

第20回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年 5月29日(木)
於：東京都庁第一庁舎5F大会議室

【司会(西川)】 それでは、時間になりましたので始めさせていただきます。

本日はお忙しい中、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させていただきますので、ご協力よろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。

また、傍聴されています方々につきましては、受付の方でお配りしております注意事項に沿いまして、会の進行の方にご協力をお願いいたします。

それでは、ただいまから、20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の確認でございますが、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、発言はできるだけ簡潔にまとめていただきまして、会の進行にご協力よろしくお願いいたします。

本日、練馬区の湯山さん、杉並区の本橋さん、調布市の遠藤さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとご連絡をいただいております。

それでは、本日の配付資料の方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。

本日の配付資料の確認をさせていただきます。

クリップどめをしている資料です。まず1枚目が議事次第、2枚目が座席表、資料-1につきましては前回の会議録でございます。飛びまして、資料-2につきましては、前回協議員の皆さんからいただいた意見をまとめたものです。資料-3は、先週行われました運営懇談会の報告でございます。資料-4が協議員の皆様から提出された資料でございます。きょうは、伊勢田さん、栗林さん、江崎さん、宿澤さん、武田さん、川瀧さんから資料提出がございます。飛びまして、資料-5につきましては当面の日程案でございます。参考資料-1ですけれども、前回の議事概要のメモをつけております。参考資料-2は協議員の皆様へのアンケート結果です。あと、いつものように、色のついた紙でアンケート用紙も別につけております。あと、机の上にはこれまでの説明資料をとじたファイルもお配りしております。

以上、本日の資料です。

【司会(西川)】 資料については以上でございますが、足りない資料等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、会議を始めるに当たりまして、前回協議会でもご報告をさせていただきましたが、新しく協議員になられた調布市の川原さんが、今回ご出席いただいておりますので、ご紹介をさせていただきます。

川原さんでございます。よろしくお願いいたします。

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-1、2、3につきまして事務局より説明をして、皆さんにご確認いただきます。その後、資料-4の提出資料を説明していただきまして、「環境に与える影響について」から議論していきたいと思っております。そのような流れで進めていきたいと思っております。

それでは、まず前回、第19回の会議録についてご確認をいただきます。事前に皆様にご覧になっていただいておりますが、それを資料 - 1 としてお配りしております。資料 - 1 の方、ご確認いただければと思いますが、よろしいでしょうか。よろしければ、この形で本日から公表とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、前回の協議会で皆様からいただいた意見、それから先週開催しております運営懇談会の報告、これらをあわせて事務局の方より説明させていただきます。

【事務局(伊藤)】 まず、資料 - 2 でございます。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。前回の協議会では、まず地上部の街路についての議論、換気所についての議論、交通量等のデータに対する要望等が出されております。事前に見ていただいたものです。

続きまして資料 - 3、運営懇談会の報告です。運営懇談会ですけれども、先週5月22日にここに書いてあります出席者で行われております。この運営懇談会での主な提案ですけれども、(1)にありますように、まず今日は冒頭で換気所について国土交通省の方から説明する。(2)は、必要性の有無のうち「環境に与える影響」「生活に与える影響」について引き続き議論を進める。

それから、「2 .」のところの「今後について」というところで、中間とりまとめについて運営懇談会でも江崎さんから提案がありました。今後、事務局の方で調整して、再度懇談会の方で議論をして、次回の6月10日の協議会でその中間とりまとめの案について提案したいと思っております。

その他、任期が6月で1年となりますので、推薦依頼など、必要な手続についての意見が出されました。これは会議の最後に事務局の方から報告したいと思っております。

以上です。

【司会(西川)】 ただいま事務局から説明させていただきましたが、皆様からいただいた意見の方を資料 - 2 でまとめておりますが、こちらについてはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

続きまして、資料 - 3 の方でございますが、運営懇談会の報告として、今回の協議会の進め方の方を「1 .」として提案がございますが、これにつきまして、もし皆様にご確認いただければ、このような形で、今日、議論を進めさせていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

今後につきましても、運営懇談会の提案として「2 . 今後について」ということでご提案がございましたが、この点についてもよろしいでしょうか。 特にご異議ないようでございますので、この主な提案の「1 .」「2 .」に従いまして、議論を進めていきたいと思っております。

それでは、資料 - 3 の「1 .」の(1)にありますけれども、協議会冒頭で換気所について国土交通省が説明するということになっております。それでは換気所につきまして伊勢田さんの方から説明をお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

【伊勢田協議員】 お手元の資料 - 4 の一番最初のページでございます。右肩上に伊勢田という名前が書いてあるペーパーでございます。

ご説明させていただきます。換気所についてでございます。今後検討してまいります外環道の本線及び連絡路の延長・勾配や交通量などに基づき、必要となる風量等を算出して、換気所の必要数や位置を検討していくこととなります。その際、沿線や地上部への影響を極力小さくする観点が重要であると考えています。なお、トンネル出口からのガス漏れ出しを防ぐため、一般的にジャンクション及びインターチェンジでは換気所が必要となるので、インターチェンジがない場合でも最低3カ所の換気所が必要になるというふうに考えております。

以上でございます。

【司会（西川）】 ただいま換気所につきまして説明がございました。

この資料の内容で、換気所の考え方につきましてご確認いただければと思います。よろしいでしょうか。ここで皆さんにご確認いただければ、また環境に関する議論の方に入っていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、議論の方に入っていきたいと思いますが、議論に使う資料につきましては、これまでに出されている資料は、これまで同様青いファイルの方に綴じております。それから、今日議論するテーマに関連する資料として、栗林さん、江崎さん、宿澤さん、川瀧さん、伊勢田さんから資料提出がございましたので、まず補足説明をお願いしたいと思います。

また、武田さんから資料提出をいただいておりますが、これは中間とりまとめに対する提案ということでいただいております。今日はまず環境に与える影響を議論するということでございますので、最後に時間をとりまして資料の補足説明をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、今日ご提出いただいている資料の補足説明の方、お願いしたいと思います。

まず、栗林さんの方、ご説明をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

【栗林協議員】 私の場合は、今日の議論の2 - 2に出ている交通集中に関係していると思います。

質問書に書いたことを一通り読ませてください。

実は、前回の協議会でも将来交通量について某協議員が質問なさっていました。一通り読んでみますと……。これは「質問書」です。

「問1. 将来交通量予測のための設定条件を明らかにしてください。」その「配分のための道路ネットワーク」ということで、中央環状道路や圏央道と外環とのネットワークの関係（整備状況）が明らかになっておりません。配分に際し、どのようにケース別のネットワークを想定したでしょうか。ネット図で示してください。また、公になっている将来交通量予測値は、いかなるケースの想定でしょうか。

として、「発生集中交通量原単位の考え方」。国交省は、2025年から2030年をピークに交通量が減少すると発表しています。この結果は、配分のための発生集中交通量原単位やゾーン別発生集中交通量に反映されているでしょうか。

として、外環沿線ゾーンの将来想定土地利用をお示しください。

として、外環の料金設定をどのように考えているでしょうか。料金抵抗の設定という意味で。これは、実はアクアラインでもさんざん問題になっておりました。

問2として、「将来交通量予測値をケース別に示してください。」ということで、想定ケースは、外環のあるなしと中央環状、圏央道との関係で示してください。

として、東名ジャンクション周辺の予測値の希望地点。これは、実は今までの資料では東名のジャンクションしか出ていませんので、環状8号の用賀 - 瀬田、用賀 - 千歳台、首都高速3号線の用賀 - 三軒茶屋、この予測地点の予測値をお示しくださいということ。この地点における内回り、外回り別「日交通量」ということです。

真ん中から下は今まで出ている資料でございます。特に、先ほどいいました将来予測値というのは、昨年6月24日開催の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会で公表された「自動車の交通需要予測」というのがありますが、この冒頭に「この全国の交通需要予測を前提条件として、公団など各機関において個別の路線の交通量推計を実施します」と書いてあるので、当然外環についてもそのような想定というのが、もう既に準備中ではないかと思っておりますので、あえて質問する次第です。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

続きまして、江崎さんの方から資料提出がありましたので、説明をお願いいたします。

【江崎協議員】 前回の協議会で配っていただいたんですけども、事務局にお渡ししたのが開始直前になってしまったものですから、進行役の方にもうまく伝わっていません。

ようで、ご紹介できなかつたものですから、改めて出させていただきます。

これまでも、たびたび地下水や自然環境について調査するよというお話が出ていますが、私たちは自分たちで調べています。

実は、3年前の7月に、そちらにいらっしゃる国土交通省の伊藤課長ですとか、当時の東京都の岩井課長などにもお越しいたいて、地域で外環入門講座という勉強会を行いました。そのとき、参加者の方々にアンケートで、喜多見の好きなところ、大事にして残しておきたいところを聞いたところ、野川と書かれた方が多かつたものですから、野川がどんな川なのか調べてみましょうということで、その年の8月から季節ごとに野川の生き物調査「ガサガサ」を行っています。

行っている場所は、2ページ目の左上の写真のようなところで、この写真の右側が外環予定地で、外環ができるとインターチェンジがあってもなくても堀割ですべて掘り返されてしまうというような場所です。

また、ここは世田谷区の地域風景資産にも選定されています。

結果ですけれども、本来はその回ごとの集計をお出しした方がいいんですけども、雰囲気をおわかりいただければいいかなと思ってお出ししました。

ごらんいただければおわかりになるかと思うんですが、野川はメダカが非常に多い川です。どの季節でもたくさんいます。このメダカは絶滅が危惧されている魚で、ほかの地域ではメダカを復活させようという運動があるというふうによく聞きますけれども、野川はメダカにとってとてもすみやすい川なんだということがわかります。

また、野川には水鳥もたくさん来ます。国分寺崖線、湧水、野川、魚、水鳥といった生態系がとても大事だというふうに思っています。

ちょっと質問なんですけれども、どうもイメージがよくつかめないんです。このあたりでは、野川からどのくらい離れたところでどんなふうに掘り返すのか、また、堀割によって地下水に影響が出るとわかつた場合に、その計画の変更や廃止はあり得るのかとか、あるいはどういった具体的な対策を考えておられるのかといったことも知りたいと思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

続きまして宿澤さんの方から資料提出をいただいておりますので、補足説明をお願いいたします。

【宿澤協議員】 宿澤でございます。

この間、5月15日に杉並区の桃井第四小学校体育館で、青梅街道インターチェンジについて意見を聞く会がありました。ご存じでしょうが、杉並区からは、ここにいらっしゃる倉田部長を初め区の職員が主体となって意見を聞きましたが、5月1日付で、杉並の広報がありました。そのアンケートが大体変だつたんですけれども、これは決して倉田さんのせいではありません。

当日は、本当の地元の集まりですから、発言された方々の9割は反対の意見でした。家に帰る早々、大勢の方々から電話をいただいて、開削図のスライドで皆さんも驚かれて、「小学校・幼稚園の子供を守らなければ」とお母さんたちが立ち上がりました。

私の自宅前の道路は、朝は本当に静かで車が通りませんので、通学路になっています。桃井第四小学校・井荻小学校の生徒たちはここから通います。子供たちの父母の方々も、心配より憤りを感じています。私たちは、そのお母さん方と共闘でインター設置反対の運動をやっております。

お考えください。青梅街道インター設置は杉並区には無理です。行政の仕事と思わずに、これからの子供たちのこと、老人が住みなれた土地を離れるということがどんなに大変なことか、駆け引きなく純粹に考えてください。そして、扇国土交通大臣、石原東京都知事にも進言していただきたいと思います。「聞く耳を持たぬ」では困ります。

なお、これは私協議員の意見とともに、PTAのお母さん方、インターチェンジ設置反

対の皆さんの意見としてお聞きください。

それから、協議員の皆様をお願いいたします。この裏にあります図面を見ていただくとわかるんですけども、インター計画の場所がいかにかに学校、幼稚園のそばかわかりだと思えます。私たちは決してエゴで申しているのではありません。一度場所を視察してみてください。お願いいたします。地元とは練馬だけではありません。杉並も地元です。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、武田さんからの資料はまた後ほどご説明いただきますので、続きまして川瀧さんの方から資料提出がございましたので、説明の方、お願いいたします。

【川瀧協議員】 国土交通省の川瀧です。

資料 - 4の「将来交通量について」というカラーコピーがあると思いますので、それをお開きいただきたいと思います。

前回までに、将来交通量について早く提示をしてほしいというご質問を何度か受けております。先ほども、栗林さんの方から、将来交通量についていろんな条件も含めてしっかり説明をするべきだというご質問をいただきました。まことにそのとおりだと思います。細かい内容も含めて説明することというのは非常に大事なことでありまして、提示をしていきたいと思っておりますが、現時点では将来交通量の予測がまだ確定をしておりますので、ご呈示をできない状況になっております。

今、見ていただいているグラフなんですけど、これは全国の将来交通量の予測値の現時点での案になっております。今、国土交通本省の方でいろいろ検討しておりますので、このグラフ自体もまだ確定しておりません。ちなみに、このグラフの見方でございますけれども、縦軸に「10億台キロ/年」というふうに書いてあると思います。これは、全国でこれだけの交通……。例えば、100台が1km走ると100×1で100台キロというような単位なんですけれども、台数とどのくらい走ったかというのを掛け算した単位になっております。横軸が年度でございますので、1950年のころからずっと交通量が伸びておりまして、2050年までの数字を書いているということでもあります。線が3つございまして、一番上が全車、全部の車です。真ん中のグラフが乗用車です。一番下の赤い線が貨物車です。これはトラックになります。

さっき、栗林さんのご質問にもありましたけれども、グラフを見ていただきますと、今までずっとすごい勢いで車が伸びてきております。現時点が2005年とか2004年ぐらいの数字でございますけれども、真ん中の乗用車についていうと、さらに全体的に量がふえていき、あるピーク、2020年から2030年ぐらいから少しずつ下がってくるというような状況になっております。

貨物車については、もう近年、ついこの何年間でございまして、だんだん量が減ってきているということでございます。全車というのはこの2つを合わせた数字でございます。

それから、赤い線、青い線、緑の線と別に、その上に少し細かい線が入っていると思えますけれども、この交通量というのは5年に1度見直しをしております。全国のいろんな交通量の調査をして、それに基づいた予測をするわけなんですけれども、今まではずっと伸びるような傾向にあったわけなんです。最近の交通量の状況から見ると、これが、さっき説明しましたようにやや下がり傾向にある、特に貨物車がそういう傾向にあるということでございます。

このグラフ自体は、右下の方に黒い字で小さく書いてございますけれども、将来交通量予測のあり方に関する検討委員会という委員会が国土交通本省の方でございまして、この中で配られた資料であります。

このグラフ、これが決まってしまうとこれでもいいわけです。次に我々が何をするかといえますと、これは全国の数字ですので、次は関東ブロックでどんな形になるかという予測

をするわけでありまして。それで、さらに外環道とか環8とか、いろんな道路の予測を個別にしていくわけでございます。

そういう準備はしているわけでございますけれども、肝心のグラフ自体が、最初に申しましたようにまだ確定しておりませんで、下に書いてある検討委員会の中で、今検討しているところであるというふうに聞いております。この検討結果がまとめられれば、直ちに外環も含めた将来交通量の予測を、我々実証する予定であります。

2枚目、このグラフの裏以降は、これは今回新たにお出しする資料ではございませんで、例えば2ページの資料は、下に小さく書いてあります第18回の協議会で提出をした資料でございます。3ページも同様でございます。特に説明いたしません。例えば、3ページで環8の交通量、前にご説明したと思います。グラフが赤と緑と青とあると思いますけれども、これらについても、さっきいったグラフの将来の交通量でやったのではなくて、現在の交通量をもとに、ちなみにやってみるとこんな形になるんだよということでご提示をしたまででございます。

4ページ以降も前回までの資料を参考までにつけております。

ちょっと1つだけ説明をし忘れましてので追加しますけれども、1ページのグラフをもう一度見ていただきたいと思っております。現在の2005年ぐらいの数字をちょっと見ていただきたいと思っております。将来、2050年ぐらいを見ていただくと、伸びたり減ったりするわけでございますけれども、この資料ではですけれども、今とそんなに数字が変わらない予測になっているというのが、とりあえず現在の交通量を使って先ほどのようないろんな計算をしてみたという根拠であります。

説明は以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

続きまして、伊勢田さんの方から資料の説明をお願いいたします。

【伊勢田協議員】 その次のホッチキスでございます。まず大泉ジャンクション付近の二酸化窒素の現況についてでございます。

これは、前回栗林さんの方からご質問があった点でございます。私ども、東京都の環境局さん、練馬区の環境保全課さんから資料をいただきまして整理したのが、その地図と下の値でございます。ご報告でございます。

その次のページ以降、2ページ目から8ページ目までは、これは前々回あたりに何人かの協議員から、ジャンクションの付近の構造のイメージが、そのときお出しした小さい模型ではなかなかわかりにくい、環境や地域分断などの議論をするときにわかりにくいというようなご指摘をいただきました。そのときにも、模型などを活用してご説明させていただきますというご答弁をさせていただいております。

今からちょっと並べさせますが、小さくて見えないかなと思っておりますが、模型をおつくりしました。それを2ページ目以降の、これは写真でございますが、今日はお出しさせていただきます。2ページ目が関越ジャンクションのイメージの模型でございます。3ページ目が中央ジャンクションのイメージの模型でございます。4ページ目は東名ジャンクションのイメージ模型、5ページ目が目白通りインターチェンジがある場合のイメージ模型、6ページ目が青梅街道インターチェンジがある場合のイメージ模型、7ページ目が東八道路インターチェンジがある場合のイメージ模型、8ページ目が国道20号インターチェンジがある場合のイメージ模型、9ページ目が世田谷通りインターチェンジがある場合のイメージ模型でございます。

この模型につきましては、ジャンクションとかインターチェンジの構造がどのような構造になるのかというようなことをイメージするためにおつくりしたものでございまして、そこに黒い字で書いてあるように、あくまで自動車専用道路、現在の都市計画区域内に極力おさまるように模型化してみたものでございます。連絡する方向は、現在の都市計画で考えられている方向に基づいているという前提でおつくりしてみたものでございます。

また、なかなかこういう写真ではわかりにくいかと思imasので、後ほど会場の外に同じような形で並べさせていただきますので、お帰りの際等にご覧いただければと思imas。以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

ただいまの資料説明とこれまで提出された資料を踏まえまして、まず「環境に与える影響」の方から、議論に入っていきたいと思imas。

資料説明の中にも幾つか質問をいただいておりますので、そういう回答も含めながら、ご意見をいただければなと思imasしておりますが、よろしいでしょうか。

論点項目につきましては、資料ファイルのナンバー1の中に、開いていただきますと、論点ポイントという目次がございますので、それを開いていただきますと、項目の整理されたものが入っております。その、「環境に与える影響」のところを、今日議論していこうということで、先ほど確認をさせていただきました。何かご意見、それから今いただいたようなご質問に対してのご回答もあるかと思imas。

それでは、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 それでは、先ほど江崎さんの方から野川の開削工事の件についてご質問いただきましたので、お答えさせていただきます。

お手元の資料ファイルの1番の「影響（環境）」と書いてある黄色いインデックスの中の11ページ目をお開きください。その左下に、「開削工法の工事イメージ」というものがございます。開削工事となりますと、このように上から掘り下げていくこととなります。野川の近辺におきましても、その位置関係がわかるのは、今ほどの模型の写真の一番最後のページ、イメージ模型の写真の9ページ目で、ちょっと見にくくござimasけれども、野川があって、インターチェンジがあるのがおわかりいただけるかと思imas。このインターチェンジが出入りする右端ぐらいまでは、この場合ですとどうしても開削工事をしなきゃいけないということになります。そのときは、道路の上の方に野川が線で描かれておりますが、野川沿いに先ほどの開削工法イメージにあるような、土の中に壁をつくりましてそこを掘るということになります。つまり、野川自体を掘るということはありませんが、野川沿いを掘る。野川沿いに壁を立てていくということになります。先ほどの11ページ目に戻っていただきますと、そういうことから上の方の文章にも書いてござimasますが、開削工法の場合は工事中及び完成後の両方において地下水の流れに影響が生じる可能性があるというふうにご考慮しております。

ですから、野川自体の流れとか野川の中での大きな土地の改変は必要ありませんけれども、野川沿いのところに壁を構築するために、心配は、やはり地下水の流れにあるというふうにご考慮しております。

同じく21ページをごらんいただきますと、私ども今現在で把握できている野川沿いの地下水及び河川水の状況といたしましては、野川の付近では全体的に北西から南東に地下水が流れているというふうに見ております。この地下水の一部が、湧水となっている部分もありますけれども、またこの地下水が野川とつながっているというふうにも見ております。

そのため、また11ページの方に戻っていただきますが、11ページの下の方の文章でござimas。こういう、地下を掘るための壁をつくることによりまして地下水が遮断されて、地下水の流れが阻害されると、この場合ですと、例えば野川の水量とかに影響がある可能性も出ます。このため、地下水の流れの上流側と下流側をパイプとかで接続するとか、そういうようなことによりまして地下水の流れを確保いたしまして、野川の流れの影響を小さくしていく、最小限にしていくということが大変大事なことだというふうにご考慮しているところであります。

今現在では、先ほど21ページの地下水の流れとか地下水の水位というのは、これはあくまで文献などの調査で把握できているものでござimas。これ以上は、もっと本当はい

るい詳細く地下水位を把握していく必要があるというふうに考えております。それに基づきまして地下水が壁によってどういうふうに阻害されるのかなどのシミュレーションをしていかなければ、これ以上正確なことが我々もなかなか把握できないという状況にありまして、やはり野川近辺の自然環境を保全していくためには、そういう調査に基づくシミュレーション、また保全対策が不可欠であるというふうに考えております。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

今、地下水に関してのご意見がございました。

それでは、栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 今、隣の江崎さんと伊勢田さんが世田谷の話をされましたので、続いて世田谷の話ということで。

実は、野川がほかの川と、例えば神田川などと違うことは、あそこは二面張りなんです。その上流の調布寄りの流域よりも世田谷の流域の方が水量が多くて、水生動物の種類が多いといわれています。

あその水源というのは、まず国分寺崖線からのわき水を引いております。それから、むろん二面張りですから、下に水流があるはずなんです。そういうことで、やはりここは外環の開削でございますから、例の柴又の方をみますと、20mぐらいの高さの鉄板みたいなものを張りつけてやっているのでも、もしここにやるとしたら相当慎重なシミュレーションが必要ではないかなというのがまず最初の感想です。

それから、この前にも申し上げましたけれども、例の国土省がなされた環境調査というのは、まだそこに何がいう環境調査だけ、目視の段階です。あれはだれがやったのかわかりませんが、インターネットを見ますと、現況調査を建設技研というのとパソコンがやっていますけれども、これがやったのかどうかわかりません。そこまではお尋ねしていませんので。

ただ、本当に大事なことは夜間の調査をしたのかとか、あそこには外環を挟んで、きょう出てきました模型図の世田谷通りのインターチェンジがある場合のイメージ図を見ますと、薄く真っすぐ書かれているのが野川で、この下側が国分寺崖線です。この辺は江崎さんのような野川のワーキングをやっている人もいれば、国分寺崖線の市民グループもたくさんあります。

手前みそですが、世田谷通りのインターチェンジのすぐ下側の国分寺崖線の場合は、私が里山ということで、代表でやっているところです。私どもの場合は、資料は今のところ用意していませんが、もう毎木調査は終わりました。もう少し、今度経年調査だとか、あるいは小動物などの調査をしたいなど。あるいはその保全をどうやっていこうかということなども今懸案になっております。

そういうことで、前回もちょっと申し上げまして、まだ余り回答をいただいていませんが、世田谷の場合は、世田谷区自身もそうだし、住民もそうなので、やはりこういう環境に関する取り組みという点では、市民の入る調査、調査といっちゃいい過ぎかもしれませんが、そういう仕組みができないだろうかということを特に要望しておきます。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今、地下水のご意見と、それから動植物の関係でございます。

他に、それでは、宿澤さん、お願いいたします。

【宿澤協議員】 今、世田谷の方の野川は物すごくいい川でして、私も一度見ましたけれども、うちの方の善福寺池なんかも、それは野川よりは小さいあれでしょうけれども、ここもわき水でして、とにかく歴史のある池なんです。この前の協議会的时候、本橋さんができるときからの話を随分いたしました。

とにかく歴史があって、それこそ源頼朝の代からのあれでして、例えば開削部分で、あ

とで埋め戻しをするということになっていても、これがどうなるかということが全然わからないんです。埋め戻しをして、さて池がもとのまま生きるかということとは全然当てにならないと思うんです。

とにかく、インターチェンジをつくらなければ全然関係なくいられるんですけども、つくるということになると、本当にこの辺はだめになってしまいます。それをよくご承知いただきたいと思う。

【司会(西川)】 今、野川の話と、善福寺川のお話でしたが、他に関連するような形で、他の地域にも地下水とか河川だとかにいろいろ影響があることを懸念されている方もいらっしゃると思いますが、他に何かご意見ございませんか。

武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 練馬の武田でございます。

今、野川、善福寺、非常に大きな拠点のお話でしたが、私ども、今この2ページに出ております関越ジャンクションのイメージのところで見ますと、ちょうど関越から外環の内回りに乗り込んだところにブースがございます、料金所ですね。ちょうどこの位置が、私ども地元では、八の釜憩いの森ということで区立公園になっている部分です。

それで、この位置で見ますと、守る会とかいろいろ運動している方々がおられますが、どうもこの場所からいくと、いろいろやってもこの雑木林の水が完全に復水するということはまず考えられないんじゃないのか。

それからもう1つは、目白通りにほぼ11時の方向の上の方からずっと流れている白子川というのがございます。これは、これから約2kmくらい上に遊水地がございます、白子川という川の水源になっているんですが、これが実は下水道が布かれましたので、大きなフライパンの底のようになっているところに白子川があって、そこに田畑の水を全部集めて白子川が形成されてきたという経緯がございます。

ところが、下水道が布かれまして、つまり分流下水じゃなくて全部合流下水なわけです。その下水が布かれましたために、かつて30年くらい前までは白子川の流量というのは、雨が2日くらい続いたときには都営の橋をかすめるぐらいの、約4mぐらいの水かさを持っていたんですが、昨年9月の2日間続いた雨でどうかなということで調べてみると、降った日の前日の夕方20cm、翌日40cmぐらい、あれだけの雨が降ったときにせいぜいその程度だと。つまり、それが何を物語っているかということ、都市下水道が布かれたために、今までは畑や田んぼ、それから家庭の雑排水、そういうものが川に流れ込んでいたのがほとんど合流下水で持っていかれてしまった、こういう経緯がございます。

ですから、申し上げたかったのは、つまり分流下水をとらない限り、水系を守るとかいろいろいるなことをいっても、このゾーンについては余り可能性は出てこないんじゃないか、これが1つです。

それからもう1つ。地下水の影響ということで前にも申し上げましたが、外環のルートには練馬区の防災避難拠点になっている小中学校が、練馬区全体で103校のうち約四十数校がこの外環の周辺に集中している、こういう経緯がございます。ですから、それを都市下水道に変えるからいいということにはならないのであって、何らかの形で地下水の保全・回復という策を考えなきゃならない。非常に難しい問題ですが、結局根本的にいうと、この地域については合流方式から分流方式というようなことを基本的に考えない限り湧水の復活というのはあり得ないんじゃないかと思えます。ですから、そういう方向が可能かどうかということ、1回検討してみた上で、地下水をくみ上げながら、つまりどういう形で回復していくかというような方策を考えてみる必要があるんじゃないか。

これは前にも申し上げました。ただし、それについては国の方からも都の方からも、何ら検討したというご返答もいただいていない。できればそういうことについて、もうほぼ1年たっているわけですけども、いよいよミクロのそういう問題について、もうちょっと真摯にご検討いただいて、方向性だけは示していただきたい、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、練馬区の下水道の方式と地下水との関係についてのご意見がございましたが、他に地下水に関して、他の地域でもご意見があると思うんですが、関連してありますでしょうか。

それでは、倉田さん、お願いいたします。

【倉田協議員】 今、地下水脈の話が出ました。伊勢田協議員の方からもちょっとお話しあったように、現時点ではあくまで文献等による資料ということのお断りがあったわけなんで、やはりどの時点でやるかというのもあるかと思います。これは提案とお願いなんですけど、実際どうなっているかということで地点を限定してもいいと思いますが、ボーリング調査というような手法によって、きちんとした、地下の話ですが、そういった調査方法があるわけですから、ボーリング調査によって状況をもう一回確認するというのを行い、なおかつシールド工法あるいは開削工法、両面からにおける地下水への影響をなくする方を検討する、そういう手順を踏む必要があるんじゃないかというふうに思いますので、ぜひそういったボーリング調査、具体的にはそういうものをぜひお願いしたい、そういうふうに思います。

これはなぜかという、例えば建設等に伴うボーリング調査をやりました数値をちょっと見ますと、浅いところが10mぐらいで、この資料だと深いところは40mぐらいということなんですけど、この間にも、とりようによりますけれども、20mぐらいのところにも1つの水脈があるような資料も見た記憶があります。これは全地域がそうなっているかどうかは、確認はもちろんしてありませんので、そういう意味も含めて、ぜひボーリング調査をお願いしたいというふうに思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、もっと詳細な現地調査のデータを示すべきとか出していくべきだというご意見がございましたが、地下水に関して、他にご意見ございますでしょうか。特になければ...
...

それでは、橋本さん、お願いいたします。

【橋本協議員】 狛江市では、野川の地下水が野川から狛江市の方向に流れているということがほかの調査で判明いたしまして、長く住んでいらっしゃる方に聞いたところによりますと、私は全然わからないというか記憶にないんですけども、野川の改修工事をしたことが過去にあったそうです。それで、今整備してきれいになっているんですけども、野川の改修工事をした時点で、狛江市では、生活用水として使っていた井戸がほとんどかかれてしましまして、今うちの近所で災害指定の井戸というのが1つしかなくなってしまったそうなんです。

確かに開削の工事をする場所と今住んでいる地域とは離れていますけれども、野川の改修工事でくみ上げていた家庭の地下水がかれたということもちょっとわからないので、その辺の調査をした上で、掘ることに対してのボーリング調査とかをきちんとしていただきたいと思いますし、現実に災害指定の井戸水のおうちは生活用水としてそのお水を使っているそうですから、それがなくなるというのは大変なことだろうなと思いますので、調査はしっかりやっ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。

環境について、ボーリング調査をしっかりやって欲しいというようなご意見だったかと思いますが、それについてご意見、ございますでしょうか。

それでは、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 いろいろご意見いただきまして、私の方からも申し上げさせていただきたいと思います。

いずれも、今ご意見いただきましたところは、ジャンクションのようにどうしても開削

工事をお願いしなきゃいけない区間、もしくはインターチェンジをつくった場合には開削工事をお願いしなきゃいけない区間での地下水へのご懸念でございます。

私どもも同じように地下水に対しての心配をしております。先ほど申し上げておりますように、現時点でわかり得る限りの情報は、今お手元にお配りしている地下水の情報でございます。今ほどご指摘ありましたように、地面の中のことでございますので、実際に小さい穴をあけて、地下水位とか地質とかを把握しなければならないんじゃないかと考えています。また、その際には大学の先生などの専門家の意見やアドバイスをいただきながらやっていかなきゃいけないのかなというふうに考えております。

また、下水道との関係とか、そもそもの地下水位が低下していった等の関係が、ご指摘もいただきましたので、この点につきましては、東京都さんとか地元区・市さんの関係部局の方とも、私ども情報を頂戴しながら検討を進めていきたいなというふうに考えております。

動植物についても、いわゆる市民からの情報とか、夜間調査というようなきめの細かい調査によって生態系がわかってくるというようなご指摘もございました。私ども、一通りの調査だけではなくて、そういうきめの細かい調査をやっていきたいというふうに考えています。また、市民の方々からの情報は、そこにお住まいの方の情報は極めて貴重だというふうに考えておりますので、そういう情報をぜひ教えていただければなというふうに考えております。

以上でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 ちょっと伊勢田さん、ご提案なんですけれども、インター、ジャンクションはいずれにしても開削になるわけですね。開削なしということはまずあり得ないわけですから。これが3カ所になるか4カ所になるかは別にして、1つのモデルケースとして、今、私白子川がなべの底のような状態になって、水がれがあるよと。つまり、雨水も下水道の管に入れて、そして新河岸処理場に持って行って金をかけて海へ流している、こういうことがあるわけね。それで、実際には道路に、あるいは畑に、あるいは屋敷に落ちた水がそのままシールドの細い、それを通じて地下8mぐらいの下から新河岸の処理場まで行っているわけです。

ですから、この地域の16km圏全部というよりも、インター、ジャンクションのある、少なくとも直径でいって2kmぐらい、あるいはその流域のぐあいを見て、少なくともその部分については分流方式を導入してみるというぐらいの前向きなことは考えられませんか。

というのは、地下水を幾らボーリングします、何をしますといってもそれは調査であって、少し前向きな検討をしていただかないと。悲観的なことばかりじゃないんです。例えば、目白通りに小さなシールドを入れたときに、今明らかなご発言があったように、確かにこの近所で当時はまだ井戸は生活用水として使っていました。だけれども、もう少なくとも私の体感的数値では、50～60カ所の井戸、各ご家庭でくみ上げて使っていましたから。どうなるかなと思ったら、下水道局が上水道を引くという努力をしてくれましたけれども、要するに飲料水としては不適である、水質が汚濁していますから、地下が。だけれども、生活用水あるいは防災用水としては可能性があるような形で復水しているんですよ。

つまり、大泉というのは名前のおり大泉でして、私どもが住みついたときには、それぞれ皆さん年限があるでしょうけれども、やや丘の上ですけれども、3m掘ると水が出ていたんです。3m、5m、8m、最後は15mぐらいまで掘ってみましたけれども、下水道が布けたからそれはやめました。地盤沈下とか、いろいろ規制がそのころ始まりました。ですから、復水もしているんだということです。

そういうことを考えると、しかしそうではあるけれども、復水するというのは当時舗装

していない、あるいは上をビニールシートを全部かけてしまったように雨水を浸透させないような状況ではなかったから、そういう状態で復水をした。つまり、循環しているわけです。だから、そういう形の循環体系を守る、回復させるんだということになると、3カ所なり4カ所のインター、ジャンクションという拠点については、そのくらいのことを、国土交通省なんだから、これからの都市の、いわば管理化していく中での、そういう体系を守るということを考えていくべきじゃないのか。重い課題ととらえないで、そのくらいのことはチャレンジしてみようじゃないかということ、これは東京都の下水道事業とリンクさせていろいろ考えればいい話だと思います。

もうちょっと工事の政策的な判断をしてご返答いただきたいと思います。

そうしないと、絶対に根本的に解決しません。とにかく、連壁でばーっとやって、コンクリートを打ち込んでという形をとって、それを後で完全に取り除くのか。取り除いても、相当の障害、水脈を断ちますから、回復することは、まず非常に大ざっぱに言って30%から50%じゃないかと思うんです。これだけの大きな環境に入った開削ですから、と思います。

これは、意見というより、そのくらい前向きな取り組みをしなかったらしょうがないじゃないかということです。よくご検討を求めたい、こういうことです。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

それでは、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 武蔵野市、濱本です。

伊勢田さんから出されました模型の図面なんですけれども、この事については、できたら縮図をつけていただきたいんです。地域の関係のある方は大体わかるんでしょうけれども、我々関係のないというか、どの辺の、何kmまで、どれぐらいの幅でどうなっているかよくわからないんです、これだと。ですから、どれぐらいの縮図になっているのか。

だから、この幅自体は現計画の40mなり42mの幅でやっているんだと思うんだけど、どの辺に、例えば湧水があるのかわからない、野川がどの辺にどういうふうの流れているのかもわかりませんので、恐らくこれにも出てないんだと思いますが、それを皆さんにわかるように、次回にでもお出しください。それが1点、お願いです。

それから、今度は意見ですけれども、今、地下水の問題とか、あるいは最初に交通量の問題とか出ていますけれども、算出の仕方が、どういうふうに計算したのか我々によくわからないんです。それで、前々回か、私は必要性の議論をやるときもお願いを致しておりますけれども、必要性の有無をやる以上は、やはり私としても必要かどうかということ判断しなければなりません、また協議員全員が判断しなければなりません。それをやりながら、外環をどうするのかという話になってくると思うので、どなたが聞いても、どなたが話をしてもわかるような資料の出し方をまずしていただきたいということ。

それから、今武田協議員からもお話があったように、やはりそういう問題があるところは、いつの時点でそれがきちんと示されるのか、あるいは都市計画が決定する前とか、我々は決定することを前提にお話ししているわけじゃないので、できればこの協議会がある中で1つ1つ結論を出さなきゃならないと今も思っておりますので、そういう必要な資料の出し方の日程等を早く決めていただきたい。

今回、1年たちますので、この辺で少しは必要性の有無についての、やっぱり我々としても結論というか判断をしなきゃならない場面も来るんじゃないかと思っておりますので、そのところ、行政側として決意を表明していただきたい。

お願いします。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

よろしいですか。それでは、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 まず武田さんの方から、外環に関する部分だけではなくて、もっと

面的に地下の水流というか、地下水の状況について積極的に復水するとか、そういうご指摘かと承りました。

今ここでコメントできるような状況ではなかなかございませんので、また引き取らせていただいて、東京都さんとか地元区市さんと、どういう情勢になっているのか、事態を私も把握させていただいて、何ができ得るのか等について検討させていただきたいと考えております。

それと、縮尺でございますけれども、そこに出しておる模型自体はおおよそ2,500分の1の大きさでつくってみました。ただ、写真に撮るときに、長さが長いものと短いものがありました関係上、写真はちょっとバラバラになっております。実際は、できれば模型を見ていただきたいんですが、この中に長さとかを入れればもうちょっとわかりやすいかと思っておりますので、その辺工夫させていただきます。

あと、交通量とかの計算方法でございますが、なかなかわかりやすくご説明をできていないところがございますので、交通量をどういうふうに出してきているのかについて、わかりやすく、次回にでも資料を出させていただきたいと考えております。

そのことも含めて、いろんな問題提起をされている事柄について、いつの時点でそれぞれ結論を出していくのかというご指摘もいただいております。論点メモが、これは質問も入っておりますけれども、ご指摘も入っておりますので、これらについて、まだご返事ができていないものについて、いつになればということ、これも次回にでもお答えさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

【濱本協議員】 今の伊勢田協議員の発言について追加で、提出された資料の中で文献を使って出されているでしょう。どこの文献を使っているか、文献を使った場合はどこから出てきたかということも必ず教えてください。そうしないと、我々が調べたいときに、検討できませんので。

【司会(西川)】 新さん、お願いいたします。

【新協議員】 地下水等も大事な話なんです、イメージ図を見させていただいて、中央ジャンクションのイメージですが、どうも既存の道路とうまくかみ合わないような気がするんです。例えば、飛田給から東八へ抜けてくる道路は、ここでもって全部遮断されてしまうような感じなんです。掘削区間を少なくするために、中央高速の上をまたいだような形で道路をつくっていったのを、バイパスというか、つなぐ道路をつくっていないということもあるので、かなり無理しているんだらうと思います。現状の道路とどうかみ合ってくるのか、これだとわかりづらいというか、その辺のところがあります。

今の縮尺の件もそうですが、現状の道路とどういうふうな形で重なっているのか、場合によってはその道路を迂回させなきゃならぬという話にもなってくるだろうと思うし、もう一つ、この中央ジャンクションのイメージ図では、一般道路におりるところは一つもないということを書いてあるようですが、これ、こういうふうに理解してよろしいのか、それもちょっと聞きたいところです。

もう一つは、もうそろそろ1年たちますから、できることなら、地元へ帰って、こういうものを持って行って説明をしたい、例えばオープンハウスみたいなものをやりたい。ところが、今まで出されてきたものと、この地域に特定して、どれだけの交通量がここに発生するのか、地上に出さないならいいんですけれども、地上へ出すとすると、どれだけの交通が一般道路に出てくるのか、一般道路へ入っていくのか、ここでの環境負荷は一体どういうふうになっているのか、そういった詳しいデータというか、1つの試算、そういったものを知りたい。それによってでないと、今までPIで討議されたことを地元を持っていっただけで、袋だたきになっちゃう可能性があるんです。何やっていたんだという

話になると思います。実際、どう変わっていくのか、もしこれをつくるとすれば、どういふふうに影響があるのかということを中心に地元で説明する資料にさせていただきたい。

だから、うちの三鷹市の柴田部長がこの間いっておりましたけれども、ああいうふうに住民に対して説明し、意見を聞くことのできる資料をできるだけ早い機会に出していただきたい。あまりぐずぐずしていると、気の短い人も東京都知事にいらっしゃるから、また動かないとも限らないので、早い時期にやっていただきたい。できれば6月いっぱいに出していただきたいと思いますが、いかがでしょう。

【司会（西川）】 ありがとうございます。資料の提出について、ご意見がありました。それでは、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 イメージ模型の写真でございますけれども、新さんのご覧になっているのは3ページ目かと思っております。3ページ目と、関連するのは7ページ目でございます。7ページ目の方は東八道路へのインターチェンジがある場合でございます。3ページ目の方は中央ジャンクションだけの場合というページ構成になっています。というのが1点でございます。

2点目は、既存道路の関係でございます。そこまではまだ検討できている段階ではない中で、そういう情報提供をさせていただいております。

詳細な、交通量の値とかのお話でございますけれども、今日もちょっとお出しさせていただいておりますのは、出入りの交通量等についてでございます。多分実際に環境の、例えば大気汚染とか騒音が、それによってどうなるのかということも含めてかと思っております。そういう詳細な予測値自体は、正式な環境アセスメントという枠組みの中でやっていく必要があるなということで、そのためにも、大気汚染ですと、今現在の大気汚染濃度がどれぐらいかとか、今現在でも振動とか騒音はどれぐらいあるのかということ把握してからでないと予測できないわけでございます。そのことも含めて環境アセスメントという枠組みを活用しながら、詳細な情報を私どもとしてもお出ししていきたいと考えております。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

新さん、お願いいたします。

【新協議員】 環境アセスメントを始めない限り出てこないというんですか。それは概算値でも出てくるんじゃないんですか。

【司会（西川）】 それでは、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 参考値といたしまして、これまでもお出しさせていただいているように、黄色いインデックスの9ページとかでは、よく似た構造のところではどれぐらいの騒音とかになっているのか。14ページなんかはそうですが、同じようにジャンクションになっている、実際に開通している外環の埼玉県区間の川口ジャンクションのあたりでは、測定値としてこういう測定値に実際になっていきますというものの、既に開通している道路での測定値をご提示させていただいております。私どもとしてもこういう数字を参考にしながら、今のところはこの付近の影響について考えていく必要があるんじゃないかなと考えております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今環境に与える影響の議論をしておりますが、他の論点で、環境に与える影響について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】 話がまたほかのところになってしまいましたが、とりあえず地下水や河川の動植物についてはここは非常に大切な場所で、同時に、井戸水などにも影響が出な

いようにしてほしいということは皆さん一緒ではないかなと感じました。そのためにボーリング調査をしたり、市民を巻き込んだ調査が必要だということも確認されたかなと思います。

次に、たびたび出ている交通量の予測について、これは少し先の効果のところでもまた出てくる話かなと思いますが、一応ちょっと気になったことがありますので、申し上げたいと思います。

予測がどうも外れてしまうということがあちこちで散見されています。その予測の基礎資料として現状を把握する必要があるんですけども、パーソントリップ調査などにかわられた方のお話によると、その原単位、つまり人ですが、こういう人はこういう動き方をするだろうというモデルをつくって予測されるそうなんですけど、その原単位で、特に高齢者ですとか、女性の変化が激しい。また一方、リサイクルが進んだり、宅配便のトラックが多くなっているように感じますけれども、こうしたトラックや物流の動きに関しては企業秘密で解明されてない部分が多いそうです。

また、余談ですけども、トラックドライバーの人手不足というのも心配されているそうで、そんな中で物流がすべてトラックで行われるべきなのかといった検討も必要かもしれません。ということは、これを機会に、予測の前に現状がどうなっているのかということを確認する必要があると思いました。

それと、別の件で、最初に伊勢田さんの方から換気所について、影響を極力小さくする観点が必要であると考えていますというご説明がありました。そのデータに基づいて議論するという事は非常に危険だと思います。私なりにアセスについて勉強してきたところによると、事業者が周辺への影響を過小評価して、こんなに影響が少ないからつくっても大丈夫ですよとあって、アセスを通すことがあるということをよく聞きます。

ただ、私たちが周辺住民のために議論しなくてはいけないのは、もし万一そうならなかった場合はどうなるのかとか、どんな対策を考える必要があるのか、あるいは計画そのものに問題があるんじゃないかといったことだと思います。

例えば、以前ご紹介した埼玉側の外環では、予測の2倍の交通量になっていて、大気汚染も環境基準を超えていたりします。先日現地視察した中央環状線の飛鳥山換気塔ではSPMしか、浮遊粒子状物質しか除去できていないというお話でした。技術が進んだら、施設をつくり変える可能性があるのかどうかということも気になるところですし、少子高齢化ですとか、財政赤字、電気の供給不足、そんなことも、ひょっとしたら、思うように施設整備や運用ができないかもしれない。これは安全側にとるということで、とても大事なことです。

この外環に関しては、現在運用されている換気施設で最大の交通量が通った場合はどうなるのか、換気施設が何カ所必要なのかとか、どういった周辺への影響があるのかといったことを示していただきたい。

また、大型車がどのくらいになるのかという車種構成も必要だと思いますし、料金所があったり、ジャンクション、大深度地下でしたら、上り坂で、そこで発進、停止するとか、周辺の地形の関係もありますから、そういった条件すべてを考慮して、影響を詳しく調べる必要があると思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、予測が外れた場合はどう対応するかということとか、影響が最大になった場合のケースを想定して対策を考えるべきだというご意見だったかと思います。

他にも、環境に与える影響の論点で何かご意見ございますでしょうか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 ちょっと環境アセスメントについて意見をいいます。

従来、行政が都市施設などをつくる場合に用いた環境アセスメントのやり方というのは、一口でいえば、例えば外環をつくるためのアセスメントというような視点でアセスメントをやっています。ですから、そういうものにならなければそれでいいということになるわけですが、やはりそれはつくるためのアセスメントになってしまうんですね。私が最ももいった市民参加というのは、もう少し広い視点から、別な言い方すれば、地域マネジメントというような視点からアセスメントを考えていかないと、結局アセスメントをやってもやらないのと同じになってしまうんじゃないかなと思うんです。

そういう意味で、先ほど伊勢田さんは、地元の情報もおっしゃっていただきましたけれども、もう一步踏み込んで、アセスメントそのものにどう取り組んでいくかという部分で、せっかくPIという場もあるわけですから、アセスメントについてもPI的な思考を考えていくべきじゃないかということ、先ほどいい忘れしたので、つけ加えます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

アセスそのものに住民が参加をして進めていった方がいいんじゃないかというご意見だったと思います。

他に、環境に与える影響のご意見でございますでしょうか。特になければ、先ほども少し入っていますが、生活に与える影響についても少し議論していければと思います。模型の写真だとか、これまでに出版されている資料もございますので、それを見ながら、ご意見、ご質問等あれば、いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 手元にジャンクションのイメージ図があって、生活と環境と景観に関わり合うので、前にはこの論議はまだしてませんよね。このジャンクションの模型についてのことは、ちょっとお尋ねしたいんです。お尋ねしながら、意見ということになるのかなと思います。このイメージの模型図は、現都市計画に基づきましてということは四十何年のあの新都市計画法に基づいたものですか。成田さん、どっちだっけ、このイメージ図は。

【司会（西川）】 それでは、成田さん。よろしいですか。

【成田協議員】 これは都で作っているものではございませんけれども、基本的には41年の都市計画に基づいて作られたものをご理解していただいて結構です。

【武田協議員】 そうすると、確認ですが、昭和37～38年の動きの中で描かれたものがこれだということですね。で、現都市計画に基づきましたと。計画の手续としては現都市計画であった、こういうことですね。ここに示されているこのイメージ図というのは、要するに昔のエリアで上をなぞるとこういうものですよ、イメージですよということですね。

【司会（西川）】 質問の確認で、伊勢田さん。

【伊勢田協議員】 まず、現在も都市計画上は高架道路の都市計画があるわけでありまして、高架道路の都市計画で考えられている連絡方向というのは、例えば外環から関越のどの方向に乗り降りしているかとか、そういう意味合いのことは、高架道路の都市計画を踏襲してつくってみたいということと、もう1つ書いてあるのは、幅も現在の都市計画の区域の中に極力おさまるように、地下構造にしてみた模型でございます、そういう意味でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 そうしますと、これは、例えば関越から外環の内回りに乗り込んでいくルートと、外環から関越の下り車線に乗り込んでいくルート、ジャンクションですから、当然インターは含まれていませんよね。そこでお尋ねなんです、私どもが地元でひそか

に抱いているイメージは、外環は今度は完全に地下になったんだ、大泉までは半地下の18メートルで下へおろしてもらった、そしてそれがタッチゾーンになって、今度外環は地下になったから、当然そこにつながっていくんだから、いわば目白通りの下へ入ってしまうんじゃないかという期待を持っていたということです。

というのは、なぜそういうことをいうかということ、さっきの公害というか、大気、渋滞、生活、眺望、景観、そういう幾つかの視点から考えますと、この絵で見た限りでは、目白通りの上を、前にお示しいただいた1の方の横長の図面でも、堂々と目白通りを越えて、18メートル近い関越に乗っかっていく形になっていますね。ですから、戻りますが、当然ここには目白通りの上り車線から外環の内回りに入っていくルートが必要だ。それから、外環から関越に上っていくその限りではジャンクションなんです、外環の外回りから出てきた車は必ず目白通りの下り車線に出てこなきゃいけないはずだ。それから、外環から外回りを関越の方まで来ましたが、目白通りの上り車線にも出ていくインターチェンジがなきゃおかしい、こういうことですね。

そうしますと、前から申し上げていて、大泉のことを皆さんにご理解いただきたいといっても無理だと思いますが、現在でもここには外環、関越、目白通りの上り下りから関越に上がっていく、そういうことで約7車線、ここに集中しているわけですよ。そうしますと、ここの構造はよほど考えて、外環地下化という方針転換を東京都、国交省がしたわけですから、この地下部分をどういうふうにも有効に使うか。要するに、本線は40メートル下へ下がっていくんだから、その地下空間を十分使わなかったら、ここはどうにも回しがきかないでしょうということ。

かつて扇さんが、国交省になってからですか、あのときにいった発言の中で、とにかく地下空間が40メートル以上あるんだから、それを有効に使えばいろいろできるじゃないですかとおっしゃいました。この人は頭のいい人だなと思いました。そうしますと、大臣は思いつきで発言したんじゃないと思うんです。何らかの智恵者がいて、そういうことをお伝えしたんだろうと思いますが、せつかく地下の空間、40メートルから下に行くんですから、そこでいったら57メートルになりますか、そういうところの地下空間があるんだから、この白い線でお引きになっているものは、目白通りの下へ入り込んでいって、白子川の下に入るぐらいの現地の体制で、その下へ持っていっているいろいろおやりになったらいいんじゃないか。そうすると、この目白通りは助かるんですよ。

その辺をこれ以上という図面をかくて物をいわなきゃいけなくなりますから、やめますが、いずれにしても、これは当時の昭和36～37年ごろの技術力と、時代の犯罪だと私申し上げましたけれども、その上に立ってこういう絵を描かれてしまうと、高さをひくくめて、もうちょっと下へ持っていくことを十分考えてやらないと、地下にした意味はほとんどない。この場面で見ると。

つまり、これを全部この交差点で処理しなきゃならないとなりますと、ここには12の動線が集まるんですよ。わずか80メートルか100メートルのところ。そして、そのなお東側には比丘尼の交差点があります。もう1つ今度は西側にも交差点がある、こういう状態になりますから、それらをグロスで計算すると、16ぐらいの動線がここに集中するということになります。わずか200メートルの間に。

ですから、現地の状況を十分踏まえて、きょうは練馬区の都市整備部長の平野さんがおいでになりますが、この辺の問題については十分地元で状況がわかっておりますし、だから、渋滞解消のためにどうするかということで練馬区は苦労しているわけです。

ですから、このイメージについては、改めて別の機会にじっくり論議する場を設けてほしい、こういうことです。というのは、ここで起きることが大泉の問題であると同時に、ここでその問題をクリアしていけば、多分、青梅街道であろうと、中央高速であろうと、

瀬田の東名とのドッキングにしても、ほとんどクリアできるはずですよ。ただ単にデスクワークということじゃなくて、今申し上げたように、非常に大げさな言い方をしますが、この中に16の動線が一遍に集まって渋滞解消もへったくれもないんですよ。ということがありますので、きょうはただ問題提起ですよと。ただ、生活、排気ガス、いろいろな影響という話ですから、あえて問題として出させていただきますが、この問題については集中論議していただきたい。場合によっては、作業部会を設けて、大体こんなのでどうかなというぐらいのところまで、練馬区さんを含めてご検討いただくような課題じゃないか、このように思います。ご提案です

【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、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 私の方の説明が舌足らずだったんですが、イメージ模型の写真は、2ページ目、3ページ目、4ページ目は、ジャンクションの模型でありまして、いわゆるインターチェンジなしの場合の模型であります。5ページ目以降が、それぞれのインターチェンジがある場合のイメージ模型でありまして、関越ジャンクション付近のイメージ模型で、今武田さんがおっしゃっているのは、この5ページ目の模型で、目白通りにインターチェンジがある場合に目白通りにいろんな動線が集中しているというご指摘かなと思います。まず資料の見方としてはそういうふうにごらんいただければと思います。

もう1点、高速道路の部分でも色がついているものと色がついてない、例えば関越自動車道のところは色がついております。これは既に供用している部分を少し濃いグレーで模型では表現しております。色がついております。白い部分が新しくつくらなきゃいけない部分というふうな色分けをしております。

なお、先ほど申し上げましたように、この模型自体は現在の都市計画の区域内におさまるようにしたものでありまして、今ご指摘のようなさまざまな問題、また、これによって生じるいろんな影響、環境とか生活の影響をご議論していただくための素材として、とにかく何かがないとそういう議論にならないということで、お出しさせていただいたもので、これでもう決め込んでいるとか、決してそういうことではございません。まさに今のような、目白通りに交通が集中してここがボトルネックになるんじゃないかというご指摘等々、いろんなご意見を頂戴するための素材として今後活用していきたいなと思います。

まさに今後、協議会でやっていくオープンハウスとか、そういう場でも今のようなご意見を様々頂戴していく中で、よりよい計画づくりが私どもとしてもできるのかなと考えております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他に、生活に与える影響につきまして、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】 それぞれジャンクション、インターチェンジの模型の話が出ましたので、一言だけいいたいんですが、例えば青梅街道インターチェンジの模型も、確かに今の都市計画の区域内で、原則平面交差ということであれば、こういう形になるということは、杉並区でもほぼ想定はしておりました。ただ、コメントしないと非常に誤解があると思うので、一言いいたいんですが、これ見ると、両側に4つ出るだけで、青梅街道そのものにはあまり影響ないみたいに受け取れると思うんですが、これは当然右折レーン、左折レーンが現在ないわけで、それをつくらない限り、これは多分効果はあらかわせないわけです。ですから、そこを注釈しないと、この程度ならという変な誤解を与えてはまずいんじゃないかという気がしております。

ただ、これはあくまでも考え方ですから、そこまでは無理かと思いますが、単にこれだけだと、右折レーン、左折レーンが全然入っていないし、少し入っているのかな、そこら辺

をきちんとやらないと。ですから、今の青梅街道の車線で間に合うのかどうかということも含めて、これは今後の課題だと思いますが、実際、設置の必要性を考えた場合は、そこまで踏み込んで検討しないと、条件が全然違ってくるということをちょっとコメントさせていただきます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他に、今日模型の写真が出ておりますが、それを中心に生活に与える影響について何かご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にご意見なければ、まだ時間がございますので、他に。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 さっき伊勢田さんのたたき台としてというご発言がありました。それから、どなたかオープンハウスで皆さんのご意見をお伺いする。ただ、これは伊勢田さんの先ほどの話じゃないけれど、これをもし大泉あたりでオープンハウスで説明したら、袋たたきに遭うよ。僕がいうんじゃない、新さんがいったんだよね。それで、青梅街道の場合も、東八の場合、中央高速ですか、これはしばらく、もうちょっと中身詰めてからにしたらどうですか。これを地元を持って帰って、「何、こうなるの！」という話になって、とてもとても引き揚げちゃいます。

ですから、ちょっと慎重に扱っていただきたい。よく検討してください。もうちょっとましなものになってから、どうかということならわかりますけれども。だって、そうでしょう。37、38年ごろに描かれた路線の上に、今あちらからお話あったように、エリアを含めて、インターやジャンクションは当然幅が広がるとか、広がらないという問題がありますけれども、その上に立って大胆に一般にさらすというのは。ただ、立体関係は、皆さんにご理解いただくという意味でのことはわかります。でも、今度は地下に行くんですからね。もうちょっと今の時代に合うようなことを考えていただかないとまずいんじゃないかと思います。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 もう一度申し上げますけれども、これで何か決まっていると、そういうことではなくて、今までいろんな影響の資料とか、移転がどれくらいになるか等々の資料もお出しさせていただいています。また、地域分断がどうなるのか等の資料も出させていただいておりますが、それらもどういうものが前提になっているのかというものがないと、わかりにくいんじゃないかという協議員の方からのご意見も、前々回いただいております。それをつくってみたものであります。

オープンハウスなどにつきましても、これもこの協議会の中では、各地区の実情に応じて、提供する情報とかやり方、いつから、などについてそれぞれの地区ごとの協議員同士でご相談するというお話にもなっておりますので、ぜひ各地区ごとの協議員の方と、オープンハウスについてはいろいろご相談させていただきたいと考えております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

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、それから新協議員からも模型の話が出ました。私もちょっと心配なんです。きょうは報道陣の方も大分見えていますので、こういう資料を出されると、ひとり歩きする可能性があるんですよ。できたら、きょうの協議会では、この資料は、あくまでも先ほど皆さんが申し上げたようなことで出されたということで、報道に対しては十分注意していただきたいことを司会者が代表して云っていただきたい。まず1点。

それから、そういうふうにジャンクションとかインターチェンジのお話になりますと、

こういう資料が出てこないと議論はできないんですが、武田協議員先ほどちょっと、交代しましたからいいんですけれども、皆さん、各地区地区のイメージの問題を考えたインターチェンジとかジャンクションを出してくれとか、いろいろ出てくると思うんです。そういう議論はまだする必要はないんであって、外環の必要性云々のところの話ですから、その辺はさらっといくようなやり方していただかないと、こういうことだけ先走っちゃうと、やることを前提に話すような形になりますから、その辺はやっぱり注意して発言していただきたい、また議事も進行していただきたい。また、そういう書類の取り扱いについても十分気をつけていただきたい、そう申し上げて、今日のこの資料の取り扱いについて、しっかり決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。

今日提出いただいた資料は、先ほど提出していただいた伊勢田さんからも、議論の素材という提案がございましたので、議論の素材としてこの場に出されたということで、皆さん、ご確認いただけるのかなと思いますが、それでよろしいでしょうか。

それでは、米津さん、お願いいたします。

【米津協議員】 ちょっと逆に戻って申しわけないんですが、資料 - 4 ですか、「将来交通量について」という7ページ。ここに東八道路インターの利用交通量が1万4,000台1日と出ている中で、その他1,100台というのが、杉並とか世田谷の車の量だとお考えなんですか。つまり、外環というのは、三鷹と杉並あるいは世田谷との境界線にほぼ近いところを通っているんで、杉並の方の車が全然外環を利用しないのは不思議だなと。たしか前にこの資料が出たとき、うちの方の柴田さんが質問したと思うんですが、相変わらず同じ資料が出ているので、その辺どうなのか、ちょっとお尋ねしたいと思います。

それと、これを見ていると、青梅街道インターができた場合に、武蔵野が1日1,600台ですね。武蔵野から入る車がこの外環を1,600台しか利用しないというのは余りにも不自然な数字みたいな気もするので、改めて教え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、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 この交通の推計は、今走っている交通量が、例えば、交差点ごとの交通量ぐらいまではわかるわけです。交通の量がわかるので、どこからどこへ行っているかというのは、道路交通センサスでの調査では把握できておりません。その交通を再現するべく、どこからどこへ、きっとこれだけの量が行っているだろうという仮定を置いて、その仮定のもとで、外郭環状道路ができた場合に、それぞれのインターチェンジを何台ぐらい利用するのかというような予測をしたものが、この円グラフでございます。東八インターのその他、日1,100台の内訳を、今手元にはないんですが、さらに多摩の方向じゃなかったかと思うんですが、そこらの量だったんじゃないかと思えます。正確には持ち合わせておりません。ここに出ている区市以外ですので、杉並とかではないんじゃないかと思えます。正確には調べてご返事したいということにさせていただきます。

そういう前提で、シミュレーションしたものでございまして、武蔵野市からの青梅街道インターの利用が日1,600台というのが、ちょっと感覚的に小さいというご指摘ですが、そういうシミュレーションをやってみるとこういうふうに出てきているという、それ以上は、中身を見てみないと、もうちょっと分析してみないと、お答えが難しいと思います。

【米津協議員】 専門家の見方と我々素人の見方と違うんですけれども、外環ができたときに三鷹の車が東八から4,000台、国道20号線から2,000台、三鷹の車で6,000台利用するだろうという予想なんです。それが武蔵野の車が、三鷹と武蔵野は大して人口が違わないのに、1,600台しか利用しないというのは、素人で考えてちょ

っと不自然な数字だなど。

今、どこから来る車が、細かく調査しないとわからないというお話だったんですが、青梅街道のインターについては、東村山というとんでもない遠いところの車が、2,500台利用すると書いてあるんです。そうすると、東八道路の根拠と青梅街道の根拠が全然違って聞こえちゃうんですけれども、その辺はいかがでしょう。

【司会（西川）】 それでは、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 東村山等のそれぞれの発生集中する車が、どこからどこへ、東村山から出て、もしか東村山に向かうときに、どこからの交通が来ているのかについても、内訳のデータ表で幾つか代表的な流れを追っかけてみたいと思いますので、それからご答弁させていただきます。

【米津協議員】 じゃ、一応これは第1次の発表ということで、いずれもっと細かいあれが出るというふうに期待してよろしいんですね。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。

他に。

栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 今交通量の話が出ましたので、あわせてお尋ねします。

今日お出しになった将来交通量についての数字が、例えば1つの話ですけれども、表の全車というところの2050年、801となっています。これは私がコンピューターで引き出した資料の自動車の交通需要予測、これは社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会で公表したということになっていますが、これで見ますと、850ということで少し数字が違っていています。同じような数字の違いは、きょうの外環予想交通量というのが、資料の5ページ、インターチェンジがない場合で、6.6万から約8.8万というふうに出ていますね。これも前に有識者委員会でお出しになったものは、今日は手元にはないですけれども、8万というふうに出ていたような気がいたします。時々数字が変わっているの、これがなぜ時々変わるのかなということをご説明いただきたいということです。

それから、もう1つあって、今議論していることは一応地下にシールド案というのがたたき台になっていて、それについて議論しているはずですが、どうも前提条件としてのこのプランが、今凍結されている高架案のあの高架部分を単に地下にもぐらせただけというイメージがあるんですね。そうすると、やはり高架と地下では前提条件が全然違うので、もう少しそのところを国の方はきちっと、地下の場合はこういうふうなことがいろいろ問題なんですということを整理してお出しいただきたいと思います。

この2点です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、川瀧さん、お願いいたします。

【川瀧協議員】 資料-4の将来交通量の数字が、国土交通省で出した数字と違うんじゃないかというご指摘でございます。詳細、また次回に補足したいと思いますが、現時点ではこのグラフが一番新しい数字だと思います。おっしゃられた850という数字はそれの少し前だと思います。道路公団の民営化の委員会というのをご存じかだと思います。新聞で報道されました。あの中でかなり高速道路、日本全体の交通量はどうかという議論がなされていて、人口あるいは特にそこで議論があったのは将来の免許の保有率だったと聞いております。そこでいろいろやりとりが生まれて、数字が若干変わってきているようでございます。

それから、有識者委員会との比較についても、資料を持ち合わせておりませんので、次回にご説明させていただきます。

【司会（西川）】 ありがとうございました。

それでは、秋山さん、お願いいたします。

【秋山協議員】 今、交通量の話が出ましたけれども、これを減らすという方向の話が出てないんです。実は2年か3年前運輸省が、大型トラックの最大積載量の規制を変えて、もっと積めるようにしたんですね。お気づきの方いらっしゃると思いますけれども、タンクローリーなんか、最近のタンクローリーは以前のタンクローリーより非常に大きくなりまして、6台で走っていたものが今度は5台で済むという規制の変更をしたんです。

乗用車などでは、ある国では3人以上乗った車に関しては走行レーンとか料金とかを優遇しているという国もあります。そういう形で、今後規制が変わって通行車両が減るような規制の変更は考えていらっしゃるのかどうかと、ちょっとお尋ねしたいんです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、川瀧さん、お願いいたします。

【川瀧協議員】 今日、ちょっと済みません、持ち合わせがないので、またご説明しますが、当然さっきのグラフを見ていただいているように、貨物車、トラックが減ってきています。これは現況がどうなっているかということと、今後の今おっしゃったようなただ物積めるようになるか、あるいは物自体がどういうものが多くなるか。例えばサービス産業がこれから増えるんじゃないかとかということを加味して推定しているとは聞いております。ちょっと聞いているだけなので、またきちんとしたご説明を次回にしたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 資料の中で、東八道路の現況交通量が事業中ということで出てないんですが、平成11年度の道路交通センサスでやっているわけだから、現況交通量というのは現在都市の法律は法律なんですが、将来予測をやれといっているんじゃないので、概算でも結構ですから、現在の状況をお知らせいただきたい。そうしないと、考えようがないので、よろしく願います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、井上さん、お願いいたします。

【井上協議員】 ちょっとお願いなんですけれども、このイメージ模型図が2,500分の1ということでしたので、41年当時の都市計画図、2,500分の1であると思いますので、この場所ごとに一緒につけていただければ、現在の計画はこうなっていて、大深度にした場合の模型はこうなんですよという説明が非常にわかりやすいんじゃないかと思います。次回に出していただきたいと思います。

それと、もう1点、要するに移転戸数の問題なんですけれども、予測しているものは、20メートルの深さで、勾配が約6%という形で移転戸数出ています。単純に考えても、新しいシールド工法を今研究しているみたいなんですけれども、移転戸数について、もしもこのシールド工法を使わない場合には40メートルのところまで開削していかなきゃいけないという形があります。そういつてくると、当然移転戸数、20メートルより40メートルは深くなるわけですから、多くなるという話も出てくると思うんです。その辺のものが大深度にするするとはいつていますけれども、あくまでも20メートルの地下案の戸数であって、40メートルにしたときにはどの程度の移転戸数が出てくるのかという形のものがあるのかどうかという問題とを出していただけるかという話なんです、それをちょっと伺いたい。

【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、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 このイメージの模型でございますけれども、先ほど縮尺2,500

分の1でおつくりしているということで、都市計画図も2,500分の1だから、その上に載せればというお話ですが、実はこの模型自体は、先ほど来申し上げているように、ジャンクション、構造がどうなるかとか、どの辺に掘り割りの穴があきそうなのかとか、そういうことをご理解いただくために大きめにつくったものでございまして、都市計画図に落とせるほど精度を持っておりません。むしろそれぞれ、都市計画図ですと、1軒1軒の家がわかりますので、例えば私の家はかかるのか、かからないのかというご議論をしていただくためにつくっている模型でもございませぬ。そういう目的ではないということでございます。

あと、移転の棟数でございますけれども、以前お出しさせていただいている棟数も、地上部のジャンクションとか掘り割りの部分をつくるために発生する、開削ボックスになる部分の棟数を数えているわけでありまして、シールド区間は以前たたき台で考えていた深さよりも、もう20メートル深くなるわけで、そうすると、地下のシールドの部分で斜めに掘る部分がより20メートル分増えるわけでございます。地上にできる部分は基本的には変化がないというふうに考えております。ただ、前回でも申し上げましたように、移転棟数を1棟でも、少しでも減らせるように、いろんなトンネル工法の工夫をしていく中で、地上の影響をより減らす方向に努力していかなきゃいけないということで、勉強はしているところではございますが、今、井上さんおっしゃったように、深くなると移転棟数が、開削の延長が増えて増えるのかということは決してございませぬ。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、井上さん、お願いいたします。

【井上協議員】 イメージの模型に重ねるということじゃなくて、現在の都市計画がありますね、それのこの部分、例えば関越ジャンクションでしたら、関越ジャンクションの現在の都市計画はこういう形ですよというものがあれば、さっき武田さんがおっしゃった形のものがわかりやすいんじゃないかと思うんです。今いったのははっきりいってわかりませぬ、大深度でやった場合にはこの部分ですけれども。現在の計画と大深度になったときとどこが違うんだという話が、重ねるんじゃないかと、別につけていただければ非常にわかりいいんじゃないかということで私いったんです。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

そろそろお時間でございますので、先ほどちょっとお願いいたしました、武田さんから今日資料を提出いただいておりますので、最後になりましたが、資料の方、補足説明をしていただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

「PI外環沿線協議会 - 中間とりまとめ - に対する提案と意見」という資料でございます。

【武田協議員】 資料4でございますが、大変申しわけないんですが、私、来月初めから2週間ぐらい留守になりまして、3日に運営懇談会もあるということをお伺いしてまして、ちょうどその朝、急いで行かなきゃいけないということで、大変恐縮です。休みがちなものですから、協議員としての任務を果たさなきゃ申しわけないということで、今日中間のとりまとめを行うということをお伺いしたものですから、文章にはいたしませんでしたが、箇条書きで今まで感じたことや、もしまとめるならばこういうことじゃないでしょうかという極めて雑駁な意見のなぐり書きをさせていただきました。

読み上げていますと、大変ですから、「とりまとめにあたっての留意点」という最初の1、2、3、4、5、6は、当然のことでございますので、お読みいただければと思います。

次ページの2以下につきましては、過去の経緯と、ここでいろいろ話し合われたこと、あるいは問題になったようなことを走り書きしてございます。これも、大変恐縮ですが、後ほどお読みいただければありがたい、このように思います。

それから、4ページの3としまして、「今後の課題」と「これまでの反省点」ということで、7～8行書いてございます。これは意見に当たる部分もありますが、十分ごらんいただいて、私が間違っていて、改めるべきことがあるならば改めなきゃいかぬと思います。ご指摘いただければありがたいと思います。

2番、「今後の取り組むべき課題」ということで、これについては、都市づくり、特にまちづくりの視点から、どうあるべきかを地域住民と一緒に検討していくべきである。全体の必要性の論議からより地域の論議となるため、地元自治体が主体となって、これからは地域のまちづくりをどうしていくかを検討すべきだということなどに触れております。

あと、4「おわりに」。読み上げさせていただきます。

「協議員の外環に関する共通認識」、二十何回あったわけですが、必ずしもそうじゃなかった部分があります。「協議員の外環に関する共通認識が得られず、論議がかみ合わない状態が続いたが、論議の積み重ね、現地視察等を通じ、協議員相互の理解が深まった」と思います。

「これまでの外環の経緯をみれば、必要コストと考えるべき」だと思います。

「過去30年以上にわたり、その間の住民の経済的損失と心理的苦悩を行政は真摯に受け止めるべきだ」。

「これまでの外環計画の負の原点が明らかにされたことは、一定の評価ができる」。このように思います。これは別に、負の原点といたって、何も計画だけ、行政の姿勢だけということではございません。現に私もあの当時の計画を強行することについて反対運動を展開して、つくるならば、もっと違った方法があるだろうということで、実際にあの計画をストップした側でございます。ストップした以上はいつまでストップしておくのか。これについては、三十数年間悩んできましたけれども、やはり都市は絶えず生きていくわけですから、ストップはさせたいけれども、このままでいつまでもいいというふうには考えていませんでした。ですから、何らかのいい方法で代案、提案を示しながら、何らか前に進む。都市を再生させていくという意味での、あるいは環境その他含めて、十分それらを踏まえた、さっきもその問題が幾つか出ました、そういうことを背景として、このまま放っておいてもしょうがないだろうということで、前へ進めるべきじゃないか、こう思いました。これまでの外環計画の負の原点が明らかにされたことは、一定の評価ができる。

「論議し尽くされない内容、住民の求めている疑問点等に対し、今後は速やかに調査し、疑問点に回答していくべきである」。

「旧法時代の都市づくりの反省を原点とし、都市と道路づくりについて客観的に検証し、行政と地域住民が一体となって、何が必要かを検討していくべきである」。このように思いました。

「この中間とりまとめが、協議会だけでなく、地域別協議会など広く地域に浸透し、論議に活用させるため ちょうど1年も終わるわけですが 次期協議員は広い視野から論議に参加されることを期待したい」。このように思います。

そういう意味では、私自身も大泉のことばかり申し上げておりましたが、大泉は1つのサンプルじゃないかなと思ったものですから、やや地域エゴと思われるような質問があったかもしれませんが、大泉の問題がクリアできるならば、その他の問題も解決するだろう。いわゆる中央高速の問題も解決するし、青梅街道の問題も幾らか緩和されていくんじゃないか、このように思っている次第です。

大変勝手ですが、以上でございます。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

少し時間が押しておりますので、議論の方は以上にさせていただきます.....。

【米津協議員】 1分間時間いただきたいと思います。私が協議員になったいきさつに

については、第1回のお話しました。私の方の地元の三鷹で、唯一利害関係のない人間として出てきたのが私1人なんです。そちらの方の会長が住民協議会にかわりまして、私ちょうど1年経過したところなので、次に大沢地区の会長が出るように話し合いが決まりまして、今日は私最後になりました。次回からはそちらの者が私のかわりに出きますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

なかなか紳士的な協議員の皆さんと1年間楽しく過ごさせていただきました。本当にありがとうございました。

最後に苦言を1つ申し上げたいんです。協議員のアンケートは、前回の19回ですか、無回答が22名いるので、これじゃ、せっかくアンケートいただいても事務局が張り合いがありませんので、なるべくアンケートを皆さん書いて出していただくように、事務局にかわってお願いしておきたいと思います。

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。

それでは、今日の議論は以上にさせていただきます、具体的に次回の議論の進め方について、中間とりまとめの議論もごさいますので、それまでに開催する運営懇談会で一度議論して、次回の協議会冒頭で皆さんに確認をいただくような形にしたいと思います。それでは、最後に事務局の方から報告をさせていただきます。

【事務局(伊藤)】 事務局の方から当面の日程についてご報告します。資料の5をお開きいただきたいと思います。

当面の日程として資料の5、7月、8月の日程を書かせていただいています。7月が7月の8日と24日。お盆を飛ばしまして、8月21日と予定しております。

運営懇談会でも聞いていましたけれども、6月で1年たちますので、6月が終わりまして、7月に速やかに協議会が次期協議会に移行しますように、メンバー等の必要な手続につきましては、事務局の方で整理させていただきたいと思います。

それから、1点お知らせがあります。明日になりますけれども、第3回の沿線区市意見交換会、公開される予定でございます。経過につきましては、またこの協議会の方にご報告させていただきたいと思います。

【司会(西川)】 最後になりましたが、次回の第21回の協議会の日程につきまして、確認をさせていただきます。

6月の10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を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につきましては、6月3日火曜日の7時からを考えております。詳しいことは後ほど事務局から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。少し時間が押してしまいましたが、特に無いようでしたら、以上をもちまして、第20回のPI外環沿線協議会を終了いたします。

長時間にわたり大変ありがとうございました。

了