

東京外かく環状道路（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間） に関する環境アセスメントについて

- 記者発表資料 -

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）について、沿線自治体や地域住民の方々をはじめ幅広く情報を提供し、ご意見をお聞きしながら検討を行っているところです。

こうした中で、「検討の熟度を高めるためには、より詳細な環境への影響についてデータを示し、より具体的な議論をすべきである」とのご意見も数多く寄せられております。

そこで、環境への影響をより詳細に把握するため、方法書を作成し、環境アセスメントの手続きの中で幅広く住民の意見を聞いていくこととしましたのでお知らせいたします。（別紙、「環境影響評価方法書について」を参照）

なお、方法書は、7月25日（金）に公告し、同日から8月25日（月）まで縦覧します。また、方法書について環境の保全の見地から、9月8日（月）までに意見書を提出することができます。

平成15年7月18日
国土交通省関東地方整備局
東京都都市計画局

発表記者クラブ

国土交通記者会	国土交通省建設専門紙記者会
竹芝記者クラブ	さいたま新都心記者クラブ
横浜海事記者クラブ	神奈川建設記者会
都庁記者クラブ	

問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局道路部計画調整課長 いとう たかし 伊藤 高
電話：[代表] 048-601-3151（内線 4311）

東京都都市計画局都市基盤部外かく環状道路担当課長 みやなが まこと 宮良 眞
電話：[直通] 03-5388-3326（都庁内線 30-470）

東京外かく環状道路（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間） に関する環境影響評価方法書について

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路について、沿線自治体や地域住民の方々をはじめ幅広く情報を提供し、ご意見をお聞きしながら検討を行っているところです。

こうした中で、「検討の熟度を高めるためには、より詳細な環境への影響についてデータを示し、より具体的な議論をすべきである」とのご意見も数多く寄せられております。

そこで、大深度地下を活用した地下式トンネル構造を対象に、環境への影響をより詳細に把握するための調査を始めます。

調査に際しては、環境アセスメントの仕組みを活用することとし、環境への影響を評価するために環境の現況を観測する必要があるので、まず、環境影響評価方法書を作成します。

方法書は、動物・植物の生息状況、大気や地下水の状況等について、調査の項目、方法、予測・評価手法の案をまとめたものです。

方法書の内容について、沿線自治体や地域住民の方々等に幅広くお示しし、広く情報やご意見をお聞きしてまいります。

みなさんから出されたご意見や関係区市長のご意見は、環境の専門家を含む東京都環境影響評価審議会での審議に反映されます。

国と都は、これらの意見を踏まえ、必要な調査を加えます。

調査で得られた情報をもとに、その次の段階で、計画内容が定まれば、その計画が環境に及ぼす影響を予測・評価していくこととなります。

平成15年7月

国土交通省
東京都

表-2 調査、予測、評価の手法等の概要(1)

調査等の概要			主な調査事項	主な予測事項	評価の考え方
環境要素の区分					
大気環境	大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度の状況 ・気象の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中の建設機械及び運搬車両からの排出ガスによる大気質への影響 ・供用後の自動車の走行及び換気所の供用に伴う排出ガスによる大気質への影響 ・二酸化窒素 ・浮遊粒子状物質 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か ・環境基準との整合
		粉じん等	<ul style="list-style-type: none"> ・粉じん等の状況 ・気象の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中の建設機械及び運搬車両からの排出ガスによる大気質への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か ・降下ばいじんに係る参考値との整合
	騒音	騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音の状況 ・沿道の状況 ・地表面の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中の建設機械の稼動及び運搬車両の走行に伴う騒音の影響 ・供用後の自動車の走行及び換気所の供用に伴う騒音の影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か ・特定建設作業、特定建設作業に係る基準との整合 ・環境基準、日常生活に係る規制基準との整合
	振動	振動	<ul style="list-style-type: none"> ・振動の状況 ・地盤の状況 ・沿道の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中の建設機械の稼動及び運搬車両の走行に伴う振動の影響 ・供用後の自動車の走行及び換気所の供用に伴う振動の影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か ・道路交通振動の限度、日常生活に係る規制基準との整合
	強風による風害	強風による風害	<ul style="list-style-type: none"> ・気象の状況 ・配慮すべき施設等の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・換気所の存在に伴う強風の影響の程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か ・風環境評価尺度との整合
	低周波音	低周波音	<ul style="list-style-type: none"> ・低周波音の状況 ・沿道の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・供用後の嵩上式（高架構造）区間での自動車の走行及び換気所の供用に伴う低周波音の影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か ・一般環境中に存在する低周波音圧レベル及びISOに規定されたG特性低周波音圧レベルとの整合
土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質	<ul style="list-style-type: none"> ・重要な地形及び地質 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う重要な地形及び地質への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か
	地盤	水循環	<ul style="list-style-type: none"> ・地下水及び湧水の状況 ・帯水層の地質・水理 ・水質の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う地下水変動等の変化の程度 	
		地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> ・地下水の状況 ・帯水層の地質・水理の状況 ・軟弱地盤層の状況 ・地盤高の変動状況 ・地盤強度の低下の情報 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う地下水流動の変化による地盤沈下の程度 	

表-2 調査、予測、評価の手法等の概要(2)

調査等の概要		主な調査事項	主な予測事項	評価の考え方
環境要素の区分				
土壌に係る環境 その他の環境	日照障害	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用の状況 ・地形の状況 ・日影の現状 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路（嵩上式）の存在及び換気所の存在に伴う日照障害の程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か ・「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」の別表との整合 ・「建築基準法」第56条の2に係る別表との整合
	電波障害	<ul style="list-style-type: none"> ・テレビ電波の受信状況 ・テレビの受信画質の状況 ・テレビ電波の強度の状況 ・共同アンテナの設置状況 ・テレビ電波の送信状況 ・高層建築物及び住居等の分布状況 ・地形の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路（嵩上式）の存在及び換気所の存在に伴うテレビ電波の受信障害の程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か ・「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波障害により生ずる損害等に係る費用負担について」との整合
動物	重要な種及び注目すべき生息地	<ul style="list-style-type: none"> ・動物相の状況 ・重要な種及び注目すべき生息地の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う重要な種及び注目すべき生息地への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避・低減されているか否か
植物	重要な種及び群落	<ul style="list-style-type: none"> ・植物相及び植生の状況 ・重要な種及び群落の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う重要な種及び群落への影響 	
	緑の量	<ul style="list-style-type: none"> ・緑被率 ・緑の体積 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う緑の量の分布及び改変の程度 	
生態系	地域を特徴づける生態系	<ul style="list-style-type: none"> ・動植物その他の自然環境に係る「概況 ・地域を特徴づける生態系の注目種・群落の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う地域を特徴づける生態系への影響 	
景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観	<ul style="list-style-type: none"> ・地域景観の特性 ・代表的な眺望及び景観資源の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在、換気所の存在に伴う重要な眺望点及び景観資源並びに重要な眺望景観への影響 	
	市街地の地域景観	<ul style="list-style-type: none"> ・圍繞景観の状況 ・景観の保全に関する方針 ・法令や区市の条例による基準 		
史跡・文化財	史跡・文化財	<ul style="list-style-type: none"> ・文化財の状況 ・埋蔵文化財包蔵地の状況 ・法令等による基準 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う史跡・文化財への影響 	
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> ・人と自然との触れ合いの活動の場の概況 ・主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用状況及び利用環境の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施及び道路の存在に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変の程度、利用性、快適性の変化の程度 	
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	<ul style="list-style-type: none"> ・事業特性、地域特性から得られる廃棄物等に係る情報 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施に伴う廃棄物等の概略発生量及び実行可能な再利用の方策 	

2. 対象道路事業の目的及び内容

(1) 目的

東京外かく環状道路は、都心に集中する交通を分散・バイパスさせる役割を果たす環状道路です。

計画路線の整備により、日本の大動脈である東名高速道路や東北自動車道等を連絡することから環状道路としての広域的な機能分担が図られ、交通の分散により交通渋滞の緩和、沿道環境の改善に寄与します。

沿道地域の新たな幹線道路となり、環状八号線等の交通渋滞の緩和、交通事故減少による安全性向上等の効果が期待されます。

(2) 内容

都市計画対象道路事業の内容は以下に示すとおりです。

表-3 対象道路事業の内容

項目	対象道路事業の内容
事業の種類	高速自動車国道の新設
延長及び区間	延長:約16km 起点:世田谷区宇奈根三丁目 終点:練馬区大泉町四丁目
車線数	6車線
設計速度	80km/h

(3) その他の事項

道路の区分 : 自動車専用道路

基本的な道路構造

計画路線については、地下式(トンネル構造)としています。トンネル内の換気をするため、換気所の設置を計画しています。

また、高速道路との接続は、3箇所のジャンクション構造としています。

接続道路と連絡する連絡路については、地下式(トンネル構造)、半地下式(掘割構造、切土構造)、地表式(平面構造)及び嵩上式(高架構造)を計画しています。

ジャンクション

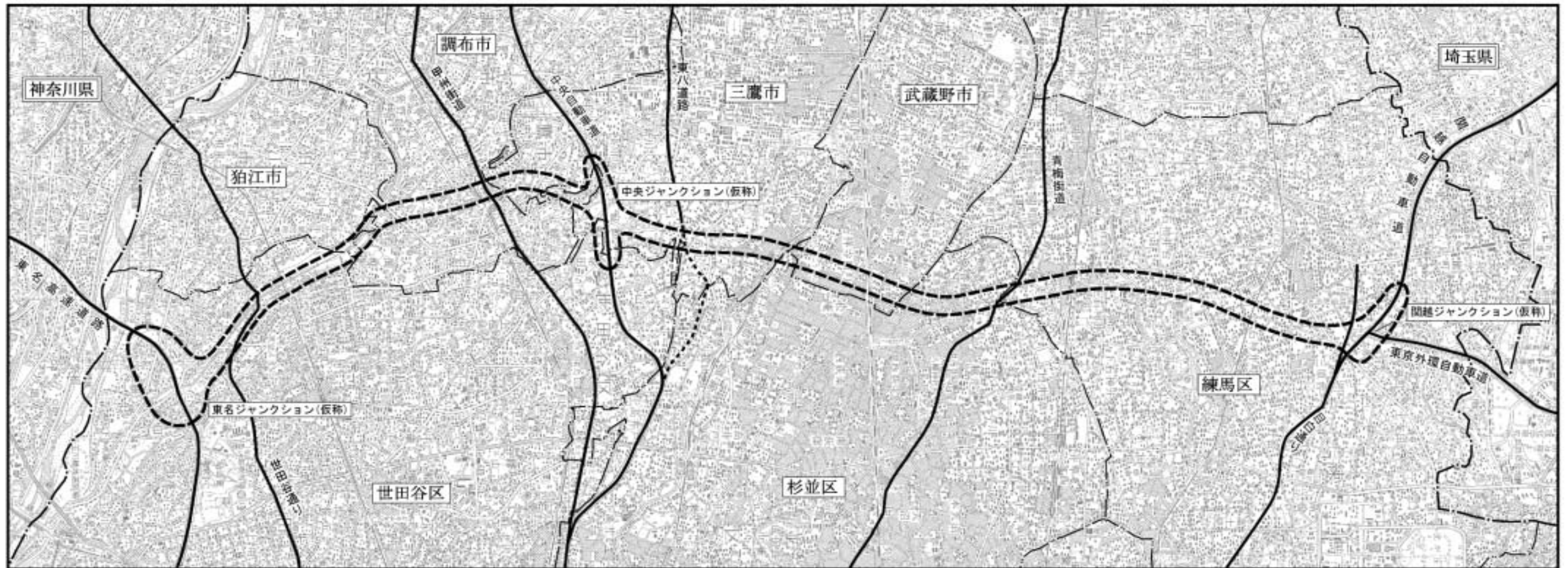
ジャンクションの計画は、下表に示すとおりです。

表-4 ジャンクション

ジャンクション名	接続道路
東名ジャンクション(仮称)	東名高速道路
中央ジャンクション(仮称)	中央自動車道
関越ジャンクション(仮称)	関越自動車道

インターチェンジ

インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討します。なお、昭和41年7月に都市計画決定された計画では、目白通り、青梅街道、東八道路、国道20号(甲州街道)、世田谷通りとの交差箇所付近にインターチェンジを設置する計画となっています。



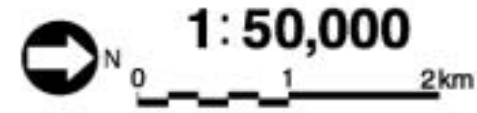
「本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、別院発行の5万分の1地形図、20万分の1地勢図を複製したものです。（承認番号 平15開復、第120号）」

凡 例

- : 都市計画対象道路事業実施区域
- : 都 県 界
- : 区 市 界

図1 都市計画対象道路事業実施区域図

注1：インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討します。
 注2：計画路線には換気所の設置を予定しております。（設置箇所は未定です。）
 注3：図に示す道路名は、通称名で表示しております。



扇大臣閣議後記者会見の概要(平成15年7月15日)

Back to Home

平成15年7月15日(火)

8:49 ~ 9:20

於:衆議院議員食堂

● 閣議・閣僚懇

おはようございます。今日の閣議と閣僚懇の御報告を申し上げます。まずいつものように一般、政令5件がございました。それから閣議に入りまして、まず防災担当大臣から御報告ありました。それは国連防災世界会議、これが2005年1月に日本で行われることになり、なおその会場は阪神・淡路大震災から10年目にあたります兵庫県で開催されることに、政府が一体となって取り組もうという御報告がございました。21世紀におけます新たな世界的な防災戦略を議論するというので、兵庫県開催が閣議で了承されました。そのことに関しまして外務大臣からの御報告ございました。外務大臣からは、この会議を通じて我が国、特に開催地であります兵庫県の震災復興の経験が十分に生かされて、なおかつ世界に日本の知恵と経験が発信できるようにということが外務大臣から発言がありました。続きまして農林水産大臣から、7月10日から13日までアメリカ及びカナダに訪問をされたそうでございまして、アメリカのベネマン農務長官、それからゼーリック通商代表、カナダのバンク、各会談をしてらしたということでございまして、これは大変長うございますので、それぞれ専門がいらっしゃると思いますので、読んでると時間があれですので失礼します。そういう御報告がありました。以上で閣議が終了いたしまして閣僚懇になりました。閣僚懇になりましたからは、まず鴻池大臣から、過日被害者と、あるいは加害者等々の扱いについて、つい自分の思ってることで例を挙げたので、その例が大変不適切であったというこ

との注意を総理からもいただいたということで、今後自分が例を挙げるときにああいうことのないように注意をしたいと、皆さんに御迷惑かけたというお話が、謝罪がございました。で、改めて青少年の非行の問題を検討する検討会というのを、これは御本人の発言のちょうどあった日の発言の前に決まっていたことなんですけれども、これに関して今朝自分は不適切ではないかということをお房長官に申し上げたら、いや、それとこれとは別で、きちんと仕事をしてほしいということで、この青少年の検討委員会を自分にしろと改めて言われましたので、よろしくどうぞお願いするというお話がございました。それに対して文科大臣からは、少年問題という名前自体がもうすでに、それだけでは解決できない現在の社会情勢の中で、名前を変えたらどうですかというようなお話もございました。今は青少年問題には家庭のこともあり、なおかつ社会の問題もあるので、関係閣僚でそういう検討をするのであれば、もう少し名前を広範囲な名前に変えたらというお話もございました。外務大臣からも、自分は所管外だけれども、それも私は遠山大臣のおっしゃることに賛成で、社会全体が今は壊れているんじゃないかというようなお話がございましたけれども、結論はそのまま検討して協力していくと。総理からは、その青少年問題を検討している時に家庭の問題も社会の問題も当然関連して出てくる話なんだから、そこで出てくる問題をいろいろ取り上げてもらった方がいいのではないかと総理からのお話でございまして、今日中にもこの委員会を立ち上げたいということをおっしゃってました。以上で閣議及び閣僚懇の御報告を終わります。何かありますか。

● 質疑応答

(問) えっと道路公団の問題ですが……

(答) そうしたらちょっとごめんなさい。いい、1つだけ。じゃその前に1つだけ私の方から、国土交通省として申し上げたいと思いますけれども、懸案でございました外環道の問題でございます。でこれ東京都と一緒に御報告すると思いますけれども、東京都と一緒にになって今まで縷々検討してまいりまして、これは少なくとも外環道をはじめ、いわゆる環境道路ということが私は位置づけられると思いますので、いよいよこの

沿線の7区市長ですね、そこであらゆるパブリック・インボルブメント等、一般の皆さん方入っていただいて検討してございましたけれども、これは環境面での詳細な現地の調査、これをして欲しいというこのパブリック・インボルブメントの皆さん方の御意見でもございましたので、東京都と協力しまして詳細な環境調査をまず行うということにいたします。東京都もやがて発表になられると思いますけれども、具体的にはこの環境アセス法、これに基づいて方法書の公告、あるいは縦覧手続きに東京都が入るということを皆さん方に、国土交通省としてもこの最大の協力をして東京都と一緒にこれに取り組むということを決めまして、いよいよこの具体化に大きな第一歩を踏み出すということでございます。でこれ私もどれくらいかかるのですかというお話を聞きまして、まあいわゆる春、夏、秋、冬、四季に及ぶこの環境アセスを調査しなければいけないということで、まあ大体2年余でしょうかというお話もございました。それからもう1つ、まあ2年余の期間かかってアセス問題を調査していただくということはさることながら、それと並行しまして地元の皆さん方のこれ御要望もさること、まあこれを発表しますと御要望もあるかもしれない、今はゼロですけれども、用地買収の要望、これが地元から出てくると思います。でこれに関しては今年度からこの用地の買収制度を活用していきたいとそう思っています。まあ地元の皆さんがどういう御要望が出てくるか、今後それを待つことになりましてけれども、用地の買収制度これを積極的に取り組んでいきたいということで、事業の具体化を今後これを図ってまいります。御要望があれば御要望を受け入れて検討していきたいと思っております。15年度予算で今20億の買い取り予算を組んでございますので、どの程度御要望が出てくるか分かりませんが、第一段の第一歩を踏み出すということでございます。私からの報告は以上でございます、どうぞ失礼しました。

- (問) あの改めて、日本道路公団の問題ですが、昨日のあの委員会でも取り上げられたようにですね、改めて大臣のですね、まあ一連の問題についてのお受け止め方、御所見をお伺いできますでしょうか。
- (答) あの昨日私委員会でもお答えしたことの1つですけれども、これほど民営化するということに関してのあらゆる反応が出てくるということで、

民営化をするということがいかに大事なことであるかと、民営化するための乗り越えなきゃいけない壁がいかに沢山あるかということの私はいい例だと思うんですね。ですから私賛成反対の論が出ることは大変いいことだと、むしろ賛成反対の度が強くなれば強くなるほど民営化に向けての進歩が、スピードがあるんだというふうに私は取るべきだと思いますので、誰がああ言ったこう言ったということではなくて、いかに民営化に向けて準備をしていくかという、その今準備過程ですから、しかもそれが刻々と進めば進むほど、もっと事が私はあるかもしれません。でもそれはやっぱり、女ですから例えが悪いかもしれませんが、難産であればあるほど、私はいい子が産まれるというのが我々女の、出産する者の定番になっておりますので、少なくとも私は皆さん方に、その経過については賛否両論出てくると思いますけれども、これは難産であればあるほど、後の仕事がうまくいくと、そう思って、今はいろんなこと言われます。でも正しいことも正しくないこともあると思いますけれども、清濁これを飲み込んで整理し、なおかつ一歩進みますことが、私に与えられた役目だと思っております。

(問) 公団内部の管理というか問題点についてはどういうふうに…

(答) それは公団の中の話でございますけれども、少なくとも私は昨日も委員会で、月刊誌に載った記事についての委員会の御質問もございましたけれども、私はあの月刊誌拝見しました。一番最初に中を読むよりも驚いたことは、肩書きが明示してあったということに私はびっくりしたんです。道路公団四国支社副支社長という肩書きが付いて載ってるっていうので、私はびっくりいたしました。それであれば、もう確実にあの肩書き見ただけで道路公団の幹部でいらっしゃるから、どうして幹部同士で話が出来ないのかなと。我が省にも当てはめて考えても、私は最高幹部会議等々で、問題があれば協議するというのが、私は組織としてのそれぞれの役目をお持ちの方の立場であると思いますので、私はああいう肩書きが付くのであれば、まず肩書きを外してから投書なさるべきではないかなと。あれがどういう意味の投書なのか、まあ内部告発に値するものなのかどうなのか、それは分かりません私。文書があったとかないとか、財務諸表を作ったとか作らないと

か、それは分かりません。中のことですから。私たちもいわゆる皆さん方に正式に文書を発表するまでには、それぞれの部署で検討し、なおかつ他の部署にも連携して、相談して、練り上げて、国土交通省として正論を得るとというのが手続きですから、その段階のどれに相当するのは、私は内部のことは分かりません。

(問) 昨日経団連の奥田会長がですね、新幹線を中国の高速鉄道で採用に向けて働きかけるということで、合同委員会の設置ですとか、ミッションの派遣等々を発表したんですけども、このところ大分その新幹線が有利ではないかという見方も随分出てるんですけども、今大臣、改めまして御認識としてはどのような見通しをお持ちでしょうか。

(答) 私は全く今は五分五分だと見てます。有利だとはまだ感触を得ておりません。ただ、奥田会長とは御一緒に行けるか、もしくは私が行った後で行くかという、個人的にはお互いに話をしております、お互いに訪中しようということは決めております。経済界は経済界としてのお考えがあらうと思えますけれども、私は行政として、国土交通省として、あるいは日本の国の新幹線の素晴らしさを、私は確認していただくために行くということで、今は優位とは思っておりません。

(問) 一緒に行くということも選択肢としてはあるんですか。

(答) いえ、最初お話が時期的にどうだろうというお話があったんですけども、これは今ヨーロッパへいらっしゃいましたかしら、何かそんなことで、私の後に行くというお話を聞いております。

(問) 公団のことで、ちょっとまた公団に戻りますけど、片桐さんがですね、公団の中で昨日聴取を受けまして、何らかの処分を受けるのではなからうかと、社内的にですね、いろんな規律違反があるということをいろいろ憶測として言われておりますけど、この点について大臣としての御意見をお伺いします。

(答) 憶測とあなたがおっしゃれば、その通り憶測でございまして、公団内部のことは私は分かりませんし、その御本人に聞いたという内容も、中身はどういうことをお聞きになったのかも知りませんが、私は

内部のことですから分かりません。

(問) すみません、幻の財務諸表なんですけど、どうやって作成したかって過程をここに内部資料を僕持ってるんですけども、これ見るとですね、やっぱり、どう見ても組織的にやってるんですよ。複数の人の名前が出て、公団職員の名前が出てきて、それでも公団の方は個人がやったもんだと言っていますけれども、大臣お考えに変わりはありませんかね。

(答) あなたが持ってらしても、私持ってないんですね。

(問) ちょっと、ご覧になりますか。

(答) いえいえ、見ても意味無いです。

(問) ご覧になりませんか。

(答) ええ。ですから、それはね、昨日も委員会で総裁ご本人が、ある程度作ろうとしたことだけは事実であると。けれども今回も私が、去年の12月に民営化推進委員会から財務諸表を来年の9月をメドにと書いてありました、移行する過程という項目のなかで。それは私は9月では間に合わないから、何としても公団に今国会、いわゆる通常国会ですね、去年の話ですから、通常国会の終わるまでに財務諸表を作って欲しいと私がむしろ前倒して、これはある程度命令的なことを総裁に申し上げて、アウトソーシングした150人体制を作って膨大な資料の財務諸表を作ったわけです。これだけの作業をして出したものもまだ足りないとか足りるとか言われてて、今あなたが手に持ってらっしゃるものはどれだけの期間でどれだけの人数でなすったかは知りませんが、財務諸表というのは、少なくとも皆さん御存じのとおり、特殊法人で財務諸表を出しているのは11しかないんですね、あとは財務諸表って作ったことないんです。ですから、いかに財務諸表を作るのに努力したかということを考えれば、私は今あなたが手にしてらっしゃるものが、昨日のですよ、総裁の委員会の答弁では、着手しようとしたことはあるけれども、それはあくまで研究といいますか、財務諸表やがていなるなということで、緒についたけれども、資料が揃わなくて完成には至

らなかったというふうに答弁されました。これは総裁の答弁です。私は道路公団の職員ではありませんから、どの程度でそういうものが出来たのかというのは私は今の段階では、国会で答弁なすったことがうそだったら大変ですから、私はそういうことだろうと今は思わざるを得ませんよね。ですから、その今あなたが手にしてらっしゃるものが、どういう経路で誰がそういうものを出しているのか、出した本人の名前載っているんですか。

(問) まさか載ってません。

(答) そうでしょう。だったらそれが正確なものであることと言えます？

(問) ただ、ここに作成に携わった方に当てていくと認められるわけですよね。

(答) それは、私わかりませんからね。ですけれども、国会の中での答弁が一番私は正確だと思えますし、責任があると思えます。ですから、うちでもそうです、さっき申しましたように、正式に発表するまでに、原案を作って、そしてみんな各省うちに関連があるから、各省に根回しをして、みんなこれでいい、どっか直すところある、聞いてから成案が出るわけですね。ですから、今あなたが手にしていらっしゃるのが、そういう原案段階のものなのか、その辺のところは私には分かりません。けれども、あったところで、今の私が手許にしました、6月に受けた財務諸表が正式な財務諸表です。私が受け取ったものが、で、あなたが受け取ったものは、それは、ある意味ではアングラですよ、私の手に入っていないんですから。ですから、そういうもので私はそれが正しいか正しくないかっていうのは私は問題にしていません。正式に私の手に、前倒ししてくださいと言って、私の手に届いて、それを私は総理にお見せして、これ発表しますよという許可を得て、そして衆議院の国土交通委員会にも提出いたしました。それが正式なんです。ですから、影の色んなものを持ってきて、どうだ、うそか本当かって言われても私には判断のしようがありませんから。私は正式に私の手に届いて、なおかつ正式なルートで総理にもお見せし、国土交通委員会に出したもの

が、私は正式なものだと思っていますから、正式なものに対しての議論はいたします。けれども、正式でないものまで私はコメントをする必要はありませんし、今段階で手許にありませんから、私はコメントのしようがないと。

(問) 正式でないものに関しては、なぜ出されなかったっていうことに関しては興味ありませんか。御関心は。

(答) いやいや、それだったら、なにも来年の9月って、民営化推進委員会がなぜ来年の9月って書いてあるんですか。あったんだったら、民営化推進委員会にとくに論議されているはずじゃないですか。違う？ 私はそう思いますよ。民営化推進委員会ってあんなにオープンにして、しかも民営化するためには財務諸表が必要なんです。財務諸表がないと分割を何分割かするだと言って言えないでしょ。ですから私は財務諸表を前倒していいから作ってくださいって、そのために頼んだわけですからね。それがあなたがおっしゃるようにそれが財務諸表として正式なものであるんだったら、私はとくに意見書をお出しになる前に民営化推進委員会ではその財務諸表を元に論議されてて当たり前です。それが出てないということ、しかも来年の9月でいいってことはないってことですよ。ですから私はそれを今私がどうのこうのっていうことではない。民営化推進委員会ってそれくらい熱心に御論議されたんですから、あったら当然に論議されてますよ。

(問) 実際これをバックデータにした論議っていうのは10月にされてるんですけども、分かりませんか？ そういうこと…

(答) されてません。

(問) されてませんか。

(答) だって、来年の9月でって書いてあるじゃないですか、意見書に。私はその意見書を頂いたんですから。だからそれがあつたら、しかも150人も職員を動員して、なおかつ何かその月刊誌によるとたこ部屋みたいなこと書いてありましたけれども、そんなところに一生懸命三日三晩徹夜してまで作るって必要ないんじゃないんですか、あった

んなら。だけどそれ正式なものでないからこそ正式なものを作ろうとして努力されたんだと思いますよ。

(問) すいません。外環道の環境アセスなんですが、公告縦覧手続きに入るのはいつ頃の予定でしょうか。

(答) いえ今はすでにインボルブメントで皆さんに賛否両論で皆さんに立ち上げてますでしょ。ですけれども今度はアセスについての調査に入るということで、これは結果が出なければ縦覧できませんでしょ。

(問) 方法書の公告縦覧……

(答) 方法書はもう東京都がお出しになります。東京都が主体ですから。ええこれ出すのは東京都です。ですから東京都やがてお出しになる発表があると思います。これはもう今週中じゃないでしょうか、東京都が発表されるのは、主体は東京です。

(問) 大臣よろしいですか。先ほどですね、月刊の春秋を見てですね、片桐四国支社副支社長、公団の話なんですが、副支社長が肩書きを付けて投書されたことにまず驚かれたと……

(答) 私びっくりしました。

(問) そういうお話だったんですけれども、肩書きを出してまで現役公団の幹部がこういったその一種の何て言うのでしょうか、告発とでも取れるような投書をするということはやはりそれなりの当然覚悟があったうえで、しかもそれを直接社内にいるときに言えなかったというのは、こういった人事がやはりあって、それを恐れてだったというそういった認識にはならないんでしょうか。

(答) でも私は少なくともこういう混乱が起きること自体も私は総裁としての責任もあると思いますよ、当然。なぜこんなことになるのか、あるいはビラまくだとかなんとかって書いてありましたよね。ですからそういう公団内の動きを押さえられなかったという、まあ現段階で収まっているのかどうか存じませんが、マスコミの皆さん方の餌食になるようなことがあるということ自体は、私は総裁としての責任ももちろんおあり

になると思います。ただ一方的に私はどちらがいいとか、どちらが悪いというのではなくて、手段としてはもっと円満な、公団内での話し合いなり、幹部同士の意思の疎通があってしかるべきではないかと、子供ではないんですから。異動するのが反対というのであれば、拒否なさればいいことですよ。私はそう思いますよ。

(問) ただ、拒否するという点に関しても組織の人間である以上それを上からの命令を断るとするのは、それが果たしてできるのかという話もあると思うのですけれども、また肩書きまで出してまで告発するというその覚悟もかなりあると思うんですが、それに関してはどう思われますか。

(答) それは私御本人に会ったことはありませんし、お顔を見たこともありませんので、その人の心情までは分かりません。ですけれども昨日何か公団にお呼びになったというんですけど、どういうお話があったのか分かりませんが、きちんと組織としての御意見の発表があったんではないですか。

(問) いえ公団からはまだ……

(答) 全然知りません。だって昨日委員会で私出てまして、委員会の間にお呼びになったのかな？だと思えますけれども、その後の報告は一切ございませんし、分かりません。今日も委員会がありますから、総裁が何かお答えになるんじゃないんですか。だから公団内の人事とか、公団内部の文書の真偽ってのは、私が検討のしようがないですからね。私は正式のルートで、正式に受け取ったものへの判断はいたします。

(問) ただ、石原大臣なんかは調査をしたいっていうようなことを金曜日言ってますよね、扇大臣としてはどうなんでしょうか。

(答) いや、それは自然に出てくるんじゃないんですか。だって委員会だって昨日お答えになってたじゃないですか。私あの目の前でお答えになってましたよ。国会の委員会での審議っていうのは私はもっと崇高なものだと思ってますよ。権威もあると思ってます。そこで嘘を言ったら大変なことになりますから。私目の前で委員会でお答えになってるの傍

で聞いてますもの。それが嘘だったら皆さんがそれこそ問題にされればいいけれども、嘘か嘘でないか分からない、いわゆるアングラ的な文章を振りかざしてどうこうって言われても私には返事出来ません。

(問) でも国土交通省としてはこれ調査するような…

(答) いえ、私今何度も言ったように、正式に受け取ってるものが私には財務諸表として受け取ってるんで、受け取ってないものを認めろってことも出来ませんし、私はどういう経過で計算なすったのか、財務諸表で150人の委員と、あるいはアウトソーシングをして、これだけの費用をかけて急ぎますという決意の下に、6月に私の手元に正式な財務諸表が届きました。皆さんにも配布しました。委員会にも論議しました。それが正式なものでなくて、私正式なものって他に2つあるんですか？私は1つだと思ってますよ。だからそのさっきも言ったように私たちの国土交通省の中でも正式な文書出すまでいろんなところで議論するじゃないですか。まず原案が出てきて修正をし、なおかつその修正に対してもまた各部署で修正をし、そして成案ができるって、それはもう皆さん方もそうだと思いますよ、原稿を書いて修正をし、チェックで、デスクでチェックしてのがあるでしょ？だから一番最初に書いたときにそれが流れてるのか、これは全然私検討つきません。ですから私は全て正式なルートで私の手元に来、またそれを私、総理にまでお見せして、「これでいいですね、発表しますよ」というそのことを申し上げて、9月のものが通常国会に間に合うように用意してくれましたとお見せして、委員会にも発表しました。それは正式です。それ以外のことに関しては私は正式でないもののコメントはいたしません。

(問) 大臣すみません。その正式なものについては、その内容が正しいかどうかという検証等されるような考えはあるんでしょうか。

(答) あのね、あなた加古先生っていうの御存じですか？加古先生は日本のいわゆる会計士の権威でいらっしゃいます。で公団の中の職員がいい加減なことを書いたのではなくて、加古委員会を作って、加古委員会の名簿を全部皆さんお持ちになったと思います。御存じ、もしあれだったらそれ請求なされば？加古委員会というものを作って財務諸表を作

る原案というものを、どういう財務諸表の作り方をするかというのを加古委員会でお決めになって、お作りになったと私は報告を受けてますから、私は専門家ではありませんけれども、加古委員会がこういう手法で財務諸表を作りなさいという委員会まで立ち上げて作ったものを、日本でこれ以上の権威者いないんじゃないですか？と思います。それも疑いだしたら全部私は成り立たなくなると思いますよ。

(問) 先ほど三日三晩…

(答) いいですか、三日三晩どうしたの？

(問) 監禁されて作られたっていうふうにさっき…

(答) 監禁じゃないでしょ。

(問) ごめんなさい。タコ部屋に軟…入れられて、まあ…

(答) 勝手にものを言わないでよ。私、人の文章ですから。

(問) 分かりました、じゃあその辺無しにしまして、扇大臣が6月9日の日に総理に持って行かれる前、要するに一番最初に正式な財務諸表を誰が見たかって言ったら扇大臣なわけなんですよ。それまで加古先生は三日三晩ずっと、少なくとも三日三晩見てないんですよ。

(答) いやそれは私に出てきたときに、それは知りません。公団の中の話ですから、私、加古委員会じゃありません。

(問) そうなると、やっぱり加古先生のチェックを経ずに出てった部分ってのは…

(答) いやいや、加古先生のチェックじゃなくて財務諸表を作る原点はどういう作り方をすべきですか。原価で作るべきだ、そういうことを加古先生の御指導を経て作ったというのが私の手元に來た財務諸表だと思ってますから。それは最初っから加古委員会を立ち上げましたという報告も聞きました。それは手順ですから。出来上がったものを加古先生に見せたか見せないかということじゃなくて、どういう作り方をする

ことが、初めてなんですからね、こういう公団で作るのは。ですからどういう手順で、どういうものを作ったら財務諸表として民間と同じようなものができるのかを勉強なすったんですから、ですからそれは、加古先生御覧になったか御覧になってないかは私知りませんが、指導を得てまず最初のやり方から、1の1から加古先生の御指導いただいたと、委員会のね、そう聞いてます。

石原東京都知事記者会見
(平成15年7月18日)

【東京都速記メモ】

外かく環状道路について

火曜日の記者会見で、扇国土交通大臣が言ったように、外環のアセス法に基づく方法書の縦覧に入ります。

昨日、国交省から、外環についての環境影響評価の手続きに着手して欲しいという正式な依頼がありましたので、東京都としてアセスメントを実施することにします。

事務方には、直ちに国と協力して、環境影響評価の手続きを開始するよう命じました。具体的には、来週25日から縦覧を開始します。

外環の事業着手に向けて、これでまず最初の一步踏み出すこととなります。今まで長ったらしく凍結したままだった、国が非常に無責任だと思いますけども、扇大臣の代になって、こちらから強く要請しましたが、凍結解除と言うことで、やっと数十年ぶりに事が動き出しました。

外環は、東京の非常に厄介な弱点である渋滞の緩和と、環境の改善のために、非常に重要な道路でありまして、これを整備することで経済効果も上がってくると思います。非常に大きな経済効果もあると思います。

今後とも、多くの方々から幅広く意見を伺って、できるだけ早期に、事が実質的に動くように、外環計画の具体化を図っていこうと思っています。

関係する区が、特定のインターについてこちらは賛成、こちらは反対で、どうなんだという意見もあるでしょうが、調整をしていくためにも、アセスメントが必要だと思います。そういう意味でいろんな意見の相違もあるでしょうが、最終的には、幅広く意見を聴取して、事が、ロスが少ない形で完成することを望んでおります。