

第7回 東京環状道路有識者委員会

平成14年4月23日(火)

於：ダイヤモンドホテル

【東京都】 それでは、少し時間が早うございますけれども、委員の先生方、おそろいになりましたので、ただいまから第7回東京環状道路有識者委員会を始めたいと思います。私、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。

それでは、これ以降の進行を御厨委員長にお願いいたしたいと思います。委員長、よろしくよろしくお願いいたします。

【御厨委員長】 御厨でございます。今日は、第7回目でございます。

まず初めに、ユーザーのご意見をお伺いして、それから前回の最後に申し上げましたように、今後の委員会の進め方について委員の討議を行いたいと考えております。今回も一般の方の傍聴は可能となっております。傍聴の方は、お手元にお配りしております注意事項に沿って、これからの会の進行にご協力をいただきたく、よろしくお願いいたします。

それでは、今日の意見交換にご協力いただくことになっております日本自動車連盟の林さん、それから西武バス株式会社の神山さん、塚田さん、どうぞ前の席にお着きください。ありがとうございます。

それでは、事務局から、今日お越しにいただいている方のご紹介をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【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。

今回、出席していただいた方は、日本自動車連盟及び西武バス株式会社の方でございます。社団法人日本自動車連盟(JAF)からは、林広敏公益事業部長に意見を述べていただきたいと考えております。日本自動車連盟は、自動車ユーザーに対しまして、安全と安心の支えとなりますよう24時間体制のサービスを提供されておるところです。

続きまして、西武バスからは、運輸部計画課より神山理一課長と塚田正敏副長に意見を述べていただきたいと思っております。西武バスは、練馬区内の2つの営業所をはじめ、東京都、埼玉県の各営業所を中心に路線バスや高速バスを運行されておるところです。

以上、事務局から紹介させていただきました。

【東京都】 カメラ撮りされる方は、もう少しでお時間を……。それでは、カメラ撮りを終了していただければと思います。委員長、終了しましたので、よろしくお願いいたします。

【御厨委員長】 それでは、議事に入りたいと存じます。初めに、ヒアリングでござい

ますが、まず日本自動車連盟の林さん、それから続いて西武バス株式会社の神山さん等から外環についてのご意見を聞かせていただきまして、その後、我々からいつもどおり質問をさせていただいて、さらにお答えをいただくという意見交換の形をとりたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、日本自動車連盟の林さん、お願いいたします。

【日本自動車連盟】 それでは、私のほうから外かく環状道路に関する意見を述べさせていただきます。その前に私どもの団体のことを簡単に紹介させていただきます。私ども日本自動車連盟、いわゆるJAFは、1963年4月に正式に発足しました。今から39年前でございます。自家用乗用車ユーザーの団体として名乗りを上げたわけでございます。以来39年たちまして、現在、会員数は世界で第2番目になりますが、1,657万名の会員を全国に擁しております。職員数は約3,900名いまして、先ほどご紹介ございましたが、24時間体制で車両の故障等に対するロードサービスをっております。13年度は、年間で303万件の処理を行っておりでございます。

私どもは、自家用乗用車ユーザーの団体として、少しでも自動車が走りやすく、安心して使えるようにということを願って設立されたわけございまして、それに沿った趣旨で今まで色々な活動を行っております。道路問題に関しましても、一貫して道路整備の促進を訴えてまいったわけでございます。私は、これはいささか個人的なことでございますが、昭和36年7月に日本一周を22日間かけて行いました。四国と北海道を除いた、当時言う一番の幹線に沿って海岸沿いに走ったわけでございますが、今の方々では想像もつかないほどの大変な道路ございまして、私も、何とか道路についてしなくてはと思い、私の生涯の仕事になったわけでございます。このことをご紹介したらわかるかと思いますが、国道1号線が一応の整備を見たのは、偶然にもその昭和36年でございます。しかし、36年7月現在、国道1号線ですら未舗装の部分が随所ございました。そういう状態であったわけでございます。

以来、私どもは自動車のユーザー団体として、昭和36年から一貫して道路整備の促進を訴え、この40年間の道路整備の促進によって、日本が飛躍的に経済あるいは社会、福祉の面で発展したことを重ね合わせて、私は道路の整備と一緒に考えております。これによって、この道路の整備が促進されることによって、ポテンシャルが高いといいましょうか、付加価値の高い国土が形成されるものだと信じております。

その意味で、首都圏におきまして、9本の放射道路が現在、整備されているわけでございますが、環状道路がないというのは、いかにも無駄といいましょうか、ご当事者の方には大変失礼かもしれませんが、ネットワークができていない、整備が進まないことによる損失は大変なものだと考えております。皆様方のほうが正確な数字をご存じだろうと思いますが、そういうふうに考えております。首都高速の中央環状、それから外かく環状、圏央道、この3つの環状が先ほど申し上げました9本の放射と重なって、一応のネットワークができるのだ私は思っているわけですが、それがただの一本もできていないということ

で、首都圏のどこからでも東京とは関係ない方向に行く場合でも、一旦東京を通り抜けるという大変な無駄なことが起こっておりまして、そのために首都高速の都心環状というのは慢性的な渋滞になっているわけです。これに費やされるエネルギーのロスというのは莫大なものだと考えておるわけでございます。

そのために、私どもは今、お手元に1部用意させていただいておりますが、1991年から96年にかけて、凍結されておる外かく環状を何とか整備の俎上に上げていただきたい、動かしていただきたいという願いを込め、5年間かけてパンフレットをつくりまして、これは集大成したものでございます。毎号約10万部つくりまして、当時ございました『サンケイリビング』という情報誌を配っているネットワークに乗せて都内に配布させていただき、多くの関心を引きまして、大変色々な激励もいただきました。

中にアンケートを入れましたところ、過半数の方々が、外かく環状の整備を望んでいるという実態がわかりました。今からだいぶ前の話でございますが、そのときですらこういう状態で、これが今まで、手つかずのまま残っているというのは、甚だ残念に考えているところでございます。何とかこの外環の整備を早く進めていただきたい。新聞の報道によりますと、今まで整備を進めようとするご当局と地域とにいくつかの摩擦があるやに伺っておりますが、ここはまげて、東京の利益のため、日本国の利益のために何とか外環を整備していただきたいと考えておるところでございます。

特に、一言つけ加えておきますと、今、環境問題で大変厳しい意見が各地にあるわけでございますが、自動車単体のほうも大変、環境対策が進んでおりまして、ご承知かどうかわかりませんが、ガソリンの乗用車に関しましては、世界で一番クリーンだと言われております。中には、日本でつくられて、今、売られている車の中には、走るエアクリーナーと言われるほど、いわゆる外の東京の空気より、その排ガスのほうがきれいだという車も既に存在しているわけでございます。このようなこともご賢察いただきまして、何とぞ外かく環状の整備を俎上に上げていただきたいと考えているわけでございます。

簡単ではございますが、これで私どもの意見とさせていただきます。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。それでは、続きまして、西武バス株式会社の神山さん、お願いいたします。

【西武バス株式会社】 先ほどご紹介いただきました西武バス計画課の神山と申します。本日は、西武バスを代表して東京外かく環状道路についての意見を若干申し上げさせていただきます。

先ほど簡単な紹介がありましたが、当社は西武鉄道沿線を中心に、西武池袋線、西武新宿線沿線を主に、東京西部地区並びに埼玉県内に一般路線バスを運行しておりまして、このほかに千葉、群馬、長野、新潟、富山、石川、三重、滋賀、和歌山と、これらの各県に高速バスを運行しておりまして、またこのほかに若干の貸し切りバスも運行しているバス専業会社でございます。

当社の事業規模ですが、現在、車両が740両、高速バス54両、路線延長距離約3,000キロという規模となっております。この外かく環状線に非常に関連することですが、当社は年間輸送人員が、昭和40年代前半が一番のピークになっておりまして、1億4,700万という数字を記録した年がございまして、これをピークに年々減少してきております。その結果、平成12年度については1億800万と、4分の3にまで減少してきております。この原因については、高齢化による就業人口の減少だとか少子化による通学・就業人口の減少等、色々挙げられていますけれども、最も大きな原因は、モータリゼーションの発達により、交通事情が非常に悪化してきたこと。これがために、東京の中心部だけでなく、その近郊に至るまで道路渋滞が非常に激しくなりまして、我々の営業エリアとする東京近郊のベッドタウンにまでこの道路事情の悪化がだいぶ影響してきております。当社は東京中心部よりも外側にあります東京外かくと埼玉県が主な営業エリアですが、こちらのベッドタウンと言われる地域にまで道路事情の悪化、交通事情の悪化が影響してきてまして、これらの地域を走る、当社に言わせればドル箱と言われる路線に大きく影響してきております。

これらの路線については、渋滞による所要時分の大幅な増加、あるいは定時性の喪失、これらによりまして、利用客にバスは当てにできないという不信感が生まれ、昭和40年代前半以来、延々と利用客の減少が続いているわけです。我々は、これが当社の経営を圧迫している最大の要因ではないかと考えております。

これらについて、実績を比較してみますと、昭和40年を100としますと、平成11年には走行キロについては95.9%と、ほとんど横ばいの輸送力を注ぎ込んでいるにもかかわらず、輸送人員については74.2%と4分の1減ってしまっています。特に、東京都内について最も顕著なのが、練馬区から三多摩地区にかけてで、半分近くの55%ぐらいまでに落ち込んでしまっているという事実があります。端的な例を申し上げますと、練馬区についてはあまりにも道路事情、走行環境の悪化による定時性の確保が難しくなったために、特に関越自動車道の終点の大泉地域の走行環境が非常に悪化したために、その辺の路線バスが軒並みに利用人員が大幅に減少してきてしまっている。現地を見てみますと、特に関越自動車道の終点が大泉にありますけれども、これにつながる道路が全く今までなかったということで、関越自動車道をおりた練馬区の谷原付近は終日大渋滞になっていまして、これにつながる環状7号、環状8号だけにとどまらず、一般道についても終日渋滞しているという状況になっておりまして、関越自動車道開業を機に、特に当社の運送の事情については極端に悪化したと感じております。

ただ、当社についても手をこまねいていたわけではなくて、色々な手段を講じて道路走行環境の改善をお願いしてきたわけです。なかなか実効が上がりなかつたわけですが、最近、若干改善の徴候が見られます。これは、平成6年、外かく環状線が大泉まで供用開始され、これによって付近の状況が若干改善されたのかなという兆しが見えておりまして、これは我々にとっては大きな福音なのではないかと考えております。

また、当社については、これら一般路線だけではなくて、高速バスだとか、羽田 - 成田

の空港連絡バスも運行しておりますが、いずれについても、特に空港連絡バスについては外かく環状線を使う機会が非常に多くなっております。ただ、外かく環状線については今のところ非常にスムーズに運行しているのですが、これにつながる首都高速道路の渋滞が激しくて、朝すいているときであれば1時間で行くところが、少し時間を過ぎますと1時間半とか2時間と、非常に所要時分が大きく変わることがありまして、時間設定等については非常に苦慮しているところでございます。これについては、先ほど林部長さんが言われたように、ネットワークとしての道路ができていないため、高速道路から高速道路へ乗りかえる車が、すべて一般道に入ってくる、あるいは首都高をぐるっと都心まで行って、迂回して次の高速道路へ入るといった状況もあるためではないかと我々は考えておりまして、それについても外かく環状線に対する我々の期待は非常に大きなものがあります。

特に、当社については、そのように色々な悪い事情で、収支のバランスが非常に悪くなりまして、一般路線の維持が非常に難しくなったために色々な施策をとらざるを得なくなってきております。当社では、例えば練馬区については収支が悪化してきまして、ほとんどの路線が赤字になってしまったために、全路線について子会社に委託するとか、色々な施策をとって一般路線の維持に努めているところでございます。これについても、外かく環状線が開通して一般道路の混雑が解消すれば、相当大きな改善が図られるのではないかと非常に大きな期待を寄せているところでございます。

以上のような状況なわけで、我々としては、この外かく環状線だけでなく、圏央道等についても、一日も早く建設を進め、完成していただいて、我々の事業の順調な運営ができるように願ってやまないところであります。一層の建設推進をお願いしまして、簡単ではございますが、私の陳述と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。それでは、日本自動車連盟の林さん、それから西武バス株式会社の神山さんからご意見を今、伺わせていただきましたので、これからはこちらのほうから質問等になります。委員の方、どなたからでも結構です。

【中条委員】 自動車連盟は、かなり幅広く会員がいらっしゃると思うのですが、その中で環状道路に反対していらっしゃる方はいらっしゃるのでしょうか。その人たちは、環状道路はできなくて、自動車の使い勝手が悪く、その結果、自分の持っている自動車を使うことが非常に不便で困っても構わないのか。かつ、物流等が停滞することによって生活がうまくいかない、不便になることがあっても構わない、そういうお考えを持っていらっしゃるのか。そういう調査はおやりになったことはないのでしょうか。

【日本自動車連盟】 端的にお答え申し上げますと、今、会員の中に反対している人がいるのかどうかという調査は、やったことがございません。先ほど申し上げましたリーフレットを配る際に入れておりましたアンケートには、確かに反対の方の声もございましたが、やはり過半数は賛成、何とか整備してくれという声であったと思います。

特に、文書でいただいたのは、むしろ反対というより頑張ってくれという内容です。どうということかといいますと、場所は失念しましたが、ちょうどその環状道路の計画のとき

ろにかかっている方で、家が指定されているから家が全くいじれない。車庫をつくって住みやすいように家を変えたいんだけど、それをやることができないので、子どもたちが家から外へ出ていってしまうので、子どもを引きとめるためにも何とか家をいじりたい。自分のところが引っかけたって早くやっていただきたいというたぐいの意見はいくつかございましたが、会員の中からはっきりした反対という声がかかったことはございません。

【中条委員】 要するに、JAFの会員の方はたくさんいらっしゃるわけで、その大多数の人たちは沿線の方ではないわけです。ですから、調査すれば、車を使う人たちですから、整備をちゃんとしてくれという答えが出てくるのは当たり前であるわけですね。むしろ私たちがお聞きしたいのは、そういう当たり前の話ではなくて、JAFの会員の車をお使いになっている方の中でも、車はそんなに便利に使えなくてもいいから、環状道路は整備しなくていいというお考えの方たちがどれくらいいらっしゃるのか。特に沿線でそういう環境の問題を心配して反対しておられる方というのは、本当に車を使えなくていいと思っていられるのかどうか。車の便益が非常に小さくなくても、あるいは物流がうまくいなくて、物流コストが高くなっても構わないという前提でお考えになっているのかどうかということが知りたいなど。

それから、その一方で、JAF会員の大多数の方々は整備してほしいと思っているということですが、そういった人たちは、整備してほしいという人たちにいくら払ってでも、補償してでも整備してほしいと思っていられるのか。つまりは、環境コストのほうの被害をこうむる人たちの補償のために道路整備のコストが上がるということがあっても構わないから、整備をしてほしいと思っていられるのか。そのあたりのところは、お調べになったことはないでしょうか。

【日本自動車連盟】 全くございません。私どもは、会員の方と意識がずれないようにということで逐次色々なアンケートをやっております。今まではございませんが、今中条先生からいただいたご意見を今後、私どもがアンケートを行うときに、通常、私たちはアンケートを全国に散らばして行っているわけでございますが、場所を例えば23区とか限定して打つことも可能でございますので、参考にさせていただきたいと思えます。

【石田委員】 林さんと神山さんにそれぞれお聞きしたいんですけども、今の中条先生のおっしゃった環境の話と絡みますけれども、確かに、10年ぐらいたつとLEV化、ULEVが特に乗用車において普及していて、排気ガスについては、あまり心配しなくてもいいだろうという気はしますが、騒音とか振動とか、あるいは物理的な地域の分断ということが公害問題としては残ってしまうのではないかと思うんですね。あるいは、街づくりの観点から言うと、少し語弊がありますけれども、高架構造物のような景観に必ずしもマッチしないものがあることの街の風格への影響とか。

そういうことを防ぐためには、環境、排気ガス問題がなくなったとしても、地下化というのはある程度必要なのかなと思うのですけれども、その場合に、やはりコストが高くなる。そのことについて、JAFとしては負担してもいいという人が大勢なのか、あるいは

会員の方の直接的なアンケートはされていないかも知れませんが、もう排ガスで綺麗な車を使っているんだからいいのではないかということに関して、その辺の感触というのはいかがでしょうかということ。

あと、これは簡単なお願いですけれども、随分立派なパンフレットをいただきましてありがとうございました。6つありますけれども、発行月日を後で事務的に教えていただきましたら非常に助かりますので、よろしく願いいたします。

【日本自動車連盟】 地下化した場合にコストがかかる、大変高くなることは私もよくわかります。外環なり圏央道なり中央環状にしましても、恐らく全国の方がお使いになるわけです。したがって、周辺地域にできるだけご迷惑をかけないようにということで、コストが高くなっても地下化というのはやむを得ないことなのかなと。それこそ、今よく議論されます道路特定財源というのは使われてしかるべきではないかと思っております。

それと、これはさっき先生のおっしゃった感触でございますが、一般的にコストがかかったとしても、私どもの会員さんは、やはり推進してほしいというのが大多数の意見ではないかと思っております。

【石田委員】 ありがとうございます。神山さんにお伺いしたいのは、交通渋滞等で非常に苦戦されておられると。車キロについては何とか頑張っているけれども、お客様が減って経営が随分悪化しているというお話を伺いました。渋滞に伴う走行性の悪化ということに関して申し上げますと、西武バスさんの路線のネットワークが具体的にどうなっているかということをよく存じ上げないんですけれども、たぶん放射方向と環状方向と大別できると考えております。それで、走行性が環状方向と放射方向で比べて顕著な差があるのかないかお尋ねしたいと思います。

と申しますのは、東京の道路の整備の歴史から申し上げまして、放射方向から先にスタートしておりますので、放射方向については、道路はあるのですけれども、環状方向は林さんもおっしゃったようにほとんどありません。高速道路もそうですし、一般道路も極端なことを言うと環八から16号線までほとんど何もないという状況でありまして、もろに交通混雑の影響を被っておられるのかなと思います。その傾向が特に環状方向では強いのかなと想像しているのですけれども、その辺はいかがでしょうか。

【西武バス株式会社】 練馬区で言いますと、環状方向、放射方向についても渋滞は激しいですが、どちらかといえば環状方向のほうが渋滞がより大きいという感じはしております。

【石田委員】 そうですか。そうすると、もう少し踏み込んだ質問をさせていただくと、外環ができて高速道路ができればそっちへ転換してくれて、一般道の幹線道路が混雑が解消する、あるいは緩和されるので効果はあるけれども、今、地下化が前提で計画については話し合いが進んでおりますけれども、バス事業者としては上部空間についても走行できるような空間として確保されることのほうが望ましいとお考えですか。それはそうですね。

【西武バス株式会社】　そうですね。当然のことながら、上部空間を整備していただいて、より走行しやすい、走行環境を整えた計画された道路ができれば、我々とすれば走行時間が短くなり、当然輸送力もあまってきますので、そういう路線については新たな輸送力に采配する等考えられます。そういう場合には上部空間についても是非整備していただいて、バスと住民の方の一体となった交通体系ができるような構造にしていいただければ、非常にありがたいと考えております。

【石田委員】　それと、あともう一つだけ済みません。外環が関越につながって、谷原の周辺の混雑が随分楽になって走行性がよくなったというお話を伺いましたけれども、例えばダイヤを守るために、臨時バスを投入することが随分少なくなったのではないかと、あるいはバスの定時性が上がったのではないかと思うのですけれども、そういうことについて何かデータのものはお持ちですか。もしありましたら、非常に興味があります。

【西武バス株式会社】　今のところ、特にまだ出ていないです。ただ、外環が大泉まで開通したために、大幅にというのではなくて、若干走りやすくなったという程度ですから、これがさらに先まで行って高速道路ネットワークでつながれば、恐らく大幅に減るのではないかと。ですから、あそこの間が少し延びてつながっただけで、我々が見て感じられる程度に減ってきたので、3つなり4つの高速道路がつながれば、さらに大幅な飛躍的な改善が見られるのではないかと、我々は非常に期待しているところでございます。

【森田委員】　西武バスの神山さんのご説明ですが、非常によくわかりました。そういうお立場だということで、大変ご苦労されているということがわかります。

ただ、林さんのお立場がよくわからなかった点がありました。中条さんの質問と関連しているのかもわかりませんが、JAFそのものは会員制ですね。今おっしゃられた意見と、JAFというのがそもそもどういう組織なのか、その関係について少しわからないんです。一般自動車ユーザーの多数の意見を代表して、道路づくりが必要であるということ、ここまではわかるんです。このところに、「オーナードライバーの皆様へ...道路と自動車の関係を皆様とともに考えてみたいと思います。」と、書いてあります。要するに、道路と自動車とをどういうふうに考えていくかということ中に、沿道の住民がJAFの会員でなくても、沿道の生活環境とどうやってうまく連携を図っていくかというところが、JAFとしては、多分1つのお考えになられているところだと思うんですね。そのところがどういう姿勢で臨まれているかというのが、もう一つわからなかった。要するに、ほとんどのユーザーは道路をつくることに賛成であるから、あとは残った問題、要するに沿線の環境については、うまいこと、それぞれのところで片づけてくれよという話なんですか。要するに、JAFの会員組織としての立場について説明を補足していただきたいと思っております。

それから、もう一つ理解ができなかったのが、通常の空気よりきれいな排ガスがあるとのお話がありましたが、これは具体的に何をおっしゃっているのでしょうか。そういうエンジンというのは、燃料電池で水素でも燃焼させるようなことを念頭に置いておっしゃら

れたんですか。そこがよくわからないんです。

【日本自動車連盟】 後からのご質問ですが、ULEV、ウルトラ・ロー・エミッション・ビークルといいたいでしょうか、ガソリン車でもそういう車が出てきているということでございます。

【森田委員】 通常の空気を既に汚染されている空気よりもきれいにしようと思えばきれいにできますけれども、通常の空気というのは何をおっしゃっているんですか。

【日本自動車連盟】 私は、専門家ではございませんが、いわゆるそういう自動車をお造りになっているメーカーの言っている話を申し上げているわけでございます。つまり、吸い込んだ空気より出す空気のほうがきれいだということでございます。

【森田委員】 通常、燃やしてしまいますと、吸い込んだ空気よりも吐いた空気のほうがきれいだというのは、どういう理屈なのか、全く理解できない。

【日本自動車連盟】 触媒で全部処理しているということだろうと。

【森田委員】 それは、ご自分のご意見ではなくて、どこかの話を引用されたということだったら、それは結構です。

それともう一つ、JAFというものは、そもそもスタンスとして、道路とユーザーと、それからもう一つ、ユーザーが使っている道路の沿道というものと何らかの形の協調をやっていくような事業とか、そういったものに今まで取り組まれたことはないんでしょうか。

【日本自動車連盟】 沿道の話となると、ある道路ということになるかと思いますが、私どもはそういうピンポイントに絞った議論というのはやったことはございません。あくまでJAFの会員のマスとしての議論を取り上げてまして、ある場所についてどうかというのは、今後あるかもしれませんが、今まではほとんどそういうことをやってはいませんでした。

【越澤委員】 自動車連盟の方に伺いたいんですが、大変きれいなパンフレットを出されていますが、今後もこういう形で続けられる予定はあるんですか。

【日本自動車連盟】 今のところはございません。というのは、私は直接の担当者ではなかったですけども、5年ほどかけてやって動かなかったのが、我々のほうには若干虚しさが残っているわけです。

【越澤委員】 それから、先ほどの中条先生のお話の中で、場合によってはアンケートもという話がありましたが、もしされるのであれば、是非沿線の杉並区、世田谷区、武蔵野市とかで行っていただきたい。JAFは会員の方が相当多いと思うんです。行政の立場とは違う立場ですから、僕はユーザーはユーザーで、一般的な話よりは、むしろもう少しはっきり明確にもし聞けるようでしたら聞いていただきたい。それは自動車を利用してJAFに加盟しているという立場の方の意見ですけども、大変貴重な意見でして、当然ガソリン税の負担と使い道とか、そういうお話も、ユーザーの立場としては合理的な意見だと思うんですね。

と言いながら、地域の方々がふだんその道を運転されている、幹線道路より生活道路、

これは杉並、世田谷、随分多いんで、私も実はここ出身ですから、よく知っているわけですが。その中で、道路予定地の方の生活のことも当然わかつて思うんですね。ですから、推進するにしてもどのようなお考えをお持ちかとか、行政の立場ではにくいアンケートですので、もしやっていたら、是非興味があるなど。なるべく具体的なご質問とかかれて、こういう立場でやったアンケートで、こういう意見だというのは、非常に貴重な意見ですから。あまり動かなかったということで、がっかりしているというお話がありましたけれども、こういう委員会も始まっておりますので、可能でしたら、少しそのようなことを考えていただければありがたいと思います。

【日本自動車連盟】 考えさせていただきたいと思います。

【御厨委員長】 ほかにいかがでしょうか。それでは、時間がございませんが、私からも、ほかの委員の方と若干重なるかもしれませんが質問させていただきます。

最初に、JAFの林さんのご意見についてでありますけれども、私、JAFの基本的な立場というのは、39年前におつくりになったときから、道路を少しでもよくして、そして道路整備を進めていく、そこに基本的なお考えがあったんだろうと思いますし、先ほどおっしゃったように、昭和30年代というのは本当にまともな道路がなかった時代ですから、そのときからずっとこういうふうにユーザーとの間でこういう形をつくってこられたんだと思うんですね。

それで、外環についてですけれども、先ほどパンフレットこれをおやりになってがっかりされたというお話でしたが、この「首都圏の自動車道路問題」シリーズというのは、5回に分けて出ておりますけれども、何年ごろから何年ごろにおやりになった。

【日本自動車連盟】 1991年から96年です。

【御厨委員長】 そうすると、これを91年からおやりになるときは、外環をそろそろ何とかしてほしいと、かなり切迫してJAFとしてはお考えになったということになりますか。

【日本自動車連盟】 というより、1960年代の後半から70年代にかけて、特に東京都内ではマイカーバッシングというのが非常に強うございまして、自動車を使ったら石を投げられそうだという悲鳴まで聞こえてくるほどの状態で、道路、あるいは自動車を擁護するような意見を私も述べたりすると、ラジオで聞いたのか、テレビで聞いたのか、手元にカミソリの刃の入った郵便物が届くという状況もあったわけございまして、そのときから、私どもは環状道路がないと、渋滞は基本的・根本的な解決にはならないという考えを持っておりました。

それで、たまたま私どもの問題でいいますと、なぜ91年から96年かということ、その当時の上層部の判断と、若干我々にそれを行えるだけの余裕があったと、こういうこともあるのかと思います。

【御厨委員長】 当初から、大体5年ぐらいかけてこれをやってみようという感じでしたか。

【日本自動車連盟】 実はそうではなかったのですが、そのぐらいかかって、実を言いますと、それが5部作でございます。その後、今度はこういう、環境問題がありまして、コート紙から質を再生紙に変えて5部、都合10部出ています。

【御厨委員長】 それで91年から96年ですか、それも入れてですね。

【日本自動車連盟】 はい。

【御厨委員長】 これに、プラスそれを入れて96年までおやりになった。これをやって虚しかったとおっしゃいましたけれども、その虚しさというのをもう少しご説明いただきたいんですけども。

【日本自動車連盟】 はっきり言いますと、これで外環の整備が始まって欲しいなという気があったわけです。もちろん、ご承知のように、練馬と三郷の間ができたのは知っていますが、肝心の東名寄りの一番交通量の多いところが一向に凍結されたままで動かなかったというところに、虚しさというのは個人的な問題ですが、感じたわけでございます。しかし、外環を動かしてほしいという気はずっと持ち続けております。

【御厨委員長】 そうすると、こういうパンフレットをつくって、広報活動をするのは96年で終止符を打ったけれども、その後もそういうお気持ちは変わらなく、今まで、今日お話になったような形で来ておられると理解してよろしゅうございますね。

【日本自動車連盟】 はい。

【御厨委員長】 ありがとうございます。それでは、西武バスの神山さんに今度は質問したいと思います。確かにバスに乗る人は、本当に減っていますよね。しかし、変な言い方ですが、外環ができて道が整備されて一般道がすいてきた場合に、バスへの信頼度は前のように本当に戻るでしょうか。

【西武バス株式会社】 バスのお客は、比較的近距離を乗る方が多いですから、一度逃げるとなかなか戻ってこないのが現実ですけども。我々とすれば、現在、交通混雑が激しくて、これからは特に高齢化になりますと、自分で自動車を運転できない方もどんどん増えてくると。我々の事業は、これからは本当に高齢者対策が最重点の最重要な対策ではないかと考えておりますけれども、そういう面では公共交通機関というのは非常に重要になると思いますので、道路事情が改善されて定時性が確保されてスムーズな運行ができれば、帰ってくる所謂バス復権の可能性は大いにあると考えております。

【御厨委員長】 そういう意味では、高度成長期とは違って、明らかにターゲットはお年寄りといえますか、年をとって、自分で自家用車等々を運転できない方の手足となるといえますか。しかも、それが定時性が確保されるということがあれば、おそらく今よりはということですよ。

【西武バス株式会社】 そうですね。我々は、就業世代・勤労世代の方々の輸送は当然のことでございますけれども、体が不自由な方やお年寄りの人の輸送というのは我々の重大な使命であると、今後、継続してやらなければいけない重大な使命であると考えております。

【御厨委員長】 ありがとうございます。若干時間が残っておりますが、ほかの委員の方で質問、特にございませんか。

それでは、どうもありがとうございました。予定の時刻になりましたので、今日のヒアリングについてはこの辺で終了させていただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

それでは、報告と討議に入る前に、事務局から本日の配付資料の確認、それから第6回の委員会の議事録についての説明をお願いしたいと思います。

【国土交通省】 それでは、お手元の配付資料の確認をさせていただきたいと思います。1番上に議事次第、配席図、委員会の名簿、配付資料一覧ということで、今回は資料 - 1から資料 - 4まででございます。資料 - 1は前回の議事録、資料 - 2は第一次提言を踏まえた当面の対応について、資料 - 3はこれからの進め方についての意見メモ、資料 - 4はヒアリングについてです。それから、参考資料がございます。参考資料につきましては、前回の第6回委員会で行われた第一次提言、これにかかわる新聞記事。それと、今後の道路政策のあり方について議論しております社会資本整備審議会、これは国土交通省の審議会として、これの道路分科会の基本政策部会の資料を、道路を取り巻く最近の話題ということでお配りしています。

続きまして、資料 - 1、第6回の委員会の議事録です。前回につきましては、第一次提言の議論と、あわせまして今後の委員会の進め方を議論させていただきました。既に委員の皆様方にはお配りしていますので、詳細の説明は省略させていただきます。

【御厨委員長】 それでは、第6回の委員会の議事録につきまして確認をさせていただきます。今の事務局の説明について、特にご意見、ご質問、ございますでしょうか。前回は、第一次提言をつくるための作業ということで、かなりやりとりがきちんと書いてありまして、最後のほうで大あわてで直したところもちゃんと入っていて、臨場感あふれる議事録になっておりますが、何かございますでしょうか。

それでは、第6回の委員会議事録については、了承するというにさせていただきます。

では、続きまして、報告事項につきまして事務局より説明をお願いいたします。

(資料 - 2 説明)

【御厨委員長】 それでは、この第一次提言を踏まえた当面の対応についてということで、早速、我々の提言に対して、どういうふうに行政当局としてやっていくかということの最初の対応が出てまいりました。これについて、少し議論したいと思います。基本的な考え方と場の設定等に分かれておりますが、どうぞ委員の皆さんのほうから、「この点が…」というようなところを中心にご意見を出していただけるといいのですが、いかがでしょうか。

【越澤委員】 まず、ここに出されていることは、いずれも大変必要なことで、是非このとおり進めていただければと思っております。提言全体には、実はいくつか色々なことが書かれておまして、それについては今どうお考えなのか。今日で結論が出なくて、別にいいわけですが、今後こんな対応をしたいとか、もし考えがあれば伺いたいということがあります。

例えば、提言がございますが、資料 - 2 にあります基本的な考え方についても、我々も何度もあちこちで提言申し上げましたが、住民から寄せられた意見に対して、さらに考え方を出していくべきではないか、具体案を出していく、かなり随所に出しております。ですから、これについて実際どうされるのか。色々な地域の方々が、それでわかったと言うかどうかというのはまた別として、どうされていくのかというのは、やはり大変重要なことで、それと同時に我々のこの委員会がいつごろまで、どんな活動をしたらいいのかということとも関係しますので、できればこう進めていきたいのだというところを、率直に、語って欲しいというのがあります。我々としては、できる限り早期にこういうのを解決して欲しいというのがありますので。

あとは、我々の委員会としてもやっているわけですが、有識者委員会とは別にさらにやってもいいという気もしますので申し上げます。提言で3ページに広く色々な意見の把握に努めるべきであるということがありまして、当然ながら我々の活動とは別途、行政の立場とか関係の区市の方々がそれぞれの立場でやっていいわけでありまして。これについて何かお考えがあるのかどうか。有識者委員会のみというのも、不足しているというか、難しいというか。聞く姿勢とか立場も違いますので、違う立場でこういう把握とかアンケートというのは当然あっていいのではないかという気がするんです。

それから、あと、4ページ以降に整備しなかった場合の議論との比較があります。それで、必要性という議論がありますが、少し言いづらいところかもしれませんが、率直に今日の資料になかった分についてのお考えなり方向性というのが伺えればなということ。

もう1点、この中で当然、大臣のこととか知事のこととも触れていたわけですが、両局長さんの前回委員会でのご発言というのは聞いているわけですが、それぞれ国土交通省の首脳部とか東京都の首脳部は、何らかの反応があったのか、何もなかったのか、言いづらいかもしれませんが、報告書を上げてあるということだけでも結構ですけれども、何か反響があるのかどうか、そこら辺も是非、我々の立場としては伺いたいなという感じもいたします。

【御厨委員長】 今、越澤さんから、第一次提言の今回の資料 - 2 を少し超えた部分について、具体的にどういうふうに進めておられるか、具体案はどうか、あるいは広範な意見把握については、この場だけではなくて、もう少し別途のことについてお考えがあるのかというお話がありました。

それから、必要性の議論に絡んで、整備しなかった場合についても提言では触れているわけですから、その辺のところの今の段階での行政のお考え、これはまとまっていればと

いうことですが。

それから、あとは全体として、この提言に対する国土交通省あるいは東京都の幹部の対応あるいは反応はどのようなものであったかということについて、事務局からお答えできる範囲でお答えいただきたいということでございますので、事務局からお答えいただければと思うのですが。

【国土交通省】 それでは、事務局から何点かお答えさせていただきたいと思います。前回の委員会で第一次提言をおまとめいただきました。色々な項目にわたってご提言いただいたということでございます。我々としても、これらの項目については、対応方針を考えているところでございます。誠に申しわけありませんが、今回は、全般的にお答えさせていただき、それぞれどのような形で対応していくかということについては、まだ答えを用意させていただいておりません。

と申しますのも、今、PI外環協議会（仮称）の立ち上げに向けて、地元7区市さんにも色々お願いし、具体に見えてきている部分がございます。その中で、まず必要性からの議論ということで、その対応について、今、我々が一番留意しているところで、その中身についてを中心に今回の資料として出させていただいたということでございます。いずれ、全般的な提言に対する対応方針として、必要性以外の部分も含めて、また次回以降お答えさせていただきたいと考えております。

それから、この有識者委員会の立場以外での色々な広域の意見把握についても、先ほどもご説明がありましたが、協議会なりオープンハウスなり、色々な場ができてくるので、色々な立場からの意見把握もいずれ必要になると我々としては考えております。なお、具体の方策については、まだお答えはできませんが、いずれそういうことも考えられるかなというところでございます。

【国土交通省】 具体案につきましては、いただいたご意見の中にも計画の内容についてや、環境についてという、かなり具体的なご意見をいただいておりますので、それにお答えするような形で、私どもの考えをお出ししたいと考えております。

広く意見を把握するというのも課題の1つと認識しております。今のところ、資料-2の一番下にありますが、インターネット等を通じてということで、かなりまだ漠然としております。こちらのほうについても、さらに具体的な内容を詰めてまいりたいと考えております。

また、整備しなかった場合についての資料の出し方について、現在、検討している最中でありまして、今日のところはございませんが、何らかの形でご説明できるような形にしたいと考えております。

【国土交通省関東地方整備局長】 上層部の反応については、こういった提言をいただきましたということでありまして、それから、今日も一部説明させていただきましたけれども、この提言をいただいて、当面こういう対応をしていくということについては、当然、我々整備局と本省ですり合わせをしながらやっております。ただ、提言について幹部

がどういう反応であったかという点については、ちょっとまだ私、意見をお伺いするということはできてなかったものですから、現段階ではご説明は難しいです。

これは、私の個人的な話になりますし、みんなそのようなことだろうと思うのですが、新聞の記事でも「猛省を」というのが大体見出しに取り上げられていることが多いわけです。そういった意味で、これまでの対応について色々反省すべき点があったということは、みんな共通の認識だと思っておりまして、この提言を受けまして、着実にその辺は今後、対応していきたいと思っております。

今日はまだ提言に対する対応について、一部しかお示しできなかった部分がありますけれども、ご指摘をいただいた点についても、PI外環協議会等が決まっていく過程で、この次はこの提言のこの部分についてこういう対応をしていきたいということをご報告して、ご指導いただきたいと考えております。

【東京都都市計画局長】 東京都の方でございますけれども、その前に越澤委員が言われた行政としての考え方についても一言触れさせていただきたいと思っております。行政としてのいわば考え方の内容の問題と手順の問題が、2つあると思っております。内容の問題は、それぞれ行政の内部で国交省、東京都で議論していくと思っておりますと同時に、先ほど事務局からお話ししたように、外側との手順の問題というのが意外と重要だろうと思っております。そんなことを考えながら行政としての考え方を取りまとめていくことができればと思っております。時間のことについては、今日の段階ではお許しいただきたいと思っております。

それから、本題といたしますが、今のご質問の、東京都の中で、当然のことながらこういう提言をいただいたことについて報告をいたしたところでございます。大きな反応としては、大きなステップといたしますが、1つのステップ、階段を上がることができたということに尽きるのかなと思っております。ただ、一言、あえて申し上げさせていただければ、その階段の高さというのか、幅ということについて、それぞれの意見があったことは事実だろうと思っております。少し抽象的な言い方ですけれども、今日の場ではお許しをいただきたいと思っております。

【御厨委員長】 それでは、他の委員の方、いかがですか。

【石田委員】 基本的な考え方のところ、「みなさんの声」の項目というのがあり、そのとおりだと思いますが、ご意見の種類としても多数ございますよね。すべてについてお答えするのが義務かなと思っておりますが、例えばパンフレット等にまとめるということを見ると、こんな分厚くなってしまったりしますので、その辺のお考えがどうなのかということが1つ。

あと、4,000人を超える方からご質問とかご意見をいただいておりますが、中には住所氏名を書かれている方もおられます。そういう方への対応は、先ほどの質問と絡みますが、どうされるのか。私自身の考えを申し上げますと、多分パンフレット等にするのは数が多いものをFAQにするだけでいいのかなと思っております。ただ、個別の方への対応はきちんとすべきであろうというふうに思いますので、いかがでしょうか。

あと、場の設定については、 、 、 とありますが、これはどういう位置づけになったのか知りませんが、連絡会とか7区市長との意見交換会とか、その他にもございますよね。こういうのを積極的にどんどんやられるといいと思うんですね。街づくり、国交省と都としては。そこへ我々がどういうふうな形で入っていくのかというのは、多分、議論のしどころだと思いますが、適宜どういうことをやっているということの情報をいただきながら、あるいは時間が許せば、そういう場にオブザーバー的に参画、臨場させていただいて、感じ取ったことを助言するなりしていくのかなと個人的には思います。このように考えると、国交省と都で今後なされる活動と、我々の委員会の場の関係を、我々自身で議論しておいたほうがいいのかという気もしました。

【御厨委員長】 今の石田さんの後半の発言については、この後の委員会の今後の活動のところで議論したいと思いますが、前半については何か。

【国土交通省】 いただいた意見は、それぞれのページを見ていただきますと、青く囲ってある部分が代表的な集約された意見というふうに整理させていただいています。その意見の下に意見例として、いただいた個々の意見を書かせていただいておりますが、今のところ、青い意見にはちゃんとお答えするような形で、私どもの考えをお出しさせていただきたいと考えております。

また、住所を把握、教えていただいている方々が約4,000人弱おられます。このパンフレット「みなさんの声」をつくった際も、その方々にはすべて郵送させていただいております。その方々からまたはがきをいただいております。約300通位の返事をいただいておりますが、基本的には網羅的にまとめてあり、肯定的なアンケートの結果が多く返ってきているところでございます。ただ、中にはただ単に意見をまとめただけで、返事がないではないかというようなご意見が含まれていたことも事実でございます。そういったことを真摯に受けとめまして、ちゃんとお答えしてまいりたい、また、個々にもお答えできるものについてはお答えしていくという姿勢でいきたいと考えております。

あと、各区市との意見交換会、区市長さんたちとの意見交換会の場でも、このような必要性についてのご説明を申し上げていかなければいけないと考えておりますし、また各場相互の情報の共有についても努めてまいりたいと考えております。

【中条委員】 今、このパンフレットを見て、答え方がとても難しいと思いました。例えば、大深度地下方式ってどんなものですかという質問に対しては、これはこういうものですと答えることはできる。そこで、どれぐらいまでコストの話等について答えることができるかというのは難しいところがありますが。しかし、例えば意見として、たまたま今ぱっと目についたパンフレットの12ページの3つ目に「外環が出来て交通の便がよくなっても、一時的にすぎず、すぐ車が余計に増えてまた混むようになるのは、今までのすべての例が示す通り」。これ、この人の考えは私から見ると間違っているんですね。そういうものに対してどう答えるのか。これは意見ですから、あなたの意見、間違っていますよと私だったら答えます。でも、行政がお答えになるとしたら、どうお答えになるのか、すぐ

く悩まれるところですよ。だから、そういう意見についてどんなふうに対処したらいいんだらうかというのを、ちょっと私もあまり知恵がないですが。それは、有識者委員会が答える話ではまだないですから、まだ議論していないところですから。

【御厨委員長】 確かに、答え方というか、答え方のパターンというのが難しい問題がありますね。

【中条委員】 というか、答えられるものと答えられないものが多分あるでしょう。

【御厨委員長】 どうでしょう。事務局に今、振ってもしようがないと思うんです。そうですねとしか言いようがないと思うので、あえて振りません。多分、そこのところはすごく悩ましいところで、本当に中条さんおっしゃるように、我々でしたら我々の立場に基づいて、個人の意見として、それは違いますよと言えますけれども、それがそうすげなく言っているものかどうかということも含めて、おそらく答え方の様式が、ある程度必要になってくるかなという気がします。その辺は、またご検討いただくと同時に、多分我々の委員会との関係をどうするかというのは、中条さんが言われたとおりで、後の議論に回したいと思います。

【森田委員】 2つお願いがありまして、1つは、この有識者会議というのはこれからかなり各論に移って、色々な評価とかアドバイスをしていかななくてはいけないということで、それぞれのご対応になられた内容、それはこの会議でできるだけご報告いただきたいというのが第1点です。

第2番目に、当面の対応についての場の設定ですけれども、何か色々な自主的な情報の場というものをうまく活用されるということも必要になるのではないかと思います。例えば、インターネットを見ても、どのくらいそれが活発になるかというのは、行政の用意した画一的なインターネットのウェブサイトへリンクして、色々な自主的なインターネットができてくるというのが一番望ましい姿です。例えば、JAFのインターネットともつないで、そこで何か議論されれば、それはまたそれで非常に広がりもできますでしょう。あちこち外かく環状道路については意見のページがあり、そういったものも非常に大らかに結んで、画一的な場ではなく、色々な場をつないでいくような、そういう柔軟なご姿勢が少しこのあたりに現れればいいなという感じがいたします。

【御厨委員長】 ありがとうございます。私からも1点、オープンハウスの件について、申し上げたいのですが、世田谷の道路調査事務所で常設でされるということですが、その場合、パーソナル対応のスタッフは世田谷の場合は何人ぐらい置かれるのかということ、それから、時間帯は大体何時から何時ぐらいまでなのかということ、また、巡回をされる場合は、世田谷のオープンハウスをモデルにして持っていくのか。つまり、巡回オープンハウスと今までの要請に応じた説明会とはどういうふうに違うのか、同じなのか、その辺、何かイメージがあれば、お知らせいただきたいのですが。

【国土交通省】 まずスタッフでございますが、常設オープンハウスの方は執務室と隣接しておりますので、ご来客があれば、そのたびに個々に対応することを考えております。

巡回オープンハウスにつきましては、スタッフ五、六人を説明員として配置いたしまして、ご説明をさせていただくことを考えております。常設オープンハウスにつきましては、9時15分から5時半までと考えております。

今までの要請に応じた説明会との違いについては、これは場所との関係もありますが、参加される人数がこれまでの実績でも二、三十人の方に集まっていたらご説明することなので、パネルを持ち込むような会場ではなく、オープンハウスではもう少し個々に対応させていただくという形になるかと、すみ分けについてはそう考えております。

【御厨委員長】 わかりました。つまり、説明会の方は、もう少し小さい対応であって、このオープンハウスの場合は、かなりパネル等を持ち込んで、そういう意味では場所をとるといいますか、そういう形の対応になるということですね。

もう一つ聞いておきたいのですが、常設のオープンハウスで、一番心配なのは、これからももちろんおやりになるとは思いますけれども、開店休業といいますが、開いてはいるのだけれども、誰も来ないと。でも、オープンハウスだよと、これでは困るわけで、どうやって呼び込みをやるか。呼び込みは非常に必要であり、往々にしてありがちなのは、本当に開店休業、用賀は私の家からは近いですが、必ずしも皆さんの家から近いというわけでもありません。巡回の場合も、例えば地元区市においてというのはどういう設定をしていくのか。これは、順番に回って、巡回ですからそうなんでしょうけれども、まさにその場をどう設定するのかということと、これをどうやって広報活動するのか、その辺はどうでしょう。

【国土交通省】 巡回オープンハウスにつきましては、地元の駅の近くで場所を探しつつあるところがございます。極力来ていただきやすいところを考えていきたいと思っております。

事前の告知・広告につきましては、前回のたたき台の説明会の時もチラシを各戸に配布したりとか、広報に載せたりということをして、10会場で行ってございまして、1会場に大体300人位の方が来ていただいております。大変関心が高かったと同時に、そういう来客状況でございました。今回もそのときの経験を踏まえて、同じようにお知らせできるようなことを考えてまいりたいというふうに考えております。

【御厨委員長】 ありがとうございます。それでは、少し時間が押してまいりましたが、この第一次提言を踏まえた当面の対応ということについての議論は、今日はそこまでにさせていただきたいと思えます。

これから残された時間を使いまして、これからの進め方について議論したいと存じます。前回の委員会での議論をもとに、事務局で作成した資料について、それでは説明よろしくお願いたします。

【国土交通省】 それでは、資料-3からご説明させていただきます。ここでまとめましたこれからの進め方につきましては、前回の委員会でもご議論いただいた内容でございます。その後、各委員の皆様からの追加の意見等もお伺いいたしまして、メモとしてまと

めたものでございます。少し読み上げさせていただきたいと思います。

(資料 - 3 説明)

【国土交通省】 このほか、石田先生から別紙の意見メモということをお願いしております。

【石田委員】 これ、私、勘違いしてしまして、何かメモで出すのかなと思っていただけですので。内容は今ご紹介いただいたのとほとんど同じですので、結構です。

【国土交通省】 わかりました。ということでございます。

(資料 - 4 説明)

【御厨委員長】 ありがとうございます。それでは、以上の資料を踏まえまして、どういう形で次回以降、議論を進めていくかという、この委員会の根幹にかかわるところですが、その議論をさせていただきたいと思います。前回も色々な意見が出ておりますし、今日も先ほど中条さんと、石田さんから、あるいは越澤さんもそうですが、この委員会のいわばどこまで踏み込むかという役割を含めて、既にご議論が出ておりますが、その辺を含めて議論をさせていただきたい。

1つは、一番やらなくてはいけないのは、ヒアリングはやらんといかんでしようということで、これは既にいくつか事務局からも名前が出ておりますが、かなり広い範囲にわたって、ユーザーはもちろんのことですが、経済団体あるいは環境団体、そしてまた一番大事なのは行政ですね。それぞれの関係する地方自治体等々を含めたヒアリングを広範に進めていくということ。これは、委員の中でも異論はないと思いますので、これはまず前提にしたいと思います。

それを前提にして、あとどういう形で踏み込んでいくかということがございます。1つは、仮称PI外環協議会が間もなく立ち上がるということでございますので、先ほど石田さんが少し言われましたが、それと有識者委員会がどういう関係を保っていくのかということ。それはどうでしょうか、ご意見いかがでしょうか。今日、少しそのところの位置づけと申しますか、両者の関係と申しますか、この辺のところの議論をお願いしたい。

【越澤委員】 私は、今日の意見メモ、前回の発言をまとめていただいたメモですので、前回の議事録にも入っていますが、やはり、我々は指導するという関係ではないと思います。もちろん、広い意味での何か円滑にいくようにお手伝いできる部分があれば、それは何かしたいという気持ちは持っていますが、ここまで非常に長期間かけ、ようやく立ち上がりかけているというところですので、それは別に無責任に突き放す意味ではなくて、本当に様子を見守っていたほうがいいのかという感じがいたします。

それから、区市の方々が正式に入ってくる、色々な形の組織が、多分最初ではないかな

と思いますので、やはりその議論を一、二回やってみて様子を、資料はいただければいいと思いますが、直接のかかわりといいますか、もちろん会場で聞いているということ自体は全然構わないと思いますが、正式に我々が何らかの形でオブザーバーで入るとなると、席を用意してどうするのかということもあって、将来までそういう可能性をなしにする必要はないと思いますが、今のところはまだようやくよちよち歩きですので、やっていただくというスタイルのほうがいいのかなと思うんです。少しやってみないと、我々も第一次提言の内容がこうなるのかどうかというのは、最初の段階では多分、我々も事務局の方もわかってなくて、やりながらこうなるといえることがありますので、という感じはいたします。

【石田委員】 少し越澤先生とニュアンスが違いますが、指導するという言葉は偉そうだという感じがあるのですけれども、お手伝いするということは非常に大事なと思います。そういうことで何か気のついたことがあったり、こうしたほうがいいのではないかというのがあったら申し上げるといえるのかなというふうに思います。そういう意味からすると、忙しくて大変ですけれども、私自身の気持ちとしては、ここで議論する、あるいはここで事務局からこういう活動をしました、こういう意見交換がありましたという2次的な情報をいただくのも大事だと思いますし、それが大部分になるとは思いますが、生にどんなことがあるのかなというところを感じ取らないと、間違ってしまうことがあるのかなというふうにも思います。傍聴が許されるのなら傍聴でいいんですけれども、そういうことをしたほうがいいのかなと思っています。

ただ、先ほど言いましたように、ここ以外のPI外環協議会とかオープンハウスとか要請に基づく説明会とか情報交換会というのは、国交省と都がやられているものですから、それは粛々と進めていただければ非常にいいと思います。そこで、何かもし気がついて、何かお手伝いできることがあれば言うべきであろうというふうに思います。

それが1つと、先ほどの「みなさんの声」に答えるという基本方針のところ、中条先生がおっしゃった問題に関してですが、多分私もこの人のご意見には、反対というか、必ずしも正しくないと思うのですが、そのことはやはり行政としては正確なデータをきちんと出すということが必要で、そのことについて、もし専門的見地からの意見を申し上げるとすると、それで十分なのかどうかということについての意見は申し上げられるのではないかなと思います。ただ、それもそれぞれの専門性に基づいての議論ですから、この方が納得されるかどうかというのはわかりませんが、そのことに対して、本当のデータの正当性とか正確性ということに対して議論が巻き起これば、それはそれで非常にいいことではないかなと思います。

例えば、アメリカでは、交通需要予測に対して市民団体とか環境団体から訴訟が起こっている。行政当局だけではなくて、需要予測をしたコンサルタントとか、アメリカの場合は大学の先生がコンサルタントを兼業されていることも多いので、先生方が訴えられる。そういうこともあり、正しい緊張感のもとにいい方法論の開発とか学問の進歩があります

ので、そのようなお手伝いもできればいいのになと思います。それは淡々とデータをきちんと出すという、そういうことに尽きるのではないかという気がいたします。

【中条委員】 基本的な質問をして申しわけないですが、この委員会の役割が何だったのか、つまり、この委員会はP I委員会なのか、P Iのやり方について課題を整理して助言する委員会なのかということで、私はその後者の方だと思っています。では実際にP Iを統括する委員会があるかということ、それはないわけですね。これは、今、行政がやっておられて、協議会もでき、ほかでも色々説明会をおやりになっている。

私たちは、では、P Iのあり方について助言する委員会だけではなくて、P Iそのものをやるのか。やるのであるならば、ヒアリングをするというのは当然必要になりますし、それに対して、そこでディスカッションしなくてはいけないし、こちらの意見も、例えば今、石田さんがおっしゃったような説明もしなくてはいけなくなるわけですね。そこまで私たちの委員会というのは役割を負わされているのでしょうかというのが、まず1つ目の質問です。

もしそうでなくて、単にどうあるべきか、どのようなプロセスを経るべきだとか、どのような人々の意見を聞くべきかとか、そういったことについて助言するのが役割であるならば、私はヒアリングも必要ないと思っています。それは、実際に実行される委員会がヒアリングされればいい。そこで、今日みたいな短時間のヒアリングではなくて、もっと議論をして、もう少し失礼な言い方をすれば、ここはおかしいのではないかと、そういう議論があった場合に、そこまでディスカッションし、説明してもいいと思うんです。ですから、まずはどちらで私たちは考えたらいいのか。

メンバーについても、このままでいいと私が申し上げたのは、後者の方の委員会であるならばこのままでいい。でも、P Iを実行する、あるいは統括する委員会であるならば、このままではとてもできない。能力的にも、能力という意味は、キャパシティー的にもタレント的にも難しいだろうと思います。

【森田委員】 実は、この委員会が手探り状態で進んできたというのは、まさに中条さんが今おっしゃったことだったと思うんですね。私の理解するところによれば、今のところ手続がより良い方向に進むようにアドバイスとしての役割を果たしている。だけれども、機が熟すとか、色々な条件がそろってくれば、計画の必要性とか計画内容の審議さえも行っていくという、2つのことが同時に期待されているわけですね。もし、P Iを統括するとともに、計画の必要性そのものをここで判断していくことが期待されるとすれば、どの時点でそういう方向に変えていくかがまだよくわからない。

なぜそうなっているかということ、まさに現場とともに有識者委員会が動いているということなんでしょうね。だから、この有識者委員会のあり方というのは、最初からこうであるというふうに決めていくようなやり方と、それから現場ができるだけ合意できるような形でこの有識者委員会が柔軟に動いていく、この2つの考え方が多分あるんだろうと思います。どうも私の受けた印象だと後者の方で、現場で今やっとP I外環協議会というのが

立ち上がって、今よちよち歩きで、それがうまく動いていくという中で、この有識者委員会に何が求められようとしているか、そこからフィードバックがかかってくるということではないかと私は認識していたんです。

ですから、私自身は現場での色々な情報提供というものに、あるいはP Iというプロセスに対してアドバイスし、評価しながらも、現場の合意形成の方向の中から、この有識者委員会の役割も徐々に定まってくるという感じが私はしていたんですね。この理解が正しいかどうかということは、ご議論いただきたいと思います。

【御厨委員長】 ありがとうございます。かなり根本的な議論が出ております。ただ、今日も伺っていて、それから私自身のこれまでの認識で言いますと、おそらく越澤さんもそうだし、それから石田さんもそうだと思うのですが、中条さんが言われた、つまり2つに分けた場合のP Iを統括する委員会ではない。逆に言うと、森田さんが言ったように、定義をはっきりさせて、これで動くというタイプの委員会ではない。したがって、その後者である課題の設定とか、その他について助言をし、提言するという委員会であって、合意ができるように柔軟に動いていくというタイプの委員会であった。

当初からそうであったかと言われると、これは先ほど越澤さんが言われたように、こんな形で第一次提言が出ると当初は思っていないから、動き方としては、やはりそうだったんだと。こういう言い方をすると非常に無責任なように聞こえますが、現場があって、その現場に対して、各委員はそれぞれあるスタンスがあった。その現場、フィールドワークをやられた委員もあるし、やられない委員もあるし、それぞれの立場を尊重して、一括して委員会全体として何か行動するというのは、ほぼ上から実際へりに乗って見たときと、それから現場を歩いたとき以外、現場を歩いたときも人数が限られていましたけれども、そういうことだけでありまして、それ以外は各委員はここで集まって議論するということが求められた役割だったというふうに私は思います。

そのスタンスは、これから後、これがどこまでやるか、前から意見が出ていますように難しいんです。もちろん時間管理をしていかななくてはいけません。それで、こういう委員会はただやらせておきますと、何か委員会の存立のためにやっていくようなことになりまして、次はいつやらなくてはいけないという話になると、これは本末転倒でありますから、そこへ行かない前にももちろん決着はつけなくてはいけないわけですが、同時に、今、生まれようとしているP I外環協議会というものの、いわばよちよち歩きという表現がありましたけれども、それにどう我々がお手伝いしていくか。よちよち歩きでありますから、これがどっちの方向に行くのか皆目見当が付きません。赤ん坊と同じでありまして、赤ん坊というのは大体予測外の行動をして親を困らせるわけでありまして、それと同じように、親というと、また指導性の問題があるからまずいですけれども、同じ赤ん坊と言ってもいいですね。赤ん坊が2人いて、それが向いているという感じでしょうか。そこで共同して何かの作業ができれば一番いいのですけれども、それは、今の段階でまだ想像が付きにくい。

多分、5月に協議会が発足いたしますので、それを我々としては見る。その見ている中で、おそらく現実にはP I外環協議会が動いていく中で我々の課題というのは、当面のところは見つかっていくのかと思います。それがまだしばらく見ていたほうがいいのかという立場になるのか、あるいはもう少し積極的に関与して専門的なことも言っていくという形になるのかというのは見えてきませんが、そんな形で進めていくのが、当面のところはいいのかなという感じを持っております。

ご意見が色々あると思うのですが、そういう感じで進めていけば、我々としては、本物のところのP Iに手を出したくなるという誘惑を持たないわけではありませんけれども、それをやるとこちらの負担というのが非常に大きくなるわけで、そのところをどういうふうにするかというのは、しばらくはパッチワークなのかなという気持ちを持っていますが、石田さん、どうでしょう。

【石田委員】 中条先生、ヒアリングもP Iだからしなくてもいいのではないかとおっしゃいましたが、私は少し考えが違います。我々の任務というのは、あまり形式張ったことを言っても仕方ないですが、設置目的にはP Iプロセスについての審議・評価・助言とあって、多分それに尽きるだろうと思っています。では、ヒアリングというのはどういうふうに位置づけるかということ、P I活動をするのは、コミュニケーションそのものですが、コミュニケーションというのは形式的にやるのではなくて、やはり何が知りたいか、何を言いたいかという内容を知らないと、正しいコミュニケーションのあり方とか円滑なコミュニケーションというのはあり得ないと思います。審議・評価・助言するためには、関係されている方が何を知りたいのか、どういう思いでおられるのかということを知ることが非常に重要だろうと私自身は思っています。この場でヒアリングを行うことの意義は、それに尽きるだろうと思っています。

ただ、事務局の方も同時に座っておられるから、それは得られた情報を事務局は事務局なりに吸収されるのは事務局の勝手でしょうということですから、ヒアリングをするのは何ら差し支えないというか、しなくてはならないのではないかと考えています。

そういうことで言うと、やはりP Iプロセスということが1つのキーワードで、人数も時間も限定されておりますので、あまり大変なことには多分ならないし、そんな無責任なことは多分できないのであって、実施主体になるということはある話だと思います。ただ、P Iプロセスを色々議論するときに、中身の話というのは、我々なりの感触を得ておかないといけないので、そういう意味でヒアリングするし、データとか情報の作り方という話もするでしょうし、場合によってはP Iプロセスが本当に人々によって十分認知され、かつ、よく評価されているのかどうかということなどに関しては、アンケート調査などを我々の名前でやるということもあり得るのかなと思います。

【中条委員】 多分ヒアリング対象が間違っていたんだと私、今、気がついたんですね。つまり、なぜやらなくてもいいかということをお願いしたかということ、答えがわかっているヒアリングなんです。石田さんがおっしゃるような意味でのヒアリングだと、ディスカ

ッションしないとだめだと思うんですね。同時に、こちらからというか、それは行政のほうから支援をいただいて、こちら側からもデータを出して、でも、あなたの言うことはこうですよとおっしゃっているけれども、こうですよということが、本当にこの前も物流の方が来られたときに申し上げたんですけれども、できたらちゃんと高い料金を払ってお通りになるんですかと。答えてくれるほうも、それはこういう調査をやっているから、これだけの人を通ることになるはずだと。だから、十分に必要性があるんだということを言ってくださるような場でないと、それは物流事業者にしたって、バス事業者にしたって、高速道路ができたほうがいいに決まっている。JAFの方だって当然そうですね。そんなことはわかり切っている話で、それをヒアリングしてきたのが間違っていたのかなというのを、今、私が気がついたところです。

【御厨委員長】 自己評価されてしまいました。わかりました。

【森田委員】 実は、私自身が道路の専門家ではないものですから、まさに中条先生から見るとわかり切ったことであっても、私自身、わかっていないことがいくつかありまして。そういう意味では、非常に勉強になりますね。というのは、私を除いて、皆さん、道路についてはかなり知識をお持ちになられているでしょうけれども、実は私自身がそんなに道路と関係しなかったところでやってまいりました。ただし、おっしゃるとおり、私自身が集中的に勉強すればいい話で、こういう場でやる必要はないかもわからない。

一番のポイントは、当面何をねらって、ゴールをこう置いて、だからこのヒアリングをこう位置づけましょうという、まさにその議論というのは今やらないとやる機会がないですから、とことんやったほうがいいですね。

【越澤委員】 私は、ヒアリングというのでも、レベルが2つあると思ひまして、ディスカッションするヒアリングを我々は想定しなかったと思います。そういう意味では、当然ながら一定のお立場の方を呼んでいるわけですから、お話の内容は予想されることだろうと思います。我々がやっていたヒアリングの趣旨というのは、今後どの程度、どの範囲であるかということに絡みますので、我々はこの外環に関して、この有識者委員会を設けて、それが何をやるかというゼロからの議論はありますが、とりあえず色々な立場で発言されている、関わっている方に、申しわけないけれども、時間にお越しいたいて、生で直接聞いているということが最大目的だったろうと思います。逆にお出になっている方に対しては、申しわけないけれども、時間をその分使っていただいているので、主張に対して、何かこちらが、ディスカッションというのはお互いにいい点もあるんですね。論点が少し弱いというの逆に出てきたり、あるいは別の意見があるというのがわかるわけで、当然ある見解を表明する方が、さらにこういう反論があるんだったら、もっと補強してこうしようというのがあると思うんですが、実はそういう形のディスカッションを想定して来ていただいているということはあまりなかったと思います。

ですから、ここにあります今後のヒアリング候補は、暗黙ながらそういう前提だと思ひますが、それもどの程度やるべきかというのは、やはりもう一回きちんと議論したほうが

いいと思います。私自身は全く意味がなかったのではなくて、むしろ我々側の外環に関する現状の認識とか把握のためにやっていたと私は思っていました。ただ、それは今までやったヒアリングで大体済んだということであれば、もうそろそろ必要ないと思いますし、むしろそういうことでやろうということであれば、やったほうがいいと思います。

ただ、それと絡みますが、どの程度の頻度でこの会議を開くのかということもあろうかと思えます。先方の方への事前のアポイントもありますし、やはり相手の都合も考えなくてはならない。ですから、どの程度の期間で、どのぐらいを目処にということについて、意見を申し上げますと、私としては、我々も時間管理ということで、これはキリがいいほうがいいものですから、発足して1年後に1回、どんなことができたかということ点を点検評価する。もちろん、今後こういうこともやったほうがいいというのは、当然どの時点で議論するというのもあると思うのですけれども、1回、そこでクローズする覚悟で、その間、ともかくやれる範囲で頑張ってみて、むしろこういう課題があるということを残して、自分の命をきちんと把握するというぐらいはやったほうが、さっき、ただただ続けてもとありましたので、少し委員会のどの程度の範囲でどのぐらいやろうか、お互いが先が見えていると、その中でこういうことを是非したいとか、これはここまでではないかというのが見えると思います。そういう議論も同時並行されたらどうかと思いますが、どうでしょうか。

【御厨委員長】 ありがとうございます。少し時間が押してしまいました、申しわけございません。私の進行管理が下手なものですから、こういうことになってしまいました。ただ、今日ご議論いただいたことは非常に重要でありまして、まだ結論は出ておりませんが、中間的な集約をさせていただいて、次に進めたいと思います。

1つは、この委員会としては、第一次提言をとにかく3カ月たったところで出しました。したがって、これからはP I外環協議会の動き方を見ながら、もうしばらくこちらの対応をどうするかを考えながら進めていく。ただし、時間管理という面からいって、12月に発足しましたから、今年の12月あたりに1つの仮の目処を置いておく。今、越澤さんが言われたように、そこを目処にして、ただ、そこを目処にしても、現実のP I外環協議会の動きがどうなるかわかりませんので、そことの関係で決められることではないのですけれども、とりあえずはその辺が常識的な目処かということであれば、そこを1つ考える。それを考えておきながら、それまでの作業を進めていくというのが1つのあり方かもしれません。多分、次へ行けば、これからまた3カ月位たったところで、ある提言が必要になれば提言して、ということが大まかなスケジュール管理になるのかなという感じを持っております。

したがって、それを進行の頭に置きながら、ヒアリングについては、私も色々感じるところがございました。極めて短い時間でお話いただくので、ヒアリングというか、全体の深いところでの議論はできておりませんが、それでも私も決して道路の専門家といいますが、こういう形での専門家ではございませんので、いくつか伺った中からヒントも得まし

たし、ああ、そんなこともあったのかと思うこともございましたし、ですから、その程度の非常に役に立ったということは正直申し上げておきます。

それで、今後どういう形で進めるかということでございますが、先ほど出たような方について、次回はヒアリングさせていただこうかと思えます。具体的に選ぶのは、これから事務局とのご相談になりますが、そのヒアリングをしながら、おそらくPI外環協議会が5月の間に進行いたします。それを見て、具体的にどういうふうに始まったのか等々、それからまた、その間に第一次提言で我々が申し上げたことについて、行政の側がどういうふうに取り上げていただいたのかということについてのご報告もいただきたいと思えますので、委員会自体のあり方の議論を含めて、今、言ったようなことをやるということで、当面、5月は多分それで忙しいと思えますから、一月置いて、6月初めあたりに次の委員会を設定させていただいて、そこで今日積み残した議論、それから今日お願いしましたと言った議論をもう一度詰めたいと思えますが、委員の皆様、よろしゅうございましょうか。

では、次回の予定でございます。

(次回日程調整)

【御厨委員長】 では、6月10日の6時半から8時半までということで、次回を設定させていただくことにいたします。

それでは、時間を押してしまって大変恐縮ですが、事務局の方に、戻したいと思えます。よろしく願いいたします。

【東京都】 大変ありがとうございました。長時間ご議論いただきました。それでは、本日はこれもちまして、第7回東京環状道路有識者委員会を終了させていただきます。

了