

## 1 . 構想段階の議論における各委員からの総括的な意見

## 岩崎委員 意見

### (背景)

- \* 平成14年6月、P I協議会が設立されたが、なぜP I方式で話し合うことになったかを今いちど考える。それは41年の都市計画決定が、住民との話し合いがなく線引きをしたことに国と都は深く反省し、今後沿線地域の環境や生活に与える影響が大きい公共事業においては、「住民の意見を反映する仕組みを住民と協議して構築する」ことが確認されたことから他ならない。

国と都は、地域P Iやオープンハウス、各地域での意見を聴く会を開催し、住民の生の声を聴く等の努力を重ねられたが、これら多くの沿線住民の意見をどのように反映させ、計画を修正し合意をまとめていくかが「今後の課題」の大きな柱である。

### (地域でのP Iの実情)

- \* 3年間を振り返って先ず申し上げるべきことは、練馬区が他の6区市に比べ突出した行為を行ったことである。15年1月の「方針」でインターチェンジ無しを検討の基本とすることが発表されるや、これを不満とした当時の区長は、トップダウンで青梅街道インターと上部街路の整備を要望したことから、3月の方針に追加されるという事態が起きた。

練馬区は、国と都と同じ行政として、ましてや地元の行政として、むしろ地元住民の意向を聴く立場にあるが、P Iによる原点からの議論をしている中その主旨にも反し、インターが立地される地元住民の意向を完全に無視し続けていることをここで今いちど断言する。地域P I等での地元住民の意向は、青梅街道インターの設置には絶対反対である。これは地元P I委員として地元意向を把握している立場としても事実と断言する。

練馬区は他の区と同様、地元の意向をまじめに考慮しインター反対を示すべきである。

いままで練馬区は、P Iによる原点からの議論を地元で一切行っていないという実情を本会議にも報告する。

- \* われわれ地元住民が長年外環に反対してきたのは、計画線が市街化区域の住宅密集地にあるため、地域が分断され、地域が破壊されるからである。当時の建設省や東京都もそのことを考慮せずにいられなかったから、40年近い間この計画を凍結してきたのではないか。
- \* 青梅街道インター予定地の地元町会の者を代表するP I委員として、立ち退く人も残る人も大きな被害を受けるため強く反対してきた立場からも、青梅街道インターが設置されるのなら、本線を通すことにも絶対に反対する。

### (必要性の議論と地域の実情)

- \* 練馬区は、大泉周辺の混雑解消のために青梅街道インターが必要と主張している。これに対して地元住民は、P I協議会に提示された資料と区の資料によって検討した結果、必要性が大変低いことを数字で示した上で、インター設置によって新たな交通集中の発生が大問題であることを意見書として提出している。P I会議に於いても外環の必要性の議論の中で将来交通量が討議されたが、大泉、練馬インターの利用交通量は2万2千台減ると推計され、また環八は本線が仮に整備されれば、青梅街道

インターがなくとも1万4千台減ると推計されているが現在の混雑を緩和するためには本線が早く整備されることによって効果は見込まれる。

- \* 青梅街道インターを設置してしまうと、成田空港での立退拒否の例で見ると、本線工事にプラスして土地の買い取りにも膨大な時間がかかり20年、30年と延びるところが目処が立たなくなり大泉の混雑解消にはマイナス効果となる。
- \* 本線が大深度地下方式であらたに青梅街道インターの設置は、1カ所1.5kmを必要とする大工事となる。現在でもすでに道路許容量を超えた交通量の青梅街道と住宅密集地での工事による影響は計り知れない。専門家も不可能に近い超難工事になると疑問視している。
- \* 車を持っている一部の人へのサービスのために、青梅街道インターに2千億円という巨費を投じて行う必要性は全くない。2千億円の金利を計算すると、年3%として60億円となるが料金収入の試算では年25億5千万円で、金利の返済すらできない。これでは費用対効果の観点からも、適正な公共事業とは云いがたいものであり、到底社会的合意がえられるようなものではない。次世代にまで借金を残すことになる。

(結論)

- \* P I方式による原点からの議論の主旨に沿い地域P Iも行われるべきである。また、地元住民の意向に沿うこと、必要性の観点からも、青梅街道インターチェンジの設置及び上部階路には絶対に反対する。

## 武田委員 意見

はじめに 東京外環のP I協議は、約3年間に100回近い会議をへて、ようやく取りまとめの段階になりました。

しかしその内実は、(1)希薄な都市観をベースとした住民意識むきだしの要求。(2)多様な地域特性による認識と意識の乖離。(3)各委員の資料要求に、敏速に対応できなかった国と都の当事者能力。(4)意見開陳の場に限定し、明快さを欠いた会議の運営方式などは、違和感と苦痛の連続でした。

沿線住民は20年から40年にわたり、関越と外環の厳しい条件下におかれ、交通安全の確保、教育と生活環境の改善。権利制限と相続・業務継承、生活再建などをふくむ外環問題の、一刻も早い解決を期待してきました。

このような沿線住民のねがいに対し、今回の第二次P Iとりまとめが、ささやかな方向づけに終わったことを、委員の一人としてお詫びを申しあげたい。

**練馬の轍を踏まぬために** 練馬地域のうけ入れ基盤を未整備にしたまま、関越と外環の大津波に襲われた周辺住民の要求は切実なものです。これは、他地域の方がたの意識次元とは明らかに異なるものです。関係住民は外環構想と計画の併行論議による現実的な検証論議を期待し、外環問題の進展を求めてきました。

そのような練馬の実態にご理解を求めるとともに、他の地域の方がたが練馬の悪しき轍を踏まぬため、P I協議のなかで練馬問題を検証し焦点が明らかにしました。今は小異をふくみつつも、カルテは明らかにされたと認識しています。

後は国と都の行政が手抜きをせず、「造って良かったといえる外環づくり」と「地域の都市づくりの基盤整備に必要な予算を」配分すること(この手当は、永年にわたり住民を苦しめた地域への償いであり、安易な費用対効果論は全く不要です)。

また、身近な基礎的自治体である区市の行政は区民市民とともに、国と都に対しP I協議で指摘された車公害と地域格差の解消を厳しく求め、区市みずからの都市づくりに積極的に取り組むべきである。

**構想・計画・事業段階と事業後のP I評価** P I協議のなかで、国交省と東京都は構想から事業後の各段階で(環境影響評価の市民アセスを含む)P I評価を実施することを表明しました。この内容は、会議録と第一次P I協議会の「中間とりまとめ」に集約し公表されています。抽象的かつ未回答部分が多いP I協議のなかの、価値ある合意事項であり「外環P I東京方式」といえるものです。ここに特記し風化させぬことを、国と都および区市の自治体に強く求めておきます。

この構想から事業後にいたるP I評価は何年か後の検証評価となります。これは、武蔵野台地の地域特性を生かした「豊かな緑と水と風の道を確保した都市づくり」に不可欠な作業です。各委員がP I協議のなかで厳しく指摘し求めた、多くのアメニティー都市資源は、克明に記録されているのでここでは割愛します。

**予測される作業スキーム** 今後は、過去3年におよんだP I協議の総論的集約をふまえ、大泉目白通り・青梅街道・東八道路と中央高速・世田谷通りなどの各地域の課題に特化検討し、地元要求の概括的とりまとめが望まれます。

その作業内容は、地域の特性により異なるが、おおよそ(1)構想段階からの論議(2)構想・計画段階平行の施設計画等の検討(3)各段階の個別課題の検討などが予想されます。これらは地域ごとに一定期間の検討をへて、関係自治体の意向等を調整しP I会議に報告され、とり扱い方針を協議することが望まれます。

**補 遺** 時あたかも、わが国戦後60年の、行財政制度と公的資金の投資動向をめぐる制度疲労。既得権の横行腐敗と墮落の蔓延から、国民資産の適正配分と運用の転換という歴史的な大変革を、直近の国民投票に求めています。P I委員の意識変革と行政改革の視座もここにあり、大いに注目しています。

## 湯山委員 意見

外郭環状道路については非常に長い時間をくりかえし討議された。また立場によっても様々な意見が語られてきた。

しかし残念なことは、それぞれの方が自己主張にこだわり委員の共通認識を欠いた審議が続けられたと見受けられた。

私達社会での生活は、好むと好まざるに関わらず個々の主観と別に日常活動から自然に産まれてくる現実もある。人の力では止められないことも多くある、道路（道）とはそんな問題を象徴していると私は考える、単なる交通、輸送の手段ではなくコミュニケーションとしての道の役割がある。

まちづくりとは道であると私は考えている。その道を私は安全に、大手を振って安心して歩けるまちが私達の住む社会であると確信する。

この年の3月テレビ東京の大浜ニュースキャスターはカメラを伴い、上石神井駅周辺の取材に来た。そして町の様子をテレビで語っていた。

何と雑然とした、まちなのだろうか。この駅は一日43000人が利用する乗降客のある駅とは考えられないと断言した。

この道路は計画決定から、もう40年になる。今だに建設するのか、しないのか、もうこの辺で決断して頂きたい。私達はこの長い40年の期間あらゆる被害を受けてきた。街中の規則された一方通行・慣性的なクルマの渋滞・幅員のない狭い道にバス・タクシー等クルマと人がひしめき合っている。数えあげればきりが無い。

これ以上の無策政治・道路行政は許されないと思う。まちはこのままでは死んでしまう。今こそ、外環の整備に向け明確な決定を。

## 平野委員 意見

まず、P I形式による議論のあり方についてでございます。私がこのP I協議員として参加したのは平成15年4月の第17回協議会でございます。しかしながら、この協議会は準備会が発足した平成13年9月からとしますと、実に丸4年という年月をかけて議論してきたことになります。P Iというこれまでにない方式を取り入れたことを考え合わせても、私個人としては少々時間をかけ過ぎたのではないのかなというふうに感じております。しかしながら、このP Iというものが自治体も含め、地域の皆様方が意見を出し合って、それを広く社会に問うという観点でとらえれば、1つの効果はあったのではないかととらえております。

今後新たな段階を迎えるに当たりまして、これらの議論を進めていくに当たりましては、具体的な議論に入るということで、地域での議論すべき事項、また、全体で議論すべき内容、またそれらをいつまでに整理するのかというような内容を決めた上で、効率的な今後の議論のあり方を検討していただければなというふうに考えております。

次に外環本線についてでございます。これまでのP Iの議論も含めて、これまでの経過をとらえますと、私ども練馬区としましては、国や都は早急に大深度方式による本線整備の方針を確定すべきであると考えております。これを前提に本線を整備することによる課題や、地域に与える影響などについて具体的に議論し、これまで凍結されていたことによる問題の早期解決。また、さらには東名以南の問題など、新たな解決を必要とされている事項について早急に取り組むべきであるというふうに考えております。

次にインターチェンジでございます。インターチェンジにつきましてはさまざまな意見がございますが、高速道路としての外環全体の機能を確保する上でも、必要とされる箇所には設置すべきであるというふうに考えております。また、本線との一体的整備であることから、インターチェンジだけを先延ばしすることなく、本線と同時に整備するよう取り組むことが重要だと考えております。ただし、このインターチェンジにつきましては、地域に与える影響も大きいことがございますので、その設置に当たっては周辺のインフラ整備も含めたさまざまな面において、影響を最小限にとどめる方策を講じる必要があるというふうにとらえております。

上部街路につきましては、P I協議会の中で、本線の課題を整理した後、別途議論するというところで整理されたということで私も認識しております。しかしながら、少なくとも本線を大深度地下方式としたとき、まちづくりを進める上で、現在さまざまな制限のかけられている都市計画線をいつまで、どのような形で解決するかということぐらいは、やはり明確にしておく必要があるのではないかと考えております。練馬区としましてはこれまでも申し上げてきましたとおり、本線とは別に、区のまちづくりの中で街路が必要ととらえているところでございます。

総じて、これまでの凍結によりまして、この外環問題はさまざまな問題を引き起こしてきております。この外環問題を解決するためには、もうこれ以上問題を先送りしないようにすることが重要であるというふうに考えております。首都圏全体の交通問題の解決に大きく寄与するこの外環整備に関しましては、私ども練馬区は首都圏を構成する一自治体として、また、現在の外環の起終点を受け持つ自治体としましても、これからもこの問題に積極的に関与し、意見を申し述べ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。

## 植田委員 意見

昭和41年以来、私たちの町が外環道にかかるというので反対運動をしてきました。私の母親がまだ若いころから92歳、亡くなるまで、そして子供の時代になってもまだ反対運動は続いているのです。杉並区は緑に恵まれ、水にも恵まれ、自然にも恵まれ、豊かな環境のよいところです。私も70年以上、この杉並区善福寺に居住し、町全体が仲よく暮らしております。家を一步出れば桜並木ですばらしいところです。私は外環道路建設には絶対反対です。きょう、私は皆様のように話ができないんですが、PI協議会では聞くことができない住民の声をお聞かせいたします。

先日、7月15日に西荻地域区民センターで意見を聴く会があり、多くの質問が出たため時間が足りず、1回の開催では不十分と、ほとんどの参加者が再度の開催を要求しました。最初は、国と都は検討するとしか回答しなかったため、参加者は次回開催の確約を得るまでその場に残り続けました。杉並区担当部長が、杉並区としても意見を聴く会を再度開催するよう、国と都に要望していきたいと述べ、やっと閉会しました。

そして8月20日、第2回杉並区の意見を聴く会が西荻地域区民センターで午後2時から5時までということで開催され、国土交通省、東京都の方々がおみえになり、会は始まりました。住民は環境問題、善福寺公園の水の問題、教育の問題など質問し、回答していただきました。でも、一人一人質問して終わるたびに、外環建設には絶対反対よと叫ぶように次々といわれ、2時から5時まではずが延々7時半ごろになりました。それは皆さんの心からの叫び、地元住民がありとあらゆることを心配し、外環道はつくらないで、つくらないでと大声で叫び、外環道建設の白紙撤回を求めました。国や東京都はこの声が聞こえないんですか。住民のこの叫びを、どうか聞く耳をもってください。延々5時間、この夏の暑い日、水も飲まず、トイレも行かず、みんな頑張りました。また、3回目の意見を聴く会を開催してくださることを国と東京都は約束しました。8月20日の議事録も参加者全員に送ってくださることを約束しました。まだまだ続く長い道です。私たち住民は頑張ります。



## 宿澤委員 意見

最初に、先日8月20日、西荻区民センターで意見を聴く会に大変長時間、ありがとうございました。まだまだ住民としたら足りないと思いますが、またお願いいたします。7月15日のときは約80名、第2回、先日8月20日には142名との発表です。もうちょっと多いような気がしましたけど。私たち外環反対の仲間がふえて、とても喜んでおります。

私は昭和41年、この外環道路の発表で各区民が大型バスで何台も衆議院ほか、各会場、場所に陳情に行ったときを思い出しました。最後の九段会館にて、わずか4票の差で可決されまして、その後、凍結ということで今日に至っておりますが、その間、約40年の間に首都高速はどんどんふえ、お江戸日本橋の日本の基点までもが高速道路の影になり、歴史も何もあったものではありません。もっとも、最近住民にいわれ少し直したようですが、この地域も他人事ではありません。大泉インターから外環を通す予定の中には、石神井公園、善福寺公園、井の頭公園という3大公園があり、住民の環境を潤していることはご承知のとおりです。どの地区をみましても、こんなに多くの緑をもつ森を所有している地区はありません。例えばうちの方も、井草八幡宮の森とか、青梅街道のケヤキ並木が立派にそびえ立ち、排気ガスを浄化する役割を務めております。それを、インターをつくれれば、60本も切らなければならないなんて、そんなことがあり得るでしょうか。1つの道路を通すことで、住民たちが昔からつくってきたこんなにもよい環境をすべて破壊してよいものでしょうか。

人間は時代とともに進化しなければいけません、経済も同様。しかし、そのことばかり優先し、その進化するために成長しなければならない人間の根源である生活環境を壊しては元も子もありません。今大切なことは人間の良識です。世の中の悪い流れに一石を投じる勇氣、良識が求められています。その良識があると思っていた石原知事が、突然眠っていた子を起すように外環の話が出てまいり、今日に至りましたが、私ども、油断はしておりませんでした。普通ならば、三十数年もほうっておくということはもう必要でないということです。昔と違って、無用のものは行政であっても堂々と中止と発表できるのではないのでしょうか。上をみても自動車道、下も自動車道路。しかも地下までもが道路で自動車が通るといふ。人間はどこを歩くのでしょうか。安心して生活できません。しかも町は一年じゅう工事工事で、何の工事でしょう。私たちは今のままでよいのです。この豊かな環境の場所に安心して子供を育て生活ができることを喜びとしております。

お若い方々は私たちに対してついてきてくれます。どんなお偉い先生よりも、どんな怖い人たちよりも千人力です。私たちより知的に動いてくださいます。ケヤキを60本も切るようなことはいたしません。杉並は区長さんが青梅街道インターは反対していただきますので安心しております。最後に、必要性の有無といっても、私たちにはこれ以上道路は要りませんので必要ないのです。特に外環は、皆静かに暮らしたいのです。ですから、外環そのものを要らないと思っております。戦争の空襲から守ってみんなでつくった町なのです。私たちがつくった町なのです。それには一步も踏み込まないように私たちはしたいと思っております。

## 土肥委員 意見

この数ヶ月業界団体の職責、自身の健康的な事由 etc によりP I外環沿線会議に出席出来ないでおり、申し訳なく存じています。外環の必要性ということですが、いろいろな観点からの検討は不可欠であります。計画路線にひっかかっていて40年近くペンディングになっている立場から考えれば商売をしている場合は親子二代or三代にわたって、人生設計さえ大きくゆるがされています。このようなケースは、少なくとも私の近隣の商店街だけでも相当数にのぼります。店舗の改・増築さえまならず又、事業の継承などに関しても大きな支障を来しております。

そのような観点から出来るだけ早期に必要な議論に目途をつけていただきたいと考えています。

私は、外環本線は東京にとって必要というのであれば仕方ないかなと思っています。ただし、青梅街道インターに関しては、地域の話し合いなどで、反対の意見が多く出ておりそれぞれ、的を射たご意見だと思います。ただ私が地域の商工会議所、法人会、業界団体 etc の会合に出ますと、賛成意見もかなり多いのです。ただしこういった方は、地域の話し合いでは、いろいろな理由（たとえば自分のお客さんが反対運動をしている）で賛成意見を述べてはしません。有識者の方々の意見のとりまとめの際もこういった考えもあることを殆んどとらえていませんでした。議論が百出した現在もう一度適切なアンケートをとってはいかがでしょうか。又、杉並と練馬は境を接しているわけですが互いの意見交換会などは十分しているのでしょうか。とくに、ICに関して道路一本をへだてているだけなのに、どのように対応されているのか疑問に思っています。

## 菱山委員 意見

今般、P I外環沿線会議の議論に区切りをつけるに当たり、杉並区の意見を述べさせていただきます。

杉並区としましては、外環道計画は東京圏の内外から東京区部に流入する交通の分散、円滑化を図り、東京圏の各地域相互間のネットワークを強化する広域的な環状道路としてその意義に一定の理解をもっています。また、地域的な効果として、外環道が整備されることで平行する環状8号線、環状7号線や、抜け道となっている区内道路の渋滞緩和や交通量の減少などにも寄与するものと考えています。一方、杉並区まちづくり基本方針では、青梅街道インターチェンジが計画されている善福寺地域に関し、「善福寺公園周辺の風致地区を含む成熟した住宅地については、緑豊かなゆとりある低密度住宅地としての住環境保全、育成する」と定めていることから、当該地域での今後のまちづくりのありようはそうした環境を重視したものでなければならないと考えています。

そのようなことを踏まえ、大深度地下の活用は地上部への影響が少なく、安く早く建設できるものとの認識に立ち、平成15年6月27日に「大深度地下を活用した外環の整備には基本的に賛成するが、青梅街道インターチェンジの設置には反対する」旨の杉並区の方針を公表いたしました。現在も善福寺地域などの環境保全を重視するこの方針にいささかも変わりはありません。

しかしながら、大深度地下方式を活用しての外環道計画は、これまでに類をみない大型土木構造物となることは必然であり、それだけに自然環境に対する影響や事故発生時の対策などに未知、未確定な部分も多くあり、懸念もあります。したがって、かつて国と東京都が表明された、「沿線地域の環境に与える影響が大きいことが判明した場合には、計画をとりやめることもあり得る」との姿勢を堅持されることを求めています。また、仮に大深度地下方式を活用するにしても、大深度法などの関係法規の適用と、それに基づく調査や対策などが十分になされ、その内容も逐次住民及び関係自治体に周知、説明されることを要望いたします。

杉並区はまちづくり条例に、「区、区民、事業者が協働の理念のもとに、それぞれが役割と責務を担いながら地域のまちづくりに取り組むこと」、「必要な情報を共有化し、対話を進め、区民の意思が尊重されるまちづくりに取り組むこと」、そして、「住宅を中心とした都市としての環境に配慮し、地域の発想を大切にしながらまちづくりに取り組むこと」この3つを基本理念に掲げています。この基本理念に照らすならば、とりわけ外環計画は公共事業の実施主体である国及び東京都の説明責任と環境に対する配慮義務は極めて重いといわざるを得ません。今後、国及び東京都がその責任において、構想段階における外環の必要性に関し一定の結論を出すに当たっては、これまでの一連のP I活動やオープンハウスなどを通じて出された住民の意見を尊重されるとともに、今後の各検討段階においても広く住民の声を聞き、必要な情報の積極的な提供に努められるよう、改めて強く要望して杉並区の意見といたします。

## 濱本委員 意見

はじめに

平成16年10月21日付にて、私は「2年間のまとめ(論点の整理と外環の必要性)」について報告致しておりますが、改めて原点に立ち戻ったP I協議会・会議のまとめにあたって述べさせていただきます。P I外環沿線協議会・会議は国家的道路建設事業に際し日本で初めてP Iが導入されたもので、「建設の必要性について初めに計画ありきではなく、もう一度原点に立ち戻り計画の構想段階から検討する」ことを基本としたP I方式による行政側と住民側が対等な立場で外環の必要性から議論することとなった。その結果による成果、課題もあるが一つの区切りとしてまとめたい。

P Iの成果

- (1) 三年間にわたり、行政と住民が対等な立場で、原点に立ち戻り、外環の必要性の議論が曲がりながらもできたこと。
- (2) 会議を公開することにより、問題点、課題が明らかになった。
- (3) P Iの重要性、必要性が確認され今後も引き続き住民参加のP Iを実施していくことが確認された。
- (4) 過去の行政の手續などについて謝罪があった。

問題点・課題

- (1) 原点に立ち戻り構想段階からの議論を行っているなかで行政側から平成15年1月、3月の二度に渡る地下構造方針案の発表や、住民が必要性の議論のため「現地調査」を要望すると東京都は「環境アセスメント」を実施するなど協議会を混乱させ、また外環の必要性の議論の真っ最中で平成17年1月からは外環計画作りに反映させる目的による「オープンハウスと意見を聴く会」を開催する、また技術専門委員会なるものを設立して「より具体的に検討を進めるにあたり、沿線住民や関係自治体等に示していく資料に関し、技術的な見地から、その妥当性について審議することを目的とした委員会」とのことであるが、この委員会は8月3日まとめと称して一方的に「構想段階での議論を早急に総括して都市計画の変更まで進むべきで今後は具体的な計画に基づいて詳細な検討を進めるべきだ」と指摘したが、P I会議ではこれから「まとめ」に入る段階前で、技術委員会に「P I会議について構想段階での議論を早急に総括して都市計画の変更まで進むべきだ」と言わしめて、これに基づき国・都がP I会議のまとめを促進する根拠にするなど無責任ではないか。この様に国・都は初心の目的を自ら放棄して、P I会議を無視した行動を続けたことはP I協議会、会議を軽視したもので信頼関係を失う重大な違反行為であり、たび重なる行政側の無礼も国家的事業の話し合いの場の途中と隠忍自重してきましたが、この度の「原点に立ち戻った構想段階からのP I」については、住民側にとっては不満の残る話し合いであった。
- (2) 行政側の人事異動により交渉相手があまりにも早く交代することにより、信頼関係についても検討する必要があります。信頼関係維持のためにも議論の収束時までには同一担当者の配置を国・東京都の責任者は全うできるよう配慮していただきたい。
- (3) 必要性の議論が十分まとまらなかった。「外環の必要性に対する賛否」について各委員の信義が不明確な部分があり、結論を出す場でないことが本当によかったのか疑問である。(P I協議会・

会議が法律上認定がないことが要因か。)

- (4) P Iの主な目的達成にはオープンハウス・地元住民との意見交換会が基本である、あまりにも形式的なやり方であり地元住民らには不満が残った。(真の意見交換等が出来なかったと思われる。) 国・都は構想段階からのP I協議会・会議を進めるためにオープンハウス・地元住民との意見交換会を行うべきところを「外環計画促進」のためにすり替えて沿線住民を扇動し、もう外環ができるとの印象づける事になったことは大変重大な違反行為である。なぜそんなに急ぐのか。
- (5) 議論に必要なデータが出てくるのが遅かった、P I会議委員に納得させるため「技術委員会」を設置してその会の評価された資料が示された。(多くの資料は提示されたが住民の納得するわかり易い資料が不十分であった。)
- (6) 会議に時間がかかりすぎた。まとめを含め時間管理について考えるべき。
- (7) 「外環ジャーナル」は現在、行政側からの一方的な広報誌であり、今後は住民側も参画したP Iでの広報誌を今後作るべきと思う。(あまりにも「外環ジャーナル」は行政側の考えを入りすぎる公平性が欠けている。)
- (8) 事務局の公平性から考えて住民側に対する配慮が必要である。
- (9) 行政側は会議の後半、外環計画に関する技術専門委員会を設置してP I会議に提案する資料について検討され評価された資料が提示されたが、住民側に対しても技術専門者を配置して対等の議論と議論の高度化を促進すべきである。今のままの議論の仕方では公平性が保持できない。(住民側にも公平な立場を保持させるために、行政側は何をしななければならないか真剣に考えるときである。)

#### 必要性の議論と私見

##### 1. 主な行政側からの必要性

(外環整備のねらい・整備効果)

- \* 道路のネットワーク化により、多様な機能を実現
- \* 道路の機能分担の適正化
- \* 自動車専用道路で、効率に大量の移動ニーズ対応
- \* 安全で円滑な幹線道路網が形成されると東京23区の大型車の走行量の減少、自動車の走行速度がアップ、環八の交通量が減少、首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量が減少する、外環本線の交通量約7～12万台/月
- \* 広域交通の利便性の向上(高速道路が連結されることにより移動、輸送の時間が短縮される)
- \* 経済効果(外環が整備されると年間3,000億円の経済効果が見込まれる?)
- \* 費用対効果は3,3、環境改善

など効果があると必要性を訴えますが住民側から申すならば、私は以下のように考えます。

#### 私見

- (1) 昭和41年計画決定時の整備のねらい・整備効果の考え方に変化がみられない。当然外環以外の道路整備計画も39年間には変化があるべきだが?  
例、39年前計画したルートがそのまま良いと簡単に行政側は言うが、整備計画が長期間凍結されていれば時代の状況変化もあり整備計画の見直しがなされ、三環状の位置付けについてもよくよく議論し、外環を造るべき必要性があるかどうか議論すべきで、都市計画決定している場所

だからといって安易に決めるべきではない。昭和41年に都市計画決定というのがいかに災いの基であったのかということがよくわかったことですが、今、原点から初めて外環の必要性を議論するならば、安易な行動は許されるものではない。外環が絶対に必要であるならばどこが一番必要な場所なのか、真剣に検討することが39年間建築制限等を受け苦労してきた住民に対する礼儀であろう。(新しく決められた場所の住民には納得のいく説明が必要。)

- (2) 慢性渋滞の中に環状八号線の渋滞を問題化するが、これは練馬問題の一つであって外環の必要性の重大な項目ではない。また環八周辺的生活道路の渋滞についても同じ問題であり、整備しなければならない道路については国、都、練馬区が真剣に取り組みをしていけば解決できることで、あまりにも無責任な行政施策のつけまで外環の必要性にすることではない。(練馬問題解決については未だに明確な回答がないのが今の行政側の姿であることが残念である。)
- (3) 東京湾アクアライン及び本州四国連絡道路の事業評価について説明を受けたが、事後評価についてはよくわかるが当初の計画施工段階での資料は不明のためよくわからない。しかし、事実今稼働している以上計画、施工段階で費用対効果については当然、何らかの形で現場に於いては発表・説明などがされていると確信する。資料がでないのは何か不信を感じる。(平成11年12月、東京湾アクアライン事業事後報告中間報告によると計画交通量25,000台に対して実績交通量は10,000台とある)
- (4) 外環に関する交通量(交通需要)予測について質問致しましたが、再度確認したい。首都圏の環状道路は、北関東、圏央道、外環、中央環状、都心環状と第一湾岸、第二湾岸、東京湾アクアライン(横断道)等があり、外環本線の交通量は約7~12万台と予測されていますが、これは今事業中の中央環状新宿線やアセス手続き中の品川線が供用されると相当の交通量に変化するのではないかと思うのは私一人でしょうか。交通量予測は大変難しいものと考えられますが、しかし大事な事であることには変わりありません。施工後、予測違いが大きくなることを願っている。
- (5) 将来一時的には人口増も予測されるが、最終的には(外環が完成される頃)少子化になり人口は減少する。
- (6) 自動車機能については今後20~30年後には大変化が起こる事が予想される。
- (7) 環境問題については十分議論がなされなかった、特に、JCT・IC周辺にて起こる環境の変化や地下化に対する(トンネル内について等)問題点については、もう少し議論すべきであった。
- (8) 東名以南について  
第12回PI会議にて方針が発表されたことについては一歩前進であるが、構想段階における必要性の議論には時間的には間に合わず残念であった。
- (9) 有識者会議でも提言されているように、整備しなかった場合の都市の生活環境や都市活動への影響など外環の功罪についても議論すべきとあるが、代替機能については国・都は当初から議論する気はなく住民側からの指摘についてのみ対応したようで、外環の必要性の有無を論じる前に国・都は代替機能について十分納得のいく説明ができなかった事は残念である。
- (10) 利便性のみで議論すれば大変な効果と思われるが、今、地球の温暖化問題や近く起こる可能性が高いといわれている関東直下型大地震(7/23都内、近県地域において震度5発生)のことを考えるならば、これに対する対策として、今、稼働している一般道路(生活道路)、高速道路の改善整備を急がなければならない。また障害者が安心して生活できる道路整備が今一番住民に望

まれている。このような次元の違う問題は外環計画と別問題だといわれるかもしれないが、我慢するところは我慢をし利便性のみを高望みしないで現実を直視する。また国家財政を振り返っても約730兆円の赤字財政を考えると外環建設に1兆2,000億円以上の税金を使ってまで、今、本当に造る必要があるのか、国民一人一人が真剣に考えて見直すべき時期であると思われる。国・都はそれまでも外環を建設する必要があると考えるのか。

(11) 外環の必要性の度合い

今回、P I 協議会・P I 会議の3年間の議論を踏まえ意見集約がなされ、学識経験者、経済界、各区市長・議会その他の幅広い意見を踏まえ国・東京都が社会的判断として、もし外環が利便性等から建設されたとしても外環の価値は「あれば便利だけど、なくても不便を感じない、あってもなくてもどちらでもよい外環」ではないだろうか。今は批判されても「外環計画を中止すべき時期である」と声を大にしてでも全国民に訴えるべきではないか。構想段階からの外環の必要性の有無にまだまだ様々な問題点があり、また賛成の根拠について色々と主張されている。しかし現況を考えるとこの外環道路建設に賛成されている諸氏に、もう一度考えを見直していただけないだろうかと訴えたい。

結 論

以上の理由で私は、国・東京都が「原点に立ち戻り構想段階からのP I」について、P I 外環沿線協議会・会議において住民に対して納得出来る説明が十分なされていないこと、また現在の世情・国家財政から考えても外環計画は反対であることを表明致します。

## 村田委員 意見

### 1 . PI 外環沿線会議について

- ・ PI 外環沿線協議会において積み残した論点を整理し議論したが、その目的は達せられた。
- ・ 資料「外環の必要性」がとりまとめられ、これは東京外かく環状道路の計画に関する技術専門員会による技術的視点からの検討も経ることができ、より客観的な資料となった。

### 2 . PI 外環沿線協議会から PI 外環沿線会議に至る PI 手法について

- ・ PI 的手法をとることは好ましいが、今後は会議の枠組みを明確にし、時間管理を徹底する必要がある。
- ・ 専門家による進行管理、運営へのアドバイス、客観的な評価も加えながら進める必要がある。
- ・ 議論すべきテーマを抽出した後は、分科会などに分かれて、議題を特定し集中的な討論を時間を限って行う必要がある。
- ・ 委員会メンバーは固定せず、むしろテーマごとに異なる多くの市民の参加が望ましい。

### 3 . 東京外郭環状道路の計画について

- ・ 外環道は首都圏の環状道路として、都市計画上必要性の高い道路であり、十分に検討し最良の方法をとって計画を進める必要がある。幹線道路のネットワーク化が重要であるため、今時の南進を検討する旨の発表は好ましい。
- ・ 沿線住民による外環に関する会議においては、大深度地下方式における検討事項として、地上部についての検討も重要であり、住民の生活に直接影響を及ぼす事項であるが、この問題が掘り下げられなかったことは残念である。
- ・ 沿線住民の要望には今後も丁寧に応答する必要があり、各段階におけるより詳しい情報の開示が望まれる。
- ・ 今後早い段階における計画全体のタイムスケジュールの提示が望まれる。計画線内及び近隣の住民にとっては、いつ、どの段階で何がおきるのか、それに対してどのような対応の選択肢があるのか、についての早めの情報提供が最も重要である。
- ・ 道路のネットワーク化は幹線道路のみの問題ではない。外環道計画に関わる地域の周辺道路への影響、及び地域の道路のネットワーク化も併せて提案、整備されるべきである。



## 塩沢委員 意見

東京外かく環状道路については、沿線住民や自治体が参加してP I方式で協議をしたことは、大変意義深いものと考えます。市町村段階では、既にワークショップ方式で該当者や近隣住民を含めた協議を行っておりますが、高速道路という高度な基幹道路で、必要性を含めてP I方式で協議を始めたことは、今後のさまざまな施策に市民参加、国民参加の道を開くものと思います。

P I協議会、P I会議を通じての議論では、外かく環状道路のうち、高速道路部分について地下方式を計画のたたき台として必要性を議論してきました。議論の中では環境に与える影響や交通政策に関する議論が真剣に行われ、議論の途中で大深度地下方式が国、東京都から方針として出されたことは、環境への影響を心配する議論に配慮したものであり、P I方式で議論した事柄が国の政策に反映されたものだというふうに考えております。

外かく環状道路の必要性に対する私の基本的な認識としては、高速道路を環状でつなぐことは日常的物流ばかりでなく、災害時の輸送路を確保するためにも必要であり、また一般道に対する負荷を低減させ、地域の生活道路から通過交通を少しでも排除するためにも必要であると考えます。現在、外かく環状道路は練馬で終わっており、未完成による影響も甚だしいことから、きちんとこれを完成させなければならないものと考えております。

ただし、外かく環状道路を大深度地下方式で整備したとしても、地域生活に対する影響は避けられず、地域環境に与える影響を可能な限り取り除くために、関連道路の一体的な整備や、開削部分や地上部に広範な緑地帯を設けるなど、地域への配慮が必要だと考えます。

また、地下高速道路の地上部の街路計画については、議論が余り深まりませんでした。地権者の権利制限を長い間行ってきた経緯を考慮しながら、関係者や地元自治体を広く集めて協議し、結論を出していく必要があると思っております。

P I協議会やP I会議が結論を出す場として設定されたものではないので、必要性の議論の共通認識ができなかったことはいたし方ないものと考えておりますが、国と東京都は今後は本協議会で協議した内容を十分尊重し、住民のさまざまな危惧に十分説明し、今後も広く意見を求めながら、決定すべき責任者としての責任を果たしてほしいと思っております。

## 新委員 意見

外環の構想について意見を求められれば、私は、この道路は構想段階から、計画策定、都市計画決定に至るあらゆる局面で、自治体の主体性を無視し、住民の意見を全く用いず、一見論議を尽くしたように、取り繕って成立された計画で、見方によっては人権無視もはなはだしく、しかもその成立も戦前の勅令をもって行われ、この決定そのものも憲法の理念に全く反するのではないかと考えています。

PI 協議会及びその後の沿線会議に参加して原点からの協議というものに加わりましたが、国及び都は、構造こそ地上部から大深度へ変更しましたが、ルートの変更については検討の話合いにさえ入れませんでした。しかも、地上部街路の問題を持ち出し、本線が地上部になっても計画は付属道路は残るといふ詭弁としか思えない論理を持ち出され、反省して原点から考えると行ったのは一体、何だったのかと考えました。

私はこの構想には問題点が多いと考えています。以下いくつかを列挙してみます。

国や東京都は、この東京に流れこんで来る人や車を将来どうしようとしているのか判りません。このまま膨張を続けるのですか。

現在でも大問題ですが将来も含めての災害への危機管理は間に合いますか。東京には高齢者も子供も沢山住んで生活しています。

現在の環境汚染は限界だと思っています。住民の多くは、これ以上の大気汚染や交通渋滞はごめんだと心の底から思っています。道路を新しく作っても車が集まってくるだけだと知っています。出来る限り住民の健康や安全を考えるべきです。

東京湾アクアラインと本州四国連絡道路の中間報告書を見せてもらいました。当初の計画との乖離に唖然としました。費用対効果 B / C の考え方の危さ、特に長期的展望の甘さにも驚きました。経済効果の視点だけでは国益までも誤ります。

しかも最後のつけが自治体や国民に廻って来ます。この二つの道路の抱える問題は大きな教訓です。ですからこの外環がどういう資金で作る計画なのかも大きな問題です。

尚、本州四国連絡道路は支出が収入の二倍で、東京湾アクアラインは三倍強です。

B / C が道路建設のガイドラインだとすると練馬の現在の状況を考えます。当時外環の練馬部分については、アセスその他で問題は発生しないとされて来ました。しかし開通の当然の結果として周辺街路への車の侵入、渋滞、目白通りや谷原の大渋滞を引き起こしました。十年たつて、今でも状況はあまり変わっていません。大気汚染、騒音、振動、歩行者の危険はこの外環によって加速されたものです。費用対効果を言うのであれば住民が生活を脅かされる実態は被害であり、反価値といえます。反価値をコストで割ったもの D B / C が、B / C と等しければこの道路は住民にとって無価値であり廃止すべきものとなります。いずれにせよ、健康被害がもたらされる大気質の悪化と騒音、振動、市街地の車の氾濫による歩行者の危険は絶対に看過できません。

結論として、国や都が推進するこの道路計画は従来の両者の進め方を見ると、やはり経済至上主義、効率的発展のための一極集中主義の範疇<sup>はんちゆう</sup>を出ていないと思われる。官僚諸兄が悪いのか、政治家が能力を失ったのか判らないが、この危機的な財政状況の中で、何を最優先にするのかよくよく考えて欲しい。住民の立場から見れば国土交通省、東京都が協力して、一般住宅の耐震、耐火構造への転換、市街地一般道の歩道、自転車道の整備へ向けて尽力して欲しいと思っています。以上のような理由で

現在の状況ではこの構想に反対です。どうしてもこの道路を造りたいのであれば、関係自治体や住民と徹底的に話し合い、その考え方や危惧の念を理解して、それを原点として注意深く計画を練り直すべきです。住民の側から見ると計画の別の視点が見えて来ます。

## 富澤委員 意見

構想段階の論議の区切りということで、P I方式をとったものですから、どうしても皆さんの中の共通の意見や、あるいは問題というのは、ある程度出ていますが、なかなか運営していくのは難しいのではないかなと私は思っていましたので、そのとおりになったのではないかと思います。

ただ、私のところは東八の南で、それから既にもうその隣、南側に中央道が通っている間に挟まれていまして、外環の必要性の資料等をみますと、インター、ジャンクション、地下トンネルができれば換気施設もそろって、環境が最高に悪いところになってしまっていますが、ネットワークとして外環が必要だと私も思っていますので、余り利便性を追求することなく、また環境等その他のことを相当我々は受けますので、その辺を十分考慮していただいて、次の話に進めていただきたいと思います。

## 樋上委員 意見

- 外環の必要性について

PI 外環沿線会議は、“協議会2年間のとりまとめ”残された課題「将来交通量予測」、「経済効果、費用対効果」、「環境改善」などを含む国土交通省山本委員提出「外環の必要性」資料の検討を終え、構想段階における外環必要性の議論は終わりました。これらの資料はPI方式によるものであり、委員各位の意見や検討結果を集約しており、今後の検討に際して有意義かつ貴重な資料と評価いたします。さらに外環の必要性議論を進めるには、具体的な計画を取り込んだ議論に入らないと外環整備の実態が把握できない部分があります。すなわち大深度地下シールドトンネルによる外環道整備と地上部街路計画の取り扱い、インターチェンジ設置による地域交通への影響、排気塔による大気汚染や振動など環境への影響、飲料水供給源となる地下水への影響などの検討すべき課題が残されています。国土交通省と東京都は、外環沿線自治体行政側の意見、有識者の意見を含む、地域住民側の意見を求め、外環整備に向けた必要性の是非を可及的速やかに決めることを希望いたします。ただ今後の検討をスムーズに運ぶ上で、計画検討段階で社会的や地域的問題があると判断されれば、外環整備計画の中止も視野に入れておくことを前提としてもらいたい。

- その他

東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会（注）「必要性検討における技術的視野からの評価／とりまとめ」の提言を真摯にうけとめ、そのなかの今後の課題処理と検討の進め方の提言を実行してもらいたい。

インターチェンジの設置、地上部街路計画の取り扱いは、地元の意向を踏まえて決めてもらいたい。環境悪化を埋め合わせ緑被率の向上などの公園整備や街路樹の整備、地下水系の破壊から守る対策など、地元の意見を踏まえた対策をお願いしたい。

外環整備にいたる中長期にわたるスケジュールづくりをすすめ、地域住民の理解を得た上で、外かく環状道路の整備の“ゴー・サイン”が出されれば出来るだけ早く建設に着手できる手はずをお願いしたい。

---

(注) 東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会（委員長：石田東生 筑波大学大学院システム情報工学研究科教授）

外環について、検討の過程で沿線住民や関係自治体等に提示していく資料に関し、技術的な見地からその妥当性について審議することを目的に設置。

## 藤川委員 意見

まず、P Iでの議論全般についてでございますけれども、市のレベルでは、いわゆる市民参加というのは常識と化しているわけですが、国の大規模建設事業にとって、今回実施されました住民参加のP Iというのは歴史的な大きな一歩で、費やされた時間やエネルギーを考えますと、ぜひ将来に道を開くものとなってもらいたいというふうに思っております。

ただ、実際には、皆さんの議論にも出ましたように、議論が拡散しましてなかなか深まらない現実があったり、弾の届かない距離で打ち合っているような、もどかしい議論もかなり多くて、このままP Iを続けたら、P Iは対立のみで実質的な成果がなかったというふうに評価をされるようになってしまうのではないかと内心心配していたところでございます。

そうした流れの中で、議論を深めるためにはある程度メリ張りというものが必要で、構想段階のP Iにまとめをつけることも必要なことなんでしょうというふうに思っております。このまとめをより質の高い、次の議論に向けたステップとしていかなければいけないということを考えております。そうしてこそ、これまでの議論を生かしていくことになるのではないかとというふうに考えております。

このP Iでもいろいろ議論は出しましたが、多くの方が幹線環状道路網を整備する必要性というのは認めていらしかったというふうに考えております。しかし、道路を整備することにはさまざまな問題点とか影響がございまして、今回のP Iでは外環整備に伴う問題点を中心に相当の議論が積み重ねられたということは、やっぱり客観的に高く評価すべきではないかとというふうに私は考えております。

引き続きまして、今後の進め方についての思いでございますけれども、外環整備によるプラスとマイナス面がどうかという点について、具体的に即した形でさらに突っ込んで真剣に議論しなければいけないというふうに思っております。そのためには、P Iからボールが投げられたわけですから、投げられた事業者であるところの国、都が真剣に受けとめるというのが順番ではないかとというふうに考えております。

具体的には、国や都の皆さんはP Iとか地域の意見を聴く会での意見や内容を踏まえて、そこで出された課題、問題点を真剣に受けとめまして、これらに対応する現時点で一番それらにこたえ得ると思われるような基本的な方針案を、もう少し具体的な方針としてこの辺で示す時ではないかとというふうに考えております。実はそれが、次の議論の出発点になるものというふうに私は理解しております。それを踏まえて、その案が果たして地域にとってどうかという形で、皆さんがよくおっしゃっているように、計画をやめる可能性も含めて、さらに一層議論を具体化し、進化させていくべきではないか。こうした真剣な議論のキャッチボールこそが今後必要なのではないかとというふうに考えております。

念のため、こうした際に、これまで住民等から出されました不安とか心配というものについては、道路をつくらうとしている事業者の立場に立ってみると、住民に理解されるよりよい道路をつくる上で極めて貴重な意見であり、提言でありというような学びの姿勢というのが非常に重要ではないかとというふうに考えております。

いずれにしても、大変歴史的な長い時間をかけた検討、本当にご苦労さまでした。私自身、今回の検討が今後の計画づくりにもしっかりと生きるように、私なりの立場で見守っていきたいというふうに考えております。

## 遠藤委員・川原委員 意見

東京の道路交通網は、放射方向の整備は進んでいるが、環状方向の整備の遅れから、都内の環八・環七などにおいて交通渋滞を引き起こしているのが現状である。高速道路をはじめとした幹線道路は、その整備によって道路の利用が便利になることや私たち都民の生活にとって必需品である生鮮食料品や衣料品などをより早く、確実に運ぶ手段としても大変重要なものとする。一方で、外環が大深度地下方式となることにより、地上部への影響が高架方式と比べて少なくなったと考えられるが、その整備による排気ガスや騒音など周辺環境への影響や立ち退かなければいけない人々があるなど地域に影響を及ぼすことは事実である。

こういった点から外環が必要なのかそうでないのか3年間議論を続けてきた。その中で、国土交通省及び東京都から、外環に関する様々なデータを提出いただき、改めて外環は必要ではないのかと感じたところである。しかし、周辺環境への影響がどうなるのか、特に、中央道ジャンクション周辺で中央道と外環、仙川に囲まれた調布市緑ヶ丘1丁目の一部地域（三日月地帯）をどうするのか、またジャンクション周辺での大気汚染や騒音・振動など環境への影響はどの程度なのか、インターチェンジ付近の交通混雑はどうか、アクセス道路はどうかなどについては、未だデータも出ず、その対応の議論すらされていない状況である。加えて、昭和41年の都市計画決定以来、整備計画が中断したままでは、都市計画線内の住民や地権者は建築制限を受けたままの状況が続き、生活設計も成り立たない。

今回、PI 外環沿線会議終了後、「外環の必要性」を踏まえて、次の計画段階では地域住民や地権者を含めた地域毎での議論を深めることが重要である。その際、インターチェンジへのアクセス道路の整備、環境や交通混雑などジャンクションやインターチェンジの周辺住民の生活への影響を考慮し、その影響を軽減する対策を講じていただきたい。特に調布市緑ヶ丘1丁目の三日月地帯について、国土交通省と東京都は特段の対応をお願いしたい。

今後も、外環の整備にあたっては、都民や地域住民などの意見を十分踏まえて、進めていただきたい。

## 渡辺委員 意見

平成 14 年 6 月に設置され平成 16 年 10 月まで 42 回の議論を重ねた P I 外環沿線協議会、引き続き平成 17 年 1 月より開催され 13 回に亘る P I 外環沿線会議の 3 年間に及び議論を経て、「構想段階における必要性」について区切りを出そうとします。しかしながら、現時点で「構想段階」を終えることには次のいくつかの問題点があります。

### 次の段階に進む場合

もし、「必要性が高い」という判断(評価)が多ければ、次は「計画段階における P I」になり、個別の、地域ごとにおける諸問題についてより具体的な話し合い、例えば、換気塔から排出された排気物が風向別、風速別ごとにどれ位の距離まで拡散降下するのか等、具体的に模型などを用いて、その影響度をについて話し合いが行われるべきです。その結果によっては平成 15 年 7 月の「第 24 回 P I 外環沿線協議会」で、渡辺関東地方整備局長が発言された、「環境アセスメントの方法書の作成にあたっては、中間とりまとめにあるように、外環をつくることを前提とするわけではなくて、沿線地域の環境に与える影響が大きいということが判明した場合には計画をやめることもあり得る、その考え方は変わっていない。」との指針を「計画段階における P I」においても遵守することが必要です。

私はこれまで「構想段階の P I」を意識し、グローバルなものを見方をしてきたつもりでしたが、議論の中には「計画段階」や「建設段階」のレベルと混同して考えられているものもあり、区市長推薦で選ばれた方々の議論としては物足りない、期待を裏切る議論が見受けられたのが残念でなりません。

### 山本委員提出資料の「外環の必要性」の取り扱いについて

第 9 回 P I 外環沿線会議以降、山本委員提出資料の「外環の必要性」から(案)が抹消されています。委員個人の資料であればそのタイトルは問題となりませんが、今後この資料を国・都が公表する場合には、P I で討議するためのたたき台としての資料であり、P I 会議でオ - ソライズされたものではないことを明記し、使用すべきです。この注釈がなければ、住民委員もこの資料内容を認めたということになり、いたずらに誤解を招くだけの結果になりかねません。

### 外環計画に関する技術専門委員会・石田委員長の発言について

「第 5 回東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」終了後の記者会見で石田委員長は、新聞報道によれば、「構想段階での議論を早急に総括して都市計画の変更まで進むべきだ」との見方を示した、とあり、また環境問題に対しても「具体的な計画検討に着手し、その結果を活用した予測評価と対策を検討することが必要」とし、「環境アセスメントの段階まで行くために都市計画変更まで進むべきだ」と述べた、とあります。

「技術専門委員会」の設置趣旨は「検討の過程で沿線住民や関係自治体等に提示していく資料に関し、技術的な見地からその妥当性について審議することを目的に設置」され、外環の必要性の検討にあたって必要となる外環の効果と影響等に関する資料について

- ・住民の関心や懸念に対する要求に答えているか(必要な情報の種類や内容)
- ・それがわかりやすく表現されているか(情報のわかりやすさ)



- ・情報がどのように作成されているか（デ・タ等の前提条件や作成手法、デ・タや方法論の制約がある中で最善の方法が追求されているかどうか）

の観点から検討を行い、資料の妥当性について審議した、と「とりまとめ（案）」にあります。

もしこの報道の内容が事実であれば、石田委員長は、委員会の設置目的から逸脱し、その本分を忘れ、行政に組した越権発言行為を行なったこととなります。このような委員会を認めるわけにはいきません。今後、石田委員長は忌避し、罷免を要求、他の委員に対しても委員会の設置趣旨を理解、把握しているかどうか問う必要があります。

これならむしろ、住民側委員が自ら専門家委員会を設置し、その費用を行政側が負担した方が、住民の理解が得やすいのではないかと思います。

石田委員長の発言の真意がどこにあるかヒアリングしてください。

議論の区切りに際し、私の上記3つの疑問に対し、国・都の見解・回答をいただければと思います。

## **調布の課題**

PI外環沿線協議会で2年半を要した「2年間のとりまとめ」に引き続き、PI外環沿線会議として、約半年間をかけ、「構想段階における必要性」が一つの幕引きを迎えようとしています。私個人としては、広域的・公益的視点から、もう少し代替案や周辺地域の影響や環境面について、議論の時間をもちたいと思っていました。

地元を目を向けると、私の居住する調布市の緑ヶ丘地区は、外環と中央道を結ぶICT予定地で、外環計画路線16kmの中で最も影響を受ける地域になります。全250戸中70戸が立ち退き対象で、120戸は中央道と外環道と仙川に囲まれた三角地帯にとり残されてしまいます。ここでは普通の生活が送れるような住環境にはなるとは到底思われず、住民は不安を抱えながら暮らしています。

このような問題に対しては、これまでの構想段階のPIでは何ら議論されていません。残されることになる住民への補償や、住環境悪化に伴う移転希望者に対する補償の有無など、何ら住民の納得できる解決策も話されていません。この地域にとっては、この問題が最大の課題であり、このような状態では建設を前提とした計画段階の議論に移ることは反対です。

構想段階の議論に区切りをつけたとしても、次の段階での見通しが明確でない現段階では、外環の必要性を認めることはできません。もし、必要性がそれなりに認められるという意見が多いということになり、次の計画段階に移行する場合には、これらの問題点の解決に向けた話し合いが行われねばなりません。また、社会的・地域的に問題があると判断されれば、計画の中止もありうることを視野に入れた話し合いでなければなりません。

今後は、個別の地域ごとにおける諸問題について、より具体的な話し合いが行われ、如何に住民が納得できるような計画となりうるのか、地域ごとの話し合いの場を多くしていくことが欠かせません。

## 望月委員 意見

東京の交通問題の現状をみますと、東京都心部の渋滞は高速道路の利便性の低下を招くばかりではなく、私たちの生活にとって不可欠な生鮮食料品などの運搬、いわゆる物流コストを引き上げるなど、さまざまな損失を与えていると思います。この交通渋滞を解消し、東京、ひいては日本が持続的に発展し、豊かな生活を実現していくためには、このおこなっている環状道路の1つでございます外環は、国家的プロジェクトとして早期に整備をし、道路ネットワークを形成して円滑な交通を確保していくことが必要であると考えております。

外環の必要性につきましては、P I 沿線協議会、沿線会議で原点に立ち戻って議論をしてみました。この中で国土交通省及び東京都から、将来交通量予測や環境に与える影響など、外環に関するさまざまな資料が提出され、また、各委員からも提出された資料をもとに構想段階での外環の必要性について十分に議論されたものと考えております。

今回、P I 外環沿線会議におきまして、構想段階における外環の必要性を総括し、一定の区切りをつけた上で、次の計画段階において、例えば環境アセスメントなどにより具体的なデータをもとに議論を深めていくことが重要であると考えております。

一方、P I 外環沿線協議員による調布市の課題についての話し合いなどで抽出されました調布市域におけます地域分断や将来交通、自然環境、生活への影響など、さまざまな課題がございます。このため、調布市民の生活や環境への影響が最小限となるように、影響を軽減する万全の対策を講じていただきたいと考えております。特に調布市緑ヶ丘1丁目の三日月地域の課題につきましては特段の配慮をお願いしたいと思っております。

今後、調布市といたしましては、市議会におけます外環道の整備促進決議を踏まえまして、外環整備に伴い関連する周辺道路の整備や生活、環境への影響など、地域の課題解決に向けて国土交通省及び東京都と引き続き協議、検討を重ねていきたいと考えております。

なお、今後、外環整備につきまして市民並びに地域住民のご意見を踏まえながら進めていただきたいというふうに思っております。

## 橋本委員 意見

### （環境の悪化）

小田急線の喜多見駅より徒歩15～16分の不便な地域に住居を構えた先人達は都内より環境のよい野川の流れる自然を求めてのことだったと思います。時代の経過とともに社会の変革、進歩により畑が次第に宅地へと変化し住民も増加して、賑わいある街へと変貌してきました。道路も整備されバスが通行するようになって、利便さと同時に公害についてもたいへん敏感になり、関心が高まってきました。生活面ではよりよく住みやすくなりましたが、同時に都内同様、ヒートアイランド現象にもおそわれすでに郊外という環境とはだんだん遠のいてしまい緑、水、きれいな空気の大切さを痛感しているのが、狛江の外環予定地隣接地域住民の方々の認識だと思えます。

現在、車両が一台も通行していない場所に道路を敷設して一日当りの通行台数が7-12万台となれば、騒音、振動、排ガスの影響が生じ環境の変化は必須であり、外環利用の車両が生活道路に入り込み、はては誘発交通まで引き起こすのは当然の成り行きですので外環は不要です。また、車両の通行量についても推計であるので定かなことは不明な点が多々あります。

### （狛江外環予定地の状況）

外環の予定地には予定地を間にして野川、大規模なマンションが二棟建設されていて、地上部を通すことは無理な状況となっていますが、地上部開通の場合、地域住民が道路状況を監視でき、不要な場合はすぐに公園などへ転用できるなど良い点はありますが、現実にはそれ以前に、環境への影響が膨大で地域住民の拒絶に会うことと存じます。ただし拒絶ではなく大きな社会のうねりとなり外環の中止がありえるのならば、地上部の計画もよいことだと思えます。

### （大深度について）

さて、大深度の場合ですが、地球誕生以来日の目に触れたことのない部分の土壌が地表にあらわれ地球の中をえぐり取るという行為は社会で言われている、愛地球博など地球を愛し、地球にやさしい日本国にとってすることではないのでしょうか。

またその土壌はどの位の分量でどこでどのように活用されるのか具体的に提示していただきたいです。シールド工法で使用された機械はそのまま地中で置き去りにされるとの事ですが、その機械から新たな公害を生み出す可能性は否定できないと思えます。

地下60mの所で静か眠っていた資源はどうなるのか。金脈が存在していたら、温泉が沸いたならなどと同様、地球の怒りに触れてマグマでも噴出されたらどうしようという単純な疑問もわきおこってきます。地下に道路が存在し、車両が通行する場合、地表の環境への懸念として温度の上昇するのか、振動はあるのか、音の伝達はあるのか、また樹木は育つのか、トンネル付近の温度の変化によって八虫類などの動物が増加したり、大きく成長したりと変化することがありえるのか、すでに地下鉄などが通行しているのだから開通以前と開通以後の変化のデータを開示していただきたいです。また、近隣住民としては最近多発している地震、風水害、台風、トンネル内の車両事故、はては地上部を重たい物体が通行してもだいじょうぶか不安はたくさんあります。だいじょうぶなことが100%で絶対とはいえないことが自然の力だと思えます。となると今まで存在せず必要をしていない道路に予算をとるより車両の通行そのものが減少に

なる将来は台風のメカニズム、湧水、地殻変動など予算を使用したほうがよいでしょう。大深度での計画ならば、先般行った環境調査を踏まえた上でルートの再考をすべきです。原点にもどってという原則でしたらルートも白紙にしてしかるべき事項ですが、既存の所有地がある、インターチェンジなどの関連で換えることはできないというのは正に外環ありきの姿勢そのものです。水脈を大切に、例えば環八などの既存の道路を利用したルートを考慮していくべきです。インターチェンジ、ジャンクションの地下化、接続部分は最小限にして既存の施設との共用するなど多様な方法を考慮して選択すべきです。

#### （大気汚染について）

地球創造以来、元素の数量は一定だそうです。C：炭素、O：酸素、N：窒素などのことですが、一定の秩序で地球上に存在していますが、化学変化により結合してCO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>などの有害物質になり、分解されなければ地球上より消滅しないで残留したままになります。光合成によりNO<sub>2</sub>を吸い取ってくれた樹木の葉は落葉として地表に落ち、また直接NO<sub>2</sub>も土壤に落下し、土壤は汚染されてしまいます。葉にたくわられたNO<sub>2</sub>は燃やしてもダイオキシンを発生するので、落ち葉で焚き火をし、焼き芋を作るなどという楽しみはもう子供たちは味わえなくなってしまいました。従って、換気塔から排出されるCO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>は慎重に十分に分解処理すべきです。

#### （これから）

つながってこそ道路で行き止まりでは展望は開きません。東名以南の道路も同時進行していき完成の暁には外環は環状道路ですから、一周できなければ道路行政とは認められないです。凍結以来35年、また東名以南でそのままになるのでは道路を作った意味は半減です。それならば現在の状態のままでよいです。地域的な問題を解決しつつ全体を見渡すことは国の行政しかできないことです。つぎはぎの道路。分断されている無駄な道路はいりません。

15分間を500円で買うよりは道路状況を考慮した行動を取り、渋滞もまた同乗した家族との団欒の時間、ゆっくりしたゆとりの行動をするというプラス思考で考え、24時間走り続けて世界経済競争に勝つ東京ではなく、高速道路は夜間通行禁止にして、清閑なスローライフを楽しむ江戸っ子の方が粋でいいです。

## 大川委員 意見

まず、大規模工事においてP I手法をとって協議会、沿線会議等の運営、あとオープンハウス、それから地元意見を聴く会等の運営については、本当に有意義であり評価をしているところでございます。今後ともそういう手法をもとに進めていただきたいというふうに考えてございます。

また、この長い間にいろいろ議論されましたデータがたくさんございました。委員さんからも出されていまして。また、その国として資料としてのまとめられた必要性についても、一定のまとめができたということで、私ども、評価をしているところでございます。これをもとに、今回の沿線会議の皆さんの意見、また広い地元の意見等を入れまして、構想段階での早期な結論を出していただきたいというふうに思っております。

狛江市では、野川沿いに外環の計画の線が引いておりまして、大変環境のいいところに大深度地下方式で道路がつくられるわけです。これにつきましては、構造物の安全性と環境問題等、具体的な計画での環境の検証が必要であるというふうに考えていまして、進められるならばこれを十分にやっていただきたいというふうに思います。

また、今後も、先ほどもいいましたように、情報を伝えていただくことと、市民、またはいろいろな形での意見を聞く場をもっていただいて、運営をしていただきたいというふうに思います。

## 秋山委員 意見

道はみんなのためのものだと思います。人の流れ、物の流れのためだけでなく、災害時の対応などにも道路は非常に有用です。開通を検討している練馬以南の外環道にかなりの交通量が見込まれるのであれば、これまで不便を強いられていた人が大勢おり、長く開通が待たれ、人々に強く求められている道路だと考えられるのではないのでしょうか。

世の中で最も恐ろしい生き物は人間だという説があります。暑いところ、寒いところ、また水のないところにも住むようになってしまいました。人間という我儘な動物の存在による人工物の建設は避けて通れないのではないのでしょうか。ここ数十年の間に林や原っぱが宅地開発などで消え、多くの緑が失われて行きました。自然はかけがえのないものです。開発の為に自然を省みなかった過去を反省に、利便性だけを追求せず、自然と共生、共存すべく知恵を出し合って環境への影響をより少なくする努力が今の私たちには出来るはずです。

都市生活で迷惑をかけた、かけられたりするのはお互い様です。既に第三京浜、東名高速、首都高速3号線等の車両交通の影響を受けている世田谷区民の一人として、これ以上の交通公害の集中を避ける意味でも、東名以南の建設は是非やって頂きたい。関東一円の交通の流れに大きく影響するであろう外環道はやはり必要だと思います。

## 江崎委員 意見

### 1. 外環の必要性について

外環の計画地域は都心に近いながらも水と緑に恵まれた東京の大切なグリーンベルトですから、たとえ地下構造であっても慎重に検討されなければなりません。

埼玉外環に限らず高速道路が新設された周辺では、渋滞緩和効果が見られず、新設された分、総量が激増していますが、これらは誘発交通によるものではないかと思われます。誘発交通は道路容量が限界近くに達している時に起こりやすいといわれていますから、東京外環の沿線地域で飽和状態にあることからすれば、外環整備により、潜在的な需要が喚起され、新たな自動車交通が創出されることが心配されます。問題とされている環八沿道の環境が改善されるかどうかも未知数です。

外環の整備効果については、まだ疑問が残されている点が多々ありますが、特に議論が不足していた点は代替案との比較検証です。

少子高齢化が進み、社会保障関係費が増大する中で、財政赤字が拡大し、将来への不安が募っています。できるだけ経済活力を失わずに、移動するという基本に立ち返り、子どもからお年寄りまで誰にとっても使いやすく便利な交通の仕組みを構築する必要があります。車は便利な乗り物ですが、幾つになっても自分で運転できるわけではありませんし、環境負荷が大きいというマイナス面もあります。トラックドライバーの人手不足や高齢化も課題です。

国交省所管の研究所は、三環状九放射や第二湾岸の道路整備より鉄道運賃値下げの方がCO<sub>2</sub>削減効果があると報告しています。まずは既存の交通基盤を活用し、鉄道やバスなどの公共交通機関を使いやすくして、伸び続けるマイカーからの転換を促すことが考えられます。これに各自の努力、貨物自動車の空コンテナの有効利用を組み合わせ、問題とされる渋滞緩和と環境改善にどの程度の効果があるか、外環整備との比較検証が必要です。

### 2. 構想段階のP Iについて

以前、国交省の方との雑談の中で、「構想段階での必要性はそもそも何を議論すべきなのか」聞いてみると、「広域的に外環に効果があるか否か、大気汚染や騒音のトータルでの影響はどうか」「他の施策との比較」「地下方式が良いかどうか」といったことだとおっしゃっていました。

道路には様々な側面があり、突然計画を知らされた市民は、一体どこから考えていいのか分からないという方がほとんどではないでしょうか。現在はインターネットで多くのことを調べられるようになりましたが、大量の情報の中で何が関係する情報なのか、基礎データは何処に行ったら手に入るのか、誰に聞いたらよいかさえ分からないかもしれません。

その一方で、外環に関係しそうな資料を読み、各分野の専門家や様々な立場の方のお話を聞き、各地を歩いてみて、私達が抱えているイメージは単なる思い込みや誤解である場合があることに気付いたり、省庁間で情報が共有されていない場合があることに気付いたりし、私達市民の役割とは、その間をつなぐことかもしれないと感じています。

P Iには、難しい言葉を解説してくれる専門家、勉強会や情報収集・発信するための人的・資金的に市民を支援する仕組みが必要です。

### 3. 今後について

各委員は、地元区市の推薦を受け無報酬で3年以上もの間、P I 協議会・P I 会議に地元住民代表として参加してきました。まずは、これまでどのようなことを議論してきたのかの報告会を国交省・東京都・地元区市主催により各地で行うべきです。

次に、地域ごとの懸念に沿った話し合いの場が必要です。例えば世田谷区であれば、地下水への影響とそれに伴う動植物・農作物・井戸水への影響、料金所・ジャンクション・換気所による大気汚染・騒音・振動・ヒートアイランド、遺跡の宝庫ですから歴史遺産への影響、景観などの問題があります。関心のある人が応募して、人数が多ければ関心のあるテーマごとに分かれて分科会を作り、各分科会の代表が集まった会議でさらに話し合う、これに加えて、P I 会議のような全体会議は引き続き必要です。

一方で、構想段階の内容については議論終了ということですが、疑問がまだ残されており、引き続き意見交換と報告だけはさせていただきたいと思います。また、今後の研究や新たな知見を見据えつつ、立ち止まって考え直す勇気が必要です。



## 栗林委員 意見

(1) 国は「外環の必要性」の1頁目で、渋滞緩和策としての外環の効用を、必要性の第一に挙げています。加えて、都市機能の選択的分散、拠点のネットワーク化という効用にも触れています。しかし、それでも全体的な論理構成がダイナミズムに欠けているとの印象は拭えません。それは、将来の都市構造に関するビジョンが説明出来ていないからです。

8月14日付け日経新聞で、「国交省の発表では、2030年時点で都市圏の9割が人口減少し、人口を維持できるのは東京、札幌、福岡など十一都市圏に限られる」と報じられました。また、7月の新聞では、「全国のうち東京都心部の一部のみが前年に比べて地価が上昇した」と報じられました。また、8月20日付読売で、「私立大学が次々都心回帰」と報じられました。事実、地下鉄ネットワークの完成、超高層マンションの建設などから都心の生活機能が向上し、人が都心に回帰するだろうという有力な学説もあります。一部を除いて、郊外電車の利用客数は横這いであるとの情報もあります。これらの現象を見ると、都市化 郊外化 再都市化という東京の都市システムのサイクルの進化が顕在化しつつあることが見てとれます。

外環の必要性に関しても、このような将来的な都市構造の変化を織り込む視点が必要です。具体的に、私は2つのキーワードを挙げておきたいと思います。1つは多様性、すなわち将来の多様なニーズに応えられること、2つ目は柔軟性、すなわち柔軟に対応できる幅を用意することを提案します。

(2) ビッグ・ディッグで有名なボストンのウォーター・フロント開発事業……外環PIの手本の一つにもなっている……では、ボストン地区に居住する市民を最も重要な意思決定主体と位置づけたこと、また、開発のコンセプトやガイドラインにしても市民との対話を開始するための単なる手がかかりと位置づけたことで、この計画が成功したと言われています。それは、人を中心とした文化的、社会的な生活の重視が成功の重要な要因であることを示唆しています。

外環の場合、「外環の必要性」で述べられている必要性の説明が、自己完結型になっています。それよりも、必要性の理由を関係する住民と共有することの方が重要です。そのことによって、次の段階での関係する住民との話合いの展望が開けてきます。

(3) 環境問題は、外環道路のような都市施設とは対極の関係にあります。周辺に居住する人々の営みから見れば、環境影響の回避は重要なファクターです。今回のアセスメント法に基づく環境調査は、外環という単体事業を対象に実施されたものですが、これを基に評価に進むことになれば……技術専門委員会の委員長はそれに言及しているが……、環境影響の検討が矮小化されるというリスクを伴います。言い換えれば、アセスメント法に基づく環境影響調査という枠が嵌められているため、構想段階における外環計画の妥当性を判断するという側面目的があるにもかかわらず、地域の累積的な環境影響など、外環を軸とする地域全体の環境影響を予測評価することに限界があります。

このPI会議を通じて、環境問題の中で、CO2、NO2のような客観的な基準値が設けられている項目については、曲がりなりにも成果が得られました。しかし、生態系のような定性的な評価にとどまる項目については、それが重要な評価項目であるにも拘らず、期待した成果が得られていません。

都市における自然環境の保全に関する真摯な配慮は将来の重要課題です。とくに世田谷の国分寺産線と野川は、東京都の景観基本軸、世田谷区による風景軸に指定されています。ここは自然環境の保全にベストを尽くすべき地域です。外環計画と環境保全は整合性を保つべきです。環境保全に的を絞って、

地域住民と話し合う場を開設することを、提案します。

以上の理由から、現時点で国が掲げる外環の必要性の理由に関して、私は賛成とは言えません。

## 板垣委員 意見

最初に、外環に関する基本的見解ということでございますけれども、私ども自治体としましては、日々、地域の道路の整備に力を注いでいるところでございまして、そういった地域の道路の整備と、一方、外環のような広域的な交通を担う道路の整備というのは、これらをバランスよく整備することが必要というふうに考えてございます。それが交通渋滞の緩和ですとか、あるいは環境の改善、ひいては地域の住民の皆さんの安全と安心を実現するというふうに考えております。したがって、外環につきましては、これまでも世田谷区としては表明してきているところでございますけれども、地下化を前提としてネットワーク上、必要な道路として考えているところでございます。

しかしながら、次のステップにおける具体的な検討に入っていきに際しましては、世田谷区としては幾つかの要望と申しますかお願いをしていきたいというふうに思っております。

それは、まず第1には、世田谷区内には東名とのジャンクションができることになるわけでございますが、その影響につきましては極力最小限にさせていただくような工夫ができないかということでございます。本線が地下化にされたとしても、ジャンクションはどうしても地上部に出てくることになるわけでございますけれども、かなり大規模な構造物となることを考えますと、できるだけコンパクトになる工夫がぜひ必要だというふうに思っております。

次に、世田谷では緑と水が豊かな野川と国分寺崖線の間に外環が計画されているというような状況でございます。地下水、動植物等、環境には最大限の配慮をお願いしたい。特に区民委員からも再三指摘されていることもございますので、それらについても十分留意をしていただきたいというふうに思っております。また、地下方式によりまして排気塔が設置されるということになるわけですが、排気塔周辺への環境に対する影響については、十分な検証をお願いしたいというふうに思っております。

いずれにしても、区民の方々は環境についての影響が一番心配なことですので、環境については十分過ぎるほどの検証、検討をお願いしたいというふうに思います。

次に、東名以南についてでございますけれども、これにつきましては、せんだって、国から今後検討を行うということの表明がございました。かねてより世田谷区では東名以南の具体化に向けて取り組んでいただきたいというふうに要望しておりましたので、歓迎すべきことだというふうに考えております。引き続きこちらの方の取り組みもお願いしたいというふうに考えております。以上のような点のご検討等を十分をお願いしたいというふうに考えております。

それから、今後の進め方についてでございますけれども、これは質問と申しますか要望ということになります。今後の話し合いの進め方につきましては、前回の山本委員の説明では、関係住民や関係自治体の意見を聞きながら進めていきたいということでございましたけれども、どうもイメージがいま一つはっきりしないと私自身は感じております。国としてのイメージがあれば明らかにしていただきたいというふうに思っております。また、どなたかの意見もございましたけれども、今後の時間管理といった観点からも、今後の議論のスケジュールといったものもある程度明らかにしていくべきではないかというふうに思っておりますので、その点についても国や都への要望とさせていただきたいと思っております。

いずれにしても、今後とも引き続き地域をはじめ、より広範囲の住民の方々の意見、あるいは私ども地元自治体の意見といったものを十分尊重して、ステップを踏まれて、検討を進められることをお願いいたします。私の意見とさせていただきたいと思っております。

## 山内委員 意見

これまでを振り返りますと、外環の関越 東名間につきましては、昭和45年のいわゆる凍結発言以来、30年以上にわたる空白期間を経まして、当時の扇国土交通大臣や石原都知事の現地視察、遺憾の意や住民と話し合う場を設けるとの表明したことなどを受けまして、P I外環沿線協議会が設立され、以降、3年余りにわたり原点に立ち戻って外環の必要性から議論を進めてきました。

P I協議会から始まり、このP I会議も含め、これまで延べ55回にわたりご参加いただき、内容の濃い議論ができたことにつきまして、皆様のおかげと心より感謝しています。構想段階として多くの意見、議論をいただき、1つの区切りの時期が来たのではないかと考えています。今までいただきました議論及び先ほどからいただいている皆様の意見を重く受けとめて、最大限尊重するとともに、沿線自治体や経済界、有識者等のさまざまな方々のご意見を踏まえ、国土交通省と東京都で構想段階としての外環の必要性につきましてしっかりと検討し、今後その結論を出したいと考えています。その結論につきましては、これまでいただいた意見に答えながら、皆様にもきちんとして説明したいと考えています。

今後についてですが、私は外環の必要性につきまして、構想段階の現時点としては外環は必要と考えています。一方で、これまでいただいたご意見の中には、既存市街地の分断や立ち退きの問題、沿道環境の悪化の問題、地下水の問題、工事中の問題など、地域の方々がご心配になっている事柄が出されてきました。これらの点につきまして、構想段階では十分にご説明できていないものもあると承知しています。今後、構想段階として外環が必要との国の結論に達した場合には、次に詳細な検討を行う計画段階に進み、皆様のご心配におこたえすべく、これまでに議論できていない点につきましても具体的なデータを明らかにし、地域の方々のご意見を十分に聞き、仮に沿線地域に与える影響が重大と判断した場合には、計画をとめるということもあり得るとの認識に立ちましてしっかりと検討させていただくことが必要と考えています。その際のP Iの方法につきまして、今後ご相談をさせていただきたいと思っています。

また、東名以南の問題につきましても重要な論点としてご意見をいただき、関越道から東名高速の方向が出た段階で、東名以南につきましても関係自治体との調整会議を設けるなど検討のスピードを速め、しっかり取り組みたいと考えています。改めまして、長い間議論に参加していただいたことに感謝するとともに、今後とも引き続きご協力をお願いします。

## 山本委員 意見

これまでのP Iを振り返りますと、P I外環沿線協議会を42回、P I外環沿線会議を本日で13回、そのほか運営懇談会やオープンハウス、意見を聴く会、それから有識者の委員会、技術専門委員会などを含めると、およそ200回にわたり皆様方の意見をお聞きしたり議論を積み重ねてきました。

P I協議会で昨年10月に2年間のとりまとめをさせていただき、その中で今後の課題とされました将来交通量や経済効果、環境への影響などにつきましては、技術専門委員会で技術的妥当性を審議してもらいながら、このP I会議で資料を提示いたしまして議論を進めてきたと理解しています。こうした過程をみますと、私としても構想段階としての議論は十分に尽くしてきたと考えています。こうした必要性に関するさまざまな論点について、本日も非常に貴重な意見をいただいておりますが、建設的に議論できたことに対してお礼を申し上げたいと思っています。

外環につきましては、これまでも議論でご説明しましたとおり、都心部やこの地域の交通渋滞、それに伴う環境の悪化、交通事故、こうした東京都市圏の交通問題を抜本的に解決することが期待できると考えています。具体的には、高速道路のネットワーク化によって都心部への通過交通の流入や交通集中を抑制したり、災害や事故等の場合の迂回、あるいは非常時の代替路の確保ができること、さらにはCO<sub>2</sub>の削減などの大気環境の改善、機能分散による都市構造の再編が図られるといったような、非常に多様な機能が実現できると考えています。

一方で、事業を実現するためには、1兆円を超える多額な事業費が必要になりますが、費用対効果は3.3とご説明させていただいておりますとおり、事業費以上の経済効果が期待できると考えています。こうした観点から、外環が必要であると改めて認識をしています。

一方で、地域の皆様方の声をお聞きすると、地域における生活や環境への影響を懸念する声を非常によく聞いています。構想段階のこれまでの議論においては、沿線地域の環境への影響やその対策、地域分断などの生活への影響の回避、あるいは安全対策につきまして、地域の皆さん方に具体的に答えられていないのは事実だと思っています。地域への影響をできるだけ小さくするのは我々の責務だと思っていますので、このような具体的な課題に対する検討に入る場合には、引き続き皆様方の意見を聞きながら検討を進めたいと考えています。

先ほどから、このP Iに対して、時間管理が重要、あるいはデータの提示が遅い、もう少し仕組みを工夫すべきといった指摘を受けています。反省すべき点があるのも事実だと考えていますが、今回のこのP Iの重要性や有効性については改めて認識しているところです。構想段階に限らず、今後の検討の各段階においても、今回のP Iの反省点を活かし、広く住民の意見を聞きながら検討を進めたいと考えています。

## 山口委員 意見

外環につきましては、平成14年のP I外環沿線協議会設立以来、3年以上にわたり、その必要性などにつきまして熱心で、またかつ建設的な議論ができたことは、参加各委員のご努力のたまもと深く敬意を表したいと思います。この間の議論におきまして、東京都がかねてより申し上げていた外環の必要性について、東京都市圏の交通問題の解決やNO<sub>x</sub>、CO<sub>2</sub>などの環境改善、さらには費用対効果などの視点からも、具体的な数値をもって明らかになり、改めてその必要性について認識を重ねました。

同時に、大気汚染、騒音や振動などの沿道環境や、地下水、生態系などへの影響を懸念するご意見等が出されたことも十分認識しています。これらの議論を踏まえ、本日の会議で各委員から総括的な意見発表をすることになったことは、構想段階での議論に区切りとして、次の段階の時期が来たものと考えています。今後は外環の構造などを検討し、それに伴う沿道地域への影響の予測評価、またその対策など、計画段階として具体的な検討をお示しする必要があると考えます。地元の皆様を初め、関係者の方々とは今後ともさまざまな形で話し合い、意見交換を行っていきたいと考えておりますので、よろしくご理解のほどお願い申し上げます、意見表明とさせていただきます。

## 白田委員 意見

外環につきましては、都市計画決定以来今日まで、長い経緯があります。その中で、平成14年からPI沿線協議会が、さらに平成17年にはこの沿線会議が発足し、計画の構想段階から沿線地域の住民の方々と国、あるいは都、沿線自治体と同じテーブルで話し合う取り組みが進められてきております。熱心なご議論をいただきました。ここで感謝申し上げます。

さて、沿線会議も本日で13回目となります。これまでの会議での議論を踏まえ、外環整備の効果は、例えば渋滞の緩和、あるいは環境の改善などの理解が深まったものと考え、外環整備の必要性は高いということを改めて認識しました。この会議における意見の中でも、構想段階の議論では環境への影響などについて具体性が足りないというご指摘がありました。私といたしましても、ここで構想段階の議論に区切りをつけ、次の段階に進む機が熟したものと認識しています。次の段階に進み、皆様の疑問に答えるべく、もう少し具体的な事柄について話し合えればと考えておりますので、どうぞよろしくお願いたします。