

第38回P I 外環沿線協議会 会議録

平成16年6月24日(木)
於:東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【司会(鈴木)】 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ありがとうございます。私は、本日の司会進行役を務めさせていただきます国土交通省東京外環調査事務所の鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

ここで撮影時間を終了とさせていただきますので、報道の皆様にはご協力をお願いいたします。また、傍聴されています方々につきましては、受付で配付しております注意事項に沿って会の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、ただいまから第38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いたします。

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)】 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。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。1枚目が次第、2枚目に座席、以降、資料-1が議事録になってございます。資料-2が前回の協議会で出された皆様のご意見をまとめたものでございます。資料-3につきましては、6月21日月曜日に行われました運営懇談会の報告をまとめたものでございます。同じく資料-3が3部ございます。資料-4につきましては、協議員の方からご提出いただいた資料でございます。本日は岩崎さん、江崎さんからの資料提出がございます。あと参考資料でございますが、地域ごとの話し合いにつきましては報告が参考資料-1、参考資料-2でございますが、練馬の21項目の対応状況の報告をまとめた資料でございます。あと、アンケートを最後につけてございます。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 資料については以上でございますが、足りない資料等ございませんでしょうか。

よろしければ、それでは、まず初めに資料-1、第37回の会議録についてですけれども、事前に協議員の皆さんにはごらんいただきまして、ご意見があったものについては修正したものです。ご確認ください。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、会議録は本日以降、公表とさせていただきます。

それでは、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整理しておりますので、事務局の方から説明いたします。また、6月21日に開催されました運営懇談会の報告もあわせて事務局の方から説明させていただきます。それでは、お願いします。

【事務局(西川)】 それでは、資料-2をごらんいただきたいと思います。資料-2で、前回、第37回の協議会で議論になったご意見を整理してございます。練馬の問題、必要性の有無についての議論が大きくございました。

練馬の問題につきましては、今日も参考資料で入ってございますが、21項目の内容についてのご議論、首都高10号線についてのご議論、関連する周辺の道路整備につい

での議論等が出されておりまして、それについて整理をさせていただいております。

必要性の有無につきましては、江崎さんの方から資料提出がございまして、その説明がございました。その内容をまとめてございます。

引き続きまして、資料 - 3の方をごらんいただきたいと思います。6月21日に開催されました運営懇談会の報告ということで、運営懇談会から協議会への提案として5つの提案項目がございまして。

まず1つ目の提案でございまして、第38回、今日の協議会では、まず地域ごとの話し合いについて、開催結果の報告をする。2つ目の提案でございまして、次に、練馬の問題について、21項目の対応状況をまとめたものの報告等を行う。3つ目の提案でございまして、これまで運営懇談会で議論してきた議論の整理(とりまとめ)について、運営懇談会から別紙のとおり提案し、協議会で議論する。協議会では、まず骨子、はじめに、第1章、第2章について議論する。これはめくっていただきまして、後ろに資料 - 3ということで振ってあるものこととございまして。4つ目の提案でございまして、引き続き運営懇談会で議論の整理(とりまとめ)の内容について議論をする。5つ目の提案でございまして、次回の協議会は7月22日木曜の開催予定とする。

以上、5つの項目の提案でございまして。

【司会(鈴木)】 ただいま事務局から説明がありましたが、これらの資料について、ご意見等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の協議員から出された意見についてはいかがでしょうか。

続きまして、資料 - 3、第26回運営懇談会の報告についてはいかがでしょうか。江崎さん。

【江崎協議員】 前回、前々回の運営懇談会でお願いして、たしか認められたはずなんですけれども、入っていませんでしたので、ちょっと確認したいんです。効果や交通政策の話について、ずっと協議会で話し合ってきて、2月の運営懇談会でも、練馬の問題は各回30分ぐらいにしておきましょうという話だったのが、3月から5月まで、すっかり練馬の問題になってしまったんですね。このまま、効果や交通政策の話が中途半端なまま議論の整理に入るのはちょっと問題なのではないか、次回の協議会でもう少し話をさせてほしいというふうに申し上げて、たしかそう思ったと思うんですが、ここに入っていないので、ちょっと確認させてください。

【司会(鈴木)】 江崎協議員の方からTDM等についてご議論したいという提案が出されていますが、ご意見等ございましてでしょうか。本日、江崎協議員の方から、関連するものと理解しておりますが、資料提出がございました。そこで、それを説明する時間は当然用意しておりますので、その中で関連するご議論等いただければと思いますが、そのようにするというところでよろしいでしょうか。

それでは、まず江崎さんからの提案については、本日の江崎協議員から提案されている資料とあわせて、議論していきたいというふうにしたいと思います。

それでは、運営懇談会からの報告に従いまして本日の議論は進めさせていただきたいと思います。

提案に沿いまして、まず地域ごとの話し合いについて、開催結果の報告をしていただきたいと思います。資料は参考資料 - 1でございまして。

まず、開催順で三鷹の藤川さん、報告の方をよろしくお願いたします。

【藤川協議員】 それでは、三鷹の地域ごとの話し合いの概要をご説明させていただきます。5月24日に三鷹市役所で行っております。

地域ごとの話し合いをするに際しまして、事前に協議員の間でいろいろ話をいたしました。三鷹の場合、協議員だけで今回の話し合いを持ったわけなんですけれども、その中で、三鷹の場合にはジャンクションというような特殊な事情があり、市民にとっては迷惑施

設であるジャンクションができるということで、ジャンクションができる以上、やはりインターをつくることによって利便性を向上させるべきではないかというご意見の方もいらっしゃるし、環境が悪くなるのではないかという方もいらっしゃって、単純に外環に賛成だ、反対だ、インターに賛成だ、反対だというレベルの議論では、なかなか三鷹の問題を語り切れないということが1つございます。いろんな条件を検討するためには、かなり熟度の高い議論が必要だろうということで、あまり参加者を広げてしまいますと議論が拡散して、中身の議論がなかなかできないのではないかとこともございまして、協議員で話し合いをすることにいたしました。

もう1つは、PIの方のとりまとめもまだであること。それから、環境アセスの結果も途中である。それから、三鷹市では今年度、今までPIで出てきた資料等を取りまとめながら、助言者会議等も立ち上げて、外環に関する問題点を整理していこうという流れで現在進んでいるわけでございますけれども、そういった作業がみんな中途半端な状態では、きちんとした論点整理ができた議論にならないだろうということもございまして、PIの協議員の間で、これから三鷹ではどういう問題点を詰めていかなければいけないかということを中心に議論したいと。そのためにはざっくりばらんな議論が必要だろうということで、議事録もとらないということで、みんなそれぞれ思ったことを言うような形で議論をさせていただいたところでございます。

議論の内容は、資料にありますとおり、外環道を整備した場合に三鷹の環境保全が果たして守れるのかどうなのか。それから、ジャンクション、もしかするとインターという問題も出てまいりますので、その場合に周辺道路の現状からして、練馬の二の舞にならないのかどうなのか。その辺を具体的に、全般的にですけれども、論じました。それから、インターをつくった場合、ジャンクションができた場合の影響、問題点、それが地域の交通にどのような影響をもたらすのかというようなことも議論いたしました。それから、広域的な交通施策のあり方ということで、仮にインターができるということになりますと、今、予定されている調布保谷線の整備であるとか、東八道路、放射5号線の整備など、いろいろな幹線道路交通網の整備も必要ではないか。あるいは、調布保谷線にLRTをもってくることによって、車両自体の総量を規制するようなことも必要ではないかというような問題について、いろいろと議論をいたしました。

三鷹では昨年オープンハウスを10回以上やったわけですがけれども、昨年の夏、オープンハウスをやった際に、町会の皆さん等を集めた意見交換会なんかもやっておりまして、三鷹としては、先ほど申し上げましたような環境アセスとかPIのとりまとめとか、そういったまとめ作業がある程度済んだ段階で、また改めて町会長さん等も含めた議論をしていかなければいけないかなという問題意識でございまして、今回進めております地域ごとの話し合いとしましては、同じメンバーで、5月24日にやった議論をさらに詰めていく、もう少し深く突っ込んでいく、そういった議論をもちたいというふうに考えております。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

引き続きまして、杉並区の地域ごとの話し合いにつきまして、杉並区の菱山さん、報告の方をよろしくお願いたします。

【菱山協議員】 それでは、私から参考資料に従いまして報告をさせていただきます。

杉並区では、ただいま三鷹からもお話がありましたように、地域ごとの話し合いをどういう目的で行うかということで、3回ほど協議員が集まって協議をいたしました。目的としましては、まず協議員の考えを聞いていただくとともに、地域の生の声を直接聞かせていただくということが必要ではないかという観点から会議形式を決めたものでございます。

資料に記載されておりますように、開催日時は5月28日金曜日と土日を挟みまして31日月曜日、2回にわたって夕方6時から8時30分の間、会場は地元の杉並区の西荻地域区民センター集会室を使って行いました。出席された協議員は、記載のように私のほか6名の方でございます。

会議に出席された方ですが、まず団体代表ということで、事前にご案内を差し上げ、発言者の推薦をしていただきました。18名の方が2回に分けて意見を述べてくださいました。要望団体から8名、これは平成15年度までに杉並区に対して要望や陳情等を出された団体で、区で把握しているすべての団体でございます。そのほか、外環の沿線区域としておおむね500メートルの範囲内にかかる町会、自治会から6名の方、商店会から4名の方でございます。

会の次第はここに記載したとおり、まず外環の経緯等について、国土交通省の方からご説明いただき、引き続いて協議員による意見の発表、出席者による意見、話し合い、質疑応答という順序で進められました。

出席者の主な意見として、外環本線については、大深度地下によって善福寺池の枯渇、水質汚染など地下水への影響が懸念され、反対であるというご意見。交通の分散、練馬問題の解決のために、大深度の外環本線は必要であるというご意見。換気塔の位置はどうなるのかといったご質問。青梅街道インターチェンジにつきましては、学区域等の地域分断や家屋移転等で生活環境に影響があり反対である。現在の良好な住環境や子供の教育環境を破壊するものであり反対である。通過交通の生活道路への流入が懸念されるので、インターチェンジを設置するなら通行する道路を指導してほしいというご意見がございました。そのほか、計画決定から40年近く経過している。早期に結論を出してほしいというご意見もございました。

傍聴者等でございますが、当日の傍聴者、2日間で122名、アンケートの回収数は64通でございます。事前に周知した方法としましては、区の広報に掲載し、また町会、自治会への回覧を依頼しました。沿線地区内の区の掲示板にチラシを貼付させていただきました。また、区議会議員等へもチラシを配付いたしたところでございます。

以上が、いわば出席された7名の協議員を代表しての私からの報告でございますが、これに関しまして、杉並区の行政協議員として一言申し上げさせていただきたいと思っております。

当日の出席者の意見につきましては、ただいまお話ししましたとおり、主な意見でとてもすべてを記すことはできませんけれども、おしなべて外環及び青梅街道インターチェンジについては、環境面などに対する強い懸念から反対をあらわすご意見が多く出されたことは事実でございます。特にインターチェンジにつきましては、昨年6月の青梅街道インターチェンジに係る杉並区の方針をまとめるに際して行った意見を聞く会や区民アンケートで把握しました、地元住民の中に反対意見をもつ方が数多くおられるという事実を区として改めて認識する結果になったと受けとめております。

このことから、国や東京都におきましては、15年3月の外環道路に関する方針の中で、設置要望のあった青梅街道インターチェンジはさらに地元の意向を把握することから、この地域ごとの話し合いで出された出席者の意見を重く受けとめるべきであるということをお願いを申し上げます。

なお、会議録はテープ起こしをして作成し、当日、傍聴者からいただいたアンケートとともに近日中に区のホームページで公開するべく、現在、準備を進めております。

私からは以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

地域ごとの話し合いの今後の予定につきましては、事務局から後ほど報告をさせていただきます。

その他、地域ごとの話し合いにつきましてご意見等ございますでしょうか。植田さん。

【植田協議員】 杉並区の植田でございます。ただいま杉並区の菱山部長さんから、杉並区での地域の話し合いについて報告がありましたが、当日、会に出席した協議員の1人として、地上部街路について一言発言させていただきたいと思っております。

話し合いの中で、地元住民、地域住民からは、外環計画に反対、青梅街道インターチェンジに反対の意見が数多く出され、自然環境への影響、子供への影響、地下水への影響など、心配の声が多く聞かれました。これらの声に対し、行政側からは全く誠意ある答えがなく、具体的な議論というよりは、お互いの考えを言い合うだけの会で、かみ合った議論をするには時間が不十分だったという印象です。そのため、十分に議論することはできなかったのですが、当日、東京都の宮良課長が聞き逃すことができない発言をしました。宮良課長は、都としては、この地域にも地上部街路が必要と考えていると発言しました。この発言は、善福寺周辺の住民が主張している環境への影響を小さくしてほしい、移転の影響を小さくしてほしいという意見を無視しているようにしか思えません。インターチェンジの設置に反対している理由から考えて、地上部に街路が必要だと考えるはずがないとは思いませんか。東京都は、地域住民の声を聞くふりをしながら、自分たちの言い分を通すことにきゅうきゅうとしているだけとしかいわざるを得ません。

それから、ここにピラがあります。ちょっとごらんになってください。これは昨年11月の衆議院選での杉並選挙区の石原国土交通大臣の選挙公約です。これには、外環道はゼロインターでと題し、青梅街道インターチェンジは設置せず、ゼロインター、大深度を基本とし、皆さんの意見に基づく外環道の建設を目指しますとうたっています。私は、この言葉を信頼しています。地元の皆さんも、大臣がおっしゃったことですから信頼しております。青梅街道インターチェンジ設置に絶対反対ですが、もちろん地上部に街路を設置することも絶対反対です。先日は時間がなくて明確にお伝えすることができませんでした。今日お伝えしておきます。

以上、終わりです。

【司会(鈴木)】 ただいまの植田さんからの発言に関連してのご意見、あるいは地域ごとの話し合いにつきまして、その他、ご意見等ございますでしょうか。菱山さん、お願いします。

【菱山協議員】 地上部街路について一言、関連して発言させていただきます。本日も私のところに地元の方が来られまして、地上部街路そのものについて、幾つかご質問をいただきました。私が感じているところ、何パターンかの住民の方のご理解があるのかなと思っております。

1つは、外環の2そのものが知られていない、ご存じないという方がおられます。またある方は、外環本線が地下に潜るとすれば、一緒に地下に入るのはないかという考えの方。それから、外環本線は地下に潜るならば、地上部街路はなくなるというふうにご理解されている方。事ほどさように、何通りかご理解をされている方がおられるというふうにご認識しておりますが、いずれにしても、この街路について、国や東京都がきちんとした説明をされていないということに、このあたりの理解の違いがあるのではないかなというふうに思います。ですから、つくる、つくらない、大きな議論がありますけれども、その前に、この道路について正しい情報をきちんと出していくべきだろうというふうに思っております。

中間のとりまとめの中でも、外環の論議が一定程度集約されたところで、地上部街路については地元の意向等を踏まえて議論をしていくというふうにご案内されておりますので、それはどういう場でやられるのかよくわかりませんが、いつどういう場でやるということも含めて、ぜひ明らかにしていただきたいというふうに思います。

【司会(鈴木)】 その他、よろしいでしょうか。宮良さん、お願いします。

【宮良協議員】 地上部街路について、地域ごとの話し合いで話した理由は、地域の皆さんに広く意見を聞きたいということ。それから、協議会でどんな議論をしているのか、紹介も必要だということで、協議会の議論の中の補足として、地上部街路について東京都の考え方を発言しました。PI協議会の中でも、たしか19回だと思いますが、東京都の考え方を示すべきだというお話があって、外環の高速道路、地上部のことについて話をさせていただいております。地上部街路については、人や物の流れ、安全、環境など、いろいろな観点から必要だと考えています。ただ、計画に当たっては、いろいろ皆さんの意見を聞きながら検討していきたいというお話をしました。

以上です。

【司会（鈴木）】 その他、ございますでしょうか。

それでは、引き続き提案に従いまして、練馬の問題につきまして、21項目の対応状況をまとめたものについて、練馬区の方から資料を提出されておりますので、練馬区の平野さんから補足する内容がございましたら説明していただきたいと思っております。資料は参考資料-2でございます。それでは、平野さん、補足の方をよろしくお願いいたします。

【平野協議員】 練馬の平野でございます。前回の協議会の中で、橋本協議員の方から21項目と照らし合わせた形で表形式にしてもらいたいという要望がございましたので、私の方で、私の発言した内容の要点を表にさせていただきました。ずらずらと私が知っている内容を書いておくと、また整理もつかなくなりますので、要点というふうにご理解いただければなど。前々回、私が申し上げました内容と照らし合わせながら参照していただければなどというふうに思っておりますので、個々の内容については改めて説明する必要はないと思っておりますので、補足として要点だけを記載させていただいたということでご理解いただければなど思っております。

以上です。

【司会（鈴木）】 関連いたしまして、本日、岩崎協議員の方から「練馬問題（大泉）について」ということで、ちょっとページを戻っていただきまして、配付資料-4として提出されておりますので、岩崎さんの方から資料の補足等ございましたら説明していただきたいと思っております。

【岩崎協議員】 練馬の岩崎でございます。先日の練馬問題についてと、お手元でございます「ねりま区報」について、ちょっとお話をさせていただきたいと思っております。

初めに練馬問題でございますが、先日、PI協議会での2回にわたって討議された練馬問題で検証されたことは、私なりに思ったことでございますが、1つには、高速道路の建設によって起こるインターチェンジ周辺の交通集中が18年を経過した現在も解消されない理由は、アクセス道路の整備がされなかったということが1つでございます。

2つ目は、230号道路の整備ができないのは、地下鉄12号線延伸の開発事業とセットで練馬区が要望したため、土地区画整理事業から着手し、道路には手をつけていない。このような町づくりとあわせた計画は、交通集中を解決しないと思ったところでございます。

練馬問題については以上2点でございます。

次に、お手元でございます、先日6月1日付で、練馬区の「東京外かく環状道路（外環）に関する区の取り組み方針案をお知らせします」という区報が各戸に配付されました。これに対して幾つかの疑問点がありますので、お話しいたします。時間もありませんので、ごく簡単に用件をお話しさせていただきます。

まず第1に、練馬区は区として地元地域住民に青梅街道インターチェンジ設置等の話し合いを一度も行っていないということでございます。国と都の方針にありますように、インターチェンジ設置については、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無に

ついて検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していくという方針を無視しているのではないかなというふうに思っております。

第2に、私どもが区長と区議会議長あてに提出している提出月日は15年6月4日と6月10日の2回でございます。計4,479名の署名の審議が済んでいないにもかかわらず、回答もございません。それなのに、練馬区が一方的に公表した方針案であって、関係住民の意向を無視した独断的な方針案であると思っておりますのでございます。

3番目に、外環道必要ありきを討議している中で、外環と町づくりを併用している外環道路建設と開発事業とを切り離して考えていただきたいと思っておりますのでございます。

次に、地上部の街路についてでございますが、「外環ジャーナル」2003年7月の12号に出ていると思っておりますが、1面の4-4に地上部の街路についてということが載っております。国と東京都が合意した方針の中の地上部街路については、外環にかかわる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととするというふうに載っておりますが、この区報をみますと、既に上部の絵等も出ていまして、区民としてはすぐにできるんだなというふうに解釈しているのではないかなというふうに思っております。

以上、方針案であるにしても、地元住民を無視したことであると思ひ、6団体署名で抗議文を区長あてに提出したことをお知らせしたいと思ひます。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

関連しまして、ご意見等、発言ございますでしょうか。平野さん。

【平野協議員】 区の出しました取り組み方針案について、若干、私の方から説明させていただければなと思っております。

今回、区で提案させていただきました方針案につきましては、これまで国や都のPI協議会等でも出されてきたデータ、資料、また区が独自に調査した資料に基づいて、まだ十分にはそろってはいませんが、そういう中で、区の考え方をお示したものでございます。まだ決定ということではございませんので、区報等にも記載してございますが、当然のことながら、区の考え方が正しいのかも含めてアンケート調査をさせていただく。今、岩崎協議員の方からもお話がありましたインターチェンジの付近の地域の皆様方からこのような陳情が出されているものも十分承知してございます。そういうものを含めて、今後の取り組みの対応にさせていただきたい。現在、アンケートについては集計中でございますので、その結果をもとに対応等を検討させていただきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 その他、練馬の問題。江崎さん、お願いします。

【江崎協議員】 練馬問題に関連しまして、今の大泉の状況は、外環が南伸すれば解決されるというふうに期待していらっしゃる方も多いようなんですが、ちょっと気になる情報を耳にしましたので、ご紹介したいと思ひます。

地下方式になるに当たって、工事中の問題があるようです。施工業者の話だと、トンネルを掘った後の土を運ぶダンプカーが1日1万台必要になるんじゃないかというふうにいわれているそうです。とすると、現在の大泉に工事期間中はさらに工事のための車だとか土を運ぶダンプカーだとかが行き来して、やっと工事が終わってほっとしたと思ったら、今度はもしかしたら、何度もいうようですけれども、埼玉外環や関越に乗ろうと集まってくる車が多少分散することがあったとしても、南の方へ行こうとする、中央

道や東名に行こうとする車が集まってくるかもしれない。それで解決するかどうかはわからないんじゃないか。工事期間中の問題、その後の問題もよく考えられた方がよろしいんじゃないかと思いました。

以上です。

【司会(鈴木)】 そのほか、関連してご意見、発言等ございますか。武田協議員、お願いします。

【武田協議員】 一つ一つみんな質問が出ているけど、まとめて答えるの？ ただ意見を言いっ放し？ 司会、どういうふうにするつもり？

【司会(鈴木)】 回答できる部分についてはまとめて回答していただく事としたいと思います。

【武田協議員】 まとめてね。わかりました。

今、出ました「ねりま区報」の外環地上部の道路整備、南北交通の充実や、震災時の安全性を向上させるためには、都市計画道路ネットワークに位置づけられている外環地上部の道路整備が必要であると。これは練馬区の方針というか考え方で、これから区民のご意向をお伺いするという出た問題ですね。今もご指摘がありました。ただし、この問題については、大分前から既にこの案が示されたときに、地図の上に黄色い線が入っておりました。ここのPI協議会としては、この問題については、今、外環地下を中心に論議をしている段階であるから、この問題は追って取り上げることはあるかもしれませんが、今はとりあえず触れないでおこう。このように集約はされていると思うんです。ですから、この協議会としては、この問題については過去に決定されたそういう合意に基づいて、しばらくは論議の対象にしないということによりよろしいんじゃないかと思えます。

それから、練馬区の平野さんの方から、区長の21項目に対する対応状況という評価を含めた区の姿勢が示されました。なるほど行政としてはこういうお答え方をするのかなと思って、いささか慥然としているんですが、例えば7カ所くらい、私の方では疑問がございます。今日、こういうことが報告されましたので、全然触れないというわけにはいかないから、簡単に触れておきます。

まず、3番目の関越自動車道の交通の広域的分散を図るため、川越・所沢両インターの分流や国道16号ほかの周辺関連道路の整備について、今後とも強力に推進するよう関係機関に働きかけること。これに対して、情報提供施設、国道16号などが整備されたとなっております。実は、ここでいっていることは、もちろん16号がどうだとか、圏央道がどうだということは頭にはございました。圏央道はそのころはまだ出ておりませんが、多分そうだろうというくらい。この都計審の中で出たのは、関越の状況を見ると、所沢から先、本庄児玉、鶴ヶ島、あるいはその周辺を含めて、関越のネックになるというのはその辺なんですね。つまり、北関東から集まった車がそれぞれ下り車線のネックを呼び起こしているわけです。それで、所沢あたりは非常に込むわけですが、問題は、だから、その手前で、浦所線を含めたあの辺からもう少し分流というか、あるいは集中する部分を含めて考えるべきじゃないかということがこの意味には込められていたんだということです。ですから、川越・所沢両インターの分流という部分、つまり所沢が全然手つかずでいるわけです。浦所線を含めまして、あそこでネックになっているわけです。こういうことをもうちょっときめ細かくしなきゃいけないんじゃないかということが当時の都計審の中の指摘事項であったと私は記憶しております。これは大分ねちっこくやりました。だけど、これは残念ながら、国道16号、圏央道ということで値切られているということがあります。

5番目は、インターチェンジ周辺部に植樹帯が設置されたこと。つまり、インター部の周辺について沿道環境の改善を図るため、地元要望を踏まえて云々ということで、積極

的に検討されたいということで、インターチェンジ部の周辺に植樹帯が設置されている。ここは、こんな意味じゃないんですね。つまり、今、問題になっている八の釜憩いの森の公園というのが相当大きな緑の基地になるであろう。それで、目白通りの北側の、今、ループ状になっている、既に供用を開始している外環から関越にループで上がっていくあの部分というのは、全くはらわたがむき出しになることが考えられたわけです。したがって、八の釜憩いの森の公園からその北側の既設部分、大泉北中を含むあの周辺について、もうちょっと豊かな緑の公園づくりというようなことを考えてほしいということがこの意味にはあるんであって、あんな貧弱な緑を植えたから、それで植樹帯ができた、あるいは目白通りの緑をとらえて、それを援用して満たされているということにはならないんだということです。

次に移ります。8番目、補助230号線との交差箇所付近に交通広場を想定し覆蓋構造になっているということですが、ここは地下鉄12号線の延伸の構想があるわけですが、補助230の上というのは、当然、補助230という形のヤマダ電機から笹目通りに抜けるバイパス機能をもって目白通りの渋滞解消になるものだということなんです。ただし、これは構造的に非常に問題があることは、前にもこの会で申し上げましたが、ちょうど丸ノ内線の御茶ノ水駅で、川を赤い電車が渡っています。あるいは茗荷谷と後樂園の駅のところに地下鉄が顔を出しています。つまり、ああいう状態になる場所なんですね。ですから、そういうことを考えますと、いや応なしに地下鉄は地上部に腹を出してくる。そして、その下の部分は外環が半地下18メートル下を走っている。そこまではいいわけですよ。ところが、補助230は一体、地下鉄でいえば御茶ノ水の陸橋で渡っているあの上に道路をつくれるんですかという問題があるわけ。したがって、この前も申し上げましたが、この部分についての道路づくりというのは非常に難しい構造になりますよと。だから工夫が必要なんだと。ここでいっているように、交差箇所に交通広場を想定し、そこで何かができるんだと。そんな簡単なもんじゃないよと。平野さんが横にいて申しわけないんだけど、練馬区の交通企画課は何を考えているんだと。こういう不安があります。余りにも現地の実態を知らな過ぎる。何をイメージして物をいっているのかわからない。こういうことです。

次のページ、14番ですが、白子川調整池計画と十分調整し、洪水調節機能を確保すること。当時は白子川は、つまりシールドで下水道ができておりませんでしたから、ちょっとした雨が降ると、東映通りの裏のあのあたりを含めて、橋げたが埋まるぐらいの水があふれ床下浸水が起きました。しかし、合流方式の下水が普及しましたから、当時つくった上流調整池、つい最近、東京都が120億もかけてつくった下流地下調整池。実際には川の水がなくなっているわけですよ。だから、あの地下調整池、果たして用をなすのかなと地元でみると疑問があるわけです。

しかし、それはそれとして、おつくりになったのだからしょうがない。2カ所の調整池が設置されたというのは、当時、20年前に区長意見を出した段階で、こういうことが必要だったということであって、その後、20年たって、つまり、この前から申し上げている合流式の下水で全部水をもっていってしまっただけで、白子川は枯れているわけです。そういうことで2カ所の調整池が整備されたというのは、確かに当時の20年前の状況に対しては対応策を示しました。しかし、下水道を整備されたあとを考えると、白子川は枯れてしまっている。東京都さんはおやりになることが余りにも遅かったですね。20年たった現時点でみると、随分ずれたものになっているわけです。

次へ移ります。16番、放射7号線は事業化を東京都に要請中である。各路線とも第3次事業計画において優先整備路線に位置づけられている。これはつい最近のことだと思います。非常に結構だと思います。しかし、最近になってこうなったんであって、去年、おととしのことじゃない。このPI協議会を含めて、東京都さんも国もいろいろご

意見を聞いてくれたことだろうと思いますが、いずれにしても、今、平野さんがお示しになっているものについては、ほぼ満たされているということにはなるかもしれないけど、私の考え方で言うと、私たちは40年前から要請しているんです。

それから、東京都は都計審に諮ってそれなりの合意をする、ただしこういう条件ですよということをやってきた。しかし、それを満たすのに、一番大事な部分を含めて、町づくりを含めた道路づくりについて、どこまで熱心にやったか。それは練馬問題の中で触れました。目白通りのわずか2キロをつくるのに何年かかっておられるんですか。都計審が18年前に出した答申に対してどうされてきたんですか。とり組みもなく、随分ほったらかしにしてきた。こういう姿勢はやはり問題なんであって、だから道路づくりに対する住民の反感、あるいは不信感が強いんです。ここのところはよほどめり張りをきかせて何らかの対応策を示してもらわないと困る。

今日お配りいただいた議事録の中で国も都もいろいろお答えになっております。確かに誠意があるご回答をしていることはわかります。しかし、失われた20年間というのは、そんな形で単純なものじゃないんだ。だから、道路づくりに対する不信感がいろいろあるから、このPI協議会の委員の中からも、まだまだ信用できないよと。都市にとって道路は絶対必要です。しかし、そういうものに対して相変わらず拒否の反応があるということは何なんだか考えてほしい。長年、皆さんが繰り返してきた歴史的な姿勢が評価をされないから、まだこの段階で、地区PIをやった中で、相変わらず同じことが出てくるじゃないですか。

ということをお願いして、要するに、ここで行政的には練馬区は上品にまとめておりますが、区民の立場からいくと、こんなもんじゃない。20年間、30年間、ほったらかしにされた怒りというのはそんなもんじゃないんだと。もう少しめり張りのきいた対応を、少なくとも東京都なり国から正確に答えていただきたいし、何らかの行為をしていただきたい。

以上です。終わります。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

ただいま、江崎さんから工事中のお話と練馬以南に延伸した場合、以南の方で新たな混雑が発生するのではないかという点。あと武田協議員の方から、項目3、5、8、14、16につきましてご意見等を出されております。関連してさらにご質問、あるいは回答できる部分は回答を。濱本さん。

【濱本協議員】 皆さんから質問が出ていますので、簡単に申し上げます。

この練馬の問題は、第13回のPI協議会で私が一番先に取り上げていただくようお願いして、今日で5回目になりますけれども、私自身、今日どうしてもお答えいただきたいのは、今、武田さんの質問もありましたし、二、三方ありましたけれども、1つは、21項目のことは確かに練馬の皆さん方がよくご承知で、いろいろやられておりますので、当然、表をみてもよくわかりますけれども、その中に問題があるということはそれで結構です。

ただ、私が申し上げたいのは、谷原の周辺の交通集中が、18年たってもいまだに解消されていない。これが一番大きなテーマで、PIの協議員の皆さん方は、それが心配で、相当の時間をかけて練馬の問題を議論してきたわけです。それに対して、今まで一回もきちんとした答弁が出ていない。この間も申し上げましたけれども、その問題についてきちんと答弁していただきたい。どのようにされるのか、いつまでやれるのか、やらないのか、きちんとやっていただきたい。ただ、230号だとか10号線の問題だとか、そういうのは非常に問題があると思います。それはそれとして十分理解していると私自身思っていますけれども、ともかく渋滞している今、生活道路に入って迷惑がかかっている。18年間かかっている。これは最初からわかっている問題をいまだに放置し

ているということですから、この問題はきちんと今日答弁していただかないと困るということで、最後の質問とします。よろしくをお願いします。

【司会(鈴木)】 それでは、菱山さん。

【菱山協議員】 今、司会の鈴木さんが質問を整理し、確認しましたが、私も質問を出しているんで、忘れずに答えていただきたいんですね。先ほど武田さんからお話があったように、高速道路の必要性の有無とは切り離して、一定の集約された段階で地上部街路の議論をする。一時棚上げだと。それはそれで仮によしとしても、いつごろ、どういう場で議論するのか、どういうお考えでおられるのか。このPI協議会の場でやるのか、それとも次の段階のPI協議会でやるのか、あるいは個別にやるのか。どういう考えをもっているのか明らかにしていただきたいと思います。

【司会(鈴木)】 それでは、回答できる部分、あるいはさらに質問等ございましたら。山本さん、お願いします。

【山本協議員】 私の方から、幾つか質問出ましたけども、江崎さんから工事中の話、ダンプなんかで交通量がふえるのではないかなという話がありました。おっしゃるとおり、今回、大深度のトンネルということで方針を出しておりますので、トンネルになりますと、当然、そこから出てくる土の関係が非常に問題になるというふうに思っております。昨年度、環境影響評価の方法書を出させていただいて、環境の調査を進めているわけですが、方法書の中でも、いわゆる建設副産物、そういう形で出てきた土砂というのは、一体どのくらい出てくるのか、あるいはその処理をどうするのかを評価するという形になっております。そうすると、出てきた土をどこへもっていくのか、あるいはどのくらい出るのか、それによって地域にどういった影響を及ぼすのかということの評価することになっておりますので、そういった中で、我々はきちり評価をさせていただいて、万全の対策をとらせていただくということを現在考えているところでございます。

【司会(鈴木)】 続いて、その他の点について。道家さん、お願いします。

【道家協議員】 武田さんから幾つかお話がございましたけれども、東京都に関連するのは14番の白子川の調節池の件と、16番の補助230号線、放射7号線の件だと思います。

14番の白子川の調節池につきましては、武田さんも先ほどおっしゃったように、合流式の下水道は既に完成をしております。それにより、汚水が処理場で処理され、環境改善にもつながっていると思いますし、あわせて白子川に調節池をつくることによって、付近の洪水、浸水被害が、改善されました。これについては、武田さんも効果があったということをおっしゃっていただいております。

しかしながら、20年前に必要で、現在は少し状況が違うという話でございますけれども、やはり洪水調節機能というのは、かなりの雨が降ったときに、上流や下流も含めて、広い河川の地域が洪水に見舞われないということのために必要でございますので、そのことと、白子川が枯れているから調節池は余り意味がないのではないかと認識がずれているのではないかとすることは、当たらないのではないかと思います。白子川の調節池についてはつくった意義はあるし、その結果、現在では、この地域や上流、下流の地域が洪水の危険性が改善され、効果はあったと私もは考えております。

16番の補助230号線、放射7号線につきましてはでございますけど、前回もご説明いたしましたが、この当時から最近までは、いずれも区画整理事業を中心として、放射7号線も補助230号線も整備をしていこうと、練馬区ともども、地元に入りましているいろいろご説明していただきましたけれども、なかなかご理解が得られなかったという段階でございました。そして、最近になりまして、考え方を変えて、補助230号線については一部区画整理事業は残っておりますけれども、ほとんどの区間を街路事業で進めていく

ことに切りかえて、それぞれ説明をしている段階でございます。目白通りの延伸につきましては、実は東京都の建設局が測量に入るということで、本日の夜と明日の夜に地元の皆さんにお集まりいただき、説明会を開催しているところでございます。手順を踏んで、地元のご理解及びご協力を得て、街路事業を進めていきたいという考えでございます。

それから、濱本さんがおっしゃいました谷原付近の問題でございますけれども、これも、前回、議事録にも残っておりますように、答弁はさせていただいております。谷原交差点の問題につきましても問題意識をもっておりまして、現在、都市計画決定どおりできておりますけれども、さらに交差点付近で、右折レーンや左折レーンなどのレーンを増やすことによって、交差点がもっと有効に使えると考えております。右折レーンを増やすためには、今の道路幅よりさらに外側に用地の協力を求めて、交差点付近を広げるということが必要でございます。これについても、4方向あるうち2方向については既にやっておりますし、あと2方向については一部用地買収をしているところもございまして、まだ連続して用地買収ができておりませんので、道路形態になっていないところがございすけれども、順次整備をしているという状況です。

さらに、前回ご説明いたしましたけれども、谷原問題について非常に密接に関連します環状8号線が、谷原よりも東側の方に事業中でございます。これについても、あと2年で事業を完了する予定で事業を進めております。17年度末に全線開通すれば、逆に環状8号線が機能として笹目通りのバイパスになり、谷原交差点の渋滞解消にも寄与すると考えております。

最後に、菱山協議員からのご質問でございまして、地上部街路についての議論でございますけれども、昨年と今年の冬にかけて2回、協議会で議論をした経緯がございます。昨年議論したときには、一時、議論が棚上げにされました。それから、今年の冬だったと思いますが、一部協議員の方から東京都は十分説明していないではないかというご指摘がございましたので、私から地上部街路の必要性や意義についてご説明をしました。これについても余り突っ込んだ議論にならず、やはり棚上げをしようということになった経緯がございます。先ほど武田協議員が、協議会では今取り上げないでおこうというお話がございましたので、それが協議会の総意だとすれば、別の機会をとらえて、私どもとしては、地上部街路の必要性についてさまざまなご説明をし、ご意見を伺う機会をぜひつくりたいと思っております。

必要性については、先ほど宮良協議員から申し上げましたように、必要性はあると思っております。ただ、これからもさまざまなご意見があると思っておりますので、ご意見を伺いながら、計画を具体化していく必要があるという認識でございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 濱本さん。

【濱本協議員】 今、道家協議員から回答をいただいたんですけども、それはそれで結構ですけど、ただ、お聞きしたいのは、対策はやられている、しかし、生活道路に入っている渋滞がどうなっているのかということです。まだそのままなのかどうなのか。そこをまず聞きたい。やっていただいているのはよくわかりますよ。交差点の件だとか、私も確認していますのでわかっていますが、お話ししているんですけども、実際に練馬区民の皆さん方が、本当にそれで少しはよくなったのかというと、何もまだ全然聞いていない。だから、それをやられているといわれるんですけども、私としては十分やられていると思いませんし、これからだということだったら、いつまでに生活道路の渋滞を解消するか、危険な道路をどうされるのかということをお聞きしています。それをいっていただかないと、問題だと思う。

もう1つ、ちょっと別になりますけど、地上部のことで杉並の方から発言がありまし

たので、東京都の皆さん方にお話ししておきたいんですけども、地上部について説明をするときに、たしか32回のPIで私が質問したと思うんですけども、東京都さん、ほとんど何も回答していないんじゃないか、答弁していないんじゃないかと。これは地上部のことをいっているわけじゃなくて、全般的に、今まで三十何回行われて、国の方はいろいろ答弁されているけども、東京都としての考え方はほとんど答弁されていないんじゃないかなということで私が質問したんですよ。それをとらえて、地上部についてのみをとらえてお話しされたようですけど、道家協議員は地上部についての説明のみをとらえて云っておりますけれども、そういうことじゃないんですよ。私が申し上げたかったのは、東京都さんは全般的に答弁がないですよ。だから、地上部だけをいわれても困るということ。ここのところだけ、そういう言い方をしないで、議事録を抹消してもらいたいと思います。私が申し上げたかったのはそういう質問ですから。その辺を、あたかも地上部だけいえというような形になっていきますけど、それじゃないんで、地上部を答弁されるのは結構ですけども、そんなに先回りして答弁してほしいなんて一言も考えていませんから、そういうことのないように、もう少し私の話をよく聞いて十分理解してから答弁してくださいよ。一方的に発言を載せちゃいますと、あたかも地上部についてしゃべれといったような話になっていきますから、これだけ訂正してください。

【司会(鈴木)】 道家さん、お願いします。

【道家協議員】 濱本さんの地上部の街路についての話でございますが、協議員の方から東京都の考えが説明されていないから、十分説明するようにという趣旨でお話を伺ったことでございます。濱本さんが、地上部街路について説明するように求めたことはないということは、ここではっきり申し上げておきます。

もう1つ、谷原についてでございますけれども、例えば谷原交差点の車線を広げる事業をしております。これは都市計画として決めている事業ではございませんので、地権者の方とよく話し合っ、任意で買収させていただいているという事業でございますので、地権者の方に、いろいろご事情があるでしょうけれども、協力していただけないかという趣旨でございますので、なかなか何年でできるというところまではっきり申し上げられるような状況ではございません。だからといって、手を抜いてやらないというわけではなく、一生懸命その状態を解消するために努力はしているところでございます。

【司会(鈴木)】 濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今、道家協議員のいっているのは違うんですよ。地権者がどうこうじゃなくて、今現在、生活道路に入っている問題があるでしょう。一方通行に入っていると。そういうのは、もちろん地権者の問題があるかもしれませんが、現実に何らかの対策ができるんじゃないかなと私はいっているわけですよ。今、問題になっているのはたくさんあるでしょう。一方通行に入っちゃってとか、細い道路、4メートルのところにトラックが入ってきて、小学生が登校に問題があるとか、奥さん方が歩くのに大変だとか、そういう問題が非常にあるわけですよ。それは僕は何回もいっているじゃないですか。交差点はもちろんそうなんですけども、買収の地権者の問題もありますけど、そういう日常的な問題をまずやらないと、これから外環ができたときに、世田谷だとか三鷹にそういう問題が起こるだろうということで、三鷹の方も報告があったようにそういう問題じゃないですか。

ですから、現実に問題が起こっているんで、それが18年間ずっと続いていることですから、そういうことを練馬さんと東京都さんが相談して、もし警察庁の関係があるならば、交通課の関係があるならば、そういうこともいろいろ含めて、それを早くやっていただきたいといっているわけです。重大な問題はそういうことですよ。もちろん道家協議員のいっていることはわかるんですよ。当然、そういう大変なことはあると思いますので。それとは違って、現実の問題をどうされるのか。それが住民として一番苦勞し

ているということなんですよ。その認識をもっともってもらいたいと思うんです。意味わかります？

【司会（鈴木）】 道家さん、お願いします。

【道家協議員】 濱本さんがおっしゃったことは、よくわかりました。それぞれ行政には守備範囲もございませぬ。今回でいえば、谷原交差点の改良と放射7号線、目白通りの延伸、補助230号線の整備というのは、ほとんどの部分が東京都の守備範囲ですので、今、取り組んでいるということでございます。そのほかのことについては、地元、練馬区ともよく相談しまして、練馬区と東京都だけではなくて、ほかにも守備範囲をおもちの方もいるかもしれませんので、よく相談をして対応を考えていきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 練馬の問題につきまして……平野協議員、お願いします。

【平野協議員】 練馬の問題と申しますか、地上部街路の先ほどのお話なんですけれども、この協議会の中では棚上げされて結構だと思っておりますが、個々、例えば練馬で地域性をとらえますと、上石神井の駅周辺の町づくりと関連しての街路計画というような都市計画上の地域性の問題もありますので、そういう面においては、個別に対応していただくようなことをしていただければなと思っております。

【司会（鈴木）】 それでは、地上部街路につきましては……武田さん。

【武田協議員】 さっき江崎さんの質問で、ダンプカーが大分走り回って云々という話がありましたけれども、国交省のさっきの答弁、非常に不満なんですよ。というのは、シールドでやる場合には当然地下でやりますよね。それはシールドの工法にもよりますが、工区をどう分けるかわからんが、例えば私どもの外環の場合にはどうしたか、関越の場合は高架ですから関係なかったんですが、外環の場合には、地元として道路公団に対して、少なくとも外環本線上の地下18メートルを掘り下げたところの土砂は南側へ行きませんから、高速道路を利用して北へ北へと運んでいく。そこで生まれてきた土砂については運び出さなきゃいけません。でも、外環の本線上の中で起きた半地下の18メートル、たしか二百何十万立方という格好だったと思っております。数字がちょっと違うかもしれませんが。トラックの台数にしたら何万台という台数になります。

これに対して地元は、とにかく一般道に入り込むことはしないと。地下を通過して和光の方へ出ていけばいいわけですから。捨て場をどこにするかということは別の問題ですが、とにかくそういう方法で処理をしたんであって、現場対応からいったら、何十万立方、あるいは何百万という形になっても、開削部分についてはそれなりの積み出しをしなければいけない。しかし、シールドについては工法が違うでしょう。立て坑を使ってどうするか、こうするかということはあるけれども、いずれにしても、概成工事の道路の中を使ってそれを運んでいくようなことが起きてくるはずですよ。その辺、もうちょっと現実にわかりやすい説明をしなければ、さっきみたいな鼻をくくったような話じゃ、抽象的なことをいっていただけじゃないと僕は思います。

私どもは外環の地下をやるときにはそういう条件をつけて、道路公団もそれを了承して、そういう工事をやった。つまり、それをなぜ今挙げたかというのは、開削部分というのはいや応なしに500、800mあるわけでしょう。その部分で起きる問題に対してはそういう方法をとっていかねばならないだろうということを指摘しながら、もうちょっと親切な答弁をしてくださいということですよ。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本協議員】 説明をもう少し親切にということでございます。説明が大変言葉足らずで申しわけないというふうに思いますが、具体的に土砂をどうやって処理するか、どこからどう出してどこへ運ぶかという話は、まず構造が決まって、ジャンクション部分は当然出てくるんでしょうけども、インターチェンジをどうするのかといったところがすべて絡み合っ、トータルとしてどういう施工方法をとるのかというところの検討

が決まりながら、同時に土砂をどこから出すかという話になってくるということでございます。

現在、まだ具体的な構造が決まっていない段階でございますので、具体的な話はまだできないのですが、基本的な考え方といたしまして、先ほど武田さんがおっしゃられたとおり、今回、シールドトンネルになるということでございますので、シールドでトンネルを掘るためには、どこかに立て坑を掘って、その立て坑からシールドを発進させるという形になります。そうすると、土砂は立て坑をつくった箇所から出すという形になるわけでございます。この立て坑をどこにつくるかというところが一番大きな課題だと思っておりますが、どこにつくるにしても、できるだけ一般の道路にはそういった土砂を流さないように、地域への影響を最小限にするような工夫をしていく必要があるだろうと思っております。

もちろんシールドの立て坑なんかは道路の区域の中につくりますから、そこから出して、武田さんおっしゃられたように、直接高速道路に乗っけて、一般道には影響を及ぼさないようにするとか、どうしても一般道を通らないといけない場合には、その周辺の対策をどうするのかといったようなことを考えていく形になるということでございます。そういった具体的な、どこからどのぐらいの土砂を出すかという話につきましては、今の環境調査の結果を踏まえた予測の中でしっかりと考えていきたいと思っております。

【司会(鈴木)】 それでは、この後、江崎さんから提出されている資料と、議論の整理に関する議題の方がありますので、練馬の問題につきましても、その議論の整理の中でどのように国、あるいは都が対応していくのかといったようなことは議論していきたいというふうに思います。それでは、そのようにしてよろしければ、引き続きまして江崎さんの方からの資料説明とさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

では、江崎さんの方から交通に関連する資料が提出されております。資料 - 4 として提出されておりますので、江崎協議員の方から資料の補足説明等をよろしくお願ひしたいと思っております。

【江崎協議員】 私から「環八の交通量変化」という資料を出させていただきました。これは2月19日の協議会の際に、私から埼玉外環周辺道路の交通量変化を詳しくご紹介した「外環と周辺道路の交通量変化」という資料を出させていただいたことがあります。これをごらんになった遠藤さんから、環八の交通量が減っているという発言があり、私はこれを勘違いされていますよと訂正したつもりだったんですが、例えば世田谷区議会に設置されている特別委員会でも、世田谷区の担当課長さんからこの発言が取り出されて紹介されたりと、どうも同じような誤解をされたままの方がいるようでしたので、この点をもう一度説明させていただきたいと思っております。

上の四角囲みの中がそのときにご紹介した環八のグラフです。経年変化がわかるように、親切で昭和63年も入れたんですが、これが勘違いの原因になってしまったのかもしれない。外環本線は平成4年11月と平成6年3月に供用開始しています。交通量調査は10月に実施していますから、国交省の伊勢田さんがおっしゃっていたように、もしも開通の直前、直後で効果をみるべきだということであれば、平成2年と6年、あるいは近過ぎるので9年でみることになります。そこでわかりやすいように2つの地点を合計して抜き出してみると、外環が開通後、環八の交通量が増加していることがわかりかかるとおもいます。

改めて説明させていただきました。ありがとうございます。

【司会(鈴木)】 江崎さんから提出されている資料に関係いたしまして、過去に提出されている資料を若干紹介させていただきたいと思っております。青ファイル 1のオレンジ色のインデックスで、「影響(生活)」と書かれたものがあるかと思っております。その中の7

4 ページ、第 3 3 回の「外環と周辺道路の交通量変化」という資料が提出されているかと思ひます。あるいは、その他関連しまして、同じく青ファイル 1 のピンク色のインデックスで「効果」と書かれたもののうちの 3 1 ページ、第 1 0 回の外環の埼玉県側区間の効果に関する資料というものが提出されております。ほかにもあろうかと思ひますが、こういったものを参考に関連してご意見、ご質問等ございましたら。それでは、山本協議員、お願いいたします。

【山本協議員】 今、江崎さんの方から環八の交通量変化ということで資料をご説明していただきました。いつも交通量の関係で、非常に細かく分析をしていただいております、敬服しているところでございますが、第 3 3 回の江崎さんが出された、先ほど司会から紹介のあった 7 4 ページの資料のときに、我々から当初、交通量の変化について出した地点というのが非常にわずかなので、江崎さん独自で交通センサスの地点を調べられて、資料をとりまとめられたんだらうというふうに考えておるんですけども、このときに環八だけじゃなくて、埼玉外環に並行する道路の交通量の変化というのを 7 7 ページとか 7 8 ページに出されております。これをみると、平成 2 年と平成 6 年という観点で比べると、実は交通量が減っている方が大半ではないかなというふうに思っております。都心環状、中央環状、環七、環八、もちろん交通量が同じだったり、あるいはふえていたりするところもあると思ひますが、多くは減っているのではないかと。

その後、経済の活性化とか発展とかいろいろあって、平成 9 年、1 1 年と伸びているところはあると思ひますが、そういった観点でいくと、外環と並行する道路が、今ご説明あった資料のように増加していますというふうに断言するというのは、ちょっと言い過ぎではないかというふうに思っております、むしろ総合的にみると、やはり外環のような道路ができたことによって、並行する道路の交通量は減る方向にあるのではないかなというふうな感じがいたしております。

私の見解は以上でございます。

【司会(鈴木)】 それでは、その他、江崎協議員からの資料に関連してございますでしょうか。新さん、お願いいたします。

【新協議員】 国土交通省の出した資料というのは、よくみてもとかなり疑問があるんですね。早い話、今の江崎さんの話もそうなんだけど、話の最初は環状 7 号と環状 8 号の交通量を減らしていくと環境の悪化を防ぐんだということが前提で、さまざまな外環の話が出てきていて、それが周辺の道路も減っているんだといっているんだけど、その減っている姿も顕著ではない。最終的には、5、6 年たつともとへ戻ってしまう。残ったものはどうなのかというと、外かく環状道路を通っている車の量だという話になってくる。経済の活性化に伴ってそういうふうになっていくんだとなると、これから外かく環状道路が南伸した場合、どういうふうになってくるのかなというふうに考えてしまうんですね。

さっきの練馬の話もそうなんですけど、練馬区が解決しているというふうにおっしゃっているのは、その間に二十数年間のスパンがある。その二十数年間のスパンの中でも、東京都も国も解決してこなかったことが、武田協議員や練馬区その当時の方たちのストレスになって、かなり蓄積されているように私には見受けられる。結局、今の状況というのは、例えば今ここでもって南伸させたときに、インターチェンジをつくったら一体どうなるかという話になると、練馬と同じ状況になっていくのではないかというふうに考えざるを得ない。2 0 年たって、谷原の問題が現在も解決しないから、都市計画の範囲を超えて、土地を買収して拡張しているというふうにおっしゃったけれど、こんなのは 2 0 年もたたなくたって、1 0 年もたたなくたって、どんどん交通がふえていったときに直ちに対処できるはずであろうし、練馬区も恐らくは要望していたと思うんだけど、これは 2 0 年たって、今やっと来年か再来年には谷原の渋滞の問題がこういう

ように解決するだろうというふうな話になっている。これをやられたらたまらないだろうと思うんですね。

PI協議会をやる理由というのはいくつかあると、東京都や国が計画を出してきたのを、地元の住民が、はい、そうですかと聞くために、そういうシステムをつくるためにPIをつくったんじゃないと思うんですよ。どのような形でこれから道路をつくっていくのかという、それを地権者だとか地方自治体だとか、そういうところから英知を集めてどういう形でやっていくのがいいか。それにはどういうふうな意見集約をしたらいいのか。その意見集約をどういう形で、いわば交通施策に反映させていくのがいいのかというふうに考えるはずなんだ。その考えるためにPIをやっているはずなんですが、東京都から出てくる回答、国から出てくる回答というものは、今までの政策から一步も出ない。つまり、PI協議会をやっていて、そこから何か得たという感触が全然ないんですね。だから、これはやっていただけで全く意味ないんじゃないかと思うんですね。

練馬のことは私はよくわかりました。練馬区が長年抱いていた願望、それに対する東京都の態度、それを見詰めている住民の目というのがよくわかりました。だから、これを三鷹に持ち込ませないようにするために私は全力を挙げるつもりでいます。今日は練馬の協議は大体終わるようですから、そういった結論に達せざるを得ないということを申し上げておきます。

以上です。

【司会(鈴木)】 ただいま新さんから、外環の整備と環八の交通量の関係、あるいは効果が十分に発現していない、発現に時間がかかっているといった点、PIの目的、どういうふうにしていったらいいのかといった点、出ておりますが……

【新協議員】 ご返事は結構です。

【司会(鈴木)】 では、江崎さん。

【江崎協議員】 伊勢田さんがいらっしゃったときはご説明したんですけど、もう一度ご紹介したい資料があります。資料ファイル1のピンクの「効果」というところで、めくっていただくと、25ページと番号が振ってあるところです。ほんのわずかな地点だけもってきて、開通前後の変化をみるのはどうかなということと、全体の様子を知りたいということで、関連しそうな道路すべてを足して平均してみたことがあります。これの27ページのところが外環です。これは、西暦で書いてしまいましたが、外環が開通したのは1992年と94年ですね。そこをみると、並行道路の方は1994年に一時的に減っていますが、1997年にはもう増加しています。特に放射道路では増加し続けているということがわかりいただけるかなと思います。これは外環に限らず、中央環状線ではどうなんだろうとか、圏央道ではどうなったんだろうということも調べてみましたが、どこの道路でも同じように減少効果はなかったんじゃないかなと思えるものばかりでした。

以上です。

【司会(鈴木)】 それでは、ただいまの江崎協議員からの内容、あるいは先ほどの新さんからのご意見等につきましてごさいませでしょうか。栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 交通量という話が出てきましたので、最初の練馬の問題を事例にして、練馬区にお尋ねいたします。

確かに、今、江崎さんが出された詳細な分析は、交通センサスに基づくものであり、記録としては正しいものだと私も思っております。ただ、将来交通量ということになりますと、一番大事なことは、実際に将来交通量を出したときと、将来前に出していた将来交通量と実際の交通量がどのように整合していたか、間違っていたかということが問題なんだろうということを思います。先ほど練馬区の谷原で、改良が進んでいるから渋

滞が減ることを期待していると練馬区はおっしゃっています。しかし、では環八の施設、あるいは谷原交差点の拡幅によって、あの渋滞がおよそ何%減るということを数字的にお示しになれるかどうか。

もう1つは、練馬の関越から中央環状まで、何回か前に資料が出ておりました首都高速道路の構想がある。そういったことをどう考えておられるか。これが2番目です。

次に、練馬の場合、これをみますと、大泉以南をつくることに主眼を置いておられて、先ほどの濱本協議員のお話にもありましたように、生活道路の渋滞がこれだけで解決するとはとても思えない。そういうところで、こういったことも全体的なシミュレーションを描けるのかどうか。それをお尋ねしたいと思います。

【司会(鈴木)】 それでは、栗林さんの方からの質問、大丈夫でしょうか。平野さん、お願いします。

【平野協議員】 先ほど東京都さんの方で、環八が工事をやっているのも効果というふうにお話がありましたが、36回、前々回の中で、環八の効果は期待しているけど、どれぐらいの効果が出るか予測がつかないというお話を申し上げております。今の時点でどのぐらいの交通量の効果が出るかというのは、私どもの方も予測がつかないような状況になってございます。

それから、従前申し上げましたとおり、首都高速構想云々は別としまして、やはり私どもは必要なことは、インターとかそういう高規格道路から流入する場合において、それを吐き出すといいますか、地域における主要道路の整備は必要である。いわゆるネットワークの形成が必要であるというふうに考えております。私どもの方としては、従前も申し上げましたけれど、ボトルネックになっている道路が多数あるということで、外かく環状道路の整備に伴う整備必要路線というものは多数あるというふうにとらえているところでございます。

【司会(鈴木)】 それでは、交通量の関係、あるいは関連して練馬の区間での交通量の影響に関連しまして、その他、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。藤川さん、お願いします。

【藤川協議員】 練馬の問題がいろいろ出ることによって、先ほど新協議員がおっしゃったように、非常に勉強になっております。練馬の問題から我々が何を学んで、それを次にどう生かせるかということが一番大事だと思うんですけども、今まで出ている国の皆さんからの返事、あるいは都の返事にも、具体的に練馬のやり残してきたことをどういうふうにフォローしているか、今までどこまでフォローしてきたかというお話が多くて、それを次にどう生かしていくのかというあたりのお話がないところが一番心配に思います。

具体的にいいますと、例えば、今まで示されたシミュレーションでいいますと、インターチェンジを5カ所つくった場合に、それぞれのインターチェンジでどの程度の車が出てくるのか、使うのか。あるいは、ある1カ所、東八インター1カ所だけだった場合に、交通量がどの程度かというような概数的な予測数値は出ておりますけれども、それが具体的に、何年か先には完成するであろう道路計画も想定しつつ、その場合にどちらの方にどの程度の交通が流れていくのか、またどういう形で吸引されていくのか、そして、それがボトルネックになる可能性があるのかないのか。その辺のきちんとしたシミュレーションというんでしょうか、練馬問題を踏まえて、今後のボトルネックの問題、交通量の問題、生活道路への流入の問題にどういうふうに生かしていくのかというあたりが、ほとんど反省というか、今後に向けてこうしたいという形でのお話が出てこないというところが非常に不安に思っております。そういった練馬問題を踏まえた上での、今後同様な問題が想定されるそれぞれ各地点でのもう少し詳しいシミュレーションとか、交通量の予測だとか、そういったものが今後どういう形で我々の前に示されるのか、あ

るいは協議していくのか。その辺について、お考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

【司会(鈴木)】 いかがでしょうか。では、山本さん。

【山本協議員】 将来交通量の話でございますけども、今までこの協議会では、外環の効果ということでしたので、効果をよりわかりやすくするためには、現況の交通で外環がある場合とない場合でどう変わるのかということでデータをお示ししてきております。将来交通量につきましては、当然、外環ができた場合、あるいはインターチェンジができた場合に、どのぐらいの交通が流れて、インターチェンジからどのぐらいの交通量がおりて、それがアクセス道路にどう配分されるかというのは、環境の予測をするに当たっても当然必要だというふうに考えておりました。現在、その作業を我々内部の方で進めているところということでございます。道路公団の民営化の関係とかで、いろいろ予測手法とか、そういったものを見直した関係上、若干作業がおくれておりますけども、広域のODの配分は終わっておりますので、これからより詳細なODを出したり、予測年次における地域の都市計画道路がどうなっているのかとか、そういったあたりを行政の間できちんと調整させていただいて、その上で交通がどのぐらい流れるのかという予測の作業をさせていただきたいというふうに思っております。

具体的には、我々の中の将来交通量を出す作業、関係区市とか都とのアクセス道路の調整とか、そういったものをさせていただきながら、インターチェンジがある場合とかなない場合とか、そういった場合のそれぞれの交通の予測値についてお示しをしていきたいというふうに考えているところでございます。

【司会(鈴木)】 川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 もう1つありました練馬の問題を踏まえて、今後どうするんだというご質問ですね。それはもっともなご質問だったと思うんですけども、実をいうと、前回も私の方からお答えをさせていただきました。練馬の問題というか、練馬の教訓というふうにいいますと、練馬の皆さんには少し申しわけないなという気もするんですけども、これから東京外環を仮につくっていく場合には、今回の教訓を踏まえて、要するにアクセス道路の整備が中心だと思うんですけども、きっちりと計画をつくって、実施をしていくべきだろうというふうに思っています。

具体的に、この場でこういう担保をとって、こうやってこうやるんだというのは、構想段階のPIという場ではなじまないんじゃないかなと思っています。具体的には、今後、どういう形で皆様と国と検討していくかというのは、また詰めていくことになるんじゃないかなというふうに思っております。

以上です。

【司会(鈴木)】 それでは、大変申しわけありませんが、次の議題がございますので、これ以上さらに議論すべきということであれば、懇談会で次回以降どのように議論していくのかについて扱わせていただきたいと思います。今回はここまでということにさせていただきます。

それでは、引き続きまして、提案に従いまして、運営懇談会の方で議論してきました議論の整理(とりまとめ)について、運営懇談会から別紙で資料-3のとおり、骨子と本文の一部を提案されております。まず内容につきまして、事務局の方から説明をしたいと思います。それでは、事務局の説明をお願いします。

【事務局(西川)】 それでは、資料-3を使いまして、議論の整理の方の説明をさせていただきます。資料-3の1ページ目が懇談会の報告でございますので、それをめくっていただきまして、「議論の整理(とりまとめ)の骨子」というものが2枚、その後ろに、右方に事務局作成と書いてあります「PI外環沿線協議会議論の整理(とりまとめ)」というものがつけてございますので、それを説明させていただきます。

運営懇談会で事務局の方でこれまでの議論を、主に必要性の論点項目に沿って整理をして、それを協議員の方にお配りして、意見をいただきながら運営懇談会の場でも議論をさせていただいているところでございます。基本的な考え方といたしましては、ちょうど1年前に皆様方と整理をさせていただきました中間とりまとめをベースにしながら、とりまとめの素案を事務局の方で作成をさせていただいたということでございます。

まず、その骨子をご紹介させていただきます。冒頭に、はじめにということで、これまで協議会が設置された経緯、議論の行われた中で確認されたことや共通認識となったこと、課題が残されていることについて、協議会の議論としてまとめておくことの意味等について述べ、その上で、このとりまとめの構成についても冒頭の中で触れるという位置づけで、まず初めにというものを書くということで構成しております。

第1章といたしまして、協議会の活動の事実関係、事実経過を整理する。第2章として、外環におけるPIの考え方として、協議会の議論の目的、議論する上での前提等を記載して、またPIの課題についていろんな意見をいただいておりますので、それをまとめていく。第3章でございますが、協議会で議論されてきて、特に必要性については論点項目を整理して、それに従って議論してきておりますので、その議論と、その論点項目以外のことについても議論しておりますので、その他の議論、それぞれに分けて整理をさせていただいた。おおむね総意とみられるような見解はできるだけそういう形で整理をして、また、当然でございますが、対立点があるものについては、対立しているということが明確になるように整理をして、協議会の議論の全体像が伝わるように第3章を整理するというところでございます。

次のページで、第4章、まとめとございますが、協議会での議論のまとめとして、最後に全体の議論を整理する。必要性に関して、総括的な意見、協議会として確認できたもの、共通認識をもてたもの、今後の課題として挙げられるものを第4章として整理するという形で構成してはどうかということが骨子の考え方でございます。

その骨子の考え方に沿いまして整理したものが、もう1枚めくっていただきまして、右方、事務局作成と書いてあります「議論の整理(とりまとめ)」でございます。今回提示する資料は、運営懇談会でまさしく議論しているところでございます、その中の一部を今日お配りさせていただいております。それに基づいて、今日ご議論できればなど。残りの部分についても、当然、引き続き運営懇談会の中で議論させていただいて、ある程度議論できるような形になった段階で、再度、協議会の方にご提示して、皆さんで議論させていただきたいというふうに考えております。

1枚めくっていただきまして、先ほどの骨子にありましたはじめにという部分でございますが、時間もあれですので、大体の構成をご紹介させていただきます。3行目から14行目ぐらいまでが、協議会の設置に至った経緯というものを整理させていただいております。15行目から21行目あたりが協議会の活動状況、議論の状況の総括的な記述をさせていただいております、22行目以降に、この議論の整理の考え方、構成を紹介させていただいているという構成で、はじめにを書いております。

もう1枚めくっていただきまして、ご紹介がちょっとおくれましたけども、凡例として書いてございますが、先ほどご紹介しましたように、基本的には中間とりまとめをベースにしておりますので、黒字で書いている部分というのが中間とりまとめの記述と同じで、そこ以降、新しく追加したところを赤字で書いてございます。ここは第1章の協議会の経過でございますので、協議会、運営懇談会、オープンハウス、地域ごとの話し合い、エリア別懇談会という事実関係を事務局の方で整理させていただいております。

続きまして2ページでございますが、この協議会の議論の前提ということで、まず整理をさせていただいております。これは中間とりまとめのときに記述させていただいている内容と同じものを議論の前提として整理をし、3ページ目に協議会の運営として、

運営についての事実関係を赤字で、中間とりまとめ以降、された部分を追加で記述させていただいております。そして、外環のPI活動について、12行目以降、中間とりまとめの際にも参考資料としてつけたものの中にごさいましたので、その中で抜粋をして、さらに協議会の中でも意見をいただいているものについては赤字で追加をしております。

4ページ目以降でございますが、全体協議会とあわせて実施したPI活動のオープンハウス、地域ごとの話し合い、エリア別懇談会の考え方、実施状況を事実関係に沿いまして事務局の方で追加しております。構想段階以降の住民参加について、これは中間とりまとめの中で記述されておりますが、運営懇談会の中でご意見がありましたので、若干文言を修正して記載しております。

5ページ目以降につきましては、先ほどもご紹介いたしましたとおり、今後の懇談会の中で議論して、ある程度形になった段階でまた協議会で再度議論していくという形で考えております。

事務局の方からの説明は以上でございます。

【司会(鈴木)】 それでは、本日は骨子及びとりまとめ、はじめにと4ページ目まで出ておりますが、全体の構成について、あるいはどういうふうにとりまとめていくのか、とりまとめの本文に盛り込むべき大まかな内容、まとめの部分についてでも、あるいは記載のトーンにつきまして、大まかな方向性に関するご意見等をいただければと思います。では、栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 私の方は、はじめにの部分で意見があります。

真ん中あたりで、「さまざまな意見が出され、共通の認識を得るまでには至らなかった」。共通の認識という意味がどうもよくわからなくて、これは合意を得るまでには至らなかったと解釈すべきかどうか。

2番目に、一番下に「本とりまとめが、広く地域に浸透し、今後の議論に活用されることを期待する」と書かれておりますが、これもまた私の意見です。今までの議論の中で、当然、成果と課題があると思います。これはとりまとめをまとめていく中でそういうのがはっきりしてくると思いますが、この議論の過程で得られた成果については、今後の外環計画の検討に生かすこととし、また課題については今後もさまざまな話し合いの場で議論することとするというような、もう少し将来にどう生かしていくんだというところを具体的にここで書いた方がいいのではないかと私は思います。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

それでは、武田協議員、お願いします。

【武田協議員】 栗林さんの意見と同じですけれども、ここをもっと正確にいうと、2年目のPIの成果というのは4ページにあると思うんですね。(3)で、構想段階以降の住民参加について、今、私たちは2年かけて構想段階のPIをやってきたわけですね。これからどうなるかはまだわかりませんが、今、大分集約されましたが、三鷹の藤川さんですか、先ほどよくおまとめをいただきました。練馬の問題をどういうふうにかからとらえ、地域に生かしていくかというようなこと。つまり、今、私たちは構想段階でのPIをやっているわけですが、この後、外環がイエスだということになったときには、今度は施工段階のPIというのは当然ある訳です。約束されていることがどこまで国と都が実行してくれるかという意味での、言葉はきついても、監視機能みたいなものはPI協議会の役割になるであろうと認識しています。

もう1つは、先の話になります。事業が終了した後の不具合とは、PI協議会がその方式でいいたろうというような見方をした、評価をした課題であっても、技術的に、あるいはソフト面も含めていろいろ問題が起きてくるはずで、それは、事後の評価制度という形の3段階目のPIになると思うんです。それが東京都さん、あるいは国交省さんが前回の議事録の中で非常に文学的な表現で、構想段階、それから今後も住民参加云々

と、そういう方向で進めていくということをいっていますが、それを段階別にいえば、今の3つの言い方になると思うんですね。ですから、そのことをもうちょっと初めのところで、少し強くというか、アクセントを強くして触れておいてほしい。そうしないと、初めのまとめがはっきりしない。つまり、(3)のところのこれについてどう書くか。いわばそれが2期目の中間報告、まとめということになるわけですから、相当強調して入れていただく必要があるだろうと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

そのほか、とりまとめの内容、さまざま意見あるうかと思いますが……塩沢さん、お願いします。

【塩沢協議員】 武蔵野市の塩沢でございます。私はちょっと違う観点からご意見をいいたいと思います。3ページの課題のところでございますけれども、この課題については、PI活動に対しての協議員からの意見という形で出されております。ですから、その事実関係を記載するということからすれば、別にいいんではないかというふうな意見もあるかと思っておりますけれども、14行のところ、さまざまな意見に対し、協議会の意思決定が明確でないという形の記載がございます。これについては、協議会が意思決定をする場だというような誤解を与えるんではないか。設立の最初のことからすると、こういう形での意見が出されたにしても、そういう誤解を与えるのであれば、もう少し表現を変える形でここに記載した方がいいんではないかなというふうに思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

そのほか、ご意見等ございますでしょうか。

時間もございませんが、大まかな方向性、あるいは文言等につきましては、今後とも運営懇談会、あるいは各協議員への意見照会等で詰めていきたいと思っておりますが、方向性として、このような形で進めさせていただくということによろしいでしょうか。そういうことに関して、大まかな意見等ございますでしょうか。

それでは、特にないようですので、とりまとめの内容につきましては、運営懇談会の中でも引き続き議論していき、また次回以降、協議会でも議論していくこととさせていただきます。

残り時間もわずかとなりましたので、残る報告等につきまして事務局の方からお願いしたいと思います。

【事務局(藤井)】 事務局より、地域ごとの話し合いについてご報告させていただきます。

冒頭に三鷹市と杉並区から開催結果の報告があったところでございますが、今後の予定についてご報告いたします。参考資料-1をごらんいただきたいと思います。地域ごとの話し合いについての報告でございます。今後の予定で、三鷹市でございます。6月28日、午後2時から午後4時の予定で、場所は三鷹市役所でございます。これは冒頭にもございましたけれども、協議員の方のみでの討議ということになってございます。次に武蔵野市でございます。7月1日、午後7時から午後9時の予定で、会場は武蔵野市商工会館でございます。こちらの方は、協議員の皆さん方と来場された方々での討議という方式でございます。次に世田谷区でございます。7月3日、この日はオープンハウスを開催いたしますけれども、オープンハウスの開催と同時に地域ごとの話し合いが午後2時から3時、午後4時から5時の2回開かれる予定になってございます。会場は喜多見東地区会館で、協議員の方と世田谷区で公募されて選考されました参加者の方による討議の予定でございます。その他の区市につきましては、現在、事務局と区市の担当の方で調整をいたしております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは最後に、次回、第39回PI協議会の日程につきまして確認させていただきます。第39回の協議会につきましては、運営懇談会からの提案にもありますように、7月22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、別途事務局からご連絡させていただきます。

また、次回協議会に向けての運営懇談会ですけれども、運営懇談会でもご相談させていただいたところですが、6月30日水曜日、午後7時からという日程でセットしたいというふうに考えております。よろしければ、後ほど事務局の方から連絡させていただきます。

以上、本日の議題について議論を終わらせていただきますが、よろしいでしょうか。おおむね予定の時刻も近づいてまいりました。

それでは、以上をもちまして第38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