

## 第37回P I 外環沿線協議会 会議録

平成16年5月20日(木)  
於:東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【事務局(西川)】 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。先日の運営懇談会でもご相談させていただいたところでございますが、この5月に人事異動によりまして、私、国土交通省の東京外環調査事務所から関東地方整備局の計画調整課に配置がえになりました。前任の伊藤に続きまして事務局を担当させていただくことになりましたので、これまで同様、引き続きよろしくお願いいいたします。

なお、私に引き続きまして後任の方から自己紹介をさせていただきたいと思っております。

【司会(鈴木)】 5月の人事異動で国土交通省東京外かく環状道路調査事務所に参りました鈴木です。西川の後任で参りました。よろしくお願いたします。

西川にかわりまして、今回から司会を担当させていただきたいと考えております。よろしくお願いたします。

ここで撮影時間の方は終了させていただきたいと思っております。報道の皆様、ご協力をお願いいたします。また、傍聴の皆様につきましては、受付で配付しております注意事項に従って会の進行にご協力お願いいたします。

それでは、ただいまから第37回P I 外環沿線協議会を開催いたします。

本日の協議会の終了時間でございますけれども、これまでと同様午後9時を厳守ということで考えておりますので、会議の進行に何とぞご協力よろしくお願いたします。

本日、練馬区の湯山さん、杉並区の土肥さん、菱山さん、三鷹市の樋上さん、狛江市の大川さん、世田谷区の秋山さん、栗下さんにおかれましては、都合により欠席されるとの連絡をいただいております。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

【事務局(西川)】 それでは、事務局を担当します国土交通省関東地方整備局計画調整課の西川でございますが、私の方から資料の確認をさせていただきます。

本日の配付資料でございますが、クリップを外していただきまして、1枚目が次第、2枚目に座席表、続きまして資料-1でございます。資料-1が前回の会議録でございます。資料-2につきましては、前回協議会でいただいた意見等をまとめたものでございます。資料-3につきましては、5月14日に行われました運営懇談会の報告でございます。資料-4につきましては、協議員の皆様から提出された資料でございます。本日は、岩崎さん、それから樋上さん、江崎さんの3名から資料のご提出がございます。それから、参考資料-1でございますが、地域ごとの話し合いの状況についての報告のペーパーでございます。また、参考資料で東京都から東京都地球温暖化対策指針、それから東京都雨水浸透指針という2つの資料を配付しております。

資料の紹介は以上でございます。

【司会(鈴木)】 足りない資料等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、まず初めに資料-1、第36回の会議録についてですが、事前に皆さんにごらんいただいていると思っております。ご意見があったものについては修正しております。ご確認いただきたいと思います。

会議録の内容についてはいかがでしょうか。特に意見がないようでしたら、会議録は本

日から公表とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、引き続きまして次に進みます。まず、前回の協議会で協議員の皆さんからいただいた意見を資料 - 2 として整理しておりますので、事務局から説明いたします。また、資料 - 3 として5月14日金曜日に開催されました運営懇談会の報告もあわせて報告いたします。

【事務局(西川)】 それでは、資料 - 2 の方をごらんいただきたいと思います。資料 - 2、協議員から出された意見として、前回、まず冒頭に東京都の整備開発保全の方針の見直しにつきまして説明があり、それについての意見を整理しております。

続きまして、練馬の問題ということで、平野さんの方からご説明いただきまして、それに関連する形で資料提出がありまして、それに関連する意見が多く出されております。それを資料 - 2 として整理しております。

めぐりまして、その他として3月に新聞広告が出された事実関係の確認と、その趣旨の確認のやりとりがございました。それを資料 - 2 としてまとめてございます。

引き続きまして、資料 - 3 をごらんいただきたいと思います。資料 - 3、5月14日に行われた運営懇談会の報告でございます。提案が4点ございます。提案1、第37回の協議会は引き続き「練馬の問題」について議論をする。提案2、「これまでの議論の整理」について、運営懇談会での意見を反映するとともに、中間とりまとめの構成等を参考にして、全体の案を事務局で作成し、次回の運営懇談会で引き続き議論をする。提案3、「地域ごとの話し合い」は、各区市ごとに協議員が集まって相談する場を、引き続き各区市と事務局で日程調整し、協議会へも報告する。提案4、第38回の協議会は、6月24日木曜日の開催予定とする。以上4点の提案がございます。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 ただいま事務局から説明がありましたが、協議員の皆さんの中でこれらの資料についてご意見ございましたらご発言いただきたいと思います。

まず、資料 - 2 について協議員から出された意見ですが、ご意見の方でございますでしょうか。

特段なければ、続きまして資料 - 3、運営懇談会の報告についていかがでしょうか。皆さんのご了解が得られるようであれば、本日の議論は運営懇談会から協議会への提案の内容に沿って進めていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。よろしければ議論の方に入っていきたいと思います。

それでは、提案に沿いまして、練馬の問題について議論をしていきたいと思います。本日は、岩崎さんから大泉問題に関する意見が資料 - 4 として提出されております。また、樋上さんから外環構想に対する練馬区長意見についての考察、これも同じく資料 - 4 として提出されております。

それでは、まず岩崎さんから今回配付されております資料の説明の方をよろしくお願いいたします。

【岩崎協議員】 岩崎でございます。大泉問題といいますか、練馬問題に関する意見といたしまして、道路行政の疑問ということでお話をさせていただきます。

資料がございます。この資料は、自治体問題教育研究会と入っているんですが、教育がちょっと間違っていたもんで、問題研究会と教育を消していただきたいと思います。入っている方からいただいた資料でございます。

この図面の左上に参考といたしまして、主要な計画・構想を含めた東京圏の社会資本整備というふうに掲載しているわけがございます。これをみますと、地図で赤く印をしていたと思いますが、このところが地域高規格道路、通称といいますか、幻の10号線というような話が載っていたんですが、それは定かではございません。これが練馬のインターから中央環状に直結するものなので、関越道の交通量9万4,000台、あるいは9

万数千台のうち、都心に出入りする車は最短距離で結べるはずであったというふうに思っております。それが整備されないで、理由はわからないんですが、外環1.5キロを建設したために、谷原交差点や環八の渋滞は今日に至るも解消していないわけでございます。

この高規格道路の計画といえますか、この点線の部分の凡例をみますと、凡例では事業中・計画中の区間というふうになっております。この点について、東京都、あるいは国土省、この資料では建設省になっているかもしれませんが、この点について説明をしていただければと思います。

【司会（鈴木）】 練馬問題に関して提出されている資料を先に説明したいと思っております。続いて、樋上さんから提出されている資料 - 4、樋上協議員提出資料についてですが、本日欠席のため、事務局に代読してほしいという依頼がありましたので、事務局から先にごこちらの文章についても読ませていただいた上で、あわせて議論させていただきたいと思っております。

それでは、事務局の方から樋上協議員提出資料について説明をお願いいたします。

【事務局（秋山）】 それでは、事務局から代読させていただきます。

協議員・樋上寛、外環構想に対する練馬区長意見について考察。

第23回運営懇談会提出「議論の整理に対する私の意見」のうち、練馬区問題の部分を抜粋し、第37回PI外環沿線協議会に提出させていただきます。

練馬区問題。1、国と東京都は、練馬区の諸問題解消に向けて取り組んでいます。未完成の部分は、財政上、土地収用、その他のもろもろの事情があって進んでないと思っております。

一方、練都都収第69号（昭和60年11月20日）練馬区長の東京都知事あての回答書は、外環とのかかわりのある交通対策や環境保全対策のほか、大江戸線地下鉄の延伸、広域下水道処理方法としての下水道分流式などの練馬区の抱える「まちづくり計画」などが含まれています。この回答書によって、東京都と練馬区との間には、同意の約定書があるのか、また、回答書を受けての事業等施策へのどのようなプロセスがあったのか、その内容が知りたい。

2、練都都収第69号の21項目と武田協議員解説の21項目は、工事内容が付加されているようにも見受けられます。報告を聞いて、間違っているかもしれませんが、練都都収第69号の21項目のうち不完全なものは次の2項目だと思います。

項目5の環境施設の設置でインターチェンジ周辺の植樹帯を主とした環境施設帯の緑化は区長意見を満たしているが、周辺環境の景観修復が放置されている点。

項目16の地域交通の利便性について、補助230号線、放射7号線などの道路整備と大江戸線大泉学園町までの延伸が未着手です。

3、練都都収第69号 / 練馬区長の東京都知事あての回答書にある「項目14は白子川調節池計画による洪水調節機能を確保すること」であり下水道分流式とは別の案件です。

「項目15のア」は、下水道の普及です。下水道の設置を急ぐものであり、下水道の合流式か分流式いずれを採用するかではないと思っております。

以上です。

【司会（鈴木）】 関連する資料として、過去に提出されました資料を紹介したいと思います。青いファイルの2をみていただきたいと思います。

2のファイルの黄色のインデックスの16番に練馬区からの21項目の意見、いわゆる21項目の意見が入っております。17番から19番にも関連する資料が入っております。

また、前回までに武田さん、栗林さんから提出されました資料が同じく青ファイル2のオレンジ色のインデックス23番に入っております。16番が21項目、17から19が関連する資料。前回武田協議員から出された資料につきましては、ピンクの23番に入っております。よろしいでしょうか。事務局から提出いたしました資料、練馬区大泉周辺

の状況についてという資料も同じく23番、後ろの方に入っております。

それと、前回の協議会で練馬区の平野さんから21項目の対応状況についてご説明いただいておりますが、21項目の対応状況については、本日お配りしてあります資料-1、前回の議事録の中に説明内容等が入っておりますので、参考にしていただければと思います。

それでは、練馬の問題についてご議論していただければと思います。川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 関東地方整備局の川瀧です。

私の方から、最初に岩崎協議員の方から首都高速道路10号線というのは何なんだ、今どんなふうになっているんだというご質問があったと思いますので、それについてお答えしたいと思います。

恐縮ですけど、岩崎協議員の出していただいた資料-4の図面をみていただきたいと思います。ピンクになっているところはご指摘の道路なんですけども、図面をみていただいておりますように、首都圏全体をみていただくと、大きい環状道路が3つあります。今まさにご議論いただいている外環というのは、外環道をかいていただいておりますけども、ちょうどピンクの左側からぐるっと回っている道路です。それから、その内側にピンクの右側になりますけども、何となく丸くなっているのがわかると思いますけども、これは首都高速道路の中央環状線という環状道路です。ちょうど神田川と書いてあるあたり、太くなっていますけども、山手通りで都道の下をトンネルを掘って今事業をしているところです。

それからもう1つ、大きく外側に圏央道と書いていただいているところ、首都圏中央連絡自動車道といいますが、これが3つの環状道路で3環状です。

それから、環状道路以外にいわゆる放射道路、都心から外側に伸びていく道路が9本あります。一つ一つご説明しませんが、9本ありまして、合わせて3環状9放射が首都圏の交通問題を解決するには必要だというふうに我々考えているところです。

ご指摘のピンクのところは9放射のうちの1つなんです。練馬のところと先ほどいった首都高速道路の中央環状線をつなぐ道路でございますが、実際、今、首都高速でもありません。事業もしてありません。それから、計画も都市計画という意味ではございません。ですが、我々としては3環状9放射の1つとしてネットワーク上、非常に大事な道路であると。整備をしなければいけない道路であるのかなという認識はしております。実際、我々だけではなくて、いろんな計画の中で例えば首都圏全体の首都圏整備計画という計画があるんですけども、その中では計画を進める路線という位置付けがなされています。東京都さんの方では、おつくりになられた長期計画の中でも検討を進める路線という位置付けがなされております。

実際、我々としてもこの道路、3環状9放射の1つでもありますので、周辺地域の土地の利用状況とか、あるいは関連道路網の整備状況等いろんなことを踏まえながら、この道路の必要性等について今調査を行っているという道路でございます。

以上です。

【司会(鈴木)】 濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今の説明で、前に練馬区の関係の地図がありましたよね。あの地図を出していただいて、どの辺を通る計画になっているのか教えていただきたい。この間、230号線、7号線とかありましたよね。その図面でいくとどの辺になるのか。

【川瀧協議員】 ファイル 2のピンクの23の資料になりますかね。その中に図面が入っておりますけども、その中の一番最後の図面になるのでしょうか。ただ、まだ具体的なルートというのは決まっております。ただ、大体のイメージとしましては、関越自動車道、それから外かく環状道路 関越自動車道というのも一種の放射道路なんで、それがここで終わっておりますから、関越自動車道がそのままずっと都心の方に伸びていくと。谷原交差点、あるいは目白通りのルート沿いなのか、別ルートなのか定かではありませんけ

ども、目白通りの方向に、都心に伸びていくルートだと思っていただければと思います。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今ご説明いただいたんですけども、そうすると関越道をずっと越えて、谷原の交差点あたりに入るといことなんですけども、これは答弁の方でやりたいという考え方だということなんですけども、ただそれだけの考え方か、それとも計画を発表したときと今後のやりたいという考え方であって、計画は何も決まってないという形ですか。

【司会（鈴木）】 川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 ちょっと舌っ足らずだったと思いますけども、3環状9放射の中で重要な路線だと考えておるんですけども、計画の熟度からいくと、まだまだ都市計画もかかっていますし、必要性について調査を今行っているところという状況でございます。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 だとすれば、練馬の谷原のジャンクションをつくったとき、そのころからこのことが話に出てたということは、当然谷原というか、練馬区の問題、今現在問題になっていますけども、そういう問題を想定して、練馬の住民の皆さん方はそういうことも頭に入れていて、混雑にならないというようなことを考えたんだと思うんですけども、そういうことから考えれば、今の補助230号線もありますし、放射7号線のことがありますけども、やっぱりこの辺のことを発表して、期待だけでもたせてそのままになっている。また、東京都の作業の方もあると思いますけども、今日に至ってもそういう問題が残ってるんじゃないかと思うんです。

その辺について、行政側は今練馬の問題を最終的にどう結論を発表されるのか。お話し放して終わるのか、あるいはこういうふうにやりますという結論を出していただけるのか、その辺をきょう、協議員の皆さん、期待して待っておるんだと思うんですけども、東京都と国と両方答弁をお聞きしたい。お話ししていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 それでは、川瀧さん。

【川瀧協議員】 今のご質問は、岩崎さんからご質問のあったいわゆる首都高速10号線についてということによろしいんですか。全体についてということなんですか。

【濱本協議員】 今現在、思いはあるけれどもやらないという形ならばそれで結構なんですけどもね。それと、今10号線が出ましたので、全体的にどう感じているのか。この間から質問がずっと出てると思いますけど。

【司会（鈴木）】 川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 私の方から、まず10号線についてなんですけども、整備をしなければいけない路線というのはたくさんあるわけですね。いろんなところで、首都圏、東京は渋滞しておりますから。今、我々としては、放射道路も必要性はわかるんですけども、今やっていることは、都心が込んでいるもんですから、環状道路に重点を置いて整備をしております。

先ほどの首都高速道路の山手通りの下にトンネルを掘っている環状線もそうですし、それからまさに今議論いただいている東京外環もそうでございますし、もうちょっと外側の圏央道もそうなんですね。それを重点的に整備をしているという状況でございますので、10号線については、そういう意味で優先順位は下なのかなというふうに認識をしておるところでございます。

【司会（鈴木）】 道家さん、お願いします。

【道家協議員】 あわせて東京都の見解について、お答えさせていただきます。

東京都の長期計画の中では、先ほど川瀧協議員の説明にあったように検討を進める路線という位置付けはございます。しかしながら、東京圏での放射方向の道路の整備率は約9割、それに比べて環状方向の道路の整備率が約2割ということで大変おくれております。このことは問題があるという認識で、東京都としては首都圏の3環状、圏央道、外かく環

状道路、中央環状線と3つの環状線が特に重要で、必要性が高い、早期整備が望まれるという立場でございます。

【司会（鈴木）】 新さん、お願いします。

【新協議員】 計画をつくって、どちらの方向を優先してやるかというのは、東京都なり国なりが考えてやっていることでしょけど、現実に練馬でもってこれだけの状況になっていて、その当時いろんな問題があって、今の10号もそうだし、放射7号の南伸もある。230号線といった話もある。そういったようなことを全部ほったらかしたという悪いかもしれないけど、道家さんにしても、川瀧さんにしても、お話を聞けば鋭意先進努力しているような感じは受けるんですが、現実としては全然動いてないということですよ。

放射道路がどうであるとか、こうであるとかという話では、我々の立場はないわけで、例えば私が大泉にいたとすれば、まさに大泉の混雑が、外かく環状道路がそこまでできてきて、将来南伸についてはまだ考えてもいないといったようなときに、起きてきた混雑を解決する方法を区長から進言があっても、それを実践に移すのは、やりやすいところだけやって、実際に混雑を解決するというようになってくると、10年たってもいまだに解決していない。それは、都と国の道路行政のあり方だというふうにおっしゃるわけだから、そうすると環状方向の道路をつくることによって、環状方向の道路の例えばインターチェンジの部分でどんな雑踏が起ころうと、それはまさしく国と東京都の計画は別なんだと。はっきりいうと、環状道路の車さえうまく通せば、後は知らないよとっていることと同じことなんですよ。

だから、私が聞きたいのは、これだけの道路をつくって、そこに車が集中していくということは、もう計画しているときから既にわかっていたことです。大変頭のいい方がたくさん集まって、国土交通省にも東京都にもいらっしゃるわけですから、どうしたらいいかぐらいは先に考えるべきだろうと思うんですね。

例えば私も、三鷹でそういった外かく環状道路のジャンクションなりインター等を受け入れるとすれば、周辺の道路がどうなっているか、それでどうやってさばくことができるのか、実際にそういうものをつくったらどうなるのかということを考えて受け入れるはずはないんですよ。だから、練馬の問題を聞きたいというのは、東京都、あるいは国土交通省がその当時どうであったかは別として、今現在どんな姿勢で取り組んでいるのかなということを私は聞きたかったんですよ。それで、練馬問題についてうるさくいったわけです。

今の話を聞くと、環状道路が優先で、放射道路については考えてない。230号線も10号も放射7号も全部放射道路ですから、そうするとそれについては考えていないという話になっちゃいますが、この辺どうなんですか。

【司会（鈴木）】 道家さん、お願いします。

【道家協議員】 樋上さんの答えと両方あわせてお答えさせていただきたいと思います。

樋上さんからお尋ねがありました練馬区長さんから21項目の要求といたしますが、要望がございました。これについて文書での約束があったのかということでもございましたけれども、これについては、都市計画法に基づく意見照会をします。それに対して区長から、都市計画変更には同意します、その際の条件として21項目をお願いします、という内容でございました。私も東京都から練馬区に対して文書での回答をしたことはございません。

ただし、これは自治体の首長さんからの意見でございますので、東京都といたしましても、その内容について真摯に受けとめまして、誠実に誠意をもって対応する必要があると考えまして、これまでも国や練馬区ともいろいろな形で相談しながら、21項目のうちかなりの項目について、ほぼその目的を達成したと思います。

ただ、新さんからご指摘がありました補助230号線、資料ファイル2の一番最後の図面の中で、230号線と放射7号線の、資料では点線になっている部分が未整備であります。この部分についても整備を求められたというふうに認識はしております。

230号線につきましては、区画整理を施行すべき区域でもあり、地元で区画整理をしながら整備していこうということで、地元練馬区ともども東京都もその合意形成を図るために地元に入っておりましたが、なかなか合意形成に至らなかったという状態でございます。

今年度から、一部区画整理で整備をするということも含めますけれども、かなりの部分を街路事業を中心とした事業で整備していこうということで、優先事業化路線を定めて事業化に取り組むということを発表させていただいたという状況でございます。全く何も行わなかったということではございません。また、これからも地元の方々の協力と合意がなければできません。地元練馬区とも連携して進めていきたいと思っております。

放射7号線についても同じような経緯でございます。区画整理事業について、やはり地元の方々との合意形成に至らなかったため、230号線と同じような経緯で今回、優先事業化路線に定めて、街路事業や道路を中心とした事業を進めるということで、地元対応、測量なりにこれから順次入っていききたいということでございます。これも地元の方々の理解と協力を得なければできません。そういう意味では、東京都としても地元練馬区と連携をとりながら、地元の皆さんに一つ一つお話をし、事業化に取り組んでいるというところでございます。

【司会（鈴木）】 新さん、お願いします。

【新協議員】 話が逆じゃないかと私は思うんですよ。当然ここに車があふれてくることはわかっているわけですから、地元の合意をとりつけるというのは、今まさに動き始めたということじゃありませんか。本来であれば、外環道路をここまでもってくる前に、必ずここにもってくるのであれば、必ずこういう問題が起きるんだから、そこを先に整備していくというのが私は本来の姿じゃないかと思うんですね。そこに大渋滞が起きて、それでどうしようもなくなって作り始めるというのでは、まさに策がないというか、計画性もまるでない、ただ泥縄式に道路をつくっていくのと全く同じじゃないかと思うんですね。

こういった地元住民と話し合いをしながらやっていくというのは、現在都市区域内でもって道路をつくる場合はどうしたってやむを得ない話ですから、こういった計画で車があふれてということが予想されるときには、必ず事前にこういったものを当該自治体と協議をして、それでその問題を先に片付けていき、同時並行で外かく環状道路を計画していくというんだったらまだ話はわかるんですよ。外環をつくれれば大丈夫ですよとあって、例えば区長からこの問題が起きちゃったから困るというふうにいわれて、それはご意見として聞いておきます、尊重しますといたって、それは空手形にすぎないんであって、今まで10年できなかったということをもみてもはっきりわかるわけですね。

ちょっとお伺いしたいんですが、東京都にしても、国土交通省にしても、例えば地方自治体、区なり市なりが受け入れるという話になったときに、インターないしジャンクションの周辺の道路をこの道路とこの道路とこの道路についてこういうふうにしてほしいということで申し入れがあった場合は確約をしますか。これは地方分権と極めて密接な関係があるんだと思うんですが、私は、本来は道路というのはそこに住んでいる住民のものだと思っているんですね。地方自治体の考え方というものは非常に大きく反映されるものが区域内の道路だろうと思うので、そういったことを踏まえて協定書なり、確約なりをきちんと自治体に与えていくというようなスタンスをとらないかぎり、これから外かく環状道路を進めていくというのは大変な問題になると思うんですが、川瀧さんも道家さんもその辺はひとつよく考えていただきたいんですね。

これについて、今、優先でやってらっしゃるというふうにおっしゃいましたが、これはいつまでにやるおつもりですか。10年という話はこの間聞いたような気がするんですが。

【司会(鈴木)】 では、道家さん、お願いします。

【道家協議員】 今回の優先事業化計画というのは、今年の3月に策定しましたが、平成16年から27年度の12年間で優先的に整備する路線の1つとして決めているということでございます。これが目標でございます。

【司会(鈴木)】 ただいまの広域の3環状9放射のお話とあわせて練馬周辺街路整備の話についてですが、他の方から関連してご意見があれば。武田さん。

【武田協議員】 今の大きい図面の目白通りを、谷原の交差点からずっと新目白通りをおりていって、昭和でいいますと35、36年ごろに首都高ができ上がった当時だと思います。年数は正確にいえません。そのときに江戸川橋から目白通りで関越へというような話はございました。あったけれども、地元では幻の構想線ということで、全然問題にもされなかったという経緯があります。さっきお話のように、あの辺のオリンピックのために谷原の交差点から笹目通りで戸田橋のポート場に行ったという経過があります。

そういうようなことで、多摩問題研のような構想線が幻として当時はあった。ただし、地元では練馬区も私たちも、何の情報ももたらされてないし、当時これがどうなるという問題としてみてない。ただし、先ほど川瀧さんの方から研究しているとなりますと、これが非常に問題なんです。今、我々の方は首都高から目白通りで関越につながるというようなことは全然想定もしてないし、予測もしてない。その必要性も感じてない。なぜならば、笹目通り、環八、そして今度地下で行くという外環という中で、比較的被害が少ない、つまりハード、ソフトを含む、そういう形の中で環状の方向で流していけばいい。改めて関越から一極集中の都心環状、あるいはお堀端をめぐるあそこまでつながっていくような必要性は少しも感じていないということです。

ですから、さっき検討しているというお話がありましたけど、それは事実ですか。というのは、外環が今私たちのPI協議会で問題なのは、仮に大泉から世田谷に地下でもっていったとして、世田谷は大変なことになるじゃないか。南へもって行くのは、どのルートで海の方にもって行くのか。これ対して調査事務所は方針を明らかにしていないわけです。これだけ早く問題に対しても明らかにしていないにもかかわらず、あんなものは幻だよという程度にとらえている話を研究をしているんだということになりますと、非常に問題となる。

平野さんの方も何か聞いてますか。練馬区として聞いてないですよ。私も随分この辺の情報をもっているつもりだけど、何で今多摩問題研の資料に対してそこまで正確に答えるのか、意図不明と思ってます。そここのところは慎重に扱って、東京都とよく詰めて、少なくとも蓋をするんなら蓋をする、あるいは研究しますということをいうならいうで、正式に何らかの意思表示をしてもらわなきゃ困ると思います。

それから、東京都にお尋ねしたいのは、今私が理解しているような当時を含めて、あくまでもこれは幻のという取り扱いをしてきている問題ですから、東京都としての計画、あるいは構想の中に川瀧さんがいわれたような雰囲気のある何らかの研究、話し合いはされていることがあるのかなのか、それを道家さんにお尋ねしたいし、もう一度川瀧さんにもその辺を正確にお伺いしておきたいと思う。

【司会(鈴木)】 川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 お答えいたします。いわゆる構想路線、幻がつくかどうかは別としまして、私どもの言葉としてはまだまだ構想の段階の路線ではありますけども、道路というのは全体がネットワークになっているものですから、必要性の有無などについての調査は、特に上位計画で位置付けがなされた路線については調査を行っているところであります。

ただ、誤解がないようにつけ加えますと、例えば事業化に向けて具体的な調査とか構造

がどうのこうのというものではございませんで、ネットワークとして必要性があるのかどうかというような調査を今勉強している、行っているというような状況でございます。

【司会（鈴木）】 道家さん、お願いします。

【道家協議員】 東京都からお答えをいたします。

確かに今説明がありましたように、東京都としても長期計画の中では検討を進める路線として位置付けがございます。これは、国の大きな首都圏整備計画にも位置付けられているということを踏まえた上での位置付けでございます。

ただ、先ほどご説明いたしましたように、もし先に進むとしても、優先度は環状方向の道路に現時点であるというのが東京都の考えでございます。特に国等と具体の意見を交わしているということはありません。

【司会（鈴木）】 平野さん。

【平野協議員】 1点だけ確認をさせていただきたいんですけど、今、国土交通省さん、それから東京都さんの方でいわれた構想という話があるということなんですが、少なくとも21項目を回答した時点では、その話は俎上にはなかったと。あれば当然のことながら練馬区としてもそれなりのものがあったというふうに考えております。

21項目の中の に谷原対策との関連ということで載せているのも、当然のことながらそういう面で都市計画決定の中にも材料はないわけですし、また構想のものとしてもまだ素材としては上がってきていなかったと。そういう時点での21項目の回答というふうに私は受けとめているんですが、それは間違いはないのでしょうか。

【司会（鈴木）】 川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 首都圏整備計画という計画で位置付けられた時期でございますけれども、平成8年8月ということでございますので、比較的最近だと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 平野さん、お願いします。

【平野協議員】 わかりました。ありがとうございます。

そういう中で、先ほど道家さんの方からもお答えあった新さんのお答えの中で、今、岩崎さんから出されたものと21項目の要望というのは、やっぱり別で議論すべきものかなと私はとらえたんですけど、そういう中で区の方が21項目の中で出された放射の道路、放射7号とかについては、確かに要望を出しておりますので、そういう中で整備を要望してきたという経緯がございます。

道家さんのいわれたのを補足させていただければ、230号線の方については、一概に都だけの責任なのかなとは言い切れないところがございます。当然のことながら、これは区の政策の中でも東京都と協力いただいて、地下鉄12号線を引き込んでいきたいという要望もございました。そういう中で、導入空間として230号線を引き込むに当たって、先ほど道家さんの方から説明がありましたけど、区画整理事業で進めていこうという1つの方針付けがあった。この辺の事業に着手しようとしていたのは平成6年当時からございまして、そういう中での紆余曲折があって今まで動かなかったというのが1つ経緯としてあるのかなととらえております。

放射7号線につきましては、一部新さんのいわれるようなことがあるのかなと思っております。これも区画整理すべき区域に入っていて、区画整理事業で進めないかという検討をして、私も練馬区においても地域に入っていた中で地域の反対との声があったことでしばらく中断されていたという事実もあるということだけ補足させていただければなと思っています。

【司会（鈴木）】 先に武田さん。

【武田協議員】 地域の交通利便性の向上というところで区長の21項目の中の丸の方でいえば18番ですか、補助230、放射7号線などの道路整備を促進するというのは、

今ここで幻といわれている道路を整備しろなんてことは少しもいっていない。これは目白通りが北園交差点でとまっているから、関越、外環でのあそこがものすごいネックになっています。要はあの道路を県境までの出入りで2キロは早急に整備しなきゃなりません。わかりやすくいえばそういうことなんです。

ですから、ここの放射7号線などの道路整備を促進することとっていることは、平野さんの方やあるいは練馬区の方、都計審では事実私も参加していましたからわかりますが、何は何といっても放射7号、目白通りを北園から西へ延ばさなかったらどうにもならない。だからそれを急げということをお願いしているわけです。そのことに対してははっきりいって区長意見を出してから20年、私たちが地元から道路公団を含めて要望してから三十何年たっている。それだけたっても、たかがあその2キロができていないようないい加減なやり方をしているんだから、これはほかの地域の協議員の皆さんも、相当慎重に練馬の取り組み実態をとらえて、行政がどこまでの確に対応するかしないということをよく確認していただきたい。そういう意味で、練馬の問題をご審議いただいているということです。ということなんです。ですから、くれぐれもこの項目に便乗して幻の構想線なんかが動き始めたら、また一波万波で大変なことになるということです。区長意見の意味を誤解のないように願いたい。

関連して光が丘から大泉まで230というのができれば、今の目白通りのバイパスとして非常に大きな機能をもつ。分散効果が大きい。谷原の交差点も幾らかすくかもしれないし、目白通りはもっとすきます。そういう意味でこのバイパスは重要ですということです。

ですから、後で国交省と東京都はよく協議して、この外環問題がけりがつくまで、少なくとも幻といわれている訳のわからない構想線に一極集中を助長するような問題については、一切ふたをしていただきたいと思います。少なくともPIの中でこのことをもう一度どうだこうだということにならないような扱いを両方で話し合っていていただきたいと思います。そうしないと外環は要らないという話になりますよ。

【司会(鈴木)】 関連してどなたかご意見……新さん。

【新協議員】 問題は、国や東京都が区や市をどう扱ってきたかということだと思っんですね。そこら辺が非常にわからない。例えば、私にいわせれば道路とか町づくりなどというものは、そこに住んでいる住民が考えて、相談をして、自治体内部でもって話し合いをして、それで持ち上げてくるものだ。隣の区や市にまたがるものであれば、その区と話をやっていくようなものではないかと私は思っんです。とにかく何が何でも計画するのは、国、あるいは東京都だということで、しかも地方自治体の長、あるいは議会なり長なりが国や東京都にきちんと意見を具申していることに関して、それに対する明確な回答もしないと。

お話を伺っていますと、できるところからやりましょう、あなたのご意見は尊重して、できる限りやってみようというのは、要するに主体者は国であり、東京都だと。この問題については、おまえたちは口を出すなといっているのと同じわけでありまして、こういうやり方で外かく環状道路を通してきて、インターをつくる、ジャンクションをつくるということはどうしても納得できない。

結局、区域の自治体の長なり、それから議会なりときちんとした協定書を国なり東京都が交わして、それを忠実に履行していくという形でなければ、受け入れるべきではないというふうに私は思っようになりました。これは練馬のことでそう思っんですね。現実の問題として、確かに優先的にやっていく、優先的な整備路線にしているというけども、実際にそれを決めたのは去年の話で、その前に20年も40年も前からそういう話がやられていたということ、しかもそれはかなり強烈に練馬区から上申されていたということを考えてみると、うかつに外かく環状道路を地域の中に引き受けるわけにはいかないなど。国や東京都もよほどの覚悟をして、きちんと自治体に対して対応していく、住民に対して対

応していくという考え方をしてもらわないと、とてもじゃないけど外かく環状道路はできないと私は思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 道家さん、お願いします。

【道家協議員】 新さんと武田さんのお話にお答えをさせていただきます。前回は説明いたしましたけれども、いい加減な取り組みをしてきたということではございませんし、各区市の行政の皆さんとよく相談をして、いろいろ取り組みをしております。当然のことだと思います。

さらに新さんのご指摘にありましたように、住んでいる住民の方にも十分な配慮をしなければならないのは当然でございます。そういう意味で、当初は区画整理を中心として道路も周辺の町づくりも一体的に整備していこうという考えのもとに、区などととも地元にいるいろいろお話し合いをしてきました。しかし、地元の方々からはなかなか理解を得ることができなかったということでございます。

都市計画道路というのは地元の方に密接に関係しますし、つくる場合に用地買収を伴いますので、地元の方々に痛みが発生します。その痛みを和らげなければならないし、合意もしていただかなければならないということで話し合いを重ねております。今回は全部区画整理事業をやめたわけではございませんけれども、かなりの部分、区画整理事業ではなくて、道路を直接用地買収していく街路事業で整備をしようということで、考えを切りかえまして進め始めているところでございます。

例えば放射7号線、先ほど武田さんのお話にもありましたように、北園交差点という大泉学園通りから西の部分、区市境まで2キロの区間につきましては、平成14年度には航空測量をしておりますし、今年度からは先ほど申し上げた優先事業化路線ということに決めましたので、地元にご相談をもちかけて、ぜひご理解、ご協力いただけるように取り組んでまいります。

それから、補助230号線につきましても、今年度は一部現況測量、笹目通りから土支田通り、予定路線の3分の1ぐらいまでの区間でございますけれども、そこに現況測量が入ります。現況測量が入るとというのは、地元説明会をしまして、測量させてくださいということで説明会をすることになります。その様な形で地元にもお話し、理解と協力をいただきながら進めていきますので、簡単に進めないというのは、むしろ都市計画というのが、住民の皆さんの意見をよく聞くようにという制度になっておりますので、そういう意味である程度時間がかかるということだろうと思います。決していい加減な取り組みをしているわけではございません。ご理解をいただきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 先に栗林さん。

【栗林協議員】 先ほど練馬の方が世田谷のことを心配してくださったので、世田谷としても一言いわなきゃならないと思います。

今、話をされている外環は東名で終わることになっています。外環に賛成するといっているわけではないんですが、もし外環ができるということになった場合、現在、世田谷の東名から首都高にかけては、朝夕物すごく渋滞しております。

それから、昨年7月に国がお出しになった交通の分析によれば、外環ができるとして、用賀瀬田間の環八の交通量は増加しないというようなことが出ています。しかし、そんなことはないだろうと私は思っております。

それからもう1つ、練馬と比べていえることは、東名ジャンクションにもしインター機能ができたとしても、その予定地の周辺の道路整備はほとんど手つかずであると。世田谷の中でも特におくれているということをお話ししたいと思っております。

世田谷区長は、事あるごとに東名以南を整備してほしいということをおっしゃっています。よくよく考えてみたら、東名以南の話はまた別の話でございます。これだけやってしまう

と、昭和60年の練馬区長の回答書と同じ結果になってしまうんじゃないかなという気もしております。

一番大事なことは、こういう高規格な道路ができた場合、当然交通量がふえてきます。したがって、その動線処理のための周辺道路整備ということは非常に重要であると。ところが、練馬の場合は、1985年に都市計画案の公告がされております。先ほど都の道家さんがおっしゃっていた優先道路の発表があったのは、たしかことしの初めですよ。その間に18年の年月が経過しております。これからの外環のあり方を考えた場合に、周辺道路の整備は非常に重要であると。

したがって、私がどうしても約束していただきたいなと思いますのは、もし外環をつくるというようなことになったとしたら、その周辺道路整備は一体的にやってほしいということをお願いです。そういうことをどれだけ約束していただけるかどうか。そのことを伺いたいと思います。

【司会(鈴木)】 では、藤川さん、お願いします。

【藤川協議員】 私も、今栗林さんがいわれたことに大賛成でございます。練馬問題というのは、正直いまして外環のこれからのあり方を考える1つの大きな試金石なんだろうと思います。練馬の問題をどうとらえて、それをどう生かしていくのか。それから、現実練馬の方は今苦労されているわけですから、その問題をどう克服していくかということとどれだけ見事に処理できるかというのが、外環をつくった当時の人たちと違う、新しい時代の我々の責務ではないかなというふうに考えております。

先ほどから出ているように、道路というのはつながってこそ道路ですから、すべてパッケージで考えなければいけない。そのパッケージがきちんとパッケージにならないがためにいろんな問題が起きているということが現状あると思いますので、練馬問題が三鷹問題になったり、練馬問題が世田谷問題になってしまうというのが一番まずいのではないかなと思っております。

そういう点から幾つか質問させていただきますと、外環道が仮に南の方に延びていった場合に、今練馬で問題になっているようなことの問題が例えば10だとすれば、外環道が南に延びていくことでどの程度練馬の今の負担が軽減されるのか。その辺を交通量等々の予測からどうはじいていらっしゃるのか、どう分析されているのかということをお願いいたします。

それから、練馬でいろいろ出ている問題が三鷹の問題、世田谷の問題にならないためにはどうしたらいいのか、どういうふうにパッケージとしてのその他街路の計画の検討を進めていらっしゃるのか、分析されているのか、その辺の研究の中身といたしましうか、分析の中身がどの程度のものなのかということをお願いしたいなというふうに思っております。

ただ、その分析が都合がいいようなことだけでは困るので、練馬の外環道ができるときに、練馬のところに抜く前にどう予測をされて、それが結果としてどう思惑が違ってしまったのかというあたりの分析というのも必要ではないかと思っております、その辺わかりやすくご説明いただければありがたいなと。

【司会(鈴木)】 先に江崎さん、関連することであれば。

【江崎協議員】 先ほど栗林さんがおっしゃった東名ジャンクションの周辺というのは、世田谷の中で喜多見、私の住んでいる町のことだと思います。何でも栗林さんがそのことで周辺道路整備を約束してほしいとおっしゃるのかわからないのですが、喜多見の町というのはとても歴史があるところで、本当に狭くて、車がすれ違うのが大変なような道も多いんですが、いかだ道とか登戸道とか田淵道とか一つ一つ歴史があって、いわれがあって、そういう道なんです。また歴史を楽しみに、よそから週末になると訪ねてこられる方もいるという町です。

1つ気になったのが、東名ジャンクションのところにインター機能をもたせるとおっしゃっていたのですが、そういう可能性というのはあるのかどうか教えてください。

【司会（鈴木）】 それでは、整理します。栗林さんから世田谷の周辺道路整備、藤川さんからも同じく三鷹の周辺道路整備、江崎さんから周辺道路整備に関して東名ジャンクションのインターチェンジ機能についてですが、道家さん。

【道家協議員】 皆さんの議論は、外環を作るとなったら、周辺道路の整備があわせて重要ではないか。ワンパッケージであると。新さん、栗林さん、藤川さんからそういうお話がありました。

私どもといたしましても、大変重要だと思います。江崎さんより、喜多見の町の歴史、いかに道という道なども大切にしてほしいというお話がございました。それは、まさに両論成立するものでありまして、外環道のように国、それから首都圏のために広域利用ということも含めて大事な道路もございまして、例えば練馬でいえば放射7号線のように、骨格を形成する上で非常に重要な幹線道路、放射7号線、青梅街道、などの道路がありますし、その次のクラスとしては甲州街道とか放射7号線とか青梅街道というものを補助的に支える補助幹線、先ほどから出ている事例でいえば練馬にある補助230号線は次のランク、3段階目ぐらいでありますし、その次には、昔地元の方々がいろいろ苦労されてきた道路があります。いろいろな呼び方があるんでしょうけど、生活道路という言い方をしている道路もあります。

さらに、江崎さんがおっしゃったような歴史を楽しむ、生活を楽しむようなクラスの道も当然あって、道にはそれぞれ役割があるので、それぞれ必要ですし、それぞれをつくっていきたくて思っております。我々はその中でも、外環のような自動車専用道という首都圏や国の骨格をつくるような道路が、今大事であるということで、話し合いをしておりますし、指摘されている道路についても、必要性については十分認識しております。

それから、外環について、インターチェンジ等の設置が出てくれば、その周辺についても、それぞれ周辺道路の整備が必要になると思いますので、それぞれの地域の行政とよく相談いたしますし、例えばこの協議会でいえば、各地区で協議員の皆さんや行政の我々が加わって、地域協議会というのか、地域懇談会のようなことをやることになっております。後で事務局から報告があると思いますが、そういう場を通じても具体的な議論ができますし、ぜひ情報を交換して、外環をつくるということになった場合、あわせて整備できるような方策を考えていきたくて思っております。

【司会（鈴木）】 川瀧さん。

【川瀧協議員】 私の方からは、きょういろいろ出ています練馬のお話でございますけれども、これにつきましてまだ実現に至っていない、整備が至っていない道路があるわけです。東京都が事業主体だと思いますけれども、我々としましても、関係機関と協力しながら、今後も実現に向けて努力はしていきたいというように考えてございます。

それから、練馬のお話を踏まえた東京外環のお話の中で、何人かの方から周辺道路の整備が必要じゃないかというお話がございました。私もそう思います。外環にかかわらず、高速道路のインターチェンジをつくったりする場合には、先ほど三鷹の方がおっしゃっていたように、道路というのはネットワークですから、当然インターチェンジができる場所や交通量が増える場所には関連する道路の整備もしなくてはいけないということは基本でございまして、東京外環におきましても、当然そういう形で我々今後市や区や都と相談をしながら計画をつくらなきゃいけないのかなというように思っております。【司会（鈴木）】 先にジャンクション、インターについて、山本さんからいいですか。

【山本協議員】 幾つかご質問が出た中で、まず外環が南伸した場合に、練馬の問題10あるうちのどのぐらいにまでできるかという話がありまして、なかなか点数的にあらわすのは難しいですけれども、過去この協議会に交通の分析ということで資料を出させていた

だいておりまして、具体的には青いファイルのナンバー 1 の後ろの方に影響の生活というオレンジ色のファイルがございますけども、例えば5の13ページ、14ページ、先ほど栗林さんのお話の中でも若干出ましたけども、現在の交通の状況において外環が南伸した場合において、例えば環八とか環七とかこの辺の交通量がどう変化するかといったものを具体的に計算して出させていただいております。

例えば谷原の交差点近辺でいきますと、環八の部分でいくと青い色になっていきますけども、具体的に現在の交通と比較して2割程度低減するといったような形になりますし、そういった意味で外環の南伸というのは、先ほど来出ている練馬の抜本的な周辺の交通渋滞という解決をするためには、なくてはならない道路ではないかなというふうに考えているというところがございます。

あと具体的に、例えば外環が南伸した場合のインターチェンジの交通量の変化等につきましても、第25回の協議会、具体的にはそのさらに後ろをめぐっていただきますと、改めて1ページから振り直させていただいておりますが、21ページのあたりをのぞいていただきますと、外環道がない場合、大泉・練馬インターチェンジの出入り交通量が現在8.3万台といったものが、外環道がある場合には2割、3割という形で減るという具体的なデータを出させていただいておりますので、こういった意味からも具体的なデータはお示しさせていただいているのかなと思っております。もし何か不足の点がありましたら、また教えていただけたらというふうに思っております。

それから、東名のインタージャンクションという話がございましたけども、現在我々の方針ということで3ジャンクション、それからインターゼロということで方針を出させていただいて、例えばご要望のある青梅のところのインターについては、皆様のご意見をお伺いするというところでございまして、まだいろんな可能性が当然あるというふうに思っております、その辺具体的にお話をお聞かせいただければ、検討するのはやぶさかではないというふうに思っているというところがございます。

【司会（鈴木）】 まだ発言がない方から特になければ。橋本さん。

【橋本協議員】 道路については、先ほど以来つながなければ道路ではないと私も思っております。それで、道路を計画するときが一番最初に起点、終点というものがあると思うんですね。それなのに関越道なんかは途中でとまっている状態、放射7号線につながるのかそういうことはなくて、先ほど道家さんがおっしゃったみたいに道路には道路の役割があるとおっしゃる場合には、それぞれの道路の役割を自動車専用道路ならば自動車専用道路につながるような計画を立てるべきではないかと思って、生活道路、それ以下の道路にはなるべく入ってこないような方策をするべきだとは思いますが、最初に一番知りたいのは、関越から出てきた車、外環が途中でとまっているというときの計画段階の起点、終点を教えていただきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 外環道の起終点ということですが.....先に新さん。

【新協議員】 今の話ですけど、外かく環状道路じゃなくて、今大泉のところに出ているのは東北道でしょう。確か東北道があそこだとまっているという感じだと私は思ったんですね。外かく環状道路というのは、うたい文句には書いてあるけれども、実際に国幹審なんかでやられたときは東北道か何かでやられてるんじゃないかと思うんですね。

さっきの話で途中になっちゃっているんで、道家さんのいわれた話でいいたい。今一生懸命やっているというのはよくわかるんですよ。街路化計画、そういった街路でやるか、道路でやるか知りませんが、やり始めたのが練馬区長が意見書を出して、昭和60年なんですよ。去年まで18年かかっているわけですよ。このスピードの遅さというのは一体どういうものなのか、私聞きたいんですね。

外かく環状道路が供用開始になったのは平成6年ですから、それから既に9年たっている。同時にスタートしてこういうものを始めるべきじゃないかと思うんですね。一生懸命

やるのは結構な話ですよ。しかし、実際は去年までは早い話が練馬区長の意見書というのは、変な話でいうとぶん投げてあったというような形になるんじゃないですか。それが問題なんですよ。

要するに、自治体のというか、その地域の住民の長であるところの区長との話もそういうふうにするわけですから、一体これから先どうなっていくのか、私には本当にわからない。だから、こういうことをやる時には必ず東京都も国土交通省もきちんと契約書とまではいきませんが、きちんとした約束を自治体の長と交わしていただきたいというふうに思うし、さっきもいいましたけども、同時にスタートしなきゃならないという声がありましたけども、本当にそのとおりだと思うんですね。やるとすれば、そういう条件、同時にスタートしてやれるという条件が整わない限りは、これを始めるべきではないというふうに思います。

世田谷以外の問題もそうですけども、道路計画というのは行き当たりばったりでは絶対にだめなんで、道路の起点と終点というものをきちんと押さえた上でやるべきだというお話は今されましたけども、全くそのとおりで、世田谷でとまってしまったんでは、外かく環状道路の意味はないと私は考えております。

【司会（鈴木）】 関連して、濱本さん。

【濱本協議員】 先ほどからずっとお聞き致しましたけれども、まず最初に三鷹の藤川協議員の質問に対して、行政側、きちっと答弁されていない。何かぐちゃぐちゃっているけど、何も結論が出ていない。これ、簡単に出る答えじゃないと思いますので、3つの項目、藤川協議員からお話が出たと思うんですが、きちっと出されるんですか、出されないのか1つ聞きたい。

それから、練馬の3回続けていろいろ議論をやっておりますけれども、私が一番最初に提案して、お願いして取り上げていただいたわけですが、きょう議論していて、いろいろ問題がありましたけども、

1つは外環の大泉のができるときに、230号線だとか7号線の話、計画があったと。21項目の中でもいろいろ議論されていたということで、それが十数年経った後もまだこれからも10年かかるとか20年かかるという話。そういうことでは、練馬の問題というのは、きちっと外環が谷原にできるときに当然起こる問題を無視してつくられたというふうに認定せざるを得ないのが1点。

それからもう1つ、計画以外に前回、平野協議員から話が出ていますけども、インターチェンジ周辺の生活道路にインターチェンジ利用の通過する道路が入り込んでいて、現在も区民の日常生活に非常に影響を与えているという話が最後にありました。現状そういうことになっているので、交通の処理をどの様に改善するのが一番重大な問題なんだというふうにお話しされました。

それからもう1つ、武田協議員も前回のときにお話ししたのは、基本的にいうと練馬問題というのはやるときに背景整備、骨格整備と厳しいことをいっているんですけども、そういうのがきちんとできてなかったということだと思うんですよ。

ですから、きょう、いろいろ議論されていますけど、何かだらだらしているんですけどもそのまま放置して誰も責任を負わない。結局練馬問題について皆さん方どういう感じにされたかわかりませんが、こういうことであれば、外環の南進は絶対できないかと私は感じています。

ですから、今練馬で問題になっているのは、今現在問題になっていることをどうするかということについて何も返事もなし、どうしようということもいっていない。よく時間管理といわれますけれども、そういう道路の計画についても時間管理をきちっとやらないと、練馬の問題、いつまでたっても結論出ないんじゃないですか。我々協議員は、練馬の問題を解決しなければ、外環の必要性については今後議論できないんじゃないかという

ことをいっているわけですよ。そのときに今みたいな行政側の答弁、だらだらいったって何も答えになっていないんだと思うんですよ。皆さん、聞いている方もそうだと思うんですよ。

ですから、きちんと返事をしなきゃならないことはきちんと出していただかないと、先ほども交通量の問題いろいろ資料が出ているといわれましたけど、所長はまだ新しいから議論をされた内容を聞いてないと思いますけれども、色々出されたけれども必要な資料が出てない、それが問題があるということで、三鷹の前の柴田協議員なんかは、交通量の問題について何回も要望しているわけですよ。そういう問題がいまだに出ていないんですよ。ですから、そういうことじゃ答弁にならない。本当に外環が必要であるというならば、きちんと我々に説明もしていただきたいし、そのためには練馬の問題をどうするのかということもきちんと答弁しなきゃだめだと思うんですよ。

そのためには、国と東京都だけじゃなくて、もちろん練馬区さんもお協力いただかなきゃならないと思いますし、地元住民の皆さん方にも協力しなきゃならない問題もあるんだと思いますけど、今みたいに道家協議員みたいに懇談会をやってご意見を聞くんだとかいろいろ話が出るんだという話は当然そうだと思いますけど、そうじゃなくて問題が今もあるんですから、それをどうするかということをもっといただかなきゃならないんじゃないかと思うんですよ。皆さん、そう思いませんか。そういう結論の出し方をしていけないと、話しっ放し、言いっ放しで終わっちゃうし、今の藤川協議員の質問に対して答えが出たような感じだととんでもないと思うんですけど、どうですか。その辺もう一度議論していただきたいと思うんですけど、同じ質問があったらやってください。

【司会（鈴木）】 では、先に武田さん、お願いします。

【武田協議員】 練馬問題をテコにしていろいろご審議というか、ご検討いただき今日で大体終わりだろうと思います。そこで、改めて東京都、あるいは国交省に対してははっきりと回答を示してほしい。つまり、骨格的なことということで1つの例は、目白通りのわずか2キロの程度のことを区長意見が出てから約20年近くほったらかしになっていたということ。そして、当時の都市計画法に基づいて、区の都市計画審議会でも慎重に審議をして、受け入れの条件としてこれはやってくださいよということも区長意見で東京都知事あてに出した。

行政行為として法に基づいて練馬区が手続を踏んで、都市計画事業者である行政の責任者である都知事に出した。それに対して今まで公式に何らかの文書なり、あるいはしかるべき回答が東京都から行われたのか。ここのことは、残念ならなかった。そういうのではないと感じています。これは、渡辺さんの言葉でいえばふざけた話で、自治体を馬鹿にした話ということになります。それを住民は怒っているわけです。

あとは、今まで2年間かけて審議をしていただいた個別の現象というのは、渋滞がどうだとか、交差点の解消がどうだとかというような話はいろいろあると思います。私の手元には練馬区の外環絡みの整備をする図面があります。都市計画局、あるいは国交省が練馬区の事務方と協議をして、これは何年ごろまでにこういたします、これはこういたしますというやりとりをしてほしい。それをPIに報告していただく。そして、協議員の皆さんがなるほどそこまでおくれればせながらやるのかということも認めていただかなければ、PIで幾ら協議しても外環問題にイエスという答えは出ないんだらうということですよ。

個別の課題の解消というのは各地区にいろいろあります。例えば練馬とほぼ同じ問題、大泉とほぼ同じ問題では、栗林さんの方の世田谷は南がどうなるんだという話などほぼ同じだろうと思います。ただし、栗林さんの方には悪いんですけども、東名の場合には12万台通っていますけれども、関越の場合にはピークで9万が9万5,000通っています。あるいは外環を含めて。ところが、東名の場合には幾ら不十分であっても、行きどまりにはなっているわけじゃないんです。首都高で少なくとも6万台、7万台は吸収しているわ

けです。それで東京インターの出口で残りの5、6万台をさばっている。あるいは時によっては7万台以上をさばくという状態になっているわけです。

ですから、東名は大変だということはあります。南へ行くということは当然必要なんです、練馬の場合にはくどく申し上げます。関越と外環という2つがあそこにドッキングして入ってきているんです。23区の中でああいう形になって、2つのものが集まっているところというのではないわけです。そここのところを十分含んで対応してもらおう。だから、練馬の問題を解決すれば、ほかの地域の方々は納得できるんじゃないのか。あと個別の細かい問題ということについては、今まで皆さんいろいろ出した意見があります。意見を集約したものがありませんから、その中で事務方が整理をすれば、十分カテゴリー化して何らかの評価のできるものになるだろうと思う。

問題は、ある時期に抽象的な話でどうだこうだということやってもしようがない。場合によっては、評価表というような形で、例えば煙突をどうするんだ、排気ガスをどうするんだというようなものも含めて、多分37、38項目になると思うんです。そういうものの個別評価システムみたいなものを導入して、少なくとも次期のPIの中でそういうことを正確にする、そして国と東京都がそれを完全に担保するというような行為を行わないと、この後3年目に入ってたら今までと同じような議論をしたってしようがないでしょう。ですから、事務局を含めて当事者責任、当事者能力の発揮できる体制を国交省を含めつくってもらって、次期の対応策を明快に進めていただきたいと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 かなりまとめていただきましたけれども、時間も押しておりますので、あと1人ぐらい。じゃ、平野さん。

【平野協議員】 練馬の問題をいろいろ論議していただきましたんで、ぜひとも私の方からもいわせていただきたいと思います。

今までいろいろご意見があった内容、まさしくそのとおりじゃないのかなと思っております。ただ、21項目が無視されているなんてことになると、行政の立場として練馬も困ってしまいますんで、それがなかったのかなと。必要なことは、その地域において21項目で要望したようなものを議論して、やはり要望していくことが必要ではないのかなと。

今回、練馬の場合においても21項目においては、出したことによって国や東京都においてはそれなりの努力はしてきたということはいえるんじゃないのかなと思っております。その努力の足りなさ云々というのは別としまして、21項目を出したことによる効果はそれなりのものがあつたのではないかと。

それからもう1点は、先ほど来出ています出入り口といいますか、インターチェンジをつくったときの基幹となる道路整備というのは、そのときに合わせてやっていく必要がある。これは皆さんがいわれている話のとおりだというふうに考えております。

そういう中で一つ一つ解決を図っていくことが必要なのかなと思っておりますが、もう1つ練馬の問題の中で視点に入れていただきたいのは、先ほど来起点、終点という話が出ておりましたけれど、外環本来、高規格道路としての本来の機能を途中でストップさせてしまうと、21項目のような要望やインターチェンジ周辺の環境整備を幾ら図ったにしても解決に至らないんじゃないのかなと。そういう面で見れば、練馬としてはやはり外環を南伸させていただくということが最大の問題解決の要素になってくるんじゃないのかなと。

この辺は、外環本線を整備するに当たってのPI協議員の皆さんの1つの論議の中に加えていただければ非常にありがたいなというふうに思っております。

私からは以上です。

【司会(鈴木)】 では、武田さん。

【武田協議員】 それから、樋上さんの質問の中で一番下、3として白子川調整機能を確保する云々ということがありますが、その下に項目15のア、白子川の改修計画という

ことですね。15、地域の生活環境の向上で下水道の周辺地域の普及が早急に図れるよう積極的な努力をされたいということで今ご意見があり、機能を確保することとこのことをいっているんであって、下水道分流方式とは別の案件だとされています。

要するに、「ここでは下水道の普及を求めているんであって、下水道の設置を急ぐものであり、下水道の合流か分流かいずれを採用するかではないと思います」といっています。しかし、この意見書は20年前ですから、これを出したときの練馬区は下水道の普及率30%しかなかったんです。その後、美濃部都政になってばんばん上がって行って、約65%になったということで、当時の区長意見を出したときは、そういう状態の中で出したんです。

しかし、今度、これで区長意見は下水道が普及し満たされましたが、合流式でやったために、白子川は枯れてしまいました。ですから、合流式というのは非常に問題があるから、あの地域については少なくとも雨水を含む道路に落ちた水を含めて分流方式を一部採用して河川を生き返らせてくださいといっている訳です。また地下水を豊富にしてくださいといっているのです。時代が変わればこういうような問題が起きているんですという意味で、ここにはただ区長意見は満たされましたということにはならないのでそういうことを入れてあるわけです。

ですから、私が解説している部分というのは、これからの課題を含めてこうあらねばならないですよと表現しているということです。その辺を誤解のないようお願いをしたいのです。

【司会（鈴木）】 では、練馬問題についてかなりまとめていただきましたが、最後。じゃ、橋本さん。

【橋本協議員】 練馬の問題についてなんですけど、せっかく1から21項目までありますよね。その問題につきまして、1項目についての課題がありますよね。それで、今現状がどうなっているか、どのように対策をしたかというか、別の地域ではという形で一覧表みたいな形につくっていただけませんかでしょうか。

【司会（鈴木）】 前回、平野協議員の方からかなりまとめて説明いただいてまして、本日議事録に入っていますが、最終的には整理をした方がいいということですか。

【橋本協議員】 整理をしていただいて、3段階目にそれぞれの地域のもので、例えば狛江ならこの場合はどうしてくれるみたいなことがあったらすごく話し合いがしやすいような気がするんでお願いしたいんですけど。

【司会（鈴木）】 平野さん、よろしいですか。

【平野協議員】 同じことをまたあれしてもと思いますので、私が前回の中で今回の議事録の中にも載ってますけれど、表みたいな形で私どもの方で整理して提出させていただきます。

【司会（鈴木）】 それでは、練馬問題についてはよろしいでしょうか。時間も押してまして……

【濱本協議員】 練馬問題は、一応話は終わったような感じになってはいますが、まだ十分な答弁を聞いてないわけでしょう。答弁が終わらない限り、練馬問題は終わらないんですよ。そこをしっかりとってくださいよ。きちっと出してくださいと皆さんいっているんだから。

【司会（鈴木）】 では、川瀧協議員、お願いします。

【川瀧協議員】 私の方からやや総括的な話になるかもしれませんが、今までいろんな議論、皆さんの練馬のお話をお聞きして、見解といたしますか、少しお話をさせていただきたいと思います。

まず1つ目に、練馬区長さんからの21項目の条件でございますけども、これは昔も今も変わらず、国と国交省としましては真摯に受けとめて、これまでも東京都、あるいは練

馬区さんを初め関係機関の協力をいただきながら努力して対応してきたとは考えておりません。

しかしながら、一部の項目で現時点で実現されていないものも残っているというのも確かでございます。これについて我々も認識をしております。先ほどもちょっと申しましたけども、我々といたしましても、関係機関と協力しながら、今後も引き続き現時点で実現されていない項目について、実現に向けて最大限努力をしていきたいというふうに考えております。

また、練馬問題の抜本的な解決のためには、ご意見もあったように外環道の南伸というのが我々も整備が必要だということだと考えている次第でございます。練馬の問題をいろいろとご議論いただいたわけでございますけども、今後の外環道の整備を行うということになった場合は、例えば先ほど出ました関連するアクセス道路の整備をちゃんとやっていくかということなどいろんなご指摘があったと思いますので、それらを踏まえまして必要な対応をとっていきたいというふうに考えているという次第でございます。

大雑把なお話になったかもしれませんが、我々としては今そういうふうに考えているところであります。

【司会（鈴木）】 都の方は同意見ということによろしいでしょうか。

それでは、時間も押してしまして、次の議題がございます。江崎さんの方から……

【新協議員】 今の話は返事になってないんだよね。全然返事になってないわけですよ。練馬の方は変なことをいわれたけども、南伸すれば全部解決するんだみたいな話をされてるけど、我々にとってみては、練馬をほったらかしとして、南伸して練馬の問題が片づいたって、我々の問題が片づいたことにはならないんですよ。問題は、きちんと練馬で対応したのかどうか。してなかったとしたらこれからどうするのか。それをきちんと文書なり、きちんとした約束でもって我々の前に提示してもらいたいと思うんです。提示してもらえば、その文書を見て信用するかどうかというのは我々が決めますけども、どっちにしても今口でおっしゃっていても、皆さんのいった意見を勘案しながら、次の計画に入れていきますといったところで、実際に外環が南伸してきたときに、一般の街路の整備が担保されるのか、その辺のところだってさっぱりわからない。少なくとも練馬でもってきちんと担保してかかっていただきたい。それを文書なり何なりの約束でもって示していただいて、それから次に行きたいと私は思っていますので、ひとつよろしく願います。

【司会（鈴木）】 では、武田さん、よろしいですか。

【武田協議員】 大分前の方、新さんからいっていただいたんですが、問題は都計審で諮って回答して条件をつけて受け入れたことを20年近く放置したということが非常に問題なんです。ですから、少しレベルを変えて、高い次元で国交省なり東京都は、練馬区に対して何らかのあいさつはすべきだろうと思う。これが第1です。どういう形をとるかはお任せしますけども。

それからもう1つは、今、新さんが触れてもらったんですが、文書であるかどうか、あいまいな抽象的な文章じゃ困るわけですよ。事務方を含めていろいろ練馬のボトルネック、あるいはバイパス、いろいろなことでやらなきゃいけないことというのは区の方は整理しているはずですから、それらの事務的なやりとりをした上で、練馬区が文書としてここここここここだというようなものを全部洗い上げて、それを東京都は裏書きをしていただく。裏書きというのはどういう形になるかわかりませんが、していただきたい。

それから、原因は外環と関越によって起きてきたんだから、原因元は全部国の事業なんです。だから、財源負担を含めてこういう形で取り組みますということ国の方は裏書きしてくれなかったらだめということ。抽象的な話では困るんで、非常にいいにくいことをずかずかいいますが、そういうことは行為としてやっていただきたい。その結果をPI協議会にも報告していただいて、協議員の皆さんが、「なるほど、それでうちの方もそう

いうことになるんだ」というような説得力のある行為と形をとっていただきたいということです。

【司会（鈴木）】 では、川瀧さん。

【川瀧協議員】 わかりました。次回までに検討させてください。

【司会（鈴木）】 道家さん。

【道家協議員】 東京都といたしましては、道路の問題が一番だと思いますけど、ほかのところはかなりの項目でできた。しかも、練馬の平野さんが21項目は無視されていないとおっしゃっているわけですね。ここはよく聞き取っていただきたいと思いますけれども、私どもとして放射7号線、補助230号線については、区部における都市計画道路の整備方針、これは東京都の方針でございます。これできちんと出しておりますので、これは目標を示したという意味で約束だと思います。

ただ、それがいつから用地買収が入るとかそういう話になりますと、それぞれ地元の方がいらっしゃるわけで、手順というのがございまして、順々と理解と協力を求めていくということが私どものやり方でございますので、ぜひそれを見守っていただきたい。決して放置したりしたわけではございません。

さらに言いますと、例えば今環状8号線の整備を進めておりまして、これもあと2年で完成いたします。これができれば、谷原交差点の渋滞というのかなり緩和されるだろうと考えます。谷原交差点の渋滞については、緩和するために交差点の周辺を新たに用地買収して、右折車線をつくったり、車線をふやすことによって渋滞緩和を図っております。これもそれぞれ地権者の方に協力をいただきながらやっております。まだ全体でいえば2分の1から4分の3ぐらいのところまでできた段階でございますけれども、これも計画をもってきちんと完成させていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【司会（鈴木）】 それでは、よろしいでしょうか。

本日、江崎さんの方からも資料が出ておりますので。これまでの議論の内容は運営懇談会の方でも議論させていただいております。これまでの議論についても整理を行わせていただきたいと思っております。不足している部分があれば加えて運営懇談会でも議論して、取り扱いを決めていきたいと思っております。

それでは、江崎さんから交通に関連する資料が資料-4として提出されておりますので、時間が短くなって申しわけございませんが、資料の説明をお願いしたいと思います。

【江崎協議員】 また細かい話をとられるかもしれないけれども、出させていただいたのが「外環利用交通の検証」という資料です。先ほどもちょっと申し上げましたけれども、世田谷区の計画地域というのは、風致地区、鳥獣保護区、国分寺崖線景観基本軸などこの町を守るための指定がいろいろあって、地域住民も大切にしているところです。

ところが、外環は地下、掘り割り、高架、ジャンクション、換気塔、場合によってはインターチェンジと、この町に大きな影響を与えることは間違いありません。ですから、一体そこにどれだけの必要があって、影響をどれだけ上回る効果があるのか知りたい。また、外環が南伸すれば解決するというのは期待値でしかなくて、実際のところはよくわからないですね。

ちょっとかわいらしい名前ですけども、私たち喜多見ポンポコ会議主催のポンポコ研究会では、私たち市民が外環の必要性を考えるための情報が不足しているのではないかという思いから、私たちに検証してきています。

今回は、昨年7月に国交省の伊勢田さんから出された「交通の分析」にある外環利用交通について、情報公開制度によって手に入れた交通量推計の基礎データ BゾーンのOD表といいます。これが公開されたということもPIの大きな成果だと思っております。これを使って出発地、目的地の組み合わせごとの交通量全体のうち何割が外環を使うと考えられているのかを計算して、それは妥当なのかについて検証してみました。それが2ページ

以降にあります。

「計算資料と結果」というところの1番目は、伊勢田さんが出された「交通の分析」の関係するページです。中央道～東名区間ではここここをつなぐ交通が全体の何割ですよということが書かれていました。具体的に例えば埼玉北部とか埼玉南部とっているのがどこに当たるのか。それを国土交通省の方に伺ったのが次の3ページ目にある「交通の分析」の地域割りとなっています。そして、交通量全体では何台あって、そのうちのどのぐらいの割合の車が外環を使うと考えられているのかがその下の表で、外環利用交通割合の計算結果です。そして、この割合を地図に落としてみたのが次の4ページです。4ページの下には参考までに道路地図を載せてみました。

この結果をどうみたらいいのか。車をよく使う方とか物流関係の方に特にお願いしてみただきました。伺ったのがもう一度1ページ目に戻ったところで、真ん中辺のぼち3つです。

「横浜・川崎」～「山梨・長野方面」と「神奈川西部」～「山梨・長野方面」で外環利用割合が高くなっているが、これは外環よりむしろ国道16号を使うのではないか。

「横浜・川崎」～「北関東・東北方面」と「神奈川西部」～「北関東・東北方面」では、外環と首都高のどちらを使うかは料金設定によるが、高速道路建設費を賄うために、首都高が700円に値上げされたり、再び値上げ話が浮上したことからすると、外環が500円のままとは思えない。現実的な料金設定でもう一度シミュレーションしてほしい。

方面別の外環利用割合が全車でしか出されていないが、道路ユーザーの実感と比較するには、乗用車とか大型車とかありますが、車種別の割合も出してほしいという疑問や意見が出されています。

また、これを検証していく過程で、次のような情報がありましたのでご紹介します。

1つ目は、物流に関することです。東京港に陸揚げされている貨物というのは、都内だけではなくて千葉県や北関東向けのものも多くて、それが都内での渋滞の一因となっているそうです。大井埠頭や横浜、川崎など点在している国際コンテナ物流の機能を横浜、川崎エリアに集約すれば、アクアラインなど既存の交通インフラを有効活用できるため、渋滞緩和につながるということで、これは同じことが昨年11月の日経新聞で鉄鋼建設会社、商社などで行っている日本プロジェクト産業協議会、JAPICというそうですが、その提言としても紹介されていました。

もう1つは、公共交通も視野に入れたものです。外国の例ですが、ベルギーのハッセルト市というところでは、やはり渋滞に悩んでいたようですが、その町の外側に建設する予定だった3番目の環状道路の計画をとりやめて、かわりに今2つある環状道路のうち1つを閉鎖して、そこに木を植え、歩道と自転車道を拡張し、バスの運転回数とサービスを向上させ、やがて公共交通を無料にしたそうです。その結果、1年後公共交通の利用者が増加して、商店は売り上げが増加、交通事故が減少し、町が活性化し、しかも地方税が減額されたということで大成功だったようです。

以上のことから、外環が沿線住民にとってどうかを検証するだけではなくて、利用者や納税者など広域の市民にとってどうなのかということも頭をやわらかくしながら、道路ということだけではなくて、交通全体から同時に検証する必要があると思いました。

以上です。

【司会（鈴木）】 山本さん。

【山本協議員】 今、江崎さんから外環利用交通の検証ということで、当方から出した資料についていろいろコメントいただきました。3点疑問や意見ということで、ご説明がありました資料にも書かれておりますが、1つ目の外環よりむしろ国道16号を使うのではないかといたあたりについては、当方でも分析の結果、改めて確認をさせていただきたいなと思っております。

それから、2点目の料金設定という話でございます。現実的な料金設定と書かれておりますが、現在500円でシミュレーションしておりますけれども、これはあくまでも現在外環が500円と。最短区間500円ということで、これを仮定条件としてシミュレーションさせていただいたわけでございます。ご存じのとおり、今有料道路の料金については、いろいろな料金の社会実験とか、あるいは高速の料金の値下げの話とかさまざまな検討を行っておりますので、現実的なといったあたりがどの辺になるのかというのは、実は我々も大きな悩み、大きな課題だというふうに思っておりますので、この辺、こういった料金が妥当かどうかといったあたりも検討しまして、またシミュレーション等をしていきたいというふうに思っているところでございます。

それから、3点目の車種別の割合も出してほしいということでございますが、これは検証等で必要でしたらデータをご用意いたしますので、また後日提供させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 それでは、時間も過ぎておりますので、練馬問題の議論をどうしていくのかという点、あと次回どうしていくのかということも含めて、懇談会で相談していきたいと思っております。

それでは、残る報告等について、事務局の方からお願いいたします。

【事務局(藤井)】 それでは、資料-3、第23回運営懇談会の報告に沿いまして、こちらにございます提案の2につきまして補足説明をさせていただきます。

前回の運営懇談会で、「これまでの議論の整理」については、運営懇談会での意見を反映するとともに、中間とりまとめの構成等を参考にして、全体の案を事務局で作成し、次回の運営懇談会で引き続き議論をすることにしております。

運営懇談会で議論した内容につきましては、また次の協議会に報告させていただき、協議会の場で議論させていただきたいと考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

続きまして、提案3につきましてご報告させていただきます。お手元の参考資料-1をごらんいただきたいと思っております。

地域ごとの話し合いについてでございます。これは、各区市ごとに協議員の皆様で集まっていたいただき、相談、あるいは意見交換をする場をつくるということでございます。お手元の参考資料-1にございますように、既に開催が決まっております区市でございます。まず、1番目に三鷹市でございますが、5月24日月曜日に三鷹市役所で開催予定でございます。それから、2番目に杉並区でございますけれども、5月28日、5月31日の2日間でございますが、西荻地域区民センターで開催予定でございます。そのほかの区市につきましては、引き続き各区市の皆様と事務局で日程調整をし、調整が整った地区からまた協議会へご報告させていただきたいと考えております。よろしくをお願いいたします。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 最後に、次回第38回協議会の日程につきまして確認をさせていただきます。38回の協議会につきましては、運営懇談会の提案4にありますとおり、6月24日木曜日、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、従前どおり別途事務局から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ですが、運営懇談会でもご相談させていただいたところなんですけれども、6月2日水曜日、午後7時からという日程で開催したいと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしければ、後日事務局の方からご連絡いたします。

それでは、以上をもちまして第37回PI外環沿線協議会を終了いたします。長時間にわたりどうもありがとうございました。

了