

## 第5回 東京環状道路有識者委員会

平成3月29日(金)

於：東京都議会棟都民ホール

【東京都】 それでは、定刻を5分過ぎましたので、中条先生がまだお見えになっておりませんが、時間の関係もございますので、ただいまから第5回東京環状道路有識者委員会を始めたいと思います。

私は、本日の進行役を務めさせていただきます東京都都市計画局の成田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

以後の進行に関しましては、御厨委員長にお願いいたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【御厨委員長】 はい、御厨でございます。今日で第5回目になりました。今日は一番最初に道路ユーザーの方にお見えいただいておりますので、ご意見等をお伺いし、その後、次回の委員会で中間取りまとめを行うことになっております中間提言案について、討議をしたいと思っております。

今回も一般の方の傍聴が可能となっております。傍聴の方はお手元におそらく配付されてあります注意事項に沿って、会の進行にご協力いただければと思っております。

それでは、東京路線トラック協議会の事務局長の千葉さんですね。どうぞ、この前の席にご着席をお願いいたします。

それでは、まず事務局の方から、今日お見えいただきました千葉さんについてのご紹介をお願いいたします。

【国土交通省】 事務局を担当しております国土交通省関東地方整備局の大寺でございます。座って説明をさせていただきます。

今回出席していただいた方は東京路線トラック協議会の事務局長であります千葉武雄様にお越しいただいております。

【東京都】 カメラ撮りの撮影時間を終了させていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。それでは、報道の皆様にご協力をいただきまして、カメラ撮りは終了させていただきます。

それでは委員長よろしくお願いいたします。

【御厨委員長】 それでは前回と同じく、今日はまず事務局長の千葉さんからご意見を聞かせていただきまして、その後我々から質問をさせていただいて、さらにそれにお答えいただくという形で進めさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは千葉さん、どうぞよろしくお願いいたします。

【千葉事務局長】 よろしくお願いいたします。

東京都路線トラック協議会の千葉と申します。私どもの業者は宅配便を含む一般小口貨物を輸送している特別積み合わせ事業の任意団体でございまして、約90社ほど私どもに加入しております。

ご承知と思いますが、特別積み合わせ事業という内容を少しお話したいと思います。拠点から拠点への幹線輸送ですね。それから拠点から営業所への横持ち輸送で営業所から各お客さんへの集荷・配送という形で進められております。例として言うならば、東京 - 大阪間は幹線輸送ということになります。拠点から各営業所への横持ちがあって、横持ちのあった営業所からそのエリアごとの配達集荷をしているというのが特積み事業の概要でございます。

それでは、最近の我々の現状を3つに分けてお話しさせていただきたいと思います。一つは輸送商品の内容です。それから2つ目には環境面、それから3つ目には幹線輸送の経路ということで分けてお話をさせていただきます。

1つ目の取り扱いをしている輸送商品につきましては、最近はただ運ぶだけではお客様に満足していただけません。輸送に付加価値をつけなければ、利用していただけない状況なものですから、1番目として、お客様もコスト面を考慮して、在庫を持たない。注文、即受注と、スピードを要求されていることが1つ言えると思うんです。2つ目には日付指定、あるいは時間指定が多くなってきている。それから3つ目に関してはITを利用した商品、特に貨物の追跡、あるいはインターネットでの受注、インターネットでの物販の購入、代引きシステムということが要求されておるという状況です。4番目には生鮮食品の取り扱い、冷凍品、それから冷蔵品の輸送。5番目ですけれども、コスト低減に伴う3PLと申しますか、受注、梱包、納品、在庫管理まで一貫輸送ということが最近では進められている状況でございます。最後に、その他ということでは、従来どおりの常温の貨物輸送です。大分けてこのように分類がされる輸送商品を扱っております。

次に環境面についてですけれども、環境面については私どもも効率化輸送、それから共同配送ということで、コスト低減も含めてですけれども、平成9年には関東運輸局の一局一プロジェクトということで、一般トラックターミナルを利用した共同配送の実証実験をいたしました。世田谷区、渋谷区、目黒区、新宿区、それから輸出品の一部の5部門に分かれて京浜ターミナル、あるいは高島平・板橋ターミナルと葛西のトラックターミナルのそれぞれの拠点から共同配送の実証実験して、今も継続してますが、車両の台数の削減とか、そういうことが現実には実っています。また、もともとは大手の会社が非常に多いものですから、あるいは西濃運輸であるとか、名鉄運輸。関連会社に関しましては、子会社、あるいは連絡会社を集約しての幹線輸送、それから共同配送。こういうものが集約化されているということが環境面では大きく貢献しているのではないかと思います。

最近の実証実験では、昨年11月に武蔵野市の吉祥寺での効率化輸送と、トラックベイの確保の実証実験をしました。非常に好評で、商店街の人が非常に熱心で、何とかこのまま継続できるものはないだろうかということで、今、委員会等も開きながら、模索をし

て、継続をしていこうと、前向きに取り組んでいるということです。

それから、今年の2月には千代田区丸の内2丁目で実証実験をしました。これは横持ち、縦持ちの共同化について、ビルの共同化について、実証実験をやりました。非常にお客さんからの好意がありましたけれども、都心ですので、集約するSPといえますが、拠点がなかなか見つからないため、非常に苦戦をいたしましたけれども、成果としては非常によかったです。これについてはまだまとめができておりませんが、お客さんから見れば非常にいい効果があったという話です。それから、もう一つは練馬区でのポケットローディング、渋滞緩和ということで、最近はこの実証実験に参加して、環境面、コスト面も含めて、いろいろ検討しているという状況です。

環境面について2番目としましては、アイドリングストップ運動があります。これは東京都、あるいは国土交通省からも指導がありまして、私ども業界としましては、ほぼ浸透してきているのではないかと考えております。

また3つ目には、東京都が指定しております低公害車の導入促進についてはCNG車、LPG車、これは集配車が大半ですけれども、約14%前後が私どもの会員からとか、わずかですけれども、一応確保できているような状況に聞いております。またDPFの装着、大型車については今はまだ色々固まっていない面もありますけれども、これにも前向きに取り組んでいます。このような内容で、環境面については我々が行政の指導のもとに協力的体制を敷いて取り組んでいることを報告します。

それから3つ目には幹線輸送の経路についてお話をさせていただきますけれども、運輸局のある9ブロックに分けて報告いたします。輸送方法については鉄道輸送、フェリー、エア、あるいは自動車輸送と4つに分けられると思いますけれども、自動車輸送が90%程度で大半がトラック輸送です。北から申しますと、まず北海道発では、目的地まで東京を通過する経路は、関東では神奈川県とか、山梨県。それから中部では静岡。北海道からはエア、またはフェリーで直接それぞれの港湾に届けていることが多いように見受けられます。

2番目に東北発では、東京経由となると関東では神奈川、山梨。エリアでいいますと、中部地区、近畿地区、四国地区、中国地区、九州地区と、大半が東京を経由して行かざるを得ないという状況でございます。

それから3番目の新潟地区、信越地区になりますけれども、東京経由は関東では神奈川と山梨、中部では静岡。他はやはり北陸方面ですから、北陸道であるとか、中央道に出て直接中部、関西以降はつながっているという状況でございます。

それから関東圏に來まして、東京経由になりますと、関東圏内でも北関東、茨城、栃木、群馬は南関東の先ほどから申している神奈川、山梨は東京を経由せざるを得ない。それから中部地区、中国地区、近畿地区、四国、九州地区。このようなところもやはり道路上を経由をせざるを得ないというのが実態でございます。

それから5番目に中部地区から、こちらの東日本方面に向かってということになります

と、東京を経由するところに関しましては、関東では埼玉、千葉、それから北関東の茨城、栃木、群馬。それから東北地区となろうかと思えます。

それから6番目の近畿地区、それから四国地区、中国地区、九州地区、6、7、8、9番については経由は中部地区とほぼ同じでございます。北海道方面のみフェリーで輸送が行われているのが大半でございます。先ほど申しましたように、関東エリアの北関東3県。埼玉、千葉に関しては東京を経由せざるを得ないというのが実情から車の実態の走行内容でございます。このような事情から日本経済の要である物資輸送の大半がトラック輸送にて、東京通過をせざるを得ないという状況でありますので、交通渋滞の緩和であるとか、環境面の改善、コスト面においても東京外環自動車道の整備を早く完成されることを強く望んでいるというような次第でございます。

以上が私の所感でございます。

【御厨委員長】 ありがとうございます。

それでは、これからしばらくの間、各委員から、ご意見、あるいはご質問をいただきたいのですが、どなたでも結構です。どうでしょう。石田さん、どうですか。

【石田委員】 ジャスト・イン・タイムとか、迅速性とか、ITによる貨物の追跡などで、ご苦労されているようです。実際に都内の混雑等によってすごい苦労をされていると思うんですけども、その辺についてどういう工夫をされているか、また道路の整備などについてご要望等ありましたら、あるいはお考えのところがありましたら、お聞かせいただければと思います。

【千葉事務局長】 例えば関西の方から来るときは、雪の降る時期であるとか、交通事故が非常に多く発生する場合、今のところは中央道とか、東名を上りでも下りでも併用できる。東北道や一般道路、関越道にしてもそうですね。そういうことでは全面的に丸1日止まることはまずございませんけれども、こういう事情で遅れるということは多少あります。

最近ビジネス便といいますが、午前10時までに届けてほしいというメール便のようなものもございまして、はっきりした数字は言えませんが、九十七、八%まではお客様との時間は守られているということです。もし、交通渋滞であるとか、事故などのアクシデントがあれば、今は運行車にも無線が入っておりますし、あるいは携帯電話でお客様との連絡は取っているようでございます。

【石田委員】 高速道路のパーキングエリアとかサービスエリアでジャスト・イン・タイムを守るために、なるべくお届先の近いところで時間調整をしているトラックがたくさん停まっているのをよく見ます。実態をよく存じ上げませんが、そういうことによって随分人件費とか、トラックの経費も無駄になっているわけですから、相当苦労されていると思うんですけども。

【千葉事務局長】 先ほど申し上げましたように、私どもの場合は特積みというのは幹線と幹線、それから拠点から営業店とに分かれておりまして、幹線を走ってきてすぐお客

さんに納品するのではないんです。従って、幹線から幹線に入ってきたときに仕分け作業を伴うわけです。名古屋発であるとか、大阪発であるとか、そのダイヤが拠点に着いてからの作業時間がセットで組まれているわけです。それが途中で、作業が朝に集中してしまうと、こういう商品としてのお客さんとの約束ごとが守れなくなってしまう。その辺の途中で眠り過ぎたとか何かという部分については、ほとんど今はないです。会社によっていろいろ違いますけれども、例えば大阪から東京までのときに、ちょうど浜松のあたりで、車だけを交換して持ち戻るということで、時間に対しては非常に敏感になっているのが現状です。

【石田委員】 東京通過をしていく便というのはあまりないのですか。

【千葉事務局長】 それが多いんです。先ほど申しましたように。例えば広島あたりから来て、朝の時点で東京を通過できないわけです。従って神奈川の拠点で荷物を下ろして、神奈川の拠点から別便で栃木方面であるとか、茨城方面であるとか、群馬方面とか、このように中つなぎをしてやらないと、労働時間の問題もございますので、先ほど申しましたように、こういうところは北に向かって東京を通過せざるを得ない。これが現状になりますね。

【石田委員】 そのようなトラックのルートは？

【千葉事務局長】 ルートは決まっております。

【石田委員】 そうですか。

【御厨委員長】 森田さんどうぞ。

【森田委員】 今、ご説明をお聞きしまして、「どうしてもこの外環の建設が必要なんだ」という強い訴えがもう一つ、僕にピンと来なかったんです。外環なしでもそれなりに適応しておやりになられているという感じを受けてしまうのです。もし僕が誤解していたら大変まずいので、言葉を補っていただきたいのが一点。もう一つの質問は、仮に外かく環状道路の今の検討ルートを建設したとしても、その交通量が増えるのでそんなに事態は変わらないのではないだろうかという意見が、特に反対の住民団体の方からも寄せられているわけです。それに対してどのようなご見解をお持ちかお聞かせ下さい。

【千葉事務局長】 例えば中央高速で来まして、調布あたりから新宿に行く場合、都心に入ってくると必ず渋滞があるんです。渋滞の状況、距離によってはもう八王子で下りるわけです。八王子で下りて、例えば栃木に行く車に関しては16号線を走ります。16号線を走って、また東北縦貫道に乗るということになりますと、16号線は信号もありますし、それだけ混んで、どうしても時間がかかるといいますが、そういう件が1つと、今現実には東名でもそうですけれども、集中する時間帯というのはあれだけ広くても、我々のトラックだけではなくて、一般の乗用車も多いですし、一般のトラックも多いわけですから、必ず渋滞してしまう。そうすると、また料金所で渋滞しながら、今度世田谷のところ、首都高に入るところで渋滞しているというのが現状なんですね。

これは時間帯にもよりますけれども、夜間と日中ということになると、日中になればな

るほど、渋滞度はひどくなっている。私どもの定期便の場合は、先ほどお話しのように、走行だけではなく、作業時間も必要で、お客さんに次の段階にバトンタッチで集配のほうにできるような仕組みがなっているものですから、幹線道路で時間が遅れたら、すべて遅れていくので、どうしてもスムーズに行ける方が一番望ましいということです。外環の話は私も間接的には聞いておりましたけれども、こういうふうになれば、こういう渋滞関係は解消されると考えますので、切にお願いしたいと考えております。

【森田委員】 二番目の質問をもう一度お聞きしますが、色々な道路が建設、整備されていく過程を多分色々ご経験されていると思うのですが、その中である新しい道路ができることによって、その交通量がかなり増えて、結局そんなにスムーズに行かなかったという例は今までご経験されていますでしょうか。それが私が知りたいことでございます。道路が建設されて、それでスムーズにすべてがうまくいけば、それはいいのですけれども、でもそれはどうも違うんじゃないかという意見があります。

【千葉事務局長】 例えば、東北道が川口で首都高速につながらない時期がありましたね。時間がかかりました。あのころは川口までは素直に来るんですけども、そこから先は全然動きませんでした。今はもうスムーズに行けるようになりましたね。今都内を除いたお話を私は経路でお話ししました。ですから、そのように外環ができれば、都内に行く便と都内を抜けずに回れる車と選別されるという意味でスムーズに行く可能性が非常に高いということを申し上げているわけです。

【越澤委員】 現実に北関東とか、例えば静岡方面とか、神奈川方面とか結んでいる色々なトラックの流れで、現在どのルートが普段皆さん選択されているんですか。経験的に多分ルートがあるのだと思います。どんな感じでしょうか。

【千葉事務局長】 東名から行くと、普通首都高速を通っています。あとは掲示板によって、こちらは渋滞であるとか、事故であるという、芝浦のほうから銀座のほうへ回る便と、それから板橋のほうからぐっと回る便と、もう一つは横浜から湾岸を行って、葛西のほうから回る。普通はその都内の交通状況で、一番最短距離といいますか、中央に行く便が多いですね。

【越澤委員】 今、環七、環八は通れないんですか、トラックは。

【千葉事務局長】 私どもは定期便ですので、夜間に運行するほうがむしろ多いです。それでも夜間でもかなり通っている車が確かにあります。環七、環八もですね。私もパトロールでたまに走行したことがありますけれども、やはり環八、環七もトラックが非常に多いです。定期便という、もうほぼ高速道路は時間で走っているというようなことが多いものですから、そちらのほうは優先的に通れる率は高い。

【御厨委員長】 よろしいですか。では、中条さん。

【中条委員】 都内といいますか、首都高の中央の環状線に入ってくる車の約半分というのが入ってくる必要のない車ですから、それが首都高の環状線だとか、あるいは外かく環状ができることで外に回っていく。そうすると首都高の中心部、東京都内の混雑がかな

り緩和される可能性はあるわけです。

そういう点では外かく環状の役割というのは非常に重要なわけですが、一方で外かく環状ができることによって、沿線には当然環境汚染は発生することになるわけです。そのコストというのはだれが負担すべきか、最終的には消費者が負担をしなくてははいけない。その負担をさせるためには外かく環状の環境対策の費用は当然、そこを通る車に負担をさせなくてははいけないという話です。

その場合にトラック事業者さんは非常にコストにセンシティブな業界ですから、例えば仮に、外かく環状を全部トンネルに地下化した場合、工費は非常に高くなります。その分のコストは当然回収しなければいけないということで、そういう料金を取ったときに、本当にお通りになるのかどうか。ちょっと高速道路料金が上がると、高速道路を使わないで下を走られるというケースが多いわけですが、そのあたりでそういったシミュレーションはされたことがあるのかどうかです。外かく環状ができたとしたならば、そこをどれぐらいの車が、トラックが使うだろうか。あるいは料金はどれぐらいだったら使うだろうかということをおやりになったことはございませんか。

【千葉事務局長】 今のは非常に大切なご質問なのですが、そういうシミュレーションはやったことはございません。私なりに感じることは、例えばアクアラインがございますね。あれは料金的に首都高と比べたら非常に高い。乗用車でも渡るとわずか15分か20分ぐらいで千葉の君津の方に行ってしまう。そういう最短距離なのになぜかというのは今先生が言われたようにやはりコストだと思うんですね。コストが高ければ、利用できないであろうか。その辺は一番懸念されるだろうと思います。私個人的にお話させていただけるならば、首都高速道路と仮に同じ料金になると、圧倒的に距離と時間的なもので、利用価値が高まるのではないかと考えます。

【御厨委員長】 よろしゅうございますか。

私から1点お伺いしたいのですが、外環道路を今に至るまで凍結されているわけですが、これは漠然としたお考えでいいのですけれども、もしあそこに建設されて通るようになった場合、はるかにトラック輸送、長距離の定期便輸送にとってはいい事態になるというふうに、これは個人的なお考えでもいいのですけれども、それはどうお考えでしょう。

【千葉事務局長】 1つは距離感にもよりますけれども、ドライバーの労働時間の問題もあります。労働時間によっては例えば新潟から通ってきて、名古屋まで行く場合こちらは近いのか、中央道を回ったほうが近いのか、そういうようなことを現実に……。先ほど中条先生からお話があったように、同じ名古屋から出て東名と中央道を使った場合、中央道の方は約2000円ぐらい高いんですね。圧倒的に東名の方を利用する。これはやはり運行管理上の問題も申請してありますから、アクシデントがない限り、許可がない限りはドライバーは許可を得てからこちらを回るといようなこと。今のようなことを勘案すると、どうしても距離的なもので、単なる環境問題がよくなる要素とか、それから時間的に

も早くなると。これはわかりますけれども、これから各社の営業所というか、拠点の設置条件によってはそういう労働条件にも改善されるのではないかと考えます。

【御厨委員長】 なるほど。わかりました。

委員の先生方、よろしゅうございますでしょうか。予定時刻でございますので、千葉さんのお話し合いはこのあたりで終了をさせていただきたいと思います。今日はどうもありがとうございました。

【千葉事務局長】 ありがとうございます。失礼いたします。

【御厨委員長】 それでは、続きまして事務局から本日配付されております資料の確認と、それから議事次第に従いまして、説明をよろしくお願いいたします。

【国土交通省】 それでは、まずお手元の配付資料の確認をさせていただきたいと思えます。一番上にありますのが議事次第、それから座席表、委員会の名簿、それから配付資料一覧でございます。本日は資料を6種類用意してございます。資料-1が前回の議事録、資料-2が「都議会での知事発言について」、資料-3が「P I 外環協議会（仮称）について」ということで、準備会での確認内容、資料-4が「地元主催の説明会」。資料-5がこの委員会の「中間提言（御厨委員長案）」というところでございます。それから資料-6が「各委員からの意見メモ」ということでまとめてございます。

続きまして、資料-1の第4回議事録でございます。第4回につきましては、外環道路反対連盟からのヒアリング、それから数点の報告事項合わせまして、提言の骨子について審議いただいたわけでございます。既に委員の皆様方には事前にお送りしまして、修正等いただいております。

【御厨委員長】 それでは前回第4回の委員会議事録について確認をさせていただきます。今事務局のほうから説明がございましたけれども、この資料-1につきまして、ご質問、ご意見、いかがでございましょうか。それでは第4回委員会の議事録について了承ということにさせていただきます。

続きまして、報告事項として、今日配付の資料の中で1つは「都議会での知事発言について」、それから2番目は「P I 外環協議会（仮称）について」、3番目といたしまして、「地元主催の説明会について」、これについて事務局から説明をよろしく願いいたします。

（資料-2～4説明）

【御厨委員長】 はい、ありがとうございました。

今3つほど資料が提供されました。どうでしょうか。委員の方々の中でご意見、あるいはご質問あれば、ここの場でちょっと出していただけるとありがたいのですが。

【石田委員】 資料-3について質問ですが、2ページの一番下のところに人数と書いてありまして、7区市の担当者と国・都の担当者でそれぞれ7名、4名とございますけれども、この人たちというのは、正式に協議会のメンバーであるというふうにもよる



しゅうございますか。

【国土交通省】 ええ、そういうことで考えております。

【石田委員】 わかりました。そうしますと、2. 協議会の基本的な考え方、(2) 位置づけの一番下の黒ボツのところに構成員が対等の立場で話し合いができるよという目的意識があって、就任依頼の方策について検討するという、これは重要なことだと思うんですけども、やはり国と都の担当者、あるいは区市の担当者という行政の担当者の持たれている情報量と、それ以外の一般市民の方の持たれている情報量とか、知識というのは相当程度差がありますから、もし対等な立場で話し合いができるという問題意識をお持ちでしたら、それを具体的に支えるいろんな方法があると思うんですね。例えば協議会で第三者的というとまたややこしくなりますけれども、コンサルタントの人に説明してもらうとか、あるいはNPOの人たちともご協力を願うとか、いろんな方法があると思うんですけども、その方法についてもぜひ何らかの形で配慮されたいんじゃないかなと思います。

【国土交通省】 ただいまの委員のご指摘のとおりでございます。まだ具体には詰め切っておりませんが、言われたような形で、やはり情報の格差というがあるので、それを埋めるべく我々としても努力していきたいと思っています。

【石田委員】 よろしくをお願いします。

【御厨委員長】 ほかに、どうぞ。

【越澤委員】 こういう形で協議会が立ち上がったということで、大変嬉しく思っております。我々の有識者委員会の活動が多少寄与しているのかどうか分かりませんが、多少は寄与していると勝手に思いまして、それで伺いたいのですが、区市が入っていただけというのは、私としても大変いいことだと思っております。既にこういう形で公開の委員会ですと出されておりますので、区市としては既に了解済みだと思いますが、既に関係区市は参加ということで確認は取れているのかどうか、再度伺いたいと思います。

【国土交通省】 各区市にご説明を申し上げて、ご参加について内々のご了解を得ているところでございます。

【越澤委員】 それがまた後でやめましようとなると、また枠組みが崩れてしまいますので、そこら辺は大丈夫だということで思ってよろしゅうございますか。

【国土交通省】 はい。ご参画いただけると伺っております。

【越澤委員】 そうですか。では、それはこういう形で立ち上がって大変結構なことだと思いますので、ぜひよろしくをお願いします、という言い方もちょっと変ですけども、そう思っております。

【御厨委員長】 ほかに、はい、中条さん、どうぞ。

【中条委員】 タイトルというか、名前というのは内容を表してつけたほうがいいというのが私の考えで、そういう意味では「東京環状道路有識者委員会」というのも名前だけ聞いただけでは何をやっているのかよくわからない委員会、これも私は名前を変えたほ

うがいいと、前にも申し上げたんですが、「P I外環協議会」も名前は「P I外環沿線協議会」ですね。外環の協議会とするのであるならば、もっと幅広い人たちを集めなきゃいけないわけで、あくまで沿線の人々の意見を聞く協議会ですから、「外環沿線協議会」としたほうがいいというのが私の意見です。これは今、仮称と書いてありますから、いずれお名前をお変えになるのであるならば、その点も考慮されたほうがいいかと思います。

【御厨委員長】 いかがでしょうか。

【国土交通省】 そういうご意見も踏まえまして、また推薦でいろいろなメンバーが出ると思いますが、その規約づくりのという中でまた検討させていただければと思っております。

【御厨委員長】 よろしゅうございますか。

私のほうから、地元主催の説明会で三原台地区が110名というのは、かなり人数がたくさん集まったという印象ですけれども、どうしてこれだけ集まったのか、ちょっとご説明いただけますか。ほかに比べるとかなり多いですね。どっといっばい来ているという感じなのですが。

【国土交通省】 この三原台という町は練馬の大泉のジャンクションの開削区間に当たるところでございます。町に与える影響が大変大きいところでございます。その町自体がどのようになるのかというような具体的な説明をしてほしいと。ジャンクションができた場合、どこまでかかるのかとか、実はちょっとまだそういう十分な情報提供ができる段階になかったこともあって、ちょっとお叱りを受けているような状況でございます。

またもう一点、近くに八の釜という湧き水があるところがあります。これについても大変関心が高くてどのようになるか具体的に教えてほしいということで、たくさんのご人数がお集まりになられたのは、まさにジャンクションの開削区間に当たるということからの関心の高さかと存じます。

【御厨委員長】 はい、ありがとうございます。

それでは、よろしゅうございましょうか。資料-2で出させていただきました都議会での知事発言については、既に我々のほうとしては一応読んでおりまして、それも含めて今日、これから申し上げます中間提言のところでも作業に入っているということをここで申し上げておきたいと思っております。

それでは、次に移らせていただきたいと思っております。次回の委員会において、とりあえず一区切りとして、中間取りまとめを行いたいと考えております。先日、委員の方々にはこれまでのP Iプロセスについてのメモの提出をお願いをいたしまして、先ほど事務局からお話ございましたように、本日の資料としてお配りをしてございます。この皆さんのご意見を参考にいたしまして、また私自身の考え方というものを含めて、事務局のほうにお手伝いをいただきながら、中間提言の委員長案というものを作成いたしました。今日は一応メインストリームとしては、この委員長案に沿って、ご意見をいただければと思っております。つまり私の全体の案と、それから各委員のご意見と両方がお手元に出ていると思

いますので、まず確認の意味を込めまして、それでは資料 - 5 のこの中間提言案というものをとりあえず事務局のほうに読み上げていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

(資料 - 5 説明)

【御厨委員長】 はい、ありがとうございました。

以上、読み上げていただきましたものがここでの案でございますので、それではこれから時間が十分ございますので、各委員の方にそこにありますように、既にメモもいただいておりますし、そのメモの中から、この委員長案に既に取り入れさせていただいたものもございますし、またそうでないものもあるという状態で、すべてをすり合わせることはもちろんやっておりません。それをやることは、あまり意味がないと思いますので、むしろここで積極的に議論をして、私の案も、これは当座の案でございますので、いろいろと意見を言っていただいて、よりよいものに直していきたいと考えております。以下は順不同でございますので、どうぞ、ご意見、それからご質問等をいただきながら、進めてまいりたいと思います。それでは、どうぞご意見を出していただければと思いますが。

はい、越澤さんお願いします。

【越澤委員】 我々委員は、実はわかっていることですが、議事録に残るためにあえて発言いたします。従来、通常の審議会ですと、事務局でたたき台を用意して、我々のほうで検討して、さらに練り上げるという手法が多いわけですが、今回は全くそういうことはございませんでした。前回の委員会に出されている委員長名の骨格といいますが、骨子がもともとありまして、その後、実は締め切りが22日まであったわけですが、各委員から意見を出してほしいという要請がありまして、その出されたメモがこの資料 - 6 でございます。

従いまして、委員長としてのお考えと各委員の意見を踏まえて中間提言ということで、今日まとまっているということです。このことを事務局から言うと、信用されず、困りますので、委員の側から言ったほうが良いと思ひまして、あえて申し上げました。そういうプロセスで提言はでき上がっているということでございまして、私としては今回は現在まさに動いている事柄に対する提言ですので、なるべく早期にまとまるものについては、むしろ我々5人の委員の中での合意形成を図ることが求められているわけですので、現在、全体のこの流れ、ストーリーについては多分委員長が随分苦労されたと思いますが、私は全部賛成でございます。あと若干気になる語句などは当然ありますので、後でもう一回見直すのと同様に、少し意見を申し上げたいなと思っております。全体としては以上です。

それからもう一つは、我々は専門分野が異なる委員が入っているわけで、当然ながら考え方とか関心のある事柄、また専門的な知識のある領域は違っているわけでありま

それぞれの立場から、ぜひこういうことは自分の個人の責任において言っておきたいという意見もあっていいのかなという気もします。この後で皆様方のご意見を、また委員長の方向性等も伺いながら、例えば、そういうのも付けようかということになれば、こういう意見は委員個人の名前で附属資料と言ったら変ですけども、どうするのかわかりませんが、もしそういうことで我々の中の合意形成が図られれば、それぞれの立場での意見があっていいんじゃないのかなという気もいたします。全体の流れとしては大変ご苦労されておまとめいただいて、私としては、内容は賛成でございます。

【御厨委員長】 どうぞ。はい、では石田さん。

【石田委員】 どうもご苦労さまでございましたというか、まず委員長にお礼を申し上げたいと思います。大変な作業と気の使われ方をしたと思います。内容については、全面的に賛成でございます。本当にありがとうございましたというほか、ございません。

細かい話について、やっぱりちょっと……。

【御厨委員長】 はい、もちろんそうだと思います。ですから、今最初にメインストリームのお話を出していただいていますので、それをお伺いしてから、細かいことをお願いします。メインストリームでここはだめだということになれば、そこはまたそこで議論したいものですから。

【石田委員】 わかりました。メインストリームについてはもうこれで結構でございます。私、個人的には非常に委員長に感謝しております。

【御厨委員長】 それでは、中条さん。

【中条委員】 越澤さんがおっしゃったことは私も全く同じ意見です。どこが同じかということを明確に言うておけば、まずは委員長ご苦労さまでした。普通は委員長だから当たり前だと一般の方はお思いになるかもしれませんが、通常の審議会では委員長はこんなことはされない。

経済学では機会費用という言い方をしますが、要するにある仕事をやったときに、それを行ったことによって失う利益、これを経済学では機会費用といいます。この委員長の機会費用はものすごく大きかったはずであって、それを埋め合わせるだけのお手当ては、私たちはもらっておりません。要するに審議会というのは、昔はそういうものだったわけですね。そういうことはあまりやらなくても済んだわけですけども、本来、審議会というのはこうあるべきであると思っておりますし、それなりにちゃんと機会費用を埋め合わせるものを出さないと、だれもやってくれる人がいなくなるでしょう。

これは本筋の話ではないんですけども、内容のことについては越澤委員と私は全く同じでありまして、基本的にここに書いてあることについてはまず賛成です。それから、もし付け加えていただけたら、都市計画の意思決定プロセスを明確にして、その中でPIはどのような形で入ってくるのかということ議論しなきゃいけないと思うんですね。結局、都市計画の意思決定プロセスがおかしかったからこそ、こういうことになったわけですから、PIだけやればものは片づくということではない。どこかで決定をするところ

があって、その決定をどうやってやるかというのは一応民主主義ですから、あるんですね。それはちゃんと機能しなかったわけですから、それを補完する役割としてP Iがある。だったら、P Iだけでそれは済むのかという点についての議論が必要ではないかなと。以上です。

【御厨委員長】 はい、ありがとうございました。

それでは、森田さん。

【森田委員】 私も委員長のまとめは大変よくできていると思っております。メインストリームの議論の前に、私が特に感じたことを申し上げますが、それはこの中間提言案にも書いてあることでございますけれども、やはりこの三十数年は、長い間の重みのあるプロセスだなということでございまして、実はこれを読み解くということに大変多くの機会費用を費やしてしまいましたが、それによっていろいろと勉強させていただきました。私が強く感じましたことは、この30年のこういった重みのあるプロセスの中で、やはり最大の犠牲者というのは沿線の住民の方だったということです。

それを踏まえてメインストリームについて1つだけ、私の意見を申し述べたいわけですが、これも、私の意見の「その他」というところに書いてあるところでございます。それはこのP Iプロセスが、これだけ犠牲を強いた地域の方々の地域づくりにもなんとか貢献してほしいという願望でございます。地域の方が今まで凍結によって発展が阻害された、あるいは反対と賛成とに分かれて、いろんな形で対立もされた。そういうような中でこの地域の活力といいますか、地域づくりが非常に阻害されてきた。そういう歴史を乗り越えて何とか次のステップに持っていく、単に1つの道路の政策としてどう判断をするというだけではなくて、行政としては区、市、それから都が一体となって地域の住民の地域づくりを支援していくという基本的な姿勢が必要であり、それを書いていただきたいということでございます。

【御厨委員長】 ありがとうございました。

それでは、いくつかメインストリームについても、これをというご意見をいただきましたので、それについてはこれからもう一遍お諮りをいたしますが、全体としてはこれでいいということでございます。

これも実は、従来のやり方がどうであったか私はあまりよく知りませんが、なかなか大変な作業でなかったとは申しませんが、ただ、不思議なことにすり合わせとまでいきませんが、当初私が考えていたものが、やはり段々と、いろいろ皆さんのご意見を伺い、それから事務局との議論を通じて1つの形を取ってきたということは言えます。従って、非常に網羅性はあると思うんですね。自己評価でいいですと、網羅性はあるんですが、ただ私自身がもしこれを書いたとすれば、もう少しそれぞれ踏み込んだところもあるのかなと思いますけれども、何となく全部を合わせてくると、角が取れた形になって、それをどういうふうに評価されるかというのはこれからの問題だと思いますが、そんなふうな自己評価をしております。

今お話がございました点、細かい点についてはこれからまた議論をさせていただきますが、この中間提言の中に取り入れてはどうかということの中条さんと森田さんのほうから2点お話をいただきました。中条さんからいただいたのが、これは多分中条さんが最初からこの話をされていたかと、今僕はそう思いますけれども、従って、それを入れなかった私のほうがちょっとぼんやりしておったのかと思いますが、おっしゃるように確かに都市計画の意思決定プロセスというものを明確にすると。

PIというものは、そもそもその中でどういう位置づけになるのか。PIが絶対ではないし、PI以外のものも本当はあるはずで、そのところを従来あいまいにしてきて、突然PIができたから、じゃPIで行きましょうというのは、確かにやや性急に過ぎると申しますか、議論としてはちょっとそのところは飛び過ぎというのは、何となく私も中条さんのご意見はわかります。では、その点について少し議論をしたいと思いますが、その点についても一度中条さんのほうから、もしこれをこの提言の中に反映するとしたら、大体どのあたりに入れて、どういうふうにということをお願いいただけますか。

【中条委員】 はい。どのあたりでもいいかと思いますが、当然、「3. 今後のPIを進める上での課題について」の中ですね。その中で(2)になるのかな……。とにかく一番最初にPIの位置づけというのを入れたほうがいいかなと思います。そのあたりではないかと思いますが。

【御厨委員長】 仮に今後のPIを進める上での課題についてのところで、最初のところにそういう括弧書きをして、それで意思決定プロセスを明確にして、そのPIを位置づけるということについての議論を少し入れておくということですね。

はい、石田さん、どうですか。

【石田委員】 そういう議論ができれば、是非したほうがいいと思います。しかし、東京の外環道路という問題から見て、そういう議論をすることは重要だと思うのですが、もうちょっと全国的視野も要りますよね。都市計画決定のプロセスに関わるような問題も含んでまいりますし。ですから、これは森田さんがおっしゃったこととも絡みますけれども、追求すべき価値とか、理想的なあり方というのを整理した上で、そこから今の制度とか、あるいは制度間のつながりに問題があるとするのであれば、そういうことを踏まえた上でやはり提言するということが、説得力とか迫力を持つためには必要なことじゃないかなと思うのですね。

ですから、この中間提言の段階で本当にそういうことができるのか、したほうがいいのかということについては、私は今じゃないほうがいいのかという気もしているのですが。

【中条委員】 都市計画決定、あるいは都市計画に関する意思決定はどうあるべきかという議論をしなさいという提言であって、ここでどうあるべきかまで議論ができるかどうかという、それはおっしゃるように、これは外かく環状の問題だけではないのですね。外かく環状のこの問題は、今までの都市計画の意思決定プロセスの誤りの典型例がここに出てきているだけであって、ほかのすべての公共事業に関してもすべて共通する話だと思

いますね。あるいは日本の民主主義の欠陥と言ってもいいわけであって、そんな大規模の議論を私たちがすべきだと言っているのではなくて、そういう議論をちゃんとやらないとP Iは意味がなくなっちゃいますよということを私たちとしては言うておく必要がある。

【御厨委員長】 わかりました。了解しました。

ですから、P Iの意味づけなり位置づけなりをやりなさいということですね。つまりそれを問題意識として持って議論をしようではありませんかという、そういうことですよ。森田さんどうでしょう。

【森田委員】 それで結構です。常にP Iを望ましい都市計画のプロセスのあり方ということで議論していくというのは必要だと思います。その中で、P Iプロセスの付加価値を高めていくいろんな方法をこういうケーススタディーから、さらに普遍化していくことが望ましいことだと思っています。

【御厨委員長】 わかりました。

越澤さん、いかがでしょう。

【越澤委員】 中条先生のご指摘に、私、賛成でございます。その趣旨で、まず場所については2つ案があると思います。この1ページの1章の次に入れるという案が1つあると思いますし、もう一つは今回の提言そのものの内容がむしろ今までの経緯のレビューと、こういう形でP Iを進めてくださいというのが主眼ですので、4の「おわりに」とありますが、これの位置にもう一つ入れると。位置については2つあり得るのかなと思います。これは皆さんのご意見を頂き、全体で決めればよいと思いますが、私としてはむしろ4のほうがいいかな、後ろのほうがいいかなという個人的な印象は持っています。

あと書くべき内容が、これは中条先生と同じですが、結局今回やっているのは、P Iをやっていることそのものが自己目的ではなくて、この外環の凍結された都市計画決定を、これは私のメモに書きましたように、最後はいずれにせよ、都市計画変更手続きに入らなきゃならない。その変更については、実は廃止もあり得るわけでありまして、それから完全に地下化しても、それは都市計画変更ですから、現状の計画では問題があるというのは、これはもうだれもが一致しているわけでありまして。その都市計画変更の手続きも、このように中央分権化した中で、一体そもそもどうあるべきかという一般論ももちろんありますけれども、この外かく環状道路というのは、沿線7区市にまたがっているんで、1つの区や市の中の都市計画であれば、そこの区や市と東京都との関係ということで割とすっきりしているんですけども、かなり複雑なわけですね。

その中で、実は法律上、環境アセスメントももともとあるわけでありまして。ですから当然ながらこのP Iプロセスでやる合意形成を図るプロセスと、やっぱりあるところで多分オーバーラップする時期もあるでしょうし、単純にスパッと分けられないと思うんですね。ですから、最終的によりよき方向で都市計画変更ができて、何らかの解決をするというのがもともとの目的ですので、要するに最後はきちんとしたそういうプロセスの中でこういうことをやっているんだということを認識してくださいという提言にするのか、あるいは

さらに次の、当然これは今の都市計画を変更しなきゃならないという課題が迫ってきていますので、それは一体どうやっていくべきなのかと。

これは分権化の中とか、広域的なインフラで、しかも国も関わっているわけですね。ですから非常に複雑な方程式みたいなことですから、私は日本の都市計画の一般論ではなくて、外かく環状道路という都市計画の最後をどう決着するんだということを意識して、どうするのかということですが、それはむしろ我々がきちんと考えるよりは、それをきちんと考えてくださいというのをまず提言したほうがいいのか。つまり沿線7区市も一緒の土俵でというのも出てきたということですので、我々のほうがそれを提言すること自体が、それに対する何かお手伝いというか、少しでもプラスになるのであれば、大いに言っておいたほうがいいじゃないかなと。

ですから内容としては、現時点では今回の提言の主要目的がこれまでのレビューとPIの進め方にありますので、あまり大きくは触れられないと思いますが、やはりきちんと書いておいたほうがいいのかという感じがいたします。

【御厨委員長】 はい、大分明確になってきました。

どうでしょう。今の越澤さんの意見を踏まえて中条さんとしては。

【中条委員】 これは、中間提言ですから、さっきも申し上げたように、こういうことを議論しなさいと中間提言ではとりあえず言うておいて、そしてその後で可能な限り、まず外かく環状の具体的な都市計画の意思決定の問題については、やっぱり議論をしなさいしようがないだろうかと、私は思っております。

だけど、全国一般の話、小さな道路の場合もあるわけですし、空港の場合もあるし、いろんな問題があるわけですね。そういうものについての共通の議論というのは、これはちょっと荷が重いだろうから、そういうことはちゃんと考えなさいよねと言っておく程度なのかなと。ちょっと展望としてはそういうふうにいるということですよ。

【御厨委員長】 石田さん、どうですか。

【石田委員】 はい、それで結構です。

【御厨委員長】 いいですか。

大体、それこそ合意形成が図られたような気がしますが、とりあえずまず中間提言であるということの大枠があって、その枠の中で言えることは何かということ、やはり外かく環状について意思決定のプロセスがこれまで非常に種誤解される選択をしてきた。その中でPIと言ったときに、何ができるかと言えば、これは越澤さんが言ったように、我々は今レビューをしているわけですから、当然過去についてやってこなかったことをこれからちゃんとやりなさいよという形での意思決定プロセスの明確化ということ、とりあえずはこの外環について行政のほうにいわば投げかけるということだろうと思えますね。

それから、次のステップについては、これはまた次の話ですので、きょうはおそらく言う必要はないと思いますので、そこをどうするかというのは今後の課題にして、とりあえずその中間提言では、行政に対してそういうことを投げかけるということで、具体的な場



所についても、今何カ所か出てまいりましたけれども、これはおそらく流れの中でどこにしたらいいのかというのは、もう少し検討して決めたいと思いますので、具体的な文言については中条さんにご相談をして決めますが、それと、場所についてもご相談をして次回が取りまとめですので、それまでの間にこちらとして大体この辺がいいかなというのを検討して、次回、それをご決定いただくということによろしゅうございますでしょうか。

はい、ありがとうございました。

では、もう一点、森田さんから出ているところの問題ですね。P Iが森田さんのメモのその他のところにありますように、P Iプロセスというものが地域づくりのプロセスと連携して積極的な価値を生むということ、つまり行政としてはこれまでのいわば埋め合わせとして、そういうことを支援すべきであるという、その議論を入れることはどうであるかという、それでいいですね、森田さん。

【森田委員】 支援すべきであるというのはちょっと強過ぎると思いますが、要するに行政の姿勢として、そういう観点から常に、例えばP I協議会においても地元の区市が参加しているわけですから、そういう観点から常に支援する姿勢を持つということが大切なことであるし、P I外環協議会の中で地域住民の検討を支援するようないろんな情報をあわせて出していくことが必要だと強く感じたわけです。

【御厨委員長】 なるほど。わかりました。行政の姿勢、つまり行政の今後やっていく上でのあり方のスタンスみたいなものですね。

これはいかがでしょう。石田さん、どうですか。

【石田委員】 はい。そうですね。ぜひそういうふうなことを書いていただけるかと思えます。

【御厨委員長】 じゃ、越澤さん。

【越澤委員】 私も書き込みには賛成ですが、その場合、できれば今のケアをするのは、やはり比較的区や市のほうが比重としては少し大きいのではないかと思うのですね。ですから、それは当然、国、都はあると思うんですけども、やはり区や市がそういうことをある程度ケアしてほしいというようなニュアンスが少しどこかに出るといいのかなという気もいたしますが。

【御厨委員長】 中条さん。

【中条委員】 いずれは、環境アセスメントと同じように、P Iプロセスというのは都市計画の場合には組み込まなきゃいけないということをちゃんと法制度で決める必要があると思うのですね。そういう形にすれば、積極的に支援をすとかという話は確かにちょっと言葉が強くて、そうじゃなくて、それを当然都市計画決定のプロセスの一貫としてやらなきゃいけない。一貫してやらなきゃいけないとちゃんと法制度で決められていれば、それに対して行政がそういう協議会を設けたりだとか、あるいはそのコストを負担するというのは当然という話になるわけですから、そういう意味で森田さんのご趣旨の形に多分なっていくんだろうと思います。

ですから、将来そうだとすると、都市計画を議論する場合にP Iプロセスというのは当然必要ですよという文言があれば、私はいいんじゃないかなと。

【御厨委員長】 どうでしょう、森田さん。

【森田委員】 私は、この膨大な資料を1つずつ読んで、この事例の特殊性というものに配慮した行政の姿勢というのが必要だと思うのですね。やはりこの30年の間、凍結によって地域の発展が阻害されたというこの事例は特殊だと思うんですね。都市計画一般論としてそうすべきであるというのは当然だけでも、この特殊なものに対して行政の姿勢は強調されてしかるべきであるというのが私の主張です。

【御厨委員長】 どうですか。

【中条委員】 ということやるのは、要するにこのケースの場合、「特に」というのがあればいいのかなと思います。それからただ、私はこのケースが特異なケースと全然思っていないくて、実は今まではそんなのは無視されて、たまたまこのケースは沿線住民の力が強かったから、あるいはたまたまそのときの都知事さんの考え方が今までと違ったから、そうなったに過ぎなくて、それは成田の空港の問題もそうですし、ほかにも無視されてどんどん計画されたものがあつたわけですね。私は、それは経済発展の段階には効率がよかったから、悪かったとは必ずしも思っていないですけれども、ですからこのケースだけが本当に特殊なのかということ、そうではないと。基本的にやはり都市計画決定のプロセスの問題だろうと思います。その中で顕在化したケースに過ぎないと思っています。

ただ、それはそれとして、今、森田先生のおっしゃったことはよくわかりますので、P Iプロセスは必要だということは、このケースに関しては特に重要な役割を負っているという書き方、そういうような文言、あとはご工夫にお任せしますけれども、それでよろしいのかなと思っています。

【御厨委員長】 はい、越澤さん。

【越澤委員】 これでどうでしょう。4ページのところにもともと「行政の姿勢について」という項目がございまして、この書き込みを森田先生と相談して、これは具体の最後の文章で判断したほうが良いと思いますので、できれば、ここを少し書き込みをしてですね。それから中条先生のご指摘は、これはもともと本来全体どこかできちんと意思決定プロセスに触れなきゃならないものですから、今回は何行書けるかは別としまして、やっぱり両方あったらいいのではないかなと。書き込みがあったほうが良いという気がいたします。

【石田委員】 それと5ページの(3)の「具体的な計画内容での議論の方向性」の地上部についても、もうちょっとまちづくりの観点とかという言葉がキーワードとして入っていたほうが良いかもしれないですね。

「地上部について」のところに、外環を考える上で地上部の考え方は大きな問題であり、まちづくり等の観点から地上部のあり方についてとか、そんなキーワードが入っていたほうが良いかもわかりません。

【御厨委員長】 わかりました。なるほど。

それでは、石田さんのはちょっと待ってもらって、そこからは多分細かい話になると思うんで、一応大きいところで言いますと、それでは森田さんの意見については、どこの場所にするかということも含めて、具体的な文言と入れ方について、森田さんとご相談させていただいて、今度までに入れさせていただいて、中条さんその他が言われたことを少し踏まえて、次回の提出をさせていただきたいと思います。

以上が大きなところの議論でございまして、失礼、石田さんのが小さいというわけじゃないんだけど、ちょっとまたそれは別の課題だと思ったんで、止めました。ごめんなさい。それでは、今度はこの辺にこういいうという少し細かいところについてご議論をいただきたいと思ひまして、じゃまず石田さん、言い出しっぺですから、もう一遍地上部についての……。

【石田委員】 いや、森田さんがまちづくりとの連携について書いておくべきだとおっしゃったので、では、例えば5ページのこの地上部のところにそのキーワードを入れたらいいでしょうと。

【御厨委員長】 そのまちづくりの観点をということですね。

【石田委員】 はい。そういうことであります。

あと細かい点になりますが、先ほども申し上げましたけれども、行政の姿勢のところでは……。

【御厨委員長】 何ページでしょう。

【石田委員】 4ページです。真ん中あたりに「行政の姿勢について」と。2つ目の黒ポチで、先ほども申しましたように、議論できるよう必要な情報を可能な限り提供すべきであると書いてありますが、やっぱりこれから環境影響とか、誘発交通の問題とか、学問的にも多分最先端の議論をすることになると思います。そうすると、調査の精度の問題などが絡んできたり、扱う方法論の問題とか絡んできたりしますので、相当程度専門家が解釈をするというプロセスが必要になるのではないかなという気がするんですね。そういうことをやっぱり担保しておかないと、これが文言だけになってしまう恐れもありますので、その辺についてどういうふうを書くのか、どういうふうな工夫をするのかということについては今後の議論かもしれませんが、ぜひこの必要な情報を関係者が対等に議論できるようにというところの担保方策について……。

【御厨委員長】 これもどう担保するかというね。

【石田委員】 ということが大事だという認識を示しておくというのは大事だと思います。

それが1つと、あとはここに書いていませんが、膨大なドキュメントがございまして、それを皆さん随分時間を使って読まれたと思うんですけども、実はああいう膨大なドキュメントがきちんと公表されて、一ところに集められるということは今まであまりなかったことだと思うんですね。そういうことからすると、今後新たな都市計画のプロセスのあ

り方、あるいは社会資本整備のあり方を考える上で、あのドキュメントというのはものすごく価値があると思うので、この我々の委員会としては、ああいうきちんとしたドキュメンテーションをすることが、これからいろんな制度とか、あるいは行政も成長するために、あるいは住民の皆さんもやむを得ず成長させられたのかもわかりませんが、そういうことのために共有をするという観点から、ドキュメントのうまい保存と活用の仕方というのを考えるべきであるというのを、多分、その他になると思いますが、そういうことも書いておいていただいたほうがいいのかなという気がしました。

【御厨委員長】 わかりました。じゃ、今石田さんから、その2点ですね。

じゃ、ほかの観点で、まず順番でいきましょう。とにかく入れる入れないは別として言っておきます。はい、森田さん。

【森田委員】 石田さんのご意見に関連して、私も情報が専門化してくる中で、相互に情報の共有化を図るということと、情報の客観化を図るというプロセス、それが共通認識を拡大する1つの要になってくると思います。いろんな形でフェアな専門家が参加して、共有した情報の客観化を図っていくというプロセスがどうしても必要になってくる。その中で、第三者委員会というのはこれらの専門家の役割もあわせて持つことが必要ではないかと思えますね。

【御厨委員長】 森田さんはあと細かい点はいかがですか。

【森田委員】 特にありません。

【御厨委員長】 よろしいですか。じゃ、越澤さん、細かいところをまたご指摘をお願いいたします。

【越澤委員】 1つ本当の細かい点もありますが、ちょっと少し大きな点ということで。

私、「中間提言」ではなくて、「第一回目提言」にしたほうがいいのかなと思います。なぜかといいますと、通常「中間提言」というのは、中間である程度まとめた後に、ある一定期間、世の中の意見を聞いて、また出すということになりますが、これはまさに現在進行形の中での現時点で、我々としてできる限りの努力をして出すと。ですから、これがおそらく第2回目がいつかわかりませんが、仮にもし4月ごろとか、もし第2回目を出せるとなった場合に、また事態が動いているわけですね。ですから、それをもう一回書き直すためには、また我々が会議をするというのはあまり生産的ではないのかなという気がしまして、要するに現時点で言えることは、ちょうど次回予定していますが、4月5日付で出してしまうという方がいいのではないかなという気がいたします。そうしませんと、際限なくどこかでまた全体をまとめ直すというね。そういうことではなくて、こういうPI協議会が立ち上がり、いろいろ区市との会議も進んでいくという中で、ちょうど4月は冒頭の時点で何らかの貢献ができればいいということで、最終的に次があるということではないんですが、だから1回目とか、何かそんなほうが……。

【御厨委員長】 「第1回提言」とかね。それはあるかもしれませんね。

【越澤委員】 何回まで出せるかどうかは、今後、自然に決まると。それで、実は微妙

に4の「おわりに」の2行の書き方がちょっと膨らみまして、もう一つはこの最後の行に「P I全体が円滑に進行するよう適宜助言する」と。ですから、我々の願いはP I全体が円滑進行することを願っているわけですが、もう一つはこの有識者委員会のあり方と絡むんですが、今後のP Iのプロセスの全体を我々がアドバイスしていく必要があるかどうか。要するにある程度、私の意見メモに実は申し上げたことですが、これは非常に広く公開されて、また区市も関わってきたということになりますと、ある段階では私たち有識者委員会の役割というのがやっぱりあって、ある時期で終わるんだと思うんですね。ですから、今、政治家の引き時というのが非常に問われている時代ですけれども、組織というのはやっぱり自ら一たん終わるときに、いつ引き時かというのは大事だと思います。

それともう一つの理由は、これは客観的にあらゆる理想形の姿でこういういろんな会議運営ができるということじゃなくて、現実の与えられた時間とやっぱりマンパワーも考えなきゃならないとなりますと、これはおそらく想像ですが、後で事務局から逆に状況を伺いたいという気もしますが、我々の有識者委員会に対して非常に行政の方々も真剣に対応してくれており、膨大な資料もつくってくれているわけですが、おそらく今後の主力は立ち上がっていくP I協議会をいかに進めていくか、またその中でいるんな意見が出てどう対応するか、ものすごくいろいろ大変だと思うんですね。その進行については、こういう成熟社会ですから、一たん動き出すとある程度円滑に動いてくれて、そのはしの上げ下ろしみたいな提言は、我々は必要ないのではないかなと予想しています。これはこの場で全部議論しにくいと思いますけれども、ある段階での我々の役目が終わるということ意識すると、この全体と書いたのがどういう意味かということで、全体が円滑に行ってほしいと言うのはいいんですけれども、P I協議会の全体が終わるまで我々が存在しているのだというのはちょっとおこがましいかなという気もします。

だから、これはちょっと表現と絡みまして、むしろ、今後1回目、2回目という言い方にするかということと、今回初めてこういうふうに具体的に立ち上がることの報告を受けたわけですので、その様子を見ながら、今後我々の活動をどうしようかということが絡むかなという感じがいたします。

それから、本当に細かいことだけ。あと、例えば委員長、役所用語で「見え消し」はご存じですか。

【御厨委員長】 役所用語、「見え消し」……。

【越澤委員】 ご存じ？

【御厨委員長】 一応は知っているつもりですけれども。

【越澤委員】 これは何かといいますと、順番に直していくときに、見えるように消すということで、線を引いてこういうふうに直しましたということで、今回の中間提言に対して、いろいろ意見が出たことはちょうど線を引いて、これを直したと。やっぱりそうしないと、わからないですね。

【御厨委員長】 何がどうなったかということでしょう。

【越澤委員】 そういう作業は実はぜひ事務局にお願いしたいと。

委員長の負担をできる限り減らすということは必要だと思うんですが、その中で本当の簡単なことを申し上げますと、例えばこれは統一的にむしろ委員長の判断で処理していただいていいと思うんですが、例えば「S」は昭和にしようかとか、「建設相」は建設大臣のほうがいいんじゃないかとか、こういうことは一括委員長のご判断にお任せしたいと思います。若干そういう気になる箇所が。

【御厨委員長】 わかります。昭和が「S」になっているとかね。

【越澤委員】 これは我々個々に言うよりはむしろ委員長のご判断、むしろ時々指示して、事務局で例えば省略は使わないようにとか、あるいは使いますとかですね。

【御厨委員長】 1つの方針をはっきりさせるということですね。

【越澤委員】 それとあともう一つは、これはかなり重要なことだと思いますが、1ページの第2段落の(4)でございますが、もともと、これはこの有識者委員会の設立目的にこう書いてあるので、変えるのも変なのですが、むしろ注釈ぐらいで、このときの基本計画が何を指すのかということがありまして、これは道路合意形成研究会の中では一般論でこういう書き方をしているんですが、今回外かく環状道路に関する基本計画になると、これは先ほどから中条先生がご指摘の、都市計画決定の意思決定プロセスの中での意味合いというか。ですから、やはり少し解説があるか、何らかあったほうがいいのかという気がするんですね。

【御厨委員長】 解説をつけるわけですね。

【越澤委員】 ええ。要するに、この場合は何を指しているのか、ということという気がいたします。

あとは例えば「外かく」の「かく」という字を漢字にするのかとか、私はできれば平仮名はやめてほしいと。これは行政が出す場合には平仮名にしろというのがあると思いますが、我々が出すと有識者ですから、こういうところに使わないと教養がないと思われるような気もしますので、「郭」という字が読めないと。ですからできれば、私は「外かく」の「かく」は漢字にしてほしいなと思います。そのレベルのことはいくつかありますけれども、これは雰囲気だけ言って、あとは委員長に一任でもいいのかなという気もいたします。

【御厨委員長】 どうも。いろいろ言っていたいて。

じゃ、中条さんのほうは。

【中条委員】 外かくの「かく」は漢字で書かないと意味がわからなくなっちゃうと私は思います。

担保の話、これはやっぱり都市計画の意思決定プロセスの中でのPIの位置づけということに関わってくる話ですね。どういう効力をそれが持つのかと。それがわからなきゃ単なる蒸気抜きになりますから、その点をちゃんと議論すべきだと、僕は先ほど申し上げた、その意思決定プロセスの見直しというか、議論のところでも触れていただければいいかと。

それからこれも若干細かい話ですが、協議会はやはり協議会の中でちゃんと独立して動

いてほしい。独立とは、この委員会もそうですが、もちろん行政のほうからいろいろお手伝いをしていただくけれども、基本的には委員長を中心として私たち委員が議論をして、委員長がまとめるという形ですね。協議会も当然、そういう形で、協議会の中で意見をまとめていくということをやらないと、協議会の中で単にいくつかの意見が出たのを出されただけでは実際のP Iにつながっていかないと思うのですね。協議会の中で意見を集約していく。

もちろん反対の意見と賛成の意見、両方ありますから、反対と賛成を集約するというのは難しいかもしれない。それは並列でもいいと思うのですね。その反対の意見をいくつかまとめて、集約をしていく。賛成の意見もまとめて集約していく。できれば、もちろん賛成と反対の両方を集約できれば、あるいはその中での反対の人が賛成の人と議論をして、こういう形だったら、受け入れられるというようなところまで意見がでてくれば、本当は一番いいですけども、そこまではなかなか無理かもしれない。

集約したのに対してちゃんと行政の側から答えを与えると。それでキャッチボールをやっていくと。そういうことをやっぱり協議会側が自立していくということが重要だと、私は思っておりますので、なるべく協議会が自立して意見を集約して、そして行政に対して意見を表明するという役割を担うべきだと考えています。

【御厨委員長】 ありがとうございます。

今細かい点を含めて、いくつかご意見が出されました。もうあと時間がありませんが、少しずつ集約をしたいと思いますが。

まず1つ、これは石田さんのほうから出たもので、「行政の姿勢について」のところで学問的に言っても最先端の議論、あるいは方法論、つまり関係者が対等に議論できるように、それを担保しなければいけない。それはその部分と今の中条さんのお話とちょっとつながるところが私はあると思いますが、森田さんが言われたように、情報の専門家、あるいは情報というものを、専門家をして共通認識を増やしていく。そのためには、専門家の参加というのもまた非常に重要であるというふうなご意見がございました。

私もそのとおりだと思いますが、ただ問題はやはり専門家というものの存在というよりも、多分そこで今までのような専門家ではない人がおそらく要求されるのかなと。つまり今までの専門家というのは大体そうですけれども、専門家というのは割と得手勝手なところがありまして、自分自身のジャーゴン(jargon)でしゃべって、それでわかろうがわかるまいがおしまいというようなところがあるんですけども、それだと、今度はどっちにもよくわからない。つまり行政にもよくわからんし、それからまた住民のほうも何を言っているんだかわからんと。しかし何か偉そうなことを言って帰っていったという話では、やっぱりまずいと思います。

だから、多分そこで求められる専門家というのはやはり情報の共有、つまり行政にも民間にもわかるような、つまりわかりやすい言葉ではっきりと説明してくれる。これはなかなか日本の専門家というのはそれをやりませんで、何か難しい世界に閉じこもってそれで

いいという人が多いですよ。だからそれをやらないということが前提で、いわゆる普通の専門家を呼んじやうと、わけがわからなくなる。それをやると、多分進めるべきものが進まなくなってしまうと、何か出した資料の検討をしているうちにわけがわからないということになると困るんですよ。

だから、やはり全体としては、これもおそらくP Iの中に入ってくるんでしょうけれども、このプロセスに入ってくる専門家というのはそういう意味ではきちんと日本語での説明能力を持って、情報の共有にいわば寄与できるという人でないと困ると思うね。だからそれを入れるかどうかは別として、気分としてはそういうスタンスでないと、専門家と言うとちょっと間違えるかなという気がします。

私も専門家ですから、あまり言えない。自分のことを言っているみたいで恐縮ですが、そんなようなことをちょっと思いました。ですから、そういうことをちょっと考えながら、そこを少し議論に入れていくということで、石田さん、いいですか。

【石田委員】 はい、よろしいかと思えます。

【御厨委員長】 はい、では、そこをちょっとまた書きかえます。

【石田委員】 自分自身も今の先生の言葉で反省いたしましております。

【御厨委員長】 いえいえ、別にあなたのことを言ったのではないので、どうもご無礼をいたしました。

ですから、その中で今度はおそらくそこと関係するところで、都市計画の意思決定プロセスの中でP Iをいろんな形で担保をしていくということと、それから協議会に対してもやはりそれが協議会独自の意思決定ができる、あるいは協議会独自で意見集約をやって、いわば、その中がよそから助けなくても、自然に動いていけるような形というものを目指すということで、しかもおっしゃったような行政とのキャッチボールができるような形にしていくということについても、それはこの中でちょっと指摘をしておきたいというふうに思いますが、よろしいですね。

【石田委員】 すみません。大事なポイントだと思えますが、協議会というのはここに書いてありますように、いろんな多様な、あるいは多種類のコミュニケーションのチャンネルの1つでありますよね。そこで意見集約をしようとするあまり、議論がしにくい状況が生まれてしまったり、時間がかかり過ぎてしまったりということもありますので、大事なことですけれども、あまりに集約ということにとらわれ過ぎるのもよくないのかなと。ある場合には各論、両論併記、あるいは三論併記があってもいいのかなという気もしますが、その辺いかがですか。

【中条委員】 さっきも申し上げたように両論併記でもいいではないですか。ただ、単に意見を聞いてくる場だと、いろんな意見がパーッと並んでいるだけで、それではやっぱり行政との対話はできないですから、協議会として同じような意見はまとめてくださいと。それに対して行政に投げかけてキャッチボールをしてくださいと。そういう自律機能を持ってほしいということですね。



【御厨委員長】 ということですね。だから無理にということはもちろんないので、失礼しました。私はこの委員会でも無理に集約しているつもりはないですから……。そういうことでまいりましょう。

そうすると、もう一つあったのは、特に私もいただきまして、膨大なドキュメントというのは本当に膨大でありまして、このくらいダツと大きいのを送ってこられて、それで終わったかなと思うと、また次ドツと来まして、それで何か口は災いのもと、もっと出せなんて言わなかったほうがよかったかなと思ったりしたことがありましたが、それを読みました。

おっしゃるように、やはりどこかであのドキュメントをきちんと、我々の委員会としては少なくとも、ドキュメンテーションまで行くかどうか分かりませんが、ドキュメンテーションなり、あるいはコメンタールなりをちょっとつける形で残しておく。どこまで実際に公開できるものかどうかというのは、まだこれからあると思いますが、その作業はしておく必要があるかもしれません。我々の委員会がどこまで続くかわかりませんが、少なくとも当面やっておく作業かなという気がいたしますので、それはちょっと入れておきましょう。

それから、あとは越澤さんから出されたご意見の中で、中間提言というのは確かにどこか逃げがありまして、僕もこれをそのまま受け取っていると、まだ何か書き直しができるかなという感じがあるので、それはやめましょう。やっぱりこれを「第1回提言」として、とりあえず今動いていることについてのレビューだということで、その次はあと何回あるかはこの委員会がどれだけやるかということに関わっていますから、どうでしょう。「第1回提言」ということにさせていただいてよろしゅうございますか。はい。

では、あと今越澤さんが言われた問題が1つ残っておりまして、これもしかしPIプロセス全体をアドバイスする必要があるのか否か、かなり大きな問題でありまして、我々の有識者委員会がどこまでの範囲を議論して、どこまででしばらく様子を見ることになるのか、あるいは休眠になるのか、やめるのかという問題はありますけれども、それについてはどうでしょうか。多分次回、きょういろいろご提案いただいたのを、それこそ見え消しで事務局のほうにお願いしますと、下に線を引くというよりは多分色を変えたりして、大変きれいなのができ上がってまいりますので、例えば越澤さんのところは青とか、だれのところは赤とかと上がってくると思うんで……。今のは冗談ですが。そういう見え消しを入れたものをお作りいただいて、その最後のところで、おそらく今後の委員会は何をやるかという議論をしますので、そのところで「おわりに」の部分はどういうふうにするかというのを、これも文章をいくつか用意して、決めさせていただくということはどうでしょうか。よろしゅうございますか。

【越澤委員】 石田先生のご提案のドキュメンテーション、これは大変重要だと思うんですが、できましたら、それはむしろ2回目の提言、つまり1回目やったら、2回目は絶対あると思いますので、そういう中でいろいろ議論をしていったほうがいいのではないかと

という気もする。どうでしょうか。内容的に見ますと。

【石田委員】 いいですよ、構わないですよ。

【越澤委員】 それできちんとやって、場合によっては、多分それ以外にも言うておかななくてはならないことがあると思います。どうでしょうかね。

【御厨委員長】 だから、今我々がここで入れるとすれば、今回分析の対象にしては膨大なドキュメントがあるということについては指摘しておいて、それをどうするかということは2回目の提言ということにいたしましょう。一応の指摘はしておきましょう。やっぱりせっかくあれだけのドキュメントをいただきましたので、事務局のご努力も多としたいと思います。

はい、どうぞ。ごめんなさい。

【森田委員】 石田委員のご意見に対して委員長のおっしゃった専門家の評価のことですが、理想的な仲介役になる専門家が必要であるというようなこと書くというのは無責任になるのではと心配しています。PIプロセスにわかりやすい言葉でしゃべれるような専門家を用意すべきであることは、それは正論ですが、実態的にそういう専門家というものが日本の風土でなかなか職業として成り立っていない。ヨーロッパであれば、それが1つの専門職として成り立って、例えばポスト・ノーマル・サイエンスという1つの職業集団がヨーロッパでかなり台頭してきている。そういうのは日本でどうしてできないのだろうか、どうすれば日本でも育つかというような、将来的に向けて大きな枠組みで提案しておかないと、単なる評論になってしまうと思いますね。そこはちょっと注意して論じたほうがいいと思います。

【御厨委員長】 森田さんの言われることはよくわかります。私もその中にこうこうこういう専門家が必要であるという話じゃなくて、つまり今すぐそんなことを言ってもいいわけですよ。ですから、しかし将来的にはそういう専門家が必要であるという議論をどこかに入れたいということでありまして。ちょっと言葉足らずで失礼しました。そういうことですので。

【石田委員】 あえて言わせていただきますが、現在、そういう専門家の数は少ないですけれども、皆無じゃないですよ。ですから、こと外環に限って言うと、そういう人を探してくるような努力をすればいいので、全然供給がゼロということではないと思います。専門家といっても、最先端の学問的成果をきちんとわかりやすく説明するという意味での専門家と、あとはPIプロセスとか会議をどううまくマネージするかという意味での専門家の2つあるかと思いますが、両方とも育てることは誠に緊急の課題だと思います。これについては、いろんなところで指向されておりますし、急速に全体がそういう方向に動いていて、これは社会資本整備の進め方の最先端の1つだと思っておりますが、そういう意味からすると育ちつつありますし、それほど無責任というふうには私は思いませんけれども。

【越澤委員】 どうでしょうか。私のほうで今のお二人の先生の意見を踏まえて、1つはちょうど有識者委員会が立ち上がってきまして、それで参画された方もまだニーズとい

いますか、一種の専門家派遣みたいな、むしろ少し費用の面で区なり、市なりができるのかとか含めていろんなことがあると思います。ですから、もうちょっと様子を見て。それは決して先延ばしするという意味の様子見じゃなくて、おそらく我々もこの事態の推移を見ながら、少なくとも第2回は必ずあるでしょうから、何回目の提言かは別としまして、今事態が非常に動いていますので、もうちょっと様子を見てよろしいんじゃないかと思えますね。

それと、この議事録そのものは完全に公開されていますから、石田先生からそういう話があったことは、全部記録に残っていますから、逆にそれで実は何とか、例えば練馬区の団体の方が区に何かして考えてよとかいうのは、多分言えると思えますね。ですから、もうちょっと様子を見たほうがよろしいんじゃないでしょうか。少し細かな具体的などころについて……。

【御厨委員長】 わかりました。そうですね。これを舌足らずの形で入れると、少し誤解を招くかもしれません。ですから、こういう議論があったということだけは踏まえまして、専門家のところの表現というのは、少しぼかして一般的にしておいて、よりきちんとした議論は2回目の提言ということにいたしましょう。よろしゅうございましょうか。

きょうは全員ご出席の上、非常に実質的にいろいろご討論をいただきまして、ありがとうございました。こういう形で甚だ僕は生産性の高い議論であったような気がいたします。ことしは何とか桜の季節までに最初の提言をまとめたいというふうに思っておりましたが、桜のほうが早く咲いちゃいましたので、そろそろ散り始めておりますけれども、何とかモチーフができ上がりまして、次回、ちょうど1週間後でございますが、そこで最終的に取りまとめをさせていただきたいと考えてございます。

次回の委員会はお手元の開催通知にございますが、4月5日午前10時から12時、八重洲の富士屋ホテルで開催したいと考えております。今回は意見聴取についてはお休みをいたしまして、とにかく第1回提言の取りまとめということをさせていただきまして、その次以降は各委員の都合がいいというふうに今出ております4月23日に再開をするということで、今後もこのままこの委員会をいましばらく続けていきたいと考えております。

それでは事務局のほうでのご調整をお願いしたいと思います。

【東京都】 大変ありがとうございました。大変長いお時間ご議論いただきまして、ありがとうございます。

これもちまして、第5回の東京環状道路有識者委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

【御厨委員長】 どうもありがとうございました。

了