市に行くのかというような推計につきましては、現在の推計技術上は大変難しゅうございまして、なかなか自信を持ってお出しできる数字がないのが現状でございます。

5ページ目につきましては、「設計基準交通量」というお話がありましたので、用意させていただいたものでございます。上の表が日本道路協会から出されております「道路構造令の解説と運用」に出ている道路の区分ごとの設計基準交通量であります。第1種とか第2種とかとありますが、実は日本の道路をつくる場合には、道路をクラス分けしております。高速自動車国道や自動車専用道路は、第1種、第2種という高いクラスに区分をされております。その次に書かれております第1級というのは、交通量によりまして、またクラス分けをしているわけですが、外かく環状道路のように、交通量の多い高速自動車国道の場合は、いずれも第1級に該当しますので、となりますと、1車線当たりの設計基準交通量は1番上の1日当たり12,000台か、第2種第1級と書いてあります18,000台ということになるわけであります。この数字は、実際に通し得る交通というよりも、むしろ基準となる交通ということで、この数字をもとにして車線数を決めていくというための数字であります。

ただ、これだけだと、なかなか環境に与える影響がわからないということで、「6車線の自動車専用道路の交通量の事例」を下グラフでお出ししております。外環近辺にある6車線の道路といたしましては、関越自動車道、東名高速、第3京浜がありまして、ちなみに関越道の場所は大泉ジャンクションから東京都と埼玉県の間境までの間の平成11年に計測したものでございますが、1日94,390台走っております。黄色いグラフは東名高速の交通量でございまして、場所は、東京インターチェンジから東京都と川崎市の境までの区間でございまして、121,780台が観測されております。また、第3京浜の玉川インターから東京都川崎市境までの区間におきましては、87,119台が観測されています。

交通量につきましては、以上でございます。

次に、「生活に与える影響」でございます。「地域分断への影響」の追加資料として用意させていただきました。これは東京外かく環状道路の埼玉区間での事例でございます。位置図は左の位置図のとおりでございまして、代表的な断面図が右の断面図であります。埋め戻しになっているところが1番上の横断図であります。上があいている断面図が真ん中でありまして、しかもそれが遮音壁が立っている断面でございます。1番下が遮音壁ではなくて張り出し構造になっている断面図であります。

写真 は和光市南2丁目での横断橋の事例でございます。地上部の風景が左側の写真で

ございます。右側が航空写真で当該箇所を赤い丸で囲っております。同じく写真が和光市南1丁目で、こちらは埋め戻し部の事例でございます。裏側にいていただきまして、写真は、大泉4丁目の側道の事例でございます。写真は、大泉4丁目のジャンクション近辺での事例でございます。外かく環状道路もジャンクションを設置する近辺、または、インターチェンジを設置することになりますと、同じように、いずれも地下から地上への連絡路を設置する関係上、このようないわゆる掘り割り構造、もしくはジャンクション近辺では高架構造となってまいりますので、このような地域分断への影響があるというわけですが、ここにありますように、横断橋とか埋め戻し、側道等によりまして、その影響を小さくしていくということになるかと考えております。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、続きまして、宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 続きまして、「環境に与える影響」の資料-6、アセスメントにかかわることです。今環境に与える影響を議論していますので、アセス、環境影響評価法、あるいは東京都が条例を持っていて、その仕組みはどんなふうになっているんだろう、それをちょっとご説明したいと思います。

全体の特色として3つくらいあるかなと考えております。1つは、環境に与える影響、いろいろ項目もある、それに対する調査とか予測とか評価の仕方なんかがあるんですが、それは技術指針や基準がもう定められておりまして、現時点でこういった方法は認知されて非常に客観性の高いものである、それが1つあるのではないかな。それから、2つ目は、今からご説明しますけれども、いろいろ後で出てきますが、方法書がいろいろありますけれども、広く皆さんの意見を聞くことができる。それから、もう1つ東京都の場合をちょっとお話ししますと、いろいろ条例が制定されていますが、審議会、これは環境影響評価に関する審議会なんです、それぞれのご専門の方、いらっしやいまして中立、専門の立場からも意見をいただける、そんなことがあると思っています。

それでは、資料の方を見ていただきまして、アセスメントに関しましては、関越とか中央、東名あるいは外環などの高速道路、それを整備する場合は環境影響法の対象になります。では、東京都の方の条例とのかかわりはどうかといいますと、皆さんに見ていただいている資料の右側が条例の手続なんです、色塗りしてありますけれども、特に知事からの意見があります。それを取りまとめるところの手続については条例の適用があります。

それでは、今日の資料に基づいてお話をさせていただきますと、1番最初の左側に環境影響評価法と書いてありますが、第1種事業、第2種事業とあります。この1種、2種は何かというと、必ずアセスメントを行わなければいけない一定規模以上の事業、これを1種といいます。例えば、今お話ししました、高速道路、特に関越、中央、東名、外環などの整備については必ずやらなきゃいけない。他にどんなものがあるかといいますと、例えば新幹線なんか、そういったものです。その他、2種というのはそれにかかわらない、規模の要件もあるんですが、それについてはアセスメントをやるかどうかをいろいろ知事の意見を聞いたりなんかして決めていく。それが1種、2種の分けであります。

では、1種の方を見ていただきまして、まずは何があるかということ、環境影響評価方法書というのがあります。これはいってみれば、その対象となる事業の環境影響評価のどんな項目をどんなふうなやり方で調査して、予測して、評価しようか、その手法などについて取りまとめたものだ。いわばアセスメントの方法の案みたいなもの。これをつくりますと、市町村長に方法書を送付する、また知事にも送付します。知事は、右の方を見ていただきたいんですが、審議会へ諮問いたします。

審議会についてちょっとお話ししますと、皆さんごらんになっている次のページに審議会の名簿をつけてあります。審議会がどういうものかということ、知事の附属機関になって

いまして、40名以内の人たちで構成をする。今20名の方がいらっしゃいまして、ここに第1部会、第2部会と書いてあります。この部会の分けは、いろいろ案件も多いんで、現在30件以上の件数がありまして、調査、審議するために部会を分けている。当然、審議会に諮問した事柄について答申をする際には全体で出す、そういうふうになっています。

もとに戻ってもらいまして、環境影響評価方法書、これなんですけど、知事に対しては、右側に今お話ししました審議会へ諮問されて、それぞれ審議会としての答申もまとめる。答申をまとめる際には、区市町村の意見も踏まえてまとめる。左側の方の方法書の下の方に目を移していただきたいんですが、方法書については、皆さんに広く公告・縦覧、図書をお見せいたします。その期間が1カ月。この方法書に対して住民の皆さんはどなたでも環境保全の観点からいろいろ意見を出すことができます。その意見は当然意見の概要として取りまとめられて、審議会の方にも内容をお話ししますし、知事が意見として出すときにも当然踏まえられていきます。

左側の方の矢印を下にたどっていただきたいんですが、次の段階として、アセスメントの実施の方法、どんな事柄をどういうふうにして、どういうふうにするか、それを決定いたします。その決定に対しては、知事の方に報告もあります。それから、その次の段階なんですけど、では、そういった事柄、それから調査、予測、評価の方法が決まりましたから、実際にいろいろ調査に入るわけなんですけど、実際に調査をしたり、既存の資料を使ったりしてまいります。

【柴田協議員】 宮良さん、申しわけないけれども、もうちょっとかいつまんでやってくれませんか。

【宮良協議員】 わかりました。

そういった次の段階で準備書をつくります。この内容は、アセスメントの結果の案、要するに予測して評価したものです。これも同じく公告・縦覧、皆さんに意見を聞くことができます。意見を出すことができます。その意見の概要とか、その準備書自体も、東京都側は審議会の方へ諮問されて、それぞれ区市町村の意見も聞くし、都民の皆さんの「意見を聴く会」、公聴会もあります。審議会では、それらを踏まえて答申としてまとめるし、知事の意見を取りまとめて、それから事業予定者の方に戻します。

そうしますと、次の段階としては環境影響評価書をつくりまして、いろいろ事業をやるのに許認可が要る場合もあります。そういった場合、許認可権者の意見が通ったとしますと、国の環境大臣の意見も聞いて、影響評価書を補正する場合には補正、修正します。それを次の段階で公告・縦覧いたします。これ以降が実際の物理的な事業になりますけれども、その事業に際しても、許認可があれば、今お話ししました環境影響評価の内容、ちゃんと保全措置がとられるか、そういったことも審査されて、以降は、事後のモニタリングとか、あるいは事後調査、そういったものになります。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、今の5名の方からの資料の説明とこれまで出されてきた資料を踏まえまして、影響についての議論をこれから始めたいと思いますが、何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

それでは、栗林さん。

【栗林協議員】 影響の議論に入る前に、今日論点項目に加えられた件に関して質問があります。前回いろいろ議論が出たことではあるんですが、これは議論の大前提でありますので、今日の議論に入る前に私の質問にイエス、ノーでお答えいただきたいと思っております。

1番は、国の伊勢田協議員にお尋ねいたします。これまで協議会に出されたいろいろな資料は、地上部の道路なしを前提にしているのでしょうか。

2番は、東京都に伺います。運営委員会のまとめにも出ておりましたが、これからの議論は、地上部の道路の議論は切り離して進めるということによろしいのでしょうか。

【司会（西川）】 以上でよろしいですか。

それでは、今2点質問があったかと思いますが、伊勢田さんお願いいたします。

【伊勢田協議員】 これまで外かく環状道路の必要性の有無に関しまして、その効果と影響に関する資料を今日もお出ししておりますが、これはあくまで外かく環状道路本線が地下構造となった場合を想定したものでありまして、地上部の道路の影響等については入っていないというのが実情でございます。

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。

2点目の質問は、成田さんお願いいたします。

【成田協議員】 地上部の道路を切り離してということで、これは前回の運営懇談会の中でお話が出ておまして、本線を優先してということでございます。ただ、ランプの話が出てきまして、地上部と切り離しができない場合がございますので、その節は地上部のお話もさせていただくということでございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

今の関連で何かご質問とかご意見はございますでしょうか。

それでは、米津さんお願いいたします。

【米津協議員】 先ほど伊勢田さんが説明なさったところの資料 - 6、1ページですか、「ジャクション交通量」の下の方に、東名ジャンクションの断面交通量が「東名+外環連絡路」。中央ジャンクションも「東名+外環連絡路」で、関越ジャンクションも「東名+外環連絡路」と書いてあるんですが、私、中央ジャンクションは中央道と外環連絡路の間違いじゃないかなと思うんです。そこを1つお聞きします。

それから、上の表で目白通りのインターが1日7,000台というのは、埼玉区間に入る車は入っていないんですか。新たにできる南行きだけの利用量が7,000台ということでしょうか。その辺、ちょっと単純なことですけども、お尋ねします。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、今2点質問があったかと思いますが、伊勢田さんお願いいたします。

【伊勢田協議員】 1点目のご指摘、ごもっともでございます。ワープロミスでございます。訂正させていただきます。中央ジャンクションにつきましては、括弧書きの中が「(中央+外環連絡路)」でございます。関越ジャンクションにつきましては、「(関越+外環連絡路)」でございます。大変申しわけございません。

その上の目白通りインターチェンジの約7,000台につきましては、埼玉方面に向かっているものはその中に入っておりません。

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、他にご意見ございますでしょうか。

それでは、江崎さんお願いいたします。

【江崎協議員】 今日伊勢田協議員の方から設計基準交通量というのを出していただいたんですが、私の方で出していただいたのは、設計交通容量なんですね。ちょっと違って、私の方でも調べてみましたので、参考までにご紹介したいと思います。

設計交通容量というのは1時間当たりの台数で出されるんですけども、ちなみに第1種の第1級では1時間当たり1,660台です。第2種の第1級では1,970台となっています。参考までにご紹介させていただきました。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、今までの説明とか資料を含めまして、まず影響について、前回は議論いたしましたが、まだ議論されていないご意見等ございますでしょうか。

それでは、柴田さんお願いいたします。

【柴田協議員】 今日出された資料についてはまた別途質問いたしますけれども、前回、伊勢田さんの方で換気所の説明をされた中で非常に気になる発言がありましたので、ちょっと確認させていただきたいと思うんです。

前回、会議録をちょっと要約しますと、今後低公害車規制がかかってくることを見込むと、換気所の数としておおよそ3カ所あれば処理が可能、ジャンクションごとに換気所をつくるのが一般的な形、今後詳細な設計、換気の計算をしてみないとよくわからない、こんな趣旨の説明があったわけです。地下構造であれば、換気所がどうしても必要だし、それをさらに浄化して大気へ戻すということは理解するわけですが、換気所の数とか、その位置、規模、能力は、交通量とか、現在、実用実験をやっていますね。その最終的な結果を見てみないとわからないということはいえると思うんですが、これは非常に慎重に検討していかなくちゃならない問題だなという認識を持っているわけです。

特にジャンクションを設置する予定のところでも3カ所あれば足りるという発言をされたわけです。ジャンクションだけでも地元市にとっては非常に環境負荷の大きな施設であります。そこで換気所を賄えば済むんじゃないかというような考え方、3カ所あれば処理可能じゃないかというような気軽な発言をされましたけれども、これは納得できない。例えば中央道のジャンクションを考えてみていただいた場合に、その位置関係からすれば、関越から中央道への排気処理と中央道から東名への排気処理と双方からの排気処理を担わなくちゃいけない。全体16kmあるとしますと、単純に言えば、半分の8kmぐらいのものを中央道で排気処理しなきゃいけない。それぐらいの重要な要素を含んでいるわけです。

交通量にしましても、さっきのこの交通量を見ても、インターチェンジがある場合で大体10万台とかいう数字が出ていますけれども、これは現在の交通量を、平成11年の実測交通量をベースにして検討した数字ですよ。外環ができることによる誘発交通量、便利になることによって利用する車がふえるという誘発交通量はその中に入ってこない。多分入れていないんじゃないかなと思うんです。それから、前回は申し上げましたように、東京都で今、都心3区やら臨海部で超高層をどんどん建てていますね。都市再生という名もとの開発がね。将来的に湾岸まで結んでいったとしましたらば、湾岸まで結べばこの交通量はまた大きく違ってくると思うんです。ですから、そういったものをきちんと説明していただかないと。東名までで済みなんですよという考え方なのか、将来的に湾岸まで結んだらどういうふうになるのか、そういうシミュレーションをやってもらいたいといっているわけです。

例えばインターチェンジのところでも、東八を見ていただきますと、14,000台。よく見ますと、資料-6の4ページ、東八インター利用交通量14,000台、利用するのは全部多摩地域からの利用になっているわけです。どう考えたって東八のところはもう区部隣接地ですよ。世田谷、杉並から利用する車があるはずですよ。全部多摩地域からの利用交通量しかカウントしていない。

もう一つ、何度も何度も申し上げて恐縮なんですけれども、外環の必要性を議論しようというのに、首都圏全体での外環の位置づけがこういうふうな位置づけになっていて、外環ができることによって首都圏全体の交通の流れはこうなりますよ。外環を含めて3環状ができて、全体の交通の流れはこうなりますよ。できなかった場合にはこうですよ。外環はこれだけの役割を担っているんですよ。それを示してほしいと何度も何度もいっているんですけども、出てこないですよ。

ですから、交通量の問題にしたって、まだ十分なデータを示していただけない。換気処理の問題にしたって、余りにも安易に、軽々に3カ所あれば足りるみたいな発言をさ

れています。もうちょっと慎重にこの辺を議論していかないと、一番影響を及ぼすのはジャンクションとインターチェンジの周辺なんですよ。ぜひもうちょっときちっとした説明をしてもらいたいと思います。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

今、換気所の数の考え方について、また交通量の資料のことでご意見がございましたが、他にこれまでの論点でご意見ございますでしょうか。

それでは、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 ちょっと司会にお願いしたいんですけども、私の質問の回答が出てきていませんね。それから、今の話に関連して私も話をしたいんですけども、どっちを先にしているのかわからないんですよ。今この流れはどうなっているんですか。質問書はどなの。この後にやるんですか。それとも……。ちょっとテーマを絞ってくれませんかね。

私の場合はジャンクションですから、当然今のに関連して、ジャンクションだけでも大変なのに、インターはつくらなくても、こんな45mの排気塔ができれば大変なわけです。ところが、現行法のもとでは、今一番影響を受ける開口部及びその周辺の人たちに対して補償は何もできないということをいっているわけです。そうすると、この周辺にいる人たちは踏んだりけったりですよ。とてもじゃないけれども、今でも相当ひどい大気、周辺状況なのに泣き寝入りしなきゃいけない、そういうふうな形に現行法のもとではなっているわけです。

それについても、そんなんじゃ話にならない。ジャンクションが必要であっても、そういうことであって、しかも、この間見てきましたけれども、今の設備はNOxの除去にしましても相当大きいものですね。ですから、飛鳥山の45mみたいなああいう大きな建物ができるわけです。そうすると、ジャンクションはできます、開口部に45mのものができます、やっぱりまともな人間が住むような場所じゃなくなってきますよね。しかも、補償は何もありません。困っているんですよ、私は。これも話を聞きたいし、さっきの地上部の立ち退きも聞きたいし、ちょっとどっちか整理してくださいよ。

【司会（西川）】 わかりました。確かにご指摘のとおりでございます。

まず、先ほど論点項目の整理で確認させていただいておりますので、その順番に従っていくのがよろしいかと思えます。影響のところ、地上部の街路についての議論がこの間運営懇談会であって、それに関連する質問書が渡辺さんから出ているし、先ほど栗林さんからそのようなご質問があったかと思えます。まずそちらの方を先に議論させていただいて、その後、今の換気塔の方の議論に移っていくということにさせていただきたいと思えます。

先の方の議論で何か。特に質問が渡辺さんからはこういう形で出ておりますが、それについてはよろしいですか。

それでは、成田さんお願いいたします。

【成田協議員】 渡辺さんの質問書は、私、いただいたのがここへ来るちょっと前でございまして、今簡単にお答えしまして、次回、資料とともに回答をお出ししたいと思っております。

1点目の、ネットワークの必要な区間はどこからということ、いろいろ考え方がありますがけれども、それは次回提出いたします。現時点での都市計画決定の中では、東八から目白間の約9kmがネットワーク街路として決定されております。

それから、地上部の立ち退き戸数でございますけれども、3月14日に公表した方針の中では地上部街路は大体4kmないし5kmでございますので、全線の4分の1ないし3分の1ぐらいの距離というふうなことで、我々、3,000戸にはならないと思っております。これも条件を整理いたしまして、次回資料として提出したいと思えます。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今の関連で。

それでは、渡辺さんお願いいたします。

【渡辺協議員】 今3,000戸近くという話だったんですけども、国が示した数字は、たしかインターチェンジが全部できた場合に立ち退きが3,000戸ですよね。そうすると、6mの車線のもので、インターチェンジが全部できたのと同じ数字がトータルで立ち退くんですか。どちらの数字が合っているんですか。どちらかが間違っていますね。

【司会（西川）】 先に伊勢田さんお願いします。

【伊勢田協議員】 戸数につきましては、資料ファイル1番、「影響（生活）」というオレンジ色のインデックスのあるところの2ページ目、2というページ数が振ってあるところに、「移転の影響」ということで以前、棟数を各区市別にお出しさせていただいております。一番左側の欄でございますが、現在の都市計画の高架構造で約3,010棟。地下構造の場合で、各インターチェンジがある場合の開削ボックスと考えられる区間がその右側の欄で約2,060棟。インターチェンジがない場合で開削ボックスと考えられる区間が約1,000棟。これを以前お出しさせていただいております。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

数字の関係は今のようなお説明だと思いますけれども。

それでは、渡辺さんお願いいたします。

【渡辺協議員】 今、成田さんがいうように、6m幅の街路をつくるだけでトータル3,000だ。ちょっと釈然としないんですけどね。だって、これの幅は40mですね。今、伊勢田協議員がいった数字は、それが40m幅と6m幅と同じ数字というのは合点がいきません。納得できませんよ。これはどうしてこんなに違うんですか。どちらか何か間違われているんじゃないですか。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、成田さんお願いします。

【成田協議員】 今の3,010棟というのは、高架構造で街路も高速もひっくるめて40mですと16km行った場合の棟数です。ここは今、言葉で説明しても混乱いたしますので、次回、整理して資料でお出ししたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今の議論に関連して、倉田さんお願いいたします。

【倉田協議員】 はっきりしてください。今、伊勢田協議員がこの資料、「生活に与える影響」で説明しましたね。これは上部のことは入っていないはずですよ。うそをいっちゃだめですよ。だって、上部が入っていたインターチェンジがない場合で杉並区はゼロですよ。上部が入っていてゼロというのはどういうことなんですか。だから、上部の議論は後回しにしましょうとわざわざ提言しているのに。そういう返答するならばはっきりさせてください。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、伊勢田さんもう一度確認で。

【伊勢田協議員】 もう一度繰り返しご説明いたします。

この資料の一番左側の高架構造、現都市計画というのは、外かく環状道路が高架構造、そのわきに一般街路、平面街路がある計画です。それによりますと、7区市トータルで3,010棟がその都市計画区域内にあるということです。

地下構造の場合、外環本線が地下構造になった場合に、その地下構造の開削ボックスの上にある棟数とか、シールド区間の上にある棟数を数えているわけでありまして、街路

の有無について言っているわけではありません。これは開削ボックスと考えられる区間の上は何棟あるかということを表示した表でありますので、杉並区内につきましては、インターチェンジがない場合は、開削ボックスと考えられる区間はゼロでありまして、すべてシールド区間の上になるわけであります。ですから、もし仮にその上に街路がつくられるとなりますと、このシールドと考えられる区間の340棟のうち何棟かが、街路の対象の棟数としてまた入ってくるというような見方をさせていただければと思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

資料の中身の前提条件は今ご説明があったかと思いますが、今の議論でご意見ございますでしょうか。 それでは、江崎さん。

【江崎協議員】 済みません、ちょっと混乱しているような気がするんですけども。運営懇談会で先日決まったのは、地上部の街路については、もう少し意見が集約された段階で議論していくということではなかったのでしょうか。この件は今議論すべきことではないのではないかと思いますけれども、いかがでしょうか。

【司会（西川）】 確認で、懇談会ではそういう提案があったということでございますけれども。

それでは、渡辺さんお願いいたします。

【渡辺協議員】 切り離しとかじゃなくて、先日そういう説明をされたので。話としては、議論としては当然切り離す話ですけども、そういう答弁があったから、それに対して、それでは、どれくらいの戸数があるんだということを聞いただけです。

同時に、今、伊勢田協議員の話をお聞きしますと、何棟のうちの、これは40m幅ですから、これが6mになるんだから、当然その何分の1かということになるわけですね。ところが、成田協議員の話だと、40m全部というような言い方をしているわけです。先日の回答、答弁の中では6m幅だといっているわけですよ。そうすると、今いった数字、3,000というのは勘違いだ、間違いだといってもらわないと、後で出す資料がといたって話にならないと思うんです。そうでしょう。

今、地上部、開削部分です、その戸数を全部抜きにしました、カウントしました、それで幾つですと。それは40m幅ですよ。今度は6m。狭くなるんですよ。それが同じとしか聞こえてこないんですけども。その数字しか持っていないというのは、逆にその程度の理解の仕方、簡単に街路は消せませんとかいう答弁を前回のときにされたわけですけども、本当にそういうことであれば非常に無責任な発言だと思います。そうでなければ、私もそうじゃないように願いたいんですけども、その辺、ちょっとはっきりしてください。今のままじゃ納得できません。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、成田さんお願いいたします。

【成田協議員】 6mで買収云々ということは私、いっていないと思います。買収が云々ということじゃなくて、付属街路が6mというふうにいっているということです。言葉で説明しますと、ちょっと誤解を生じますので、絵柄で示した方がわかりいいと思いますので、次回それをお出しして説明します。

【渡辺協議員】 そんなの要らない。だって、あなたの、前回の資料の中に6mと書いてある。そんなの一緒のわけないですよ。

【成田協議員】 付属街路は6mと都市計画決定されています。

【渡辺協議員】 そうですよ。だから、6m幅がなぜ40m幅と同じ立ち退き戸数になるのかという単純な疑問ですよ。

【成田協議員】 いえいえ、3月14日に示した方針には幅員は書いておりませんので。ですから、棟数も出ていないわけですね。インターチェンジと街路との間の関係を言葉で

いっても誤解が生じますので、次回、絵で出した方がわかりいいと思いますので。

【渡辺協議員】 言葉って、あなた先日、言葉でこう答えたじゃないですか。そうでしょう。

【成田協議員】 6 mの買収ということはいいいっていません。

【渡辺協議員】 いやいや、言葉でいいいますよ。いいですか。前回の……。

【司会（西川）】 よろしいですかね、今の回答で。

【渡辺協議員】 ちょっと待って。14ページ……。

【司会（西川）】 濱本さんが手を挙げておられるんで。それでは、濱本さんお願いいたします。

【濱本協議員】 質問を2つ。1つ目は、今成田協議員のお話ですけれども、先ほどの立退き数は3,010戸と云うのは渡辺協議員からも質問がありましたけれども、上部幅40mで計算した場合には3,010戸なんでしょう。そうすると、今成田協議員の発言を聞いておりますと、大深度で行っても上部はそのまま使用するのだよと云うように聞えましたが、しかし今渡辺協議員が云っているのは簡単に云うと、大深度で外環を造った場合でも上部部分幅6mの街路、補助道路は造るのだよとの考え方であるか、どうかとの質問であったと思いますが、その辺、成田協議員の答えが全くなっていない。それが1点。

もう1つは、先ほど「生活に与える影響」のところで伊勢田協議員から出ましたけれども、これはあくまでも大深度なり地下でやった場合のことであって、上部の問題の立退きの建物は全然入っていないわけでしょう。そのところを明確にしてくださいよ。入るとすると、また建物の立退き数は、増加するわけだから、そのところだけ明確にしてください。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

そうしたら、もう一回確認で伊勢田さんお願いいたします。

【伊勢田協議員】 もう一度先ほどの表についてご説明いたします。

現都市計画は高架構造でありまして、この現都市計画の中に存在する建物の数が3,010棟であります。右側に「地下構造の場合」と書いてある数字は、いずれも地上の利用を想定していないものであります。

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。

それでは、成田さんお願いいたします。

【成田協議員】 渡辺さんの、もしかしたらちょっと聞き違いがあるかもしれませんが、けれども。

【渡辺協議員】 前回の14ページですよ。

【成田協議員】 14ページは買い取り制度のお話をしたところですね。これは栗林さんのご質問のところでお答えしたんですけれども、付属街路の区間に関しては、高架が地下になると、付属街路は要らなくなるのではなからうか。その6mを設定しているのは、高架の場合、周辺に建築線が発生するために6mの付属街路を入れておりますよ、こういうふうに説明しているところです。ここで移転戸数云々ということではないです。前段が「買い取り制度でございます」ということで説明していますので。

【渡辺協議員】 それでは、17ページの付属街路というのは何ですか。

【成田協議員】 ここは、付属街路のところは、高速道路が来たから付属街路をつける区間と、高速道路が来ても来なくても街路として必要な区間、この2つがあります。そのとき付属街路は6mの幅をつけている、こういうことですね。

【渡辺協議員】 そうですね。だから、6mの付属街路ですよ。いいんじゃないですか。

【司会（西川）】 それでは、今の説明でよろしいでしょうか。

- 【渡辺協議員】 付属街路、そういうふうには話されているでしょう。
- 【成田協議員】 ちょっと待ってください。もう1つ、3,000戸の話ですけども、限りなく3,000戸に近づくわけではないと申し上げます。
- 【渡辺協議員】 ちょっと待ってよ。おかしいよ、それは。詭弁ですよ。
- 【成田協議員】 いやいや、ちょっと待ってください。さっきの立ち退き戸数、3月14日に公表した方針では、街路をつくると、渡辺さんのご質問は3,000戸近くにふえるであろう、こういうことですよ。
- 【渡辺協議員】 ふえるって、私がいったんじゃないで、あなたがおっしゃったんですよ。何をいっているんですか。
- 【成田協議員】 3,000戸という数字は、私はここには答えていませんけれども。前回の質問ですね。
- 【渡辺協議員】 さっきいわなかった、3,000って?いったでしょう。済みません、ちょっと議事録を見てくださいか。戻ってください。
- 【成田協議員】 3,000戸に近づくとは思わないとお話ししたんです。
- 【司会(西川)】 それでは、成田さんにもう一回説明していただいて。
- 【成田協議員】 もう一回改めてそのところを申し上げます。
- 【渡辺協議員】 先ほどの答弁。
- 【成田協議員】 渡辺さんの質問の中に「限りなく3,000戸近くに増えるであろうことは明らか」とございますね。それで私は、地上街路、3月14日に公表した方針では、目白通りから青梅街道は全体の4kmないし5kmくらいの距離ですので、全線の4分の1から3分の1くらいの距離に相当すると。
- 【渡辺協議員】 についてはそうです。
- 【成田協議員】 ですから、この区間が3,000戸に近づくとは思わないと。
- 【司会(西川)】 今もう一度説明いただきましたが、よろしいですか。
- 【渡辺協議員】 それでは、先ほどは3,000戸に近づくとは思わないというふうに発言されたんですか。
- 【成田協議員】 そうです。
- 【渡辺協議員】 それでは、私の聞き間違いですか。ちょっと議事録、戻って確認してください。
- 【司会(西川)】 議事録は起こしますので、後でそれを確認いたしますが、今、成田さんにもう一度説明いただきましたので。先ほど江崎さんからも提案がございましたように、議論自体は切り離して議論していくということでございますので、今日は質問書が渡辺さんから出てきている関係で議論はいたしました。一応議論を切り離して進めていきたいと思っております。それはそれでよろしいでしょうか、先ほど確認いたしました。
- 【新協議員】 黙っていようかと思ったんですが、どうも話が変な方に行きそうなので、どうしても質問しておきたいんです。
- この間、東名から中央道までが付属街路で、あとはネットワークで計画してあるというふうにいわれていて、後で聞こうと思っていたんだけど、このネットワーク街路というのは外環と全く違う形で計画されたんですか。いつ計画決定されたんでしょう。
- 【司会(西川)】 質問は以上でよろしいですか。
- 【新協議員】 それでは、今のは質問ですので、よろしいですか。
- 【成田協議員】 これに関しての都市計画決定は同時に41年にしております。ただ、機能としては補助線街路、東京都では付属街路ではございませんので、補助線街路として、街路のネットワークの中でそこに必要だということで位置づけております。
- 【新協議員】 補助線って何の補助ですか。

【成田協議員】 図面をつけて改めてご説明いたします。言葉で説明しますと、また誤解を生じますので、そこに書き物で出したいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

【新協議員】 ちょっといいおきますが、外かく環状道路と同時に都計審で決定されたものであって、我々はあれを外環の付属道路と考えているわけです。外環がなくなれば、当然あの街路はなくなるという前提で話を聞いてきましたしね。これを聞こうかと思ったんだけど、どうして別なのか。あのとき都計審で、あれだけの問題の中で、結局は決まりはしましたが、外環の付属道路として決めているというふうな印象はどうしたてるわけです。

この問題については、この当時、東名から関越までネットワーク道路なんていう言い方で決定はされていないはずですよ。非常に誤解を与えるので、外環に付属する道路はすべて、大深度に入ったときは結局消えていくだろうと私らは思っているんですよ。これは地元の人たちもみんな思っています。その点を誤解しないようによく考えてお話しいただきたい。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

もう一回確認でございますが、ここでの議論は、先ほどの確認のとおり、地上部の道路は切り離して議論していくということで進めております。皆さん、それはそれでよろしいですね。

【新協議員】 それを出すんでしょう。

【司会（西川）】 今日のところはそれを切り離して議論しますので。

それでは、渡辺さん、最後に確認をお願いします。

【渡辺協議員】 今この問題を切り離して話し合いをするということなので、ちょっと提案したいんです。簡単なことなんですけれども、確認したいと思うんです。

【司会（西川）】 何ですか。中身がわからないんですけれども。

【渡辺協議員】 それでは、読み上げます。「確認事項。以下の内容を協議会の皆さんで確認したいと思います。外環本線トンネルの地上部の街路については、今議論している外環道の必要性の有無とは切り離し、必要性の議論がある程度集約された段階で議論していくことで協議会全員の共通認識とする。」ということです。今いったことを協議会全員の共通認識とするという確認事項についてご賛同願いたいと思いますけれども。

【司会（西川）】 趣旨は、この内容をみんなで確認するということですか。

それでは、成田さんお願いいたします。

【成田協議員】 渡辺さんの今の提案はちょっとよくわからないんですけれども。これは前回懇談会の中で議論してございますね。改めてこれを提案されるというのはどういう趣旨でございますか。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、渡辺さん、趣旨をもう一度。

【渡辺協議員】 これは準備会のときは棚上げ論という言い方をしましたけれども、非常に大事なことなので、確認して、ここに「PI協議会」という名前を入れまして、正式文書としてこのファイルにとじていただきたいということです。話し合ったし、確認されたというけれども、全員場でそういう正式な形になっていません。合意事項的な形ですから、それをもっと正式な形にしたいということです。

【司会（西川）】 よろしいでしょうか。

それでは、成田さん。

【成田協議員】 今、全員でということでございますけれども、これはもう少し議論しなきゃいけないと思いますね。例えば法的にできないものを、ここで合意したから、それ

でやらないとか、そういうふうなことにはならないと思います。少なくとも我々は行政の立場の人間とした場合、ここの協議会の規約の中で目的をつくりながら、こういう範疇でやりましょう、こういう形態でやってきておりますから、そこを原点に考えながらやっていかなきゃなりませんので、これが全員の合意でというふうなことでここに提案されているようでございますけれども、そういう形でいいのかどうか。ここで議論するわけにはいきませんかから、ここは懇談会でもう一回整理していただけないでしょうか。

【司会(西川)】 今、懇談会で議論するべきじゃないかという提案があったんですけども、それでは、濱本さんお願いいたします。

【濱本協議員】 今の成田協議員の考えはちょっとよくわからないんですけども。この間の懇談会でもそういう発言があって、今日も報告の中に入っていますね。そこで一応提案されましたから、これは一番大事なことだと思うんで、はっきり申し上げて、やはり確認できたらはっきり確認した方が私はいいと思う。私は賛成します。

【司会(西川)】 これは内容としては先ほどの論点項目の整理と同じということで、他にご意見は。

それでは、秋山さんお願いいたします。

【秋山協議員】 外環道の必要性の有無とは切り離しとなっているんですけども、地上部の街路の問題も環境問題にすごく影響するはずだと思うんです。それで、切り離してもいいという考えの方もあれば、やはりひっくるめて考えるべきだという考えの方もあると思うんで、協議会全員の共通認識とするという提案は私はいかがなものかと思います。

以上です。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

他にご意見はございますか。

それでは、渡辺さんお願いいたします。

【渡辺協議員】 先ほど論点項目の整理でもって同じ文章が入っているんですよ。私は、同じことだけでも、これを論点項目の整理じゃなくて、正式な合意書として、覚書としてファイルしたいからそういうことをいったんです。全く同じ文章です。

ところが、成田協議員は、同じことなのに、今違うことをいいましたよ。同じ文章ですよ。この違いというのは、論点項目の整理では同意されたのに、同じことを私が書いて、ただ単にファイルする形態だけこういうふうにしてほしいという要望を出しただけです。ところが、説明は全然違ってましたですよ。なぜ片一方はよくて、片一方は違う、だめなんですか。これがよくわからないんですよ。

【司会(西川)】 それでは、武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 成田さんに質問したいんですけども、前回私休みましたが、その前のときにこの地図を示して、関越から青梅街道まで、何でここに線が入ったんですかということをお尋ねしました。そうしたら、そのときにあなたは、練馬区長の意見だ。それから、練馬区の促進議員連盟の方からもそういう意見がありました、こういうことをおっしゃられました。実はその後、確かめました。確かに談話の中、区長ののりくらりした発言の中では、そういう誤解されるようなことがあったかもしれません。でも、区議会としては、このことについて、公式にそういう意思表示はしていない。促進議員連盟の文書の中にもそういうものは入っていない、こういうふうには確かめました。

区長の意見については、この前、須山さんが大分リアルにご説明なさいましたね。そこでお尋ねしたいんですけども、今、新都市整備部長がおいでになるけれども、少なくともこの外環の高架は、まずいから地下にしましょう、大深度地下でやるんですよということ鈴木さんが旗幟を鮮明にした段階から、我々練馬の住民は既に、外環道は地上面もそれから高架もない。とすれば、さっきどなたかご発言したように、もう地下でやるだけなんだ、それ以上はないんだという認識をしているわけです。

ところが、この間ここに線が入っていたから、これはいつ、どこで決まったんですかと聞いたら、先ほどのようなご答弁でした。調べてみると、有力な区議会議員を含めて、いや、そんなことはおれたちは聞いていないよ、こういう意見もありました。それから、たまたまそこにいた区の某部の課長にも聞きましたら、いや、議会ではそんな話は出ておりませんね、こういうことでございました。

ただ、区長は政治家ですから、そのとき、そのときで石原さん流の政治的な発言をすることもできません。しかし、練馬区の道路計画を見ても、区の緊急道路整備といっているものの中にも、この路線を大泉から青梅街道まで持っていくというような話はどこにも入っていないですね。むしろそれを避けた形のネックになるところをどうするかという話は百何キロありますよ。そうすると、どうもこの辺は外環に便乗した何かを考えているのかどうか。だとしたら、そんなものはもう議論する必要もないし、ここで議論する問題じゃないんです。

だから、そここのところを誤解のままに進んじゃ問題ですから、さっきから文書で出しますとおっしゃっているんだから、私も、この前お尋ねしたことについて、はっきりしたご答弁をいただいています。あの答弁を聞いたときに、不思議だな、私もぼけたかなと思いました。後で調べてみました。そういうことはないようなので、それらを含めて、次回、文書答弁をしていただければありがたい。この議論、幾らやっても、いった、いわないで、しょうがないじゃないですか。ということで、もう終わりに近づいていますね。ですから、そういう区切りを司会の方で進めてほしい、このように思います。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

そうすると、確認事項というのが今配られていますけれども、これについては。

【武田協議員】 確認しているところか、これはもう全然ないんだから。切り離すも切り離さないもないんだから。

【渡辺協議員】 確認以前だといっているんですよ、武田さんはね。

【司会(西川)】 武田さんはそうおっしゃっていますが、先ほどのご提案があったので。

【武田協議員】 そんなこと確認しなくたって。ないものを俎上にのせて、それを確認するなんてバカなことをやらなくたっていいじゃないですか。認めなきゃいいんだから。

【司会(西川)】 武田さんは、大前提として、もう確認しなくてもいい。また、確認するという意見と次回までに懇談会で議論するべきじゃないかというご意見だと思いますけれども、それでは、新谷さんお願いいたします。

【新谷協議員】 私は運営懇談会には属しておりません。運営懇談会で出た結果をこのPI協議会の場で報告を受けて、司会の方から「これに対してご意見がありますか」という質問があって、質問がなければ、それに対して当然、自分としてはこの内容は認めるというものでございます。今配られた「確認事項」と書かれた紙の内容は同じだからいいじゃないかという議論は、私は違うと思います。このような形で資料を配付してファイリングするというやり方自体が私はおかしいんじゃないかなと思います。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

これを確認する前の前提条件として、もう確認するまでもないという意見と確認すべきだという意見、それから、このやり方自体がおかしいという意見と、今日出たこの紙の扱いについて懇談会で議論してから臨むべきだという意見、4種類ぐらいの意見があるかと思いますが、他に特にご意見はございますでしょうか。

それでは、井上さんお願いいたします。

【井上協議員】 今までいろいろな協議員の方から意見が出ているんですけども、国が示した方針がありますね。ここの一番下の方に書いてあると思うんですけども、「地元において地上部整備の方向が定まった場合」何々とあって、「青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら地上街路の設置を検討する」という形で、既に方針で書

かれていますね。

成田協議員が言っているのは、確かに法的にはそういうものかもしれませんが、この大深度の方針を示したということは、今までの計画自体も、はっきり言って、どういう計画になっているのかということが示されておりませんので、少なくともここにいられる協議員の方は、全部が下に潜っちゃうという形で理解していると思うんですね。ですから逆に、地上部の方向が定まった場合とされているわけですから、今のこの議論というのは、あくまでも全部下に入ったという議論からしていくのが当たり前だと思うんですね。

地元の整備の方向ということは、例えば地元で今後必要となった場合、地上部の利用を考えるとという形になった時点で考えるべき話であって、今の時点では、あくまでも全部下に入っているんだという形で認識していかないと、これはちょっとおかしいんじゃないですか。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、確認ですけれども、先ほど懇談会の提案で、論点項目の整理のところの確認したとおり、考え方自体は皆さんご了解いただいたという認識であるんですが、それはそれでよろしいでしょうか。そうすると、会議中に配られた紙の取り扱いについて今意見が分かれているということ。

それでは、平野さんお願いいたします。

【平野協議員】 当初、司会の方からお話をいただきましたとおり、これまでの運営のやり方についても、運営懇談会の中で取り決めて、このPI協議会にかけていくというやり方をとっているわけですから、その中で、もう論点整理の中に組み込まれて、皆さん了承したという話ですので、今日唐突に配られた内容についてはなかったことにしてもらった方が明確でよろしいんじゃないかと私は思いますけれども。

【司会（西川）】 またご意見がございましたが、それについてご意見でございますでしょうか。

それでは、濱本さんお願いいたします。

【濱本協議員】 今、武田協議員も申されたように、武田協議員のいわれていることに協議員全員が納得されているならば、はっきり言って、こういう確認をする必要はないんですよ。ただ、毎回申し上げておりますけれども、東京都の答弁がいつもこの様な考え方が出て来ておりますので、その様な発言をなさらないければ、これはこれでもう話さなくてもいいです。懇談会でも出ているし、今日の提案の中にも入っていますから、それはいいと思います。

私は武田協議員が今言ったことが一番正しいと思うんです。それから、井上協議員からもいわれたようにね。大深度でやるという提案が出されたということは、もう上部の計画線は何もなくなるというのが一般的な考え方ですから。成田協議員がいいたいのは、準備会からお話が出ていますけれども、都市計画を棚上げしたわけです。それが頭に入っているから、必ずそういう話が出てくるんですけれども、我々PI協議会でこの議論をするときには、全部白紙からやろうという話なんだから、大深度の提案が出てくれば、今の計画線がどうであろうと、当然、一切なかったということで議論しなきゃいけないと思うんです。だから、私は皆さん方が武田協議員の意見で協議員全員が同一意見であるならば、確認しなくても結構ではないかと思えますし、今いったように、懇談会の議事録と今日の提案の中に入っていますので、それならそれでいいんじゃないかと思えます。改めて提案します。

【司会（西川）】 今、濱本さんからご意見がございましたが、今の意見についてご意見でございますでしょうか。

それでは、成田さんお願いいたします。

【成田協議員】 これは濱本さんが以前からずっとお話ししていましたが、我々

は法的にできないものをできるという形でお答えするわけにはいかないわけです。今の都市計画が厳然として法としてあるわけでございますから、これがないことを前提にしながら議論しようというふうなことであれば、それは都市計画に携わる者としてはできないお話でございます、それで準備会で議論し、この協議会になっているわけです。

気持ちとしては、今皆さんおっしゃるような形は十分わかります。そういうことで、前回の運営懇談会の中で、本線をまず先に議論しましょう。上の街路についてはその後、議論しましょう、こういうことで整理されたわけですので、そういうことで進めていただければと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、新さんお願いいたします。

【新協議員】 成田さんのいっていることを聞いていますと、要するに今でも外環は高架なんだよね。付属街路がついてね。だから、それが地下に潜るということを話し合うこと自体が本来からいうとおかしな話なんだよね。今あるのは法律的には高架なんだから。それで行き詰まったから、大深度を提案してPIを始めたんじゃないんですか。すべての前提を一度崩してというよりも棚上げしておいて、それで大深度の話をしたんじゃないんですか。

だけど、付属街路とか補助路線が残っているって、それはあなた、負け惜しみだよ。潔く一遍大深度でやると決めたんだから、そこから話をスタートしていくのが当然でしょう。それだから混乱しちゃうんだ。せつかく話が必要性の問題になってきて、環境の問題を始めているのに、あなたの方から負け惜しみみたいに補助街路、ネットワーク道路だというふうに出てくる。そいつをお示ししますなんていう話になってくる。我々は、そういう問題が出てくるんだったら、そこから話をしなきゃならない。だったら、必要性の論議なんか吹っ飛ばして、次から全部補助街路の話をしていかなきゃならないと思っていますよ。やるならおやりなさい。そのかわり、その問題について徹底的に話し合います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、倉田さんお願いいたします。

【倉田協議員】 時間もあれなんで、先ほど濱本協議員がいわれたように、この文書でやることは別にして、今日の協議会で運営懇談会の提案が了承されたということですので、これは単に言葉じゃなくて資料として残るわけですから、まとめとしては、僕もこれで確認するということがいいんじゃないかと思っています。

ただ、これだけ議論が長引いたことで、2点ちょっとコメントだけさせてもらいます。渡辺協議員が出された意味はよくわかるんですが、これを確認したいのであれば、今日出された質問書は別途回答を求めるぐらいにしておかないと、この質問書があるから、今日またこの上の話でかなり時間を食っちゃったと思うんですね。失礼ですが、ちょっと自己矛盾があるという気がしております。

それから、成田協議員が発言する意味合いはわからないでもないんですが、そういうことはやらないというんじゃなくて、後でやろうとっているんだから、それでいいんじゃないかと思っています。運営懇談会ではほぼ異論なく決まったと私は理解しているのに、この場でまた再度蒸し返すようなご発言があったことはちょっと残念に思います。

コメントさせていただきました。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

最後に確認ですけれども、先ほど懇談会の提案として、論点項目の整理に追加するということが切り離して議論していくということについては、皆さん合意いただいているということでございますので、そういう方針で議論していくということを再度確認させていただきます。そういうことでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

【司会(西川)】 今日は議論が混乱してしまいまして、予定していた環境に関する議論、特に換気塔について最初に議論がございましたが、議論する時間がなくなってしまいました。次回は「環境に与える影響」から議論を始めていきたいと考えております。よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

【司会(西川)】 最後に、今後のスケジュールについて、事務局から報告させていただきます。

【事務局(伊藤)】 今後のスケジュールですけれども、規約にもありますように、本協議会の任期は1年となっております。昨年6月に発足しておりますので、今度の6月が一区切りとなります。今後の協議会の進め方も含めまして、次回、運営懇談会で任期とか今後のスケジュールを相談させていただいて、次回の協議会でそのスケジュールを事務局の方から提案させていただきたいと思っております。

【司会(西川)】 それでは、次回、第19回の協議会日程につきまして確認いたします。5月13日火曜日、午後7時から当会場を予定しております。案内につきましては、別途事務局からご連絡させていただきます。

また、次回協議会に向けての運営懇談会の方ですけれども、5月8日木曜日を一応考えております。その日程を中心に調整させていただきまして、別途ご連絡をさせていただきます。

事務局からの報告は以上でございます。よろしいでしょうか。

それでは、予定の時刻を過ぎておりますので、以上をもちまして、第18回PI外環沿線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

(後日、運営懇談会は5月6日火曜日に変更された。)