

「P I 外環フォーラム in 練馬」における各協議員の発言内容

【川瀧協議員】

恐縮ですけど、ご指名ですので私の方から。国土交通省の関東地方整備局の川瀧と申します。私の仕事は、東京も含めた関東の道路の計画、事業の方を全般的に担当しているという立場でございます。P I 協議会には国から私と右側の所長の2人、それから都からお2人という4人が行政側として入っています。それから、市区の担当の皆様、それから練馬だと今日のお三方という形で住民の皆様と入りまして、全体で四十数名でお話し合いをしているという状況でございます。

私の方から、外環についての意見ということでお話しさせていただきたいと思います。まず最初に、冒頭でございますけれども、外環の道路、東京都の区間について、先ほどから説明がありましたように、昭和41年に都市計画決定されたものの、以来40年間にわたり計画がとまっているわけでございます。これにつきましては、地域の皆様、練馬区民の皆様には大変ご不便、あるいはご心配をおかけしていることかと思えます。大変遺憾なことだというふうに私ども考えているところであります。

そこら辺の反省も踏まえまして、私どもP I をやりながら外環の計画を今議論している最中でございます。P I 協議会、今お話をさせていただいたように、準備も含めると4年間議論をしていただきまして、40回ぐらい開催している中で必要性の有無、その他先ほど説明があったような内容の議論を月に2回、1回的时候もありますけれども、議論をずっとしてきているということでもあります。

そういう中で、私ども国としましては、外環道路についてはやはり必要な道路だろうというふうに考えてございます。さっき高速道路の絵があったと思いますけれども、環状道路の一部分が切れているわけでございます。これが切れることによりまして、東京都全体、あるいは練馬も含めた環八の付近とか幹線道路の渋滞が非常に厳しい状況になっているということでありまして、それに伴いまして、特に大気的环境も悪くなっているということでもあります。私どもとしましては、外かく環状道路ができることにより、これらの問題が改善できるのではないかとこのように考えているところであります。

それから、これも先ほど事務局というか、私ども調査課長の方から説明がありましたように、外かく環状道路の方針というのを出させていただいています。15年3月ですからもう1年以上前になるわけでございますけれども、これは国と都で出した方針です。このときには今までは地上に高架、橋のタイプでつくる高速道路だったわけでございますけれども、これを大転換しまして、地下40メートルぐらいの深いトンネルで高速道路をつないでいきたいと思いますというふうに計画を変更したわけでもあります。

ただ、これはあくまで国と都の方針で、今後沿線の市や区の行政当局、それからまずは何よりも周辺の住民の皆様方のご意見をたくさん聞きながら、この方針の案を固めていきたいということございまして、P I 協議会もその一環という形で会を地元でやらせていただくのもその一環ということでございます。

今日も我々の説明をさせていただいて、アンケートなどもとっていただけるようでございますので、多くの意見を伺いたいと思っておりますし、こういう議論は今日で終わりというのではなくて、これからも進めていきたいと。最初のスタートだというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【山本協議員】

皆さん、こんばんは。ただいまご紹介いただきました国土交通省東京外かく環状道路調査事務所の山本でございます。我々の事務所は、この外環の沿線に構えておりまして、場所は世田谷区用の賀でございます。こちらの練馬区からは若干遠いんですけども、できるだけ当該事業の箇所の近くに事務所を構えまして、地域の皆様方のご意見を聞いた上で、どういった道路が一番いいかといったことを考えさせていただくといったことで、事務所で日ごろから考えさせていただいているということでございます。

私も国の協議員の1人でございますので、先ほどの川瀧協議員と基本的な意見は一緒でございます。私の方からは、外環を整備することによる効果等について若干触れさせていただきたいと思ひます。

お手元の資料に一番最初にご覧いただいた外環の広域道路網図ということで地図がかいてございます。こちらを傍らに置きながら聞いていただけたらと思うんですけども、改めてご説明するまでもなく、環状道路ということでございますので、首都圏を環状に高速道路を整備することによって、広域的なネットワークを形成して、円滑で安全な交通を処理するというこのために計画されている道路でございます。

ご存じのとおり、現在、埼玉県の間のみ開通しておりまして、こちらでいきますと関越道の大泉のジャンクションで環状道路がとまっているということでございます。例えば関越とか、あるいは東北道、常磐道につきましてはこの外環につながってございますが、中央高速とかあるいは東名高速、こういった道路が環状道路につながっていないということで、一番都心側の環状道路にまですべての交通が流れている。そうすると、中心だけではさばき切れないということで、東名、それから中央、それから関越道が都心部に一番近いところで渋滞しているという現状ではないかと思ひています。

そうしますと、都心に用のない車というのは、この渋滞を避けるために例えば、本来は通らなくていい車が環八に回っていきますので、環八も物すごい渋滞になっている。さらに、環八の渋滞を避けるために皆様方の生活道路の中に抜け道として入ってくる車が多数あるという状況になっているのではないかと思ひております。

そういった観点でいきますと、環状道路を整備するというこの効果というのは、先ほどから何名かの方からご説明がありまして、非常に大きな効果をもっておりまして、少し広域的な観点でご説明させていただきますと、東名とか関越道といったところを利用する利便性というのは高まるんですけども、データをみますと東京都区部の交通の14%ぐらい、大型車でいきますと3割ぐらいは都心部に用がないのに中に入ってきているという状況でございますので、こういったものを環状道路で迂回させることによって渋滞を減らすというようなことが考えられると思ひています。もちろん渋滞が解消されますと、発進、停止ということによる排気ガスの排出が

少なくなりますので、環境の改善にもつながるのではないかと考えているということでございます。

また、そういった広域的な観点でなくても、この地域にとってみますと、先ほど練馬区の佐々木課長からも説明がありましたが、関越道、それから外環が当該地区でとまっていることによって一般道路におりてきて、谷原の交差点でありますとか、あるいは環八が渋滞しているということでございますので、こういったところの渋滞の解消にもかなり機能するのではないかと考えています。我々の試算によりますと、外環が東名まで開通いたしますと、仮にインターチェンジがない場合でも環八の交通量は約2割、インターチェンジをつくりますと約3割交通量が減るという試算をしておりますので、そういった意味でかなりの改善効果があるのではないかと考えております。

外環の整備というのは我々にとって非常に喫緊の課題ではないかと考えておりまして、一日も早い整備をしていきたいと考えております。先ほどの方針にもあったように、早く、安くできるように、関係者の合意が得られるように頑張りたいと考えております。

いずれにいたしましても、皆様方のご意見をお伺いするという場は大変貴重な場だと思っております。本日アンケートをとってご意見をいただけるということでございますし、あるいは本日言い切れないことについても、皆様方のご意見をぜひ聞かせていただきたいと思いますと考えておりますので、どうぞよろしく願います。

【道家協議員】

皆さん、こんばんは。東京都都市整備局外かく環状道路担当部長の道家と申します。本日はご出席いただきましてまことにありがとうございます。本当にお疲れのところ、時間をいろいろやりくりしていただいて参加していただくことにまず感謝申し上げます。

申し上げるまでもなく、東京都は1,200万以上の大都市でございますので、日本を実質上動かしている心臓部であると思っております。そういう中でございますけれども、東京都はやはりいろいろな悩みを抱えております。交通渋滞、それから環境の悪化、都市機能の低下などが悩みの大きな部分でございます。こういう諸問題を解決するためには、1つの方法として道路を整備する、外環のような高速道路でありますとか環八のような幹線道路、あるいは皆様の生活を身近で支える生活道路などいろいろなレベルの道路整備が重要であると考えております。

都市計画道路といいます幹線道路や準幹線道路に当たるような道路でございますけれども、23区全体でおしなべて申し上げますと、現在、計画に対して完成率は約6割という状態でございますので、4割強がまだできていないという状況でございます。それから、多摩の部分では5割程度、約半分が完成したという段階であるということでございます。まだまだ都市計画道路の整備は遅れているという状況でございます。

特に区部におきましては環状道路、多摩においては南北道路の整備が遅れており、現在重点的に整備を進めております。例えばご当地練馬区関係でいえば、環状8号線の南田中付近で現在鋭意工事中でございますので、一日も早い完成を目指して工事を進めております。これも完成の暁にはいろいろな効果をもたらすだろうと思っております。

一方、先ほど国の協議員からもご説明ございましたけれども、首都圏の高速道路網ということ

でみますと、東名道であるとか中央道、関越道のような東京から放射状に伸びていく道路、この道路は計画に対して9割方完成しております。一方で、今回お話の対象になっております外かく環状道路を含めた環状方向、首都圏をぐるっと回っていくような方向の高速道路の整備が約2割ということで、9割と2割ということで非常に遅れている状態でございます。

外環は首都圏の環状道路、私ども三環状道路と呼んでおります。一番外側は青梅市、あきる野市、八王子市などを結んで、もちろん埼玉県、神奈川県にもずっと長く延伸してまいります、圏央道という道路がございます。都内についてもかなりの部分完成しております、あと八王子市、あきる野市の部分で現在工事中という道路でございます。この道路が重要な道路の1つ。そして、外環を挟んで都心側、山手通り、環状6号線という道路がございます。山手線のちょうど外側をほぼ走っている道路でございますけれども、この道路には首都高速の中央環状線という高速道路を今建設中でございます。これも豊島区、中野区、新宿区、渋谷区、目黒区、品川区などをずっと経由していきまして、東京湾の湾岸道路まで至るという道路を今建設中、あるいは計画中ということでございます。こういうふうに首都圏の三環状道路というのは非常に早期整備が必要であると東京都では考えております。

また、インターチェンジの問題でございますけれども、外環が整備される場合、都民全体の利便性の向上ということを考えますと、インターチェンジは必要不可欠であると考えております。

あわせまして、外環という高速道路と重なり合って計画されております地上部の道路がございます。これにつきましても、地域の皆さんの利便性なり消防活動などの防災対策、あるいは歩行者が安心して歩けるためなどの必要性からも地上部の道路はやはり必要であるというふうに東京都は考えております。

本日は、こういう考えをご説明させていただいた上で、皆様からもいろいろなアンケートといいますが、意見書の形でいただけると聞いておりますので、よく伺ってまいりたいと思います。よろしくお願いいいたします。

【宮良協議員】

同じく東京都都市整備局の外かく環状道路担当課長の宮良といいます。今日はよろしくお願ひしたいと思ひます。

私の方からは、先ほどいろいろ協議会の話の中の経緯のご説明がありましたけど、協議会の議論の一部をご紹介させていただきたいと思ひます。お手元に資料をご用意させていただいてます。ちょっと中を開いていただきたいのは、3枚組のカラーのコピーがお手元にあると思ひます。題名は「21世紀にふさわしい都市づくりへの転換」、これを開いていただきたいと思ひます。

協議会の中で外環の必要性等々いろいろ議論していますが、その中で東京都の都市づくりや地上の道路づくりについてどのようなことを考えているのか、示してほしいというご要望がありました。

まず、都市づくりの話ですが、都の基本的な考え方として、平成13年10月に「東京の新しい都市づくりビジョン」、そのような形でとりまとめをしております。今、私がお話をさせていただいた資料、それがまさにビジョンのコピーになっております。都市づくりの目標としては、この左側の上をみていただきたいんですが、世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京

の創造、これを東京都の都市づくりの目標としています。

こういったことを具体化するためには、やはり一定の広い視点で物を考えてみたりする必要があると考えており、その中で都市の構造として同じく左側の下に環状メガロポリス構造の構築と書いてあります。そう名前を呼んでいますけども、そういった都市構造を提案させていただいています。それが1枚目の左側の下に書いてありまして、センターのコアの東西南北にそれぞれコアをもち、それを連絡していく。そういった都市構造を構築していこうと考えています。

特に交通の面でお話をさせていただくと、同じ資料の1枚目の右上に書いてあります「都市活力の維持・発展をめざして」の右側をみていただくと、機能的な交通ネットワークの実現、黒字で書いてあります。その中で首都圏の広域幹線道路ネットワークを形成する首都圏三環状道路の完成を目指しますといった中で、外環をはじめ三環状の道路を位置づけております。そのほかには交通機能だけでなく水と緑のネットワークの強化といったことも当然入ると考えております。

それから、2ページ、3ページがございます。これはどういうことかということ、東京都が平成12年に作成しました外環のパンフレットの抜粋をもってきました。外環が地下化された場合に、地上部の道路のイメージを皆さんにご提案しています。P I協議会の議論の中では、今、高速道路の必要性の議論をしているので、上の道路の話は一たん切り離して、ある程度高速道路の方の話が集約された段階で論議をしようとなつていますが、東京都としましては、今、道家からお話しさせていただきましたが、人と物の流れとか安全、それから環境等々の観点から必要だと考えております。また、こういった道路のつくり方等については、広く皆さんからいろいろご意見を伺いたいと考えています。今日は是非ともよろしくお話ししたいと思います。

以上でございます。

【岩崎協議員】

皆さん、こんばんは。岩崎でございます。私は、前協議員の須山さんからこの4月から協議員に拝命させていただきました。よろしくお話しいたします。

私の方からは、ちょっと現実的な話になってしまうかもしれませんが、練馬区報の関係についてちょっとお話ししてみたいと思います。また、最後に青梅街道インターの件についてもお話ししたいと思います。

6月1日付で練馬区報に掲載の練馬区の東京外かく環状道路に関する取り組み方針案についてと青梅街道インターについてお話しさせていただきます。

まず第1に、区報掲載の練馬区の外環に関する方針案であります。去る6月1日にお知らせしますという区報が各戸に配布されました。これに対して幾つかの疑問点をお話しさせていただきます。

初めに、東京外かく環状道路、関越道から東名高速の区間については、昭和41年に都市計画決定されたが、昭和45年に当時の建設大臣による地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない、その間においてはしばらく凍結せざるを得ないとの発言がありました。それ以来、今日までストップしたままになっているわけでございます。このような発言があるにもかかわらず、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及び説明会を一度も行っていないということです。

国と都の方針、お手元の裏側に書いてあると思います。方針、15年3月にありますように、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というふうに思っております。設置要望のあった青梅街道インターチェンジとありますが、先ほどもお話ししましたように、地元地域住民には一度も話し合いのないまま、当時の区長が要望したとされております。一度も住民との話し合い及び意見の場をもたないことは言語道断というほかはないと思います。方針の中に地元という言葉が無視している。地元とは、辞書で引きますとその土地、自分の住んでいる土地と明示されております。

また、区は方針案の公表後、区民1万3,000人に対し無作為抽出のアンケートを実施しましたが、本来ならば外環関連の調査や結果を区民に詳細に説明した上でアンケートを実施すべきです。しかも、区民全体に対するアンケートでは、外環道整備により直接影響を被る周辺地域住民の意見は少数意見のみとされ、区の方針に全く反映されなくなる可能性があります。先ほど佐々木課長からいろいろアンケートの結果の発表がございました。私は、このアンケートの内容は信用性が全くないというふうに思っているところでございます。

もう1つは、青梅街道インターは杉並区も関連しております。杉並区は区、区長、その他反対しております。杉並区のアンケート方式をみますと、杉並区全体といたしますが、多少青梅街道インターの設置場所の方と善福寺を周辺としたところをアンケートをとったわけでございます。それによりますと、やはり周辺の善福寺では、もう8割以上反対というふうに聞いております。

次に、私ども6団体で区長と区議会議長あてに提出している計4,479名の署名の審議が済んでいない。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方针であると思っております。方針案の出し方そのものに抗議します。この抗議文は私の資料に載っていると思っております。

第3に、現在、PI協議会において外環道必要ありきを討議している中で、この方針案では外環と上石神井地区の町づくりを併用しているように思われます。外環建設と開発事業とは切り離して考えていただきたいと思っております。

方針案関係で最後になりますが、お手元の資料の要望書にもありますように、練馬区が外環道に関する取り組み方針を決定する以前に、区より区民、特に外環インターを含む予定地周辺地域住民に対し十分な説明及び意見聴取の機会を設けていただきたく、強く要望いたします。そこにも書いてありますように、説明会、意見聴取の会の実施に当たっては関町南の近隣で行うよう、7月31日までに回答をくださるようお願いしてございます。文書は7月16日付で作成してございます。7月20日に区長あてに提出してございます。

次に、青梅街道インターチェンジの件ですが、ここに資料があるんですが、練馬区外環調査委託報告書の交通量調査によりますと、練馬区の見解に対する意見と青梅街道インターを設置して、大泉、谷原地域の混雑を緩和するという理由は、根拠が薄弱であるというふうに思っております。なぜなら、関越外環からの車8割は都心方面と環八に向かっている。また、下り2割は、外環本線ができれば当然入ってくるはずでございます。また、西部地域、青梅街道から大泉方面上りの交通量はどの道も1日1,000台以下で、インターを設置しなくても現状より悪くならないというふうに思っております。

また、インターを設置すると、交通集中を招くと同時に、環境を破壊する。詳細は私の資料に添付される想定される影響及び「けやき便り」に詳しく載っております。現青梅街道混雑は、計画のインター5カ所の中で2番目に高く、設置で1万8,000台ふえることは道路許容量に適合しません。なぜこのような無謀なことをするのかちょっとわかりません。先ほど申しましたように、青梅街道ができたからといって、インターを使って上石神井の町づくりの活性化にはつながらないのではないかというふうに私は思っております。

また、青梅街道は、先ほどもいいましたように杉並区と一緒になってますんで、先ほど申しましたとおりでございます。また、石原伸晃国土交通大臣もインターチェンジなしを公約しておりますし、また先日、3月5日の閣議後の記者会見でも青梅街道インターは必要ないと。3つのジャンクションで十分だということは書いてございます。以上でございます。

【武田協議員】

練馬区北園町会理事長の武田でございます。

お手元の「練馬の『まちづくりと外環』の共存を求めて」ということで、A4判2ページに触れております。時間の関係ではしよってスピードを上げ、ふれさせていただきます。

まず、関越と目白通りの2つのことについて触れてみます。関越自動車道は、1964年の東京オリンピックの閉幕を待っていたように、国幹審(国土幹線道路審議会)は都市計画決定抜きで一方的に決定し、一般区民には一切説明がなく、一部地主の説明だけで着工されました。

ほぼ同じ時期に、目白通りの比丘尼交差点から北園までの1.2キロの都道の工事が始められました。自治会は、自治会主催の説明会に都の出席を求め、どうせ道をつくるならば、親しみやすい、憩いのある、つまり「武蔵野のみち」をイメージした道づくりはどうなんだということを提案しました。都建設局はこの提案を前向きに受けとめ、市民参加の「みどりの道」は1971年の夏開通し、現在は緑のグリーンロードということで非常に好評を得ております。

冒頭に2つの例を挙げましたが、2つの対照的な道づくりのいずれを選ぶべきか。今、PI協議会がいろいろな論議をしておりますが、外環づくりで問われているのはこのことではないかと思っております。

外環計画の凍結につきましては、既に皆さんの方で何回か触れておりますので省きますが、結局、白紙凍結宣言となってから既に40年たっているということでございます。

そして、1970年代半ばに外環が和光から大泉まであきましたので、その間笹目通りの北部の渋滞ということがいろいろ問題になりまして、東京都から和光～大泉間の外環計画を練馬区に提案して求めてきました。練馬区は、区都計審の審議を経て、21項目の実現を条件とした区長の同意回答を都知事に提出しております。そして、既に20年も経過しております。

国と都は、関越、外環の練馬への乗り入れは非常に熱心でありましたけれども、いわば区西部というのは私どもの地域、大泉を含めてですが、発展途上にある区西部地域の関越、外環の負担を軽くする骨格形成の都市づくりと環境対策は放置され、部分的な対症療法に終始してきたということがいえると思います。長い年月に及ぶ区民要望の無視と、いわば都計審の議を経て都知事に回答した区長意見を提出してから20年。私どもは、関越があいた当時から目白通りはあのままでは今みたいなことになると予測し、何らかの西への延伸を求めましたが、既に40年放置さ

れてきております。それが今の大泉のインター周辺の実態です。

次に、外環P I協議会のことについて少し触れてみたいと思います。2001年、国と東京都は今申し上げたような過去の道路行政の反省から、地域の話し合い重視とP I協議会の立ち上げを図り、比較的影響が少ない外環地下構想に転換し、そして後に大深度工法を公表しました。また数10ヵ所、延べ4,000人以上の地域の参加者を対象に外環たたき台の説明会などがもたれております。

練馬区自治会連合会は、昨年夏、たたき台を中心にした夏期研修会を開催し、外環地下案をいろいろ検討し、発展途上にある区西部地域の都市づくりと共存する、つくってよかったといえる外環づくりを求めるといふ集約を行っております。

町づくりと道路づくりの調和の価値。外環凍結は、過去の都市計画行政の暗いアンソロジーであります。私は、車社会と道づくりを否定する立場をとっておりません。難しいことではありますが、町づくりと調和した道路づくりを求める立場から、外環地下案を練馬区の町づくりのテコと位置づけ、外環が主体ではないんだ、町づくりがあくまでも主体であって、外環は個別事業だ、強いていうならば共存という位置づけで取り組むことを主張してきました。

一昨年、区長の要請を受け外環P I協議会の協議員となり、協議会と運営懇談会に2年で約60回参加してきております。私のP I参加の基本視点は、練馬から世田谷まで、武蔵野台地の7つの都市群の形成であり、武蔵野台地の都市群の豊かな成熟都市づくりを主目的とし、外環を共存させることであると思っております。都市づくりと共存させた外環投資と都市の魅力アップの相乗効果は限りなく高いと思っております。

一方、国の単純な経済効果論、年間約3,000億円というような話がよくありますが、それは非常に視野の狭い話であると思っております。都市史観の複眼志向に立ち、文化的付加価値をどう高めるかが過去の反省から生まれた行政と市民のP I協議会の任務であると思っております。P Iでの発言と提案の真意をご理解願えれば幸いです。

次に、これからの検討の課題でございますが、練馬問題の検討とP I協議。いろいろな論議が行われておりますが、一番わかりやすい例としては、練馬の実態を皆さんによく研究してもらうことではないのか、ということと二度と犯してはならないという視点でいろいろ提案をし、P Iとしては練馬問題を検証してみようということと続けて3回ないし4回論議が行われております。

関越は全線開通しましたが、外環が部分的開通であるため、大泉周辺は車の集散による渋滞、環境汚染、事故などの慢性地帯となっております。区西部地域の長い年月にわたる苦痛と損失の実態、区民が受けておる苦痛は、他の地域のP I協議員の認識を超えるもので、理解を得がたいものがあります。

P Iをセレモニーやガス抜き場に終わらせてはならないと思っております。各協議員の問題意識の深まりと反比例し、国と都の担当者のたび重なる人事異動、交替による当事者能力の低下と、希薄な都市づくり観などに、P I設立当初の強い意欲がみられた原点への回帰を強く期待しております。

P I協議が進み、厳しい練馬問題を放置することは、各協議員の中にいずれ自分の地域にも起こる課題であるとする認識が深まり、練馬の問題が未解決のまま、また協議会の約束事が保証さ

れないならば、そのような外環はノーだとする協議員の発言が多くみられるようになりました。各協議員の外環問題に対する協議意欲に心強いものを感じています。

次に、国と都の参加重視の表明と課題。2年目のP I協議のとりまとめに現在入っておりますが、そのまとめを前にして、国と都は「構想段階とP I協議にとどまらず、各段階で広く市民の意見を求め、今後の運営と協議に当たる」とする方針を改めて両者がそろって表明しました。具体的な手法と真意は定かではありませんが、今後詰められると思いますが、早急にそれらを明らかにし、今後のアセスメント評価、環境対策、ソフトシステム開発、施設構造案、住民補償と生活再建などの課題の検証と評価を急ぎ、懐深い都市と道づくりを実現したいと思っております。

結びとして、下に今後のP I協議会として何を重視しなければならないかということ掲げております。今まではどちらかといえば検討課題としては機能面から協議を進めてきましたが、今後は次の2、3、4の段階区分と時系列課題を、そのときそのときに起きてくることを予想しながら協議を提案し、わかりやすい効果的な協議を期待したいと思っております。つまり、今まで2年間は構想協議段階ということがいえると思います。

しかし、この中には、東京都、あるいは国からまだ明快に回答が示されていない問題が非常に多くあります。これらをどういうふうにして評価をするか。それから、開発初動期というのは、すぐこれで始めるということではなくて、住民対応をどうするのか、補償をどうするのか、開発はどうなる、期間はどうなるんだ、インターチェンジはどうだと。それがイエスかノーかという論議をするに足るデータというもの、あるいはそれぞれの方式というのはいまだに明快に示されておられません。

そして、3番目に前項の2つの評価を経て、外環がゴーだというようなことがP I協議会で出てくるならば、その後着手手順、周辺対策、工事手法、工事期間のP I協議といろいろなことが起きてくると思います。これらを踏まえて、それでもなおいろいろ問題が起きてくるはずであります。現に私も、関越で環境修復のためにグリーンベルトをつくるまでに、竣工してから約20年かかっております。ベストではないが、ましな環境対策ができたかなという経験をもっております。

いずれにしてもこういう大規模な都市施設というのは、一発ででき上がって100%という評価は絶対あり得ない。必ず地域住民の環境、その他に含めていろいろな要望や修復しなきゃならない問題が起きてくる。いずれにしても事後評価、これはP Iの中でも出ておりますけれども、竣工後いろいろ不具合が生まれたり、環境対策で不十分な部分があるならば、それは住民の改善と修復要求を受け入れて、完全に実現しなければならない。

鉄とコンクリートをつくってしまって終わりというのが過去の道路行政の結果でございました。こういうことを1から4までどう完全に仕上げたいけるか、それが出来ないならば外環はノーだ。国と都は、そういうことを保証し、担保して、それに対してまた住民が積極的にP I手法でどこまで貫いていけるか。そういう息の長い検証とそれに参加して良いものをつくらせる、つくっていくというような主体的な活動が望まれるのではないかと思います。

ちょっと時間オーバーしました。失礼いたしました。以上でございます。

【湯山協議員】

私は、上石神井在住、上石神井駅周辺まちづくり協議会の会長を務めております湯山茂でございます。今司会者の方からお話がございましたとおり、19時55分終了ということでございましたが、もう既にその時間を回ってございますので、手短に私たち上石神井の立場での意見を少々発表させていただきたいと思っております。

まず、資料につきましては、町づくりに関する提言といたしまして、志村区長に今月26日に提出いたしました。その一部でございますが、資料として皆様のお手元にお示ししてあるかと思っております。

この提言に入る前に、どうしてこういった提言をまとめたかということについて、おおむねのところをちょっとお話ししたいと思います。

上石神井という町がどんなふうにして約80年間経緯してきたかということでございますが、西武新宿線が昭和2年に開通、営業を行いまして今日に至っているわけでございます。その前は、地域の古い方、約2つの字からなっております、七十数所帯の農業の方ばかりでございました。そこへ鉄道が開業したのです。私事ですが、鉄道開通より一ヶ月早い昭和二年三月に私の父は現在の場所で営業を始めました。

いってみれば本当の田舎町でございまして、よくこんなところで商売を始めたなというような思い、親から大変聞かされてまいっております。よくいえば開拓魂というんでしょうか、そういった立場で頑張ってきた親の背中を私はよく承知しております。悪くいえば無鉄砲にそんな場所へ出てきたのかなと思っておりますが、そういった町づくり1号ということで、私も自分の生活の拠点としての上石神井を心から愛しております。

話は飛びますが、現在、上石神井はどんな町であるか。新宿からアクセスしますと、急行で13分で上石神井の町まで着きます。大変利便性のある上石神井でございまして、本来ならば道路交通が一方通行で、しかも自転車、歩行者、タクシー、もちろんトラックもあるわけでございまして、そういった車と体が触れ合うような交通形態でございます。決して住みよい町、安全な町とはいいいくいわけでございます。

どうしてこんな町ができてしまったのかということは、思い起こせば先ほどからお話があるように、外かく環状道路というような都市計画の決定があって、町の発展がストップしたわけです。建築制限もあれば、やはり後継者を育てるというようなこともできませんし、老朽化した家屋を建てかえるということもできません。それで40年間推移してきたわけでございます。マラソンでいうならば、こういう状況が将来また40年間あったとしたら、どんなふうな町になるだろう。想像すらびっくりするような、驚くようなことになるわけでございまして、私は上石神井町会、そして上石神井商店会の皆さんにお願いをしながら、2年と7ヵ月前でございまして、平成13年12月に上石神井まちづくり協議会というものを発足させていただいたわけでございます。その2年7ヵ月の中で、多くの協議員の皆さんと慎重な中にも慎重にして協議を進めてまいったわけでございます。

その結果、今日皆様にお示ししているまちづくりに関する提言ということでございまして、この1枚読んでみましてもちょっとおわかりにくいかもしれませんが、まず第1に申し上げたいのは、外かく環状が通るか通らないかは、これからのいろいろな行政なり、道路行政の中での推移、進め方だと思っておりますが、私たちは外かく環状が通ろうと通るまいと、町づくりだけはして

いただきたい。先ほどから申し上げているように、新宿から13分で来れる町でございます。そんな町をバスがやっと通っている。それで安心、安全なまちづくりといえるでしょうか。そういった趣旨で進めてまいったわけでございます。

その提言書の内容について、大きな項目だけ申し上げたいと思います。

1つには、土地の利用をどんなふうにしていくか。2つ目には、道路の交通網、先ほどから申し上げているように、南北の交通に対する問題、町の道路が安心して歩けるような町ということになるかと思えます。また、3つ目には防災関係ということがございます。私も日常生活しているわけですが、消防自動車、救急車、パトカー等、混雑時にはストレートに入ってこれないのです。現在、私たちの上石神井の町は大変困っている町なのです。これをどうしたらいいだろうということでの提言ということでございます。時間も大変長くなっております、私の意見を終わります。ありがとうございました。