

第 8 回 P I 外環沿線協議会 会議録

平成 14 年 10 月 17 日 (木)
於：東京都庁第一庁舎 5 F 大会議室

【司会 (西川)】

それでは、定刻になりましたので、何名の方が、まだ連絡はいただけていないんですけども、遅れている方がおられるようでございますが、始めさせていただきたいと思えます。

本日、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。そして、前回 10 月 1 日は台風の影響で中止となりまして、協議員の皆様方には直前の連絡となり、大変ご迷惑をおかけいたしました。お詫び申し上げます。

ごあいさつが遅れましたが、私、本日の司会役を務めさせていただきます国土交通省の外環調査事務所の西川でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、撮影時間は終了となりますので、報道の皆様にはご協力をお願いいたします。よろしいでしょうか。

また、傍聴されています方々につきましては、受付で配付しております注意事項に沿いまして、会の進行にご協力いただきますようお願い申し上げます。

それでは、ただいまから第 8 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が、これまでと同様、午後 9 時を厳守ということにさせていただいておりますので、時間は限られてございます。発言はできるだけ簡潔にまとめていただきまして、多くの方が発言できるように会議の進行に何とぞご協力よろしくをお願いいたします。

それから、本日、練馬の須山さん、湯山さん、杉並の本橋さん、武蔵野の村田さん、調布の小林さん、川原さん、狛江の大貫さんから、事前にご都合により欠席というご連絡をいただいております。三鷹の新さんと狛江の石井さんにつきましては、事前の連絡はございませんが、少し遅れているような状況でございます。

それでは、本日の配付資料を確認する前に、10 月 1 日に発令されました調布市の人事異動につきまして、事務局のほうよりまずご報告させていただきます。

【事務局 (伊藤)】

事務局を担当します国土交通省の伊藤でございます。調布市におかれまして、去る 10 月 1 日に鈴木都市整備部長から新しく新谷都市整備部長が就任されております。ご紹介いたします。

【新谷協議員】

10 月 1 日付で都市整備部長を拝命いたしました新谷です。新しい谷と書いて新谷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会 (西川)】

ありがとうございました。

それでは、続きまして、事務局のほうから本日お配りしている資料の確認をさせていただきます。

【事務局 (伊藤)】

それでは、配付資料の確認をさせていただきます。クリップどめが 2 つありますけれども、一番上に第 8 回 P I 外環沿線協議会と書いている資料が本資料でございます。上から次第、2 枚目が座席表、そのあと資料 - 1 から 4、続いて参考資料 - 1 から 4 でございます。

資料 - 1 につきましては名簿でございます。先ほどの調布市の新谷部長のところの変更

されております。資料 - 2 は議事録でございます。ずっと飛びまして資料 - 3 につきましては、協議会でのご意見をまとめたものです。前回、三鷹市の柴田部長から、第5回の協議会についてもこういうふうにとめるべきじゃないかというご意見をいただきましたので、第5回分も含めて今回提示させていただいております。資料 - 4 につきましては、米津さんのほうからいただいた資料から始まって、米津さんと江崎さん、それから東京都、国から出された資料でございます。

参考資料としまして、参考資料 - 1 は前回の協議会の概要メモです。すべて右側のところに資料番号をつけております。参考資料 - 2 は当協議会のアンケートの結果です。参考資料 - 3 は傍聴者の方へのアンケートの結果です。最後の参考資料 - 4 につきましては、10月8日に行われました東京環状道路有識者委員会の議事概要です。別冊のクリップどめしております参考資料 - 4 として、当日の有識者委員会の資料をお配りしております。この資料の中の参考資料 - 4 の資料 - 3 で、現在実施しております広域のアンケート、1都3県で行っておりますアンケート調査に関する資料をおつけしております。あと、1枚紙が2つ、黄色い紙と白い紙でアンケートの用紙と相談所の案内の紙をつけております。

以上がきょう配付しております資料でございます。

【司会（西川）】

資料につきましては、今、事務局のほうからご報告させていただきましたが、足りない資料等ございますでしょうか。特によろしいでしょうか。

続きまして第7回の会議録についてでございますが、事前に皆様にご覧いただきまして、修正のご意見があったものについて対応させていただいたものを、お手元の資料 - 2 としてお配りさせていただいております。資料 - 2 のご確認をしていただければと思います。何かございますでしょうか。それでは、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】

前回の会議録の中で、私の発言で、江崎さんのご質問に対してパーソントリップ調査と書かれていますが、平成6年度自動車起終点調査により作成された『東京都の自動車交通の実態』という資料名が正確でございますので、まず訂正をさせていただきます。会議録の23ページの下の3つ目の発言で私の名前が書いてございますが、「東京都のパーソントリップか何かの」というところは、平成6年度自動車起終点調査により作成された『東京都の自動車交通の実態』という資料名でございます。パーソントリップ調査ではございませんので、訂正させていただきます。

次に、前回の会議内容の確認に関連しましてですが、前回の協議会の中でオープンハウスについて、武蔵野市の伊藤部長から「関係者で相談をしたほうがいいのではないか」というご提案をいただきました。それで、先月の26日に打ち合わせをさせていただきました。その結果、オープンハウスについては、その目的や内容などについて引き続き議論が必要であるということになりました。一方で、地元の方々からご意見、ご相談をお受けしていくことは重要なことでもありますので、今回は相談所ということで別途黄色い紙でお配りしておりますが、相談所ということで地元の方々との情報の共有を図ったり、ご意見、ご相談をお受けしていくことにしました。なお、オープンハウスにつきましては、その目的や内容等につきまして今後も引き続きご相談させていただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【司会（西川）】

ただいま伊勢田さんから前回以降の相談の結果などのご報告がありましたが、それも含めて資料 - 2 の会議録のほうはよろしいでしょうか。特にないようであれば、会議録はこれまで同様、本日をもちまして公表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、次にお配りしています次第に沿って進めさせていただきますが、まず前回の協議会で皆様方からいただいた意見を整理しております。事務局のほうから説明をさせていただきます。

【事務局（伊藤）】

資料 - 3でございます。協議員から出された意見です。資料 - 3、事務局作成と右上のところに書いている資料です。

第5回協議会と第7回協議会で出された意見をまとめております。第5回につきましては、必要性の有無に限りまして意見をまとめさせていただきます。必要性の有無について、国、東京都のほうからお出ししました資料に対してのご意見をまとめております。第7回協議会につきましては、この沿線協議会の進め方についてのご意見、傍聴者のアンケートについてのご意見、必要性の有無についてのご意見、その中で首都圏の交通の現状と課題に関してのご意見、先ほどのオープンハウスについてのご意見、それからその他というふうに分類して意見を載せております。

【司会（西川）】

ただいま事務局のほうから資料 - 3につきまして説明がございましたが、皆様の中で内容についてどこか違うんじゃないかというご意見がございましたらご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。特にないようでしたら、次の内容について進めさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、協議員の方々から提出していただいた資料を資料 - 4としてお配りさせていただきます。まず、米津さんのほうから資料を提出していただいておりますので、簡単に資料 - 4をご説明いただけますでしょうか。

【米津協議員】

米津です。今、ご指名がありましたので、資料 - 4について概略説明したいと思います。

先月の27日の夜、NHKの3チャンネルでシンポジウムをやっておりました。名古屋の制作だったようですけれども、「対話型の公共事業」というテーマだったので、ちょっと出だしを見損なったんですが、後ほど約1時間にわたって私は見ていました。討論の間に外国の例、ロンドンの例とか、オランダの例とかフランスの例、あるいは東海環状道路の名古屋の例などビデオによる説明が入りまして、私がこの協議会に関連しているせいかどうか知らないけれども、大変興味ある番組でございました。多分この時間で協議員の皆さん全員が見たわけではないと思いますので、できれば私ももう1回おさらいしたいという意味で、NHKから国土交通省がお借りしたものをできればこの席で見たいんですが、何しろ1時間以上かかりますので、何かほかの方法で見られるかどうかご検討いただければありがたいと思います。

特にロンドンの場合には、ロンドンの中心街を取り巻いた半径25キロ圏のところに広いグリーンベルトがありまして、そこに環状線をつくったので、簡単にできた、工事費だけでできたなんていう話が記憶に残っています。ここにちょっとどんな事例かメモをとった程度で、後で書き直したので、正確に受け取ったかどうかはわかりませんが、大体こんな趣旨だったろうということです。M25号線というのは、ロンドンにとってものすごく都市機能に貢献しているというのが説明でございました。

それから、オランダの場合には、自転車交通が全盛なのに決まっていて、環状線から中を通り抜けできる自動車道路がゼロだと。このハウテン市というのも果たして、メモ書きだったので正確かどうかわかりませんが、とにかくオランダの都会でした。

フランスではピアンコという大臣が通達を出していて、これに基づいて市民と対話しながら環状線をつくっている。今2番目の環状線では150軒ほどが立ち退きの予定になっていて、構造的には掘割で上からふたをしちゃうような構造なんだけれども、市民と国が今裁判をやっているという話も聞きました。

それから、ちょうど私どものほうで外環に関する相談所かなんかを開設するというのがありますが、これが該当するんでしょうけれども、名古屋の場合には豊田市に「マグロード館」というPR施設をつくって、工事に入る前から非常に情報公開をしているということを書いていました。ちなみに「マグロード」って何だろうということいろいろ調べましたら、Mが三重県、Gが岐阜県のGで、3県の頭文字をとって「マグロード」という名前をつけたというふうに聞いております。

それはともかくとして、この「対話型の公共事業」というテーマが気に入りましたので、できればもう1回勉強してみたいなと。そういう趣旨でございます。

それから、マイクをいただいたついでにもう一言申し上げたいんですが、前回アンケートの結果が報告されました。大変私は不思議に思ったんですが、23名出席していたんですね、協議員が。それで、アンケートのこの表を見ますと無回答が18名。無回答というのは、出さなかったのか無記入だったのかどっちかよくわかりませんが、23名のうち18名が無回答だとすると、5名の方しか出してない。5名の方だけでこういうグラフをつくって、傾向がわかるのかどうかということ非常に疑問に思います。それで、23分の5しか出さないアンケートでしたら、毎回とる必要があるのかどうかもう1回討議していただきたいと思います。

それから、これは協議員に対するアンケートですが、傍聴者の方のアンケートについても一言申し上げたいと思います。

たしか傍聴者からアンケートを出していただくということに私は賛成しましたけれども、無記名で賛成とは言いませんでした。住所、氏名をきちっと書いてくださいと条件をつけました。どんないいアンケートというか、意見でもあっても、名前もない、住所もないというのはどうも私には腑に落ちません。それで、中には住所、氏名がなくて、私としては家へ帰って大分血圧が上がりましたけれども、協議員はここへ来てお遊び半分に発言しているんじゃないんです。小学生の学級会のほうが楽しい、充実しているというような表現で書いた方がおりました。私は非常にばかにされていると思って、この方に住所、氏名をきちっと名乗っていただきたい。無記名のアンケートは正式には採用してほしくないと思います。よろしく願います。

以上です。

【事務局（伊藤）】

1点事務局のほうから連絡があります。

先ほど米津さんのほうから推薦いただきましたNHKで報道されました「対話型の公共事業」という番組ですけれども、事務局のほうでお貸しするビデオテープを協議員の方のみきょうは用意していますけれども、後ほど事務局のほうに声をかけていただくとお貸しできますので、よろしく願います。

【司会（西川）】

ただいま米津さんからご説明いただきました。それから、運営に関するアンケート、傍聴者のアンケートについてもご意見をいただきました。これにつきまして、とりあえず資料を一通りご説明いただいた後にまた整理しながら、後ほど議論させていただきたいと考えております。

それでは、次に江崎さんのほうから資料を提出いただいておりますので、何かありましたらご説明をいただければと思いますが、よろしいですか。

【江崎協議員】

私のほうから2種類配っていただいています。

まず、通過交通についての報告を簡単にさせていただきます。前回、伊勢田さんが出された資料について、私から質問した件について個別に対応したいということでしたけれども、傍聴者の方から公開でやってほしいというご意見もありましたので、私が先日説明を

受けた内容を簡単にご報告させていただきます。

まず、通過交通の計算方法についてですが、配分によって試算しているということで、試算した報告書は廃棄処分して存在しないので、詳細な内訳はわからないということでした。

次に交通量については、5きざみの数字に丸める都合でこのように書いてあるということでした。

全車種の平均区部走行距離と走行量については、OD調査では指摘されたとおりだけでも、配分する際には生活道路はカウントされずに、幹線道路のみで配分・試算したということでした。

大型車については、一般的に大型車というのはこのとおりだけでも、ここでは普通貨物のみを言っているということです。それにしても上の全車種と比べるとなぜこんなに違うのかと疑問を感じます。

次のページの環状7・8号線の交通量についてですけれども、資料については前回伊勢田さんから説明されたとおりです。以下は私が紹介した『都内自動車交通量調査』という東京都環境局の資料で、私が紹介したのは年平均交通量で、ここではナンバープレート調査をした平成12年11月28日の交通量を使用したということでした。

今回のやり取りを通じての感想ですが、疑問にお答えいただかないまま10月1日配付予定の資料にまた同じデータをお使いになっていたことと、何度も催促してようやく回答いただいたこと、それに扇大臣がたびたび使用されている通過交通の詳細な内訳がわからないという回答から、PIを行うための基礎となる「透明性」「客観性」「公正さ」を高めることが今後の課題であるというふうに感じました。通過交通ですとか平均区部走行距離、走行量については、まだ疑問は残されたままです。

今の資料については以上です。

続けてよろしいですか。それとも1回お戻ししてからにしましょうか。

【司会（西川）】

できたら続けて説明いただけますでしょうか。

【江崎協議員】

環状道路をつくと周辺の道路の交通量はどのように変化するのか知りたくて、建設省、今の国土交通省の道路交通センサスを使って調べてみました。中央環状線、外環、圏央道の3環状と呼ばれる道路には既に開通している区間がありますので、その並行する道路、放射道路などが参考になるだろうと思ってまとめたのが、この「三環状道路と周辺道路の交通量変化」です。ある一部の路線や観測地点だけを取り上げたのでは偏りが出る心配がありますので、より公正なものをつくりたいと思って、この環状道路開通によって影響を与えそうなすべての路線・観測地点を洗い出して、平均を出すことにしました。ただし、特に埼玉県の道路は、最近観測を始めたとかやめてしまったという観測地点がありますので、そういうものは除外しました。ここではわかりやすいように通称名を使っていますので、同じ路線でも複数の名称が並べてあるところがあります。

それで洗い出したのがこの地図なんですが、まずこれは外環と中央環状線に関してです。赤い丸がついているのが3環状道路で観測地点を拾い出した場所です。緑色の丸が並行道路で、黄色の丸が放射道路です。

まず、2ページ目の中央環状線ですが、中央環状線の開通区間に相当する観測地点というのを使っています。例えば中央環状線というのは、江北から葛西ジャンクションが1987年に開通しています。ここからここまでですね。この区間に相当する並行道路を洗い出してみました。都心環状線、三ツ目通り、明治通り、平和橋通り・船堀街道、環7です。それが1つ目のグラフです。放射道路はバイパス効果があるかどうかということも知りたかったので、中央環状線から都心部に向かって、ここからここまでの間で拾っています。

そして、これらを平均したのが一番下のグラフです。

3ページ目は外環です。和光インターから三郷ジャンクションは1992年、大泉ジャンクションから和光インターは1994年に開通しています。並行道路は、高速の都心環状線と中央環状線を除いては環7から外側の路線になっています。放射道路は、高速の放射道路を除いては環7より外側の観測地点を使っています。そして、それぞれ平均したのが一番下です。

(1)の並行道路をごらんいただくと、最近観測が始まった路線が3本あるのがわかりいただけだと思います。凡例のところの下3つですね、浦和草加線、298-298号線というのは外環のサービス道路です。そして463号。この3つは平均を出すのに都合が悪かったので除いてあります。

次に圏央道です。圏央道でよく引きあいに出されるのが国道16号です。国道16号は観測地点が3地点ありますが、1990年とか94年からの数字しかなかったので、1地点のみを使っています。ただ、ほかの地点でもやはり同じように増加しています。放射道路の関越は練馬から圏央道までの3地点を使っています。そして、まとめたのが下のグラフになっています。

この結果から、少なくとも既に開通している区間に関しては、並行する道路はあまり変化がないか、むしろ増加している。特に放射する高速道路の増加が著しいということがわかりました。そして、道路をつくった分だけ、交通量の総量がさらに激増しているということもわかります。なぜこのようなことになってしまったのか、まずそれをぜひ国土交通省で詳しく調べて原因を解明していただきたいと思います。

以上です。

【司会(西川)】

ありがとうございます。江崎さんから、通過交通についての報告の資料と3環状道路の既に開通している区間、周辺道路の交通量の変化について提出していただいた資料についてご説明がございました。これも先ほど米津さんの資料と同じく、また後ほど時間をとってご議論させていただければと考えております。

続きまして、前回の協議会のときに、首都圏の交通の現状と課題、交通政策についてということで議論させていただいておりましたが、時間を十分確保することができませんでした。前回お配りした資料につきましては、机の上に青いファイルをいつもどおり置いてあります。その資料の中にも入っておりますし、それに関連する資料がこれから東京都、国のほうから説明する資料の中にも入っておりますので、この資料の説明を受けた後、あわせて前回言いそびれた点等ございましたら、その中でご発言いただければと考えております。

それでは、必要性の有無の効果と影響についてということで、資料が東京都、国土交通省から出されておりますので、まず宮良さんから説明をお願いしてよろしいですか。

【宮良協議員】

では、引き続きまして資料-4ですが、江崎さんの資料の後についております。そこをごらんいただきたいんですが、東京都のTDMなんですが、交通政策についてその説明の中にもTDM、あるいは委員の方からも都のTDMについて説明をしてほしいということがありました。それで、説明をさせていただきたいと思います。

東京都のTDMなんですが、ちょうど2年前になりますけれども、平成12年2月にTDM、交通需要マネジメント東京行動プランという形で取りまとめを行って、今、施策を展開しております。その中の基本的な考え方はお手元の資料をごらんいただきたいんですが、大きく柱が2つあります。1つは容量の拡大。これは道路、公共交通機関の整備、絶対的な容量を拡大していこうと。2つ目は需要の調整ということでありまして。

TDMについては聞き慣れない方もおりますけれども、どんなことかと申しますと、直

接的には自動車の利用をいろいろ考えていただこうと。代替がきけばそちらを使っていたらどうか。それから、時間で集中しますピークになりますけれども、それを時間をずらしていただければ、それでも用が足りるならば、そういうことをやってみよう。そういうことで、要は交通行動を少し変えていただいて、東京の交通渋滞緩和を図っていただく。それが基本的な考え方です。

資料に戻っていただいて、需要の調整といってもどんなことがあるか。それは3つぐらいに大きく分けることができます。1つは、これまでつくっていった既存の道路がありますけれども、本来持っている道路の容量を回復していきましょう。2つ目は、自動車を使わなくても用が足りれば、自動車利用から違うものへ転換をしていただこう。3つ目は、自動車交通のそもそもを抑制しようということでもあります。

一番最初にお話ししました交通容量の回復はどんなことが具体的にあるかといいますと、1つは駐車マネジメントの推進があります。これは何かというと、路上駐車とかあります。それで、道路の容量が下がっていることは、特に繁華街で皆さんよく目にすると思います。要するに駐車場のこともあります。その2つを総合的にやろうということです。それからもう1つ同じ既存道路容量の回復の中に、道路交通システムの高度情報化というのがあります。ご存じのように、いろいろ電子技術が最近発達しています。それをうまく使っていくということなんです。

2つ目の自動車利用からの転換ですけれども、自動車と違うもの、例えば鉄道なんです。それを利用しようとしても不便じゃないか。そういったものを改良しようということもあります。具体的に言いますと、今、地下鉄をつくると地下深くなって、垂直移動が非常に不便になっています。その利便性、例えばエレベーターとかエスカレーターをつけていこうとか、車にかわって自転車を利用しようとか、それから車で通勤する方は少ないんですが、駅の近くの駐車場にとめて、それから鉄道を利用して、車の混雑をなくしてもらおうということでもあります。

それから自動車交通の抑制。これは1つはロードプライシングというのがあります。これは混雑をしている、あるいはそれによって大気環境が悪くなっているところに入ろうとするときに、ざっくりばらんに言うとお金を払っていただいて、お金を払うぐらいならほかの交通機関を使おう。そういったいわゆる負の、マイナスのインセンティブで交通行動でいろいろ考えてもらおうということでもあります。

それから、抑制の中には企業保有車の自宅持ち帰り。黒い社用車が走っている朝の高速道路をごらんいただければあると思います。そういうのは自宅ではなくて、会社のほうに駐車していただくということなんです。

あと物流対策。これは特に末端の物流対策に焦点を当てています。何かというと、都市の活動は荷さばきが当然あるわけなので、それを体系的に考えていかなきゃいけないということなんです。

次にページをめくっていただきまして、個々の今お話ししました内容を具体的にお話ししたいと思います。

1つは駐車対策のほうなんです。駐車マネジメントと末端物流。末端物流は何かというと、要するに荷さばきであります。これも2年前からになりますけれども、渋谷を舞台に東京都としては区民の皆さん、警視庁の皆さんと一緒に試みをやっております。社会実験というんですが、特に駐車需要が多い繁華街が対象となります。逆に、単に住宅地とか、これはなかなかそういったことの対象になりにくいと思っています。要するに大体駐車してないということです。特にひどいのは新宿、渋谷、池袋、そういった繁華街で、逆に繁華街といえそう言った駐車場が多くあるところなんです。それからもう1つ場所として書いたのは業務地域。これはかなりいろんなものが動きます。書類にしてもそうだし、思いのほかそういうものが大きく動いています。そういったところが対象になっています。

ここで何をやるかという、ハード施策とソフト施策を総合的にやらなきゃいけないと考えていますし、2年前の渋谷あたりはそういうふうにやりました。

ハードとしては、駐車対策ですから、1つは荷さばきのスペースをいろんなところでとってみよう。それから、交差点はご存じのように交通上の隘路になりますから、そこに車がとまると非常に交通の流れが悪くなる。その辺は駐停車禁止。本来、禁止になっているんですが、その周辺を含めてという意味です。

それから、そういったハード施策だけではなくて、まち全体、例えば渋谷の地域全体で違法駐車をさせない、しにくいような地域づくりも非常に大事だと思っています。具体的には荷さばきスペースを設けましたら、その管理運営、案内、そういったことも大事だと思っています。それから、地元の皆さんには、荷物の集配のタイムシフトみたいなもので車が平準化できます。

それで、2年前にやりましたけれども、平均旅行速度、要するに車のスピードが大体5キロ、あるところでは8キロ、そのくらい上がっています。ただ、対象地域が非常に限定されています。なおかつ、ここで不可欠なのはそういった地元の皆さんの自主的な活動が不可欠。特にソフトの対策であります。

これが駐車マネジメントと荷さばきの対策であります。

次の3ページですが、自転車の利用もあります。ただ、これも非常に難しく、渋谷のときもそうなんですが、地元の皆さんにいろいろお話を聞きました。車から自転車にかわるといういろんなケースがありまして、1つはもともと長距離を車で使っている人を自転車にというのはちょっと無理な話で、多いのが歩いているのを自転車を使う。そういったことです。

どんなことかという、ここに書きましたように都心部。今、霞が関のあの周辺では自転車が通れるようになっていきます。ああいったところの自転車利用。多いのは銀行の皆さんが使うようなことがあります。それから、郊外のほうもあります。

次はパークアンドライドなんですけれども、次のページにいきます。これは渋滞の原因になる車を駅近くに駐車していただいて、鉄道を使っていただくということでもあります。これも非常に課題が多くて、ある一定数の駐車場が必要だし、駐車場の場所も駅の付近に不可欠だと。今、何をやっているかという、そういった場所をいろいろ探して、一部試行しています。例えば東京都のほうで言えば、駐車場をいろいろやっています。駐車場公社の駐車場を利用して、都内何カ所かで試験的なことをやっています。

最後のところはロードプライシングであります。これについても東京都のほうで検討していただいて、この資料は、去年6月に学識経験者等皆さんでロードプライシングの検討委員会を組織していただいて、その中でいろいろ検討していただいています。

ここで何をやったかという、4ケースで検討・効果試算と書いてあります。これは先ほどお話ししましたように、車が混んでいる、それから大気環境の悪いところ、そういったケースをここでは環状2号線(外堀通り)、山手線、環6、環7、その4つを想定しまして試算をしています。小型車でその中に入ったとき500円、大型で1,000円。そういう仮定をしますと、大体区部平均で0.7から1.8キロぐらいの速度上昇が見込めるかなと。そういう試算であります。

ただし、実際やる段にはいろいろ課題が当然あります。ここに書いてあるように、4つぐらい大きく分けていますが、迂回交通。要はそういった中に入るときにはお金がかかりますから、それをぐるっと回るような交通ですね。それから、検討委員会ではその境界上ではある一定の時間で考えていまして、開始の前いきなり入っちゃおうとか、終わるまで待っていようとか、その辺の駐車の問題。それから、車から公共交通機関を使っていたら電車の方がちょっと混むと。その対応とか、それから都民生活、事業活動、いろいろ影響があると思っています。その辺の対策を踏まえて実施していく必要があ

ると考えています。

以上です。

【司会（西川）】

ありがとうございました。

それでは、続きまして伊勢田さんのほうからご説明をお願いします。

【伊勢田協議員】

お手元の資料 - 4の6ページ目のカラーコピーになっているところからでございます。外環を整備する場合の効果でございます。

まず、6ページ目は環境面での効果でございます。上の図は東京23区を中心に大気汚染が深刻という状況でございますが、幹線道路の沿道における大気汚染は都心部を中心に深刻な状況にあります。23区内における幹線道路沿道の環境基準達成状況を見ると、地図の赤色がそうでございますが、左側がSPM、右側がNO2でございますが、未達成箇所が数多くあるという状況でございます。

下の表をごらんいただきますと、これは以前ごらんいただいておりますが、全国の二酸化窒素、浮遊粒子状物質のワースト10を出しているものでございますが、赤色が都内23区に所在する観測地点でございますが、全国的に見ても非常に大気汚染が悪い状況にあります。

7ページ目でございますけれども、外環が未整備になっている区間に並行します環状8号線沿線の大気汚染は依然として厳しい状況でございますが、右の棒グラフを見ていただきますと、上が二酸化窒素、下がSPMでございますが、平成10年度に比べて青色の平成13年度は全般的には改善されておりますが、それでも環境基準を少し下回っているか、もしくは上回っているという状況でございます。

この大気汚染の原因でございますが、下の円グラフです。排出される窒素酸化物の52%が自動車部門からのものでありまして、そのうち8割がディーゼル車からの排出ということになります。このため、今まで申し上げたような都内の大気汚染の改善には、このディーゼル車からの排出ガスの対策が必要かと考えております。

8ページは交通の状況でございますが、どうして自動車から出る大気汚染が多くなっているのかという分析でございますが、23区を走行する交通のうち通過交通が全車種で14%、この中でも大型車の通過交通の割合は33%ということで、走行量的には都内を走る大型車3台に1台が通過するだけということでございます。大型車のほとんどがディーゼル車でありまして、この車が大気汚染の大きな原因というふうに認識しております。

下の地図2枚でございますけれども、左側が東京23区の幹線道路の高速道路の交通量、右側が23区西部域の一般道路の交通量でございますが、いずれも赤くなるほど交通量が多いという状況でございます。ご覧いただくとわかるように、都心になりますほど色が濃くなっていくという傾向があるということと、一般道路につきましても環状8号線、環状7号線という環状道路の交通量が大変多いということで、渋滞が発生して停車、発進を繰り返すということが大気汚染をさらに悪化させているというふうに見ております。

9ページ目でございますけれども、そのような課題と現状を踏まえまして、外環などの環状道路が整備されれば大型車交通量が減り、大気汚染は改善されるというふうに考えております。

例えば外環と並行する環状8号線の交通量でございますけれども、左側の棒グラフを見ていただきますと、下にちょっと注意書きで書いてございますが、地点は上高井戸から千歳台交差点間の交通量で推計しておりますが、環状道路を整備しない場合は、現況、約1日7万台の交通がありますが、環状道路が整備されれば約2割減の日交通量5万4,000台になるというふうに推計しております。さらに、先ほど申し上げている大気汚染の大きな原因となっているディーゼル車の大型車が約5割減少するというのが右の棒グラ

フでございますが、これも同じ地点でございますが、環状道路を整備しない場合は1日1万7,000台ですけれども、環状道路を整備すれば約5割減の1日9,000台になるというふうに推計しております。

続きまして10ページ目でございますが、次に地域交通への効果でございます。

上の2枚の地図は、左側が交通量、右側が走行速度でございますが、赤くなるほど走行速度が遅いという状況でございます。ということで、環状道路であります環状8号線、環状7号線の走行速度がオレンジ、又は赤ということで、交通量も多いし、走行速度も低いという状況にあります。慢性的な渋滞が発生しているという状況でございます。

この原因の1つとして考えられるのは下の円グラフでございますが、こちらは国土交通省でのナンバープレート調査で観測したものでございますが、国道246号線から目白通りの間を通り抜けるだけの交通が多いというのもこの大きな原因ということで、例えば上の円グラフは環状8号線でございますが、約23%が通り抜け交通。下の環状7号線につきましては、34%が通り抜け交通という状況でございます。

11ページでございますが、このように渋滞する環状8号線を避ける迂回交通が生活道路の中に入り込んでいるのではないかと考えておりまして、それが交通事故を多く引き起こしている原因にもなっているのではないかと考えております。この地図は上が高井戸付近の抜け道と考えられる道路における交通事故の発生状況ということで、一般的な市町村道の平均の約5倍、下が瀬田交差点付近の抜け道と考えられる道路における交通事故発生状況が約8倍ということで、抜け道的に使われている道路には迂回交通が入り込んで、交通安全度が低くなっているという課題があるのではないかと考えております。

下でございますが、こちら先ほどと同じ棒グラフでございますけれども、環8の交通量自体が約2割減少して、慢性渋滞は改善するのではないかと考えております。また、渋滞する環8を避けて生活道路に入り込んでいた交通が環8を走行することになるので、生活道路の安全性も向上するのではないかと効果を期待しているところでございます。

12ページは既に開通しております埼玉県区間の外環の効果事例でございますが、こちらこれまでご説明しておりますけれども、埼玉外環でもこのような交通量の減少が見られているというデータでございます。

13ページ目でございますが、渋滞の緩和についてでございます。

少し繰り返しになりますので駆け足でいきますけれども、上は通過交通が多く流入していることが、下のような都心に交通が集中しているので、渋滞が起きている原因ではないかと考えています。

14ページ目の上が渋滞のポイントでございますが、都心部に渋滞のポイントが集中しているという状況でございます。その結果、下の地図でございますけれども、都心部の首都高速道路の走行速度は時速30キロ未満という状況でございます。

15ページ目でございますけれども、その大きな原因の1つが環状道路の未完成によるものでございまして、簡単なポンチ絵であらわしたのが上の図でございます。環状道路が全くつながっていないという状況でございますが、このため放射状道路から流出入する交通が都心に集中しているという状況でございます。これに対しまして下の図でございますけれども、3つの環状道路をネットワークすることによりまして、バイパス効果によりまして慢性的な渋滞を解消するという効果があるのではないかと考えております。

16ページ目でございますけれども、広域交通の利便性の向上でございます。東名高速と東北自動車道の間に行き来を比較しております。まず、現在のルートといたしましては、青色が首都高速道路経由で行き来する方法で、緑色が環状8号線と埼玉外環を利用して行き来する方法でございますが、いずれの場合でも最短時間で45分から最長で1時間50分ほどという状況になっております。外環の東名～関越間が完成すれば最短で約25分、

今の埼玉外環の渋滞状況のピーク時速度が続きますと約50分という状況で、移動や輸送の時間が短縮されるというふうにその効果を期待しているところでございます。

17ページ目でございますけれども、こちら外環の埼玉県区間での効果事例でございます、これも前回ご説明しておりますけれども、このような実績も上がっているという状況でございます。

18ページ目、A3になっているものですが、これは10月1日に予定していた資料と差しかえております。10月1日に予定しておりました資料では、生活に与える影響のうちの地域の分断に関する資料として用意しておりましたが、インターチェンジがあるとかないというケースは地域分断という個別のテーマのみならず、この後いろいろ議論していかなければいけない環境及び生活全般に及ぼす影響が大きいので、その環境及び生活の影響に関する資料を今後提出する前提となる基礎的な図として今回出させていただいたものであります。

具体的には下図として2万5,000分の1の地図を利用したということ、あと前回お送りしている資料では開削区間という凡例になっておりましたけれども、開削ボックスを埋め戻し部とそれ以外の2種類に分けております。具体的にはオレンジ色と黄色に分けております。また、インターチェンジのある場合とない場合をお送りした資料では1つの地図に表しておりましたが、インターチェンジのある場合とない場合の地図を別々にするという改善をしてご提出したものであります。これに基づきまして、今後、環境や生活に与える影響を十分検討していく際の基礎的な図ということで今日ご提出している状況でございます。

以上でございます。

【司会（西川）】

ただいま米津さん、江崎さん、宮良さん、伊勢田さんから資料のご説明がございました。これから時間をとりまして、その資料の内容につきまして議論していきたいと思っておりますが、順番に資料-4のほうから何か特にございませぬか。渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】

すみません。緊急質問なんですけれども、今回の事前配付資料を見ますと、今のところなんです、10月4日金曜日に私どもは口頭で抗議申し入れをしたわけです。

それは何かといいますと、今、説明がありましたが、これの図では資料-4の18ページ、それから10月2日に送られた図はこういうポンチ絵です。このポンチ絵が改善したということなんです、このような状態が出てきました。これは著しい差があります。今回は生活じゃなくて、環境がついておまして、環境・生活に与える影響、この図が当初よりももっと具体的な図となっているわけです。私どもはまだ必要性の有無についての議論を十分に尽くしておりません。

また、これまでの資料も現実確認のためのものであったはずなんです。ここに示された図というのはたたき台、昨年行われましたけれども、このたたき台をもとにしたときの1つの案でしかないわけです。説明会でも確認しましたが、この場というのはたたき台のときですが、この場限りとの了解事項を一方向的に踏みにじるものです。このようなことは、私ども準備会メンバーとの間で取り交わしました覚書の精神に相反するということができます。相互の信頼に基づき運営されるべきPIの趣旨を完全に逸脱する、このような行為、姿勢、こういうものに対して強い怒りを覚えます。

そこで、私はこの資料-4の18ページ、これの速やかな取り下げを要求いたします。

【司会（西川）】

今、資料-4の全体のご説明が終わったところですけれども、今、渡辺さんから資料-4の最後のページについてのご意見があったかと思っておりますが、まずこの資料の今のページ

についてご意見がございましたので、そのページについて何かほかの方でご意見があればと思いますが、新さん、よろしくお願ひいたします。

【新協議員】

いろいろと言いたいことがあるんですが、この資料は一体どういうつもりで出したんですか。これは地下のトンネル化を前提にした資料ですよね。しかもインターチェンジをつくるかつくらないかは皆さんで考えてくださいと言って、国土交通省と東京都が説明会を開いて出したプランです。これはまだ何の承認もされていないわけで、今、渡辺さんが言いましたけれども、準備会でも全く検討されていない。これは一応白紙に戻すという形で、最初からこの外環そのものが必要あるのかどうなのか、ルートはこれで正しいのか、実際の影響というのは一体どういうふうになってくるのかということを検討して、それで大方の了解が得られたということで、では、どうかという話になってくる段階で出てくることですよ。

これを前提としてこういうものを資料で出されて、これを前提として議論するということはできないでしょ、今の段階で。こんなものは出すべきじゃないと思うんだけど、どうして出したのか。これを出すことによって何を国土交通省は考えているのか、その辺のことをよく伺いたい。この資料がひとり歩きをし始めると大変なことになりますよ。

インターチェンジをつくって開削をする部分、それからジャンクションの場合の部分というのが明白にこうやって立て分けてある。地図の上に落してみれば大体わかりますよね。これは既成事実化していくものであって、我々のこのPIのやり方にそぐわないと思うんです。国土交通省も東京都も準備会のときに我々に何と言ったかということ、とにかく全部最初から議論しましょうと。41年の計画決定以前まで話を戻して、それで議論しましょうといった話に、どうして地下化のプランが出てくるんですか。おたくのほうはやりたくてしょうがないんだろうけれども、納得のいかないものは「うん」と言うわけにいきませんよね。そういった討論を尽くして討論がそこまでいって、外環道路やむなしということになって、環境問題、その他のことも考えて地下化でやっていくという話になったときに初めてこのプランが出てくる。

あなた方はつくるのは勝手ですけれども、つくってどこへ出して見せるのも勝手ですが、このPIに持ち出さないでもらいたい。PIでこの問題が今の段階で議論されるんだったら、私らはここにいる必要ないよ。そうでしょ。そういう約束じゃないですか。そういう話を1つずつ詰めて、それでお互いに信頼を重ねながら、東京にとってどうなのか、この沿線住民にとって何がよりベターなのかということを考えながら結論を出していくというのが我々の仕事でしょ。それを予断を与えるようなことを先に言うてくるというのはどうということなのか、その辺をはっきり返事をしてもらいたい。それによって私は態度を考えますから。

【司会(西川)】

それでは、今、渡辺さん、新さんからご意見がありました。お2方とも資料-4の最後のページについてのご意見だったと思います。資料-4の18ページはこれまでの確認書の考え方に反するんじゃないか、撤回するべきじゃないか、出した趣旨がよくわからないというご意見だったかと思いますが、今この18ページに議論を集中させていただいて、ほかにご意見ある方はいらっしゃいますでしょうか。伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】

この資料について説明させていただきます。

お手元の青いファイルの中に確認書も入っておりますし、あとそれに基づきまして、7の1ページという右下にページが振ってあるかと思いますが、これは第7回協議会で協議会の今後についての提案をさせていただいております。それが7の1ページでございます、首都圏の交通の現状と課題から始まりまして、交通政策、その後、必要性の有無の効

果について、そして影響についてという、行政としてご提出する資料の項目や予定を提案させていただいたところでございます。

本日、ご提出いたしました資料は、そのうちの真ん中ぐらいに書いてございます必要性の有無（効果）についてでございますが、外環を整備する場合の効果一式と、そしてその下にあります環境・生活に与える影響に関する基礎となる図ということで1枚おつけしたのがA3の図でございます。まさにこれから外環の必要性の有無の議論が始まろうとしているところでありますが、その議論をするためにも何らかの題材が必要であると考えております。その題材となる必要なデータや資料は、外環計画を検討している国と都が提示していく役割があると考えております。必要性の有無を議論するには、外環をつくったならば生まれる効果、いい面と、生じてしまう影響、悪い面、不都合とかご迷惑を偏りなく明らかにしていくことが必要であると考えております。

今後、外環をつくったならばご迷惑がどれぐらいなのか、また生じる影響はどれぐらいなのかに関する資料を提供していくためにも、こういう基礎となる図を環境や生活に与える悪影響を最小限にしてもこの程度は残ってしまうという趣旨でお出ししたわけでございます。今後、影響を最小限にとどめた場合でもということで、7の1ページにありますような大気の影響、騒音、振動、地下水に与える影響、地域分断、移転の影響、ジャンクション、インターチェンジ周辺の交通集中などの個別の資料をご提出してまいりたいという趣旨で今回お出しさせていただいたものでございます。

以上でございます。

【司会（西川）】

ありがとうございました。伊勢田さんから今、資料-4の18ページを出した趣旨の説明があったかと思いますが。新さん、お願いいたします。

【新協議員】

簡単に伺いますが、そういう影響を評価していくということについて話し合うんだったら、そのほかの資料は一体どうなっているんですか。外環ができたときに現在の我々が住んでいるまちの状況と、それに対して大気汚染がどういうふうになってくるのか、そういったことも全部一緒に含めて検討していくというんならまだ話はわかる。それにしてもまだ話が早過ぎる。こんなものを今表に出して、きょう討議しないにしても、こういった資料がついて回るということは、PI協議会全体の物の考え方が1つの制約を受けるということですよ。これは出すなどとは言いませんけれども、時期が早過ぎるということです。

それだけじゃなくて、この資料を出すのであれば、例えば現在の既存の外環のSPMとか、NOXとか、計画時点と現在の状況とか、そういった外環建設に伴うさまざまな問題点を考え得る限り全部網羅した上で出してもらいたい。それはもっと先の話ですよ。これから東京都に外環が必要なのかどうかということとを討議しようとしている矢先に、外環ができたらしらこうなりますって、そんな話はないでしょ。おかしいと思わないかね。おかしいと思わないほうがおかしいと思うんです、私。そんな話になってないじゃないですか。どこからその話が出てくるんですか。地下化で既成事実にして、そこでこういう結果になりますよって、そんな話をするために私はここに今来ているわけじゃないんです。

東京都が昭和41年から42年、43年、いわゆる外環の都計審が始まる時点で、一体東京都がどんなことを考えていたのか知りたいと思って、そこら辺も質問したいと思っていました。まるっきり当初からこういった外環計画に対してきちんとした考え方がなくて、いきなり都計審に出てきたという経過もあるわけです。そういった話も聞いておきたい。反対するために聞いているんじゃないです。我々のことを一体どういうふうに東京都は考えてやってきたのか、それを知りたいからです。現在、国土交通省と東京都がどういうふうに住民のことを考えているのか、どういうふうに真剣に対峙しようとしているのか、それが知りたいから。

だから、この資料については時期尚早。だから、引っ込めてもらいたいと思っています。それがどうしてもできないというんだったら、それはまたそこで私としては考えなきゃならないと思っています。

以上です。

【司会（西川）】

ありがとうございました。新さんから今、18ページを議論のために出すのは時期が早いんじゃないかというご意見だったと思いますが、今は2お方の意見だったんですけれども、ほかの方でまだ発言されてない方がいらっしゃるんですけれども、どなたかご発言ありますでしょうか。栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】

まず、最初に申し上げますが、伊勢田協議員のお話は、はっきり申し上げれば実に手前勝手ではないかと思えます。というのは、前回の私の質問に対して確認内容を引用なさって、これにのっとってやっているんだということをお話になりました。きょうまた同じことをおっしゃっていますが、この中には最初に計画ありきではなく、もう一度原点に立ち戻って計画の必要性から検討するという話が最初に出ています。これをつまみ食いすると今彼の言われたことも理屈づけられるんですが、実は今回のテーマの交通政策、必要性の有無という話し合いの流れがあって、今のジャンクションとかインターチェンジという話はずっと後のほうで具体的問題として、じゃ、これどうなんだろうという話で出てくるべきものだと思っております。

したがって、きょう提出された資料のこの前のページまでとジャンクションの図面というのは実は異質である。したがって、これを同じ土俵で議論するというのは、必要性の議論という意味からは非常に疑義がある。したがって、このジャンクションの話というのはなかったこととして引っ込めていただきたいと思えます。

【司会（西川）】

ありがとうございました。18ページはその前までの資料と異質ではないかというご意見だったかと思えます。今、渡辺さん、新さん、伊勢田さん、栗林さんからご発言いただきましたが、ほかの方。武田さん、お願いします。

【武田協議員】

いろいろな評価の仕方があるんですが、7の1の順序で一応交通政策、必要性の有無、10月には必要性の有無の影響、11月では生活に与える影響、地域の分断、移転の影響、ジャンクションやインター周辺、こういうことがいろいろ出ています。

私の理解では地域の分断、現実に練馬の大泉ではそういうことが非常に多かったんですが、ない場合とある場合ということもこの前もいろいろ議論がありました。つくった場合のメリットは何なんだと。それに対しての私のほうでつくらない場合のメリットはどうなんだと。むしろ貸借対照表みたいな感じで、わかりやすく項目を列挙すべきじゃないかということをお願いしたつもりです。

ですから、原点に戻ってどうだこうだということも、それは当然議論しなきゃいけないんですが、少なくとも前回か前々回から出されているこのスケジュール表についていろいろ論議をしましたが、時期的にはいろいろ前後することもあると思いますが、18ページのこの大きな表、地域で現にいろいろ影響を受けている立場から言うと、生活設計はどうなるんだ、あるいは土地はどうなるんだと、いろいろな意見が寄せられている、そういう立場から見ると、この程度の情報がPI協議会で、今度は8回になるはずですが、こういうデータをどこまでいつどういうふうにするかは別にして、あっても構わないんじゃないのか。

ただし、それをどういう形で論議をしていくかは、今ここに出てきた幾つかのページがありますね、交通需要マネジメントのことも、都の課長のほうから一応東京都としては総

合的にどう取り組んでいくかというチャートが示されました。それから、大気汚染とか、あるいは迂回についての渋滞問題とか環境汚染とか、いろいろなことが出ました。だから、これらを含めていろいろ論議をしていけばいいのであって、たまたま今18ページに対して異議ありという話になったから、これが先に来たということであって、論議をするのは、むしろ交通マネジメントから始めたこの部分を詳細に1つ1つ論議していったら、18ページだけをやるということにはならないわけですから、これは少し時間をかけてやればいいことじゃないのか。むしろ手元の資料として持ち帰って十分勉強すべき性質のものだろうと。

私どもの地域の立場、初めて練馬の立場で言えば、こういうものが初めて資料として出されてきたかと。ただ、これについての評価は別です。見方はいろいろあります。ただし、これをめぐっていろいろ論議をすることが必要なんだろうと思います。

いずれにしても、渡辺さんのほうからこの問題についてどうこうというご意見がありました。心情としてはわかりますが、物の順序としては交通マネジメントのこの部分から逐条審議していけば、つくらなかった場合、つくった場合という、この面的な問題を含めていろいろ論議をすべきだろうと思います。

以上です。

【司会（西川）】

ありがとうございました。まだご発言いただいてない方がいらっしゃいますけれども、倉田さん、お願いいたします。

【倉田協議員】

簡単に意見なんですが、今のご意見にもありましたように、最後についているということは、物の順序として最初のほうであった大気汚染の話、交通渋滞、それから逆に、できれば交通渋滞が緩和できる効果と、やっぱり資料の順番である程度検討していくんじゃないかという気がします。

それから、出された資料は今回使うか次回使うかはわかりませんが、全体の中での1つの資料ということですから、これを撤回するとかしないとかいう性質のものではないと強く思います。ただ、これを出した国や都のほうで、協議会の委員からそういう強い意見があったということは一定程度メモしておく必要はあるかと思いますが、全体として出されてきた資料について、これが全くうそであれば問題ですけれども、それは撤回するとかしないという性質でなくて、協議員各自がどう使うかということによろしいんじゃないかという気がします。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。まだ発言されてない方。濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】

今、各協議員からお話がありましたけれども、私は渡辺さんと新さん、栗林さんが発言されましたことついて同調します。最初に緊急にこういうことを出してきたということについて私なりに判断するならば、10月1日のPI協議会が台風のために中止になった。その後、渡辺さんが今お見せになられた資料が我々の手元に入りました。その時点で私どもは、今こういうものを出すべきじゃないというふうに明確に口頭で抗議もし、またお話ししました。そして、いろいろ話し合いの中で、今度は逆にもう1つそれ以上の資料が今出てきております。

これは簡単に考えますと、このようなやり方で、外環ありきの形で議論をしようとする前提であると。これだけおさまらないと思います。おそらくこれ以上にまた出てくるだろうと思います。そういうような議論のやり方はPIじゃない。そして、この2つの資料を出されて、1つは撤回して、1つはこうなりましたけれども、こういうやり方でこれだけで終わる問題じゃなくて、私どもはいろんな資料を出してほしいと言っておりますが、

先ほど申し上げたように、PIというのは原点に戻ってという話は私はあんまり言いたくありませんけれども、皆さんの考え方と協議員の考え方は違いがあるかも知れませんけれども、このままでいくなればPIはできないと思います、はっきり言って。これは行政側のコントロールによりますし、こういうやり方のPIでは幾ら議論しても、資料だけ順番に出せばいいという考え方はありますけれども、どこかでこの件は打ちどめしないとますますおかしいものになってくる。そして、傍聴で見られている皆さん方、あるいは地域へ帰られてこういう報告をされるとひとり歩きします、この図面は。そういうことではPIはできません。オープンハウスにしてもそうです。

ですから、私はこれについては撤回をしていただきたいし、きちんと最初から、41年に戻ってということですから、ゼロからの話し合いも何もこんなところにこんなものを出す必要はまだないんです。確かに皆さん方が先ほど言われたように、出す時期もあるでしょう。しかし、今きょうここで出さなきゃならない資料でもないし、それともう1つ加えて言うならば、先ほどから申し上げているように、資料を取りかえて、今度新しくもう1つ詳しい地図が出てきたということになりますと、その次にまた資料が出てくる可能性がある。なぜ今ここで出さなきゃならないのか。確かにこの議論の中で必要かもしれませんが、これはちょっとおかしいと思いますよ。このPI協議会は、行政側が我々を外環ありきに持っていこうとしているように感じております。

ですから、その辺を断ち切って、ほんとうに真剣にやるのかやらないのか。先ほど渡辺さんが緊急動議しましたけれども、これは信頼関係から外れていると思うんです、行政側との信頼が。準備会でお話しした信頼と全然違う。ほんとうに信頼があるような書類の出し方じゃないと思う。異常です、これはほんとうに。ですから、これはやっぱり撤回すべきである。皆さん方のご意見を聞きたいと思いますが、私はそういうふうに申し上げておきます。

【司会（西川）】

ありがとうございました。これまで大きく、今の18ページの資料は時期尚早で撤回すべきじゃないかというご意見と、もう一方ではこういう資料があってもいいんじゃないかと。これについて今議論するかどうかは別だけれども、こういう資料があってもいいんじゃないかというご意見の2種類あったかと思いますが、まだご発言されてない方でほかにご意見ある方いらっしゃいますでしょうか。柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】

第7回外環沿線協議会運営に関するアンケート結果という参考資料 - 2のところ私の意見として述べたのがあるんですが、効果と影響をトータルに議論しながら必要性の有無を検討していくということであるならば、きょうのようにまず広域的な効果だけを先に議論しても、7の1の先ほどの話でこういう順番でやっていくということになっていきますけれども、できましたら効果と影響というのはすべて資料を出して、総合的な立場で検討していく。きょうは効果だけ、次は影響だけといったようなやり方でいきますと、先ほどいろいろ議論があって、こういう資料は時期尚早ではないかとか、そういう議論も出てくるわけで、必要な資料は最初にどんどん出していただいて、その上で議論の筋道を整理しながら検討していけばいいのではないかと。資料の出し方についての時期とか順番とか、それはいろいろ議論はありますけれども、私の意見は、とにかく出せる資料は最初にどんどん出していただいて、その上できょうの議論はこういう議論をしていきたいと思いますというやり方にしていただいたほうがいいのかなという意見です。

三鷹の場合はインターチェンジとジャンクションという2つ都市計画されているわけですが、一番大きな問題は高速道路の問題で、インターチェンジとジャンクション付近の影響というのは地元では最大の関心事なんです。これを、要するに必要性の有無ということを議論する中で、このインターチェンジ、ジャンクション付近の影響をどういうふうにと

のほうの杉並も関係ありますし、練馬の須山さんたちのほうもものすごく関係があるので、これはどういうことかなと思ってきょう質問しようと思ったんですけども、きょうの資料はまた違ってきましたのであれですけども、まだ外環をやるかやらないかというところへいかないでしょ。だから、それから始まって、それで先ほど自転車がどうかこうとかっていうの、それから駐車場がこうだなんていうお話がありましたけれども、そんなことは外環と私は関係ないと思うんです。それで、こんなのは都議会議員が都議会かなんかで駐車場とか駅の周辺をどういうふうにしようとかって決めることで、PIの協議員が決めることじゃないと思うんです。ちょっと参考までに。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。栗下さんがまだご発言いただいてないので、栗下さん、先にご発言をお願いいたします。

【栗下協議員】

資料 - 4 なんですけれども、これは今後の議論をするための資料ということで、さっきお話があったそのとおりということで、確認をしておきたいんですけども、それはそのとおりだと思います。

世田谷の状況をちょっとお話させていただきたいと思うんですけども、確かにここに書かれている世田谷通りにインターチェンジをつくるかつくらないかという、これは議会等を含めて当区でも大きな議論になってございます。それとあと東名とのジャンクションの問題等がございまして。それで、この資料そのものはこの図面の問題いかんかなというふうに私は考えているんですけども、ここに与える影響そのものについては必要でない、具体的なケースと比較することは必要であるということは、これはこのとおりでいいのかなと感じております。外環については首都圏の交通問題を議論して、いずれの段階ではこういう資料は必要だということで、これが早いのか遅いのかという問題かというふうに考えています。1つの議論の資料ということでとらえれば、私としてはこういう資料は撤回すべきではないだろうと考えています。

以上です。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。新さん、お願いいたします。

【新協議員】

簡単に申し上げますが、まだこれは地下のトンネル化で決まっているわけじゃないんです。早い話が、全部電気自動車が出たら高架でもいいという人が出てくるかもしれないんです。高架の場合だってあるし、掘割形式の場合だってあるんです。地域の分断とか何とかってありますけれども、そういった問題もいろんな問題をクリアしていったって、この協議会で方向性が定まってくれば、いろんな議論がそこから出てくるわけです。例えば高速道路をやめちゃってモノレールにして、モノレールを使って輸送をやるうとか、そういったようなことだって出てくるわけですから、これから先の協議でこの道路をどうするか、東京都にとって環状道路というのはどういうふうに必要なのかということをやろうとしているときに、1つの地下のトンネル化で固定して意見を問うみたいな形で資料を出してくるということはおかしいと思うんです。

出すんだったら、高架方式と掘割形式の資料も一緒に出してください。だったらまだ幾らか公平だと言えるかもしれないけれども、討論するといったって、要するに地下の問題だけで討論しているんじゃないですか。そんな話にはならないと思うね。全部の前提条件を外して、ゼロからスタートして、外環が必要かどうか、どういう形で作った方がいいのかということ協議というか、話し合っていく場なのに、トンネル化に固定することはないじゃないですか。そんなことを言うと喜んじゃうかもしれないけど、国土交通省は。だけれども、そういう議論も成り立つということですよ。場合によっては、一部分はそういう

ふうにしなきゃならないところだって出てくるかもしれない。

だから、そういう議論を踏まえた上で、この図面がひとり歩きして、これが我々のところであるだけならいいけれども、まちの中に流れて、例えば今三鷹市の部長が言いましたけれども、これが三鷹の周辺のところへ行ったら、開削とトンネルの境はどこになるんだって大騒ぎになりますよ。そんなばかな議論を。それにオープンハウスをやってごらん下さい。こんな資料が出ていったら、それこそどうということになるか。皆さんが相談所をやるんだから、よくわかると思うんだけど、こんな早とちりの議論生煮えどころか、まるで火にもかけてないような議論をそこへぼっと無責任に出すということはおかしいんだよね。だから、将来は出しても構わないですよ、別に。議論がそこまで来たら堂々とお出しなさいよ。だけど、今は早いと言っているんですよ。住民というのはそんなものじゃないんですよ、皆さんが考えているような。ほんとうに真剣に、自分の家がどうなるか冷や冷やしながらかこのPIを見ているんです。だから、そこで軽率な行動を起こさないでもらいたいんだな。

以上です。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。秋山さん、お願いします。

【秋山協議員】

このPIは結論を出す場でないということと、忌憚のない意見を言うということになっていきますので、皆さんがこれは時期尚早とか、いろいろなお話がありますが、それはその意見で結構だと思います。ただし、こういう資料も欲しい、もっと資料が欲しいという方もたくさんいらっしゃると思いますので、それだけで決めつけないでいただきたいなと思います。

昭和41年の最初のころに計画が出たときは、おそらく将来を見越してつくろうという話だったはずなんです。それで、現在ここで話がなぜ出てきたかということは、人間の健康に例えては悪いですが、予防医学ではなくて、治療の必要が出てきたのではないかということがここで出てきた問題だと思うんです。そういうときに、この治療方法をどうするか、治療しなくて済むのか、どういう治療法があるかというときに、こういう細かいジャンクションの問題、インターチェンジの問題、こういうものも当然参考資料として付加した大事な要件だと思います。ここに世田谷は3人いますけれども、玉川地区で一番近いのは関越道路は環8を走ればいいんです。ところが、環8を走るよりは環7経由で行ったほうがはるかに速い。これは時間の節約と排ガスの排出を考えたときに、なぜ遠回りしたらいいかという問題もあるわけです。ですから、必ずこれはつくるつくらないという問題ではないですが、話がここで持ち上がったということを考えてときに、自分たちも真剣に考えるというときにはまだ私としては資料が少な過ぎるなと感じます。

【司会（西川）】

ありがとうございました。石井さん、お願いいたします。

【石井協議員】

きょうは8回だと思うんですけど、やっと中身に入れてきたのかなといところで、最後の1枚の資料でちょっと突っかかっちゃっているみたいですが、私としましては環境から始まりまして非常に今回いいもので、やっと議論ができるかなといところがありました。しかし、先ほど栗林さんがおっしゃっていましたように、17ページまでと18ページとはちょっと私も違うんじゃないのかなというふうには感じているんです。ですけど、これは絶対に避けて通れないものですから、いずれは出てくる、必ず出てくると思うんですけど、今回はちょっと早かったんじゃないのかなというふうには私は思っています。

ですから、これはこれとして、早くほんとうに中の環境問題ですとか、いろいろ出てき

ています、例えば掘割にするとか、そういったこともまだ全然知りませんし、トンネルにすることも知りません。ですから、まずどういったようなことを先にやるのかなといったことをやらなければ、どんどん進んでいかないのかなと思います。

以上です。

【司会（西川）】

どうもありがとうございます。米津さん、お願いいたします。

【米津協議員】

私もそろそろ本題に入るのかなと思ってきょう来たんですが、同じようにやっぱりここで突っかかっちゃって、また1回分延びたなという感じがします。

外環をつくるのか、つくらないのかからスタートするんだと言っておきながら、インターチェンジがどうだとか、ジャンクションがどうだという議論というか、そっちのほうへ話がいつちやうような気がして、また皆さんの頭の中で考えている外かく環状道路の延長部分については、今までと全く同じ道路を考えているんじゃないかと私には思えるんです。本論に入ったときに私も一言提案したいと思うんですが、とにかく今、開通している30キロぐらいのところは、外かく環状の機能からいったらほんとうに20%か30%ぐらいしか機能してないと思います。残りの15キロか16キロの開通があれば、ほぼ90%ぐらいの機能性が持てるんじゃないか。ですから、全く今までと同じように、あっちにインターチェンジをつくり、こっちにインターチェンジをつくりというよりも、とにかく私が今考えているのは、関越道の清水トンネルあるいは中央道の恵那山トンネルのような、とにかくつながることはつながるけれども、なるべくそういう余計なものはみんな省いちゃったような発想の転換があってもいいんじゃないか。詳しいことは本論に入ったときに申し上げます。

【司会（西川）】

どうもありがとうございます。先に濱本さんが手を挙げられていたので、濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】

今、皆様のご意見を聞いていますと、資料を出されて、それはいいと言われますけれども、私どもがここへ来ているのは、先ほどから言っているように、外環ありきで来ているわけじゃないんです。そこが皆さんわかってない。賛成の方は外環ありきの話をしているんです、今の話は。そうじゃなくて、今、米津さんもちょっと言われましたけれども、我々はやるのかやらないのか、そのために何が理由なのかということと、まずやっていただきたいことと、過去になぜそういうことで外環がとまったのかとか、そういう基本的なことはまだ何も資料が出されてない、議論もしてない。そういう中でここへ突然出てきたということは、先ほど何回も申し上げているように、最初に出たのとまた変えて詳しいのが出てきたということは、これは逆に言いますと行政側のミスですよ。やり過ぎですよ、はっきり言って。

だから、これは絶対我々としては認められない。ですから、できるならば、この議論をやってもあれですから、きょうはこれを流会にさせていただきたい。提案します。

【司会（西川）】

先に武田さん手を挙げられていたので、武田さん、お願いします。

【武田協議員】

いろいろあるんですが、ちょっと議事進行で提案したいんです。というのは、第1回以来濱本さん、あるいは渡辺さん、新さんのほうから、要するに原点に立ち返って論議をするんだということをしきりに言われています。私なりに原点とは何なんだろうなということを、各会の中で、ああ、また原点が出てきたなということいろいろ考えてきております。確かに1967年ですか、8年ですか、そのころ都市計画決定を強引にされてしまっ

たあの時期、それからうちのほうの関越は都市計画事業としてではなく、国幹計画だということで一気に成でやられたわけです。ですから、それなりに苦い思いをしているし、今度のまちづくりの中ではそういう轍は踏んでほしくないなということで、約37、8年間かかわってきたわけです。

そこで提案です。今まで何回も原点に立ち返って論議をするんだと言われている濱本さん、あるいは渡辺さん、新さんのほうから出されているあなたたちが求めている原点の論議というのは何なのかということ、それを1回でも2回でも3回でも構わないですよ、このPIの協議会の中でいろいろそれぞれが本音を出し合って論議を試みる必要があるんじゃないのか。この部分をクリアしない限り、絶対にメリット、デメリットを含めて各論に入っていくということにはできないんじゃないのかなと思っております。これは前々回あたりにもそれを出そうかなと思っていたんですが、ちょうどいい機会ですから、提案をしたいんですけども、その部分をはっきり位置づけて論議を試みる必要があるだろうと。というのは、各協議員から次回以降、論議をしてもらいたいことについての提案を項目別に出すということになっていました。それは事務局のほうに出ていますか。今までの提案、こういうことを議論してほしい、こういうことも議論してほしいということを各協議員から出してもらうということになっているわけです。それに従っているいろいろな論議をされてきているんだと思います。だから、その事務局の整理はどうなっているんですか。

ついでに申し上げますと、私のほうでは環8に入った車がいわゆるODの起終点調査ではなくて、環8に入った車がどういう形で、例えば関町にどう消えていったか、青梅街道へどう消えていったか、各地点でそれぞれの家にどういうふうに流れていったか、いわば血管の静脈、動脈みたいなものです。それから次の日に、それがまだそれぞれに関越なり外環なり、あるいは東名なり、中央高速にどういうふうに集まってくるのか、その集散の経路を調査してほしい。先ほど来首都圏レベルのや東京都全域、あるいは県外のその分を含めたいろいろな通過交通がどうだというのがありますが、問題は外環ではなくて、環8がああいう状態であるためにネックを起こしている、そのこの地域全体に与えているものは何なんだというその起終点じゃなくて、経路調査というのはそういう協議をやるべきだということなんです。それをやらない限り、ほんとうの科学的な、それからミクロにとらえたデータでの外環必要論あるいはマイナス論、いろいろ出てくると思いますが、それやってほしいということです。これが2番目です。

【渡辺協議員】

おかしいんじゃないの、武田さん。

【武田協議員】

何がおかしいの。いろいろ意見を言うのは皆さん自由なんだよ。それを言ったら、はっきり申し上げるけれども、だれかの意見をとらえておかしいよとか反対だというのは、僭越きわまりない話よ。渡辺さん、前にもそう言いましたね、私は。都市づくりを考えてほしいと言ったときに、都市づくりは必要ないんだと。

【司会（西川）】

武田さん、5分たちましたので、ちょっとまとめていただいて。

【武田協議員】

あなた、また私の腰を折ったな。大事なことから言うんですよ。ただし、動議だけは出しておきます。その議論をしない限り前へは進めないんだということです。だから、そのこのところをじっくり議論してください。僕は渡辺さんにそう言われるいわれはない。渡辺さんたちが求めているものは何なんだという、その論議を十分しようと言っているわけ。そのこのところですよ。

以上。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。成田さん、お願いします。

【成田協議員】

いろいろこれまでやっている中で、議論がもとへ戻ったりなんかしておりますけれども、進め方の議論がよくこの協議会の中で出ております。これは確認と提案でございますけれども、協議会の規約の中にも話し合いの内容については外環計画の必要性の有無及び外環計画の内容について話し合う。先ほど確認書のことが出ましたけれども、確認書の中でも話し合いの内容はまず必要性の有無について議論するということになっておりまして、必要なデータ、資料等は提示することとし、もし提示できない場合はその理由を明確にする。これは私も確認書にサインした本人として、このときの提示できない場合というのは、行政側からの資料が出ないんじゃないかという懸念を持たれてこういう書き方をされているわけでございますけれども、できればこれはまず必要性の有無について議論するということになっておりますので、その必要な資料はどしどし要求していただくなり、それからご提案していただくなり、そうしていただければなと思っております。

その前提となる、先ほどから原点についてということで、原点と必要性の有無については確認書の2つの大きな議論でございましたので、その原点についても、私のほうから先般7の10の資料とか交通政策全体と、それから7の10では外環が計画された昭和41年当時からの計画をずっと位置づけたものを整理しておりますので、この中で外環の当時の必要性はどうかとか、要はこの原点でございますね、こういうものを議論していただくために資料を要求していただければ、我々もそれを出しながら議論していきたいと思っておりますので、まず必要性について議論しましょうということで、この協議会の趣旨というふうに私はとらえておりますので、そういう方向で資料要求等をしていただければと思っております。

それからもう1つの提案は、ここで30人近くで議論しておりますけれども、2時間の間でするのはなかなか難しいということで、できれば少しグループに分けながら、前半の1時間議論して後半こうするとか、あるいは1回は2時間全部をグループでやり、その次、全体で討論するとか、そういう討論の仕方も併せ持ったやり方をできれば次回でも提案したいと思っておりますけれども、いかがでございましょうか。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】

今の成田さんの話ですけれども、原点に戻るとというのは昭和41年の段階なんです。成田さんはちょっと一言だけ言ったけれども、基本的に昭和41年に戻るとというのが抜けていますよ。

じゃ、私のほうも要求します。昭和41年に都市計画されました。この決定された路線が何本かありました。ある地区では5つありました。その中でこの道に決まったんです。その資料を出してくださいよ。その資料を見て原点に戻って、これが昭和41年の原点です、決まった段階。この資料を出してください。それで話をしましょう。

ところが、今の成田さんの話で欠けているのは、原点と言っているけれども、昭和41年という認識が欠けています。覚書にも昭和41年以前の段階に戻りましょうとなっているわけです。これをもう少しよく見ていただきたい。成田さんほどの方がこれを見てないわけではないと思っておりますので、何か意図的なものを感じます。とにかく次回には昭和41年の段階の資料を出してください。でない限り私どもは話に応じません。

【司会（西川）】

ありがとうございました。そろそろ時間でございます。

【濱本協議員】

追加で同じように言っておきます。今、武田さんが言われたので。原点と私は言ってい

ますので、42年に都市計画決定した54対50のときの議論された全部の内容、それからどなたが欠席されて、どなたが出席されて、どなたが賛成したか反対したか、その資料を出してください。まず最初、そこから始まりましょう、やるんだったら。そのかわり、申しわけないけれども、この資料は今撤回してください。

【司会（西川）】

成田さん、お願いします。

【成田協議員】

私が今言ったのは、こういう個別の資料で云々ということじゃなくて、1つのものではなくて、全体、皆さんそれぞれの立場で関心あることとないことがあるわけでございますから、それぞれ網羅しながら整理していかなきゃならないと思いますので、いずれも今おっしゃったことに関しては、公開できる資料は公開していくということでこたえていきたいと思います。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。そろそろお時間ですので、きょうこれまで出た意見を私なりに整理させていただきますと、冒頭のほうで米津さんからアンケートについてのご意見がございましたけれども。

【米津協議員】

それで、ちょっと訂正させてください。最初の私の発言は、9月27日現在のアンケート結果を見て、きょうの分を見ないで発言しました。無回答が18名というのはどういうことだということで、たった5名で分析していいかというふうに申しあげましたけれども、きょう配付された資料-2で無回答が10人に減っています。その後、27日以後8名の方がアンケートを出したということなので、これですと過半数ちょっと出ているから、先ほど申しあげたように、必要性があるかないかを検討してほしいと言ったのは取り消します。

以上です。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。あとは傍聴者アンケートの取り扱い、それからその後、資料-4の内容につきまして、特に18ページの最後の資料について時期尚早ではないか、撤回すべきじゃないかというご意見がございました。一方で、きょう議論するかどうかは別にして、こういう資料があってもいいのではないかというご意見があったかと思えます。その後、濱本さんのほうから、きょうは議論できるような状況ではないのではないかとご提案がございまして、その後、武田さんのほうから原点についての議論が再三出るということで、まず原点とは何なのかというのを徹底的に議論しようじゃないかという提案がございました。それに関連しながら、先ほど渡辺さんと濱本さんから具体的にルートについて、それから41年当時の経緯について、資料を出して議論しようじゃないかというご意見があったかと思えます。

きょう確かに資料-4の内容につきましては、今後、議論していく上で非常に重要なことで、それについて皆さんから多数のご意見をいただいております。きょうは十分議論されておりませんので、私の提案としては次回もこの議論を引き続きさせていただきたい。その前にきょう出た意見については当然事務局のほうで整理をして、次回までにはもうちょっと論点を絞った上で議論ができるように準備していければなというふうに考えておりますが、そのような形でよろしいでしょうか。

濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】

私は今流会というふうに申しあげたんですけれども、それはそれとして、行政側に申しあげたいのは、今、資料を出しました。まだいろいろ出してほしいという方もいらっしゃる

った。しかし、今、武田さんから原点という話が出ましたので、原点の議論は結構です。やりましょう。

そのかわり、申しわけないんだけど、これ以上行政側から資料は出さないでください。また出す気があるのか。これがひとり歩きしますから、絶対だめですよ。これをやるんだったら、私はこのPIはできないと思います。これだけきょう皆さん方、約束できますか。それができないんだったら、次回私は議論できないということをはっきり申し上げておきますけれども、皆さん方はこれ以上にまた出そうとしているんですよ。大体わかるんですよ。この資料が変わってきたということはどんどん出てくるんですよ。僕はそれを恐れているんです。何も議論しないで、こういうことを先にどんどん出そうとするのは僕は反対なんです。そこだけははっきりしてほしい。もしきょう答えが出ないんなら、次回やるまでに決めていただきたい。答えが出なかったら我々としては考えます、このPIについて。

【司会（西川）】

どうもありがとうございました。今のご意見は、18ページの資料、これ以上関連する資料は出るのか出ないのかということだと思いましたが、きょうの段階。

【濱本協議員】

武田さんの議論を検討するのは結構ですよ。まだそんな事情じゃないというんだ。

【司会（西川）】

大寺さん、お願いします。

【大寺協議員】

質問ですが、関連する資料ってどういう意味合いになるんでしょうか。インターチェンジの開削。

【濱本協議員】

簡単に言うと、外環ありきの資料がどんどん今出てくる。これはありきですよ、簡単に言うと。影響があるとかが言えますけれども、こういう地図に落して出てくるということは、当然これを見た人は外環をやることを前提に話しているんじゃないかということになっちゃうんですよ、これは。そういう資料がこれからどんどん出てくる可能性があるじゃないですか。それをつくっているでしょ、皆さん方も。それは当然、研究されているんだからつくっていると思いますよ。

だけど、今、何回も言っていますが、我々PI協議会は原点からやろうと言っているときに、こういうことを出されたら物事が進まないじゃないですか。住民はそんなことは求めていませんよ。外環をやるのかやらないのかということから議論したいと言っているんです。そのために、こういうものが出てくるのはおかしいじゃないかと僕は言っているんですよ。それをまだやる気があるんだったら、私はこのPIはやめたほうがいいと思う、はっきり言って。我々の態度は信義が落ちています。信頼性がない、第一。

【司会（西川）】

ありがとうございました。大寺さん、お願いします。

【大寺協議員】

先ほどのフローチャートで、これから出す資料も覚書をベースに書いた資料がございます。その影響の中で今回は地域分断の影響だけ出して、違和感があるというご意見もありました。この中の項目でもまだ今回お出ししてないのもあります。環境に与える影響で大気への影響ですとか、騒音、振動ですとか、地下水ですとか、こういうのもこの議論の項目としてありますので、我々としてはいずれ出していきたいと思っております。

ただ、何回も繰り返しになりますが、我々としてはたたき台をつくる前提として、こういうものを出しているということではありません。影響をデータとして出すには、何らかの想定がないと我々としても数字が出せないわけでございます。その想定としては、新さ

んからもありましたとおり、高架案ですとか、掘割案ですとか、ほかの案もあるかもしれませんが、何らかのベースをもとに数字をはじかないと、我々としては何も出せなくなるわけです。

そういう意味で今回は生活に与える影響だけ出しましたけれども、ほかにも影響としては、ここにある項目について我々は責任を持って出したいと思っています。ただ、出す順番がどうこうとかいろいろご議論がありますし、資料の用意はしたいと思っておりますけれども、そこら辺はこの協議会の議論によってまだ早いということであれば考えざるを得ないかもしれませんが、ただ一方で、どうしてもそういう資料を出してくれというご意見があるのも事実であります。、ですから、我々としてはこういうデータを出していきたいと思っておりますが、出さないとも言えないし、時期的なものはもちろんある程度考慮しなくちゃいけないのかなと思っておりますけれども。

【司会（西川）】

そろそろお時間なので簡潔にお願いします。

【米津協議員】

この議論をやっているときょう9時半になったって終わらないと思うんです。それで私、1つ緊急提案ですが、18ページだけ回収しちゃって、時期が来たらもう1回出してください。それをしないときょうは終わりません、これ。

【司会（西川）】

私の提案ですけれども、きょうこの資料の取り扱いについて結論は多分出ないのかもしれませんが、その取り扱いも含めて次回整理ということではいかがかなと思っておりますが、もしそれでよろしければ今日のところはと思っておりますが、よろしいでしょうか。

【新協議員】

次回も全部つぶしちゃう気ですか、これで。こんなことをやっていたってしょうがないでしょ。もっと前へ進まなきゃしょうがないでしょ。そのときが来たときにやればいいじゃないですか。

【司会（西川）】

ですから、次回までの間にその辺のきょう出した資料の取り扱いも含めて整理をして、そうすれば時間もございますので。

【新協議員】

私は構わないけれども、紛糾するよ。またこれになっちゃうよ。原点の説明だなんて言われて延々と説明していらんなさい。1時間、2時間みんなしゃべりたいんだから。それはそうになっちゃうから。だから、そういう話は一応打ち切りにして、必要性和効果について入っていかなくちゃならないんですよ。だったら、早くこれを一遍回収して、必要があるときに出版がいいじゃないですか。協議員が個別に欲しいと言ったら、今のビデオテープじゃないけれども、個別に借りていけばいいじゃないですか、もらっていけばいいじゃないですか。それはただ公表しないでくれっていうふうにきちんと事務局のほうからやって、個別に持って行って自分で眺めている分には構わないと思っております。この会議の席上で出すなと言うんです、時期が来るまで。

【司会（西川）】

その辺をどう取り扱うかも今日時間がないものですから、その辺の取り扱いも含めて次回。確かに時間をとられてしまうという問題はあるかと思っておりますが、今後、議論していく上でこの資料の取扱いは重要だと思っておりますので、ぜひ議論させていただきたいと思っています。それでよろしいでしょうか。

時間が押してしまいましたが、それでよろしければ、最後、確認でございますけれども、次回の日程だけ確認させていただきたいと思っております。11月5日火曜日の午後7時、同じ会場でございます。今日は議論が発散した部分がございますので、そこについて整理した

上で進行を考えていきたいと思っておりますので、よろしいでしょうか。特にございませんでしょうか。

少し予定の時刻を過ぎておりますけれども、申しわけございませんでした。以上をもちまして、第8回PI外環沿線協議会を終了させていただきます。長時間にわたりありがとうございました。

了