

第9回 東京環状道路有識者委員会

平成14年8月9日(金)

於：ダイヤモンドホテル

【東京都】 それでは、お時間になりました。第9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。よろしくお願いいたします。

なお、本日、越澤委員におかれましては、40分ほど遅れるというご連絡が入っておりますので、ご了承いただければと思います。

ここで、議事に入ります前に、7月16日付で人事異動がございまして、国土交通省関東地方整備局長並びに東京都都市計画局長が異動いたしましたので、ご挨拶をさせていただきます。

それでは、国土交通省関東地方整備局の渡辺局長よりご挨拶願います。

【国土交通省】 このたび、7月16日付で国土交通省の関東整備局長を拝命いたしました渡辺でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

さて、私どもの関東地方整備局では、道路等の各種の基盤整備を進めているところでございますけれども、最近の道路行政をめぐる動きは、道路関係四公団民営化推進委員会のご議論にもありますように、大変厳しい状況にあります。しかしながら、この外環につきましては、都市再生プロジェクトにも位置づけられており、国としては、首都圏の環状道路ネットワークの一環として重要な路線であると考えております。今後とも、外環については、皆様方からのご指導、ご助言をいただきながら、21世紀にふさわしい、新しい道づくりを目指し、東京都と協力しつつ幅広い検討を進めてまいりたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【東京都】 ありがとうございました。

次に、東京都都市計画局の勝田局長よりご挨拶願います。

【東京都】 おはようございます。都市計画局長に就任をさせていただきました勝田でございます。前任は技監を務めておりました。前任の木内局長と一緒に、この外環問題につきましては補佐をして進めてきておりますので、状況等につきましては十分わかっておりますし、これまでの路線を継続して進めていき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。お願い申し上げます。

本委員会、昨年12月に設立されて以来、集中的にご論議をいただきまして、4月に第1次提言、その後も継続してご論議いただき、今日は第9回目の委員会ということで、大変集中的に、精力的にお進めいただきました。このご尽力に対しまして心から感謝を申し上げます。

都におきましては、さまざまな課題を抱えております。先生方には常日ごろから、色々な場面で、都政全般、とりわけ私ども都市計画行政に対しましてさまざまなご指導、ご助

言をいただいております。この場をお借りして重ねて御礼を申し上げたいと存じます。

外環につきましては、申すまでもございませぬが、東京都の重要課題の一つという位置づけの中で、国土交通省と取り組んでおるところでございます。今年の6月には、地元との話し合いの場となりますPI外環沿線協議会を立ち上げることができまして、ようやく議論が始まったところでございます。先日、私も、ご挨拶かたがた出席をいたしましたが、8月6日に開かれましたPI外環沿線協議会では、ようやく実質的な議論に入っていくことができたと感じております。その中でさまざまな意見が出ましたが、一つに、今後の進め方や内容につきまして、無制限に進めるのではなくて、例えば今年度中のスケジュールをにらみながら議論を進めるべきだという意見もいただきました。

こうした意見を踏まえまして、都としても、次回のPI外環沿線協議会には、議論の要点と概ねのスケジュールを提示できればと考えております。当委員会におきまして、こうした点にご配慮がちょうどできればありがたいと思っている次第でございます。つきましては、集中的かつ効率的にご論議を進めていただきまして、第三者の立場から私どもにお力添えいただけるようお願い申し上げます、ご挨拶にかえさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【東京都】 それでは、以降の進行を御厨委員長にお願いいたしたいと思ひます。どうぞ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、都市計画局長からお話がありましたように、今日は第9回目であります。

まず今日は始めに、お二人の方から外環に関するご意見をお伺いをして、それから、現在、PI外環沿線協議会で進められているPIの状況について、私を含めて、我々委員の中でもその傍聴をしてきた人たちがおりますので、少し議論をしたいと思ひております。

今回も、一般の方の傍聴が可能でございます。傍聴の方は、毎度申し上げますように、お手元にお配りしております注意事項に沿って、この会の進行にご協力いただくようよろしくお願い申し上げます。

本日、お二人であります、意見交換のためにご協力いただくお一方がまだお着きになっておりません。辻水深団地自治会長の竹下さんがちょっとお見えになっておりませんので、とりあえず今日お見えの国立環境研究所プロジェクトリーダーの若松さん、どうぞ前の席のほうにご着席をお願いしたいと思ひます。

それでは、事務局からご紹介をお願いしたいと思ひます。

【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。

本日、3名の方のヒアリングを予定していたところでございますが、館内さんという方が急に所用で出席できなくなったということでご欠席でございます。したがって、今回は、お二人の方からご意見を述べていただければと思ひております。

先ほど委員長からもご紹介ありましたとおり、辻水深団地自治会長の竹下さんがまだお

見えでないですけども、竹下さんをまずご紹介させていただきたいと思います。外環の既に供用している区間でございます埼玉県さいたま市（旧浦和市）区間の沿線住民である辻水深団地というところがございますが、その辻水深団地の自治会長である竹下勝行様に意見を述べていただこうと思っております。

そして、もう一方は環境分野からの意見といたしまして、国立環境研究所において、大気中の微小粒子状物質あるいはディーゼルの排気粒子等の大気中粒子状物質の動態解明と影響評価プロジェクトのリーダーであります若松伸司様にご意見を述べていただこうと考えているところでございます。

以上、お二人を紹介させていただきました。

【東京都】 それでは、ここでカメラ撮りは終了したいと思っております。報道の皆様方、ご協力ありがとうございました。

それでは、委員長、よろしく願いいたします。

【御厨委員長】 わかりました。それでは、議事に入りたいと思います。

ヒアリングでございまして、国立環境研究所のプロジェクトリーダーの若松さんから、それでは、最初に、外環についてご意見を聞かせていただきまして、それから我々からの質問、それに対してまたお答えいただくという形で進行してまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、若松さん、よろしく願いいたします。

【国立環境研究所】 おはようございます。

今日は、道路がつくられたときに、その道路がどの程度の大気汚染をもたらすかといった観点からお話をさせていただきます。大気汚染の影響は、道路絡みの話としては気になる項目の一つでありまして、それが判断の一つの材料と考えておるわけでありまして、大気汚染に限らず、さまざまな項目が検討事項としてはあるわけですが、そのうちの一つとしてご理解いただければと思います。

東京外かく環状道路に関しましては、さまざまな代替案でありますとか、現状維持といった選択も含めまして、複数のシナリオがおそらく描かれて、そのシナリオに沿って、どういった大気汚染の影響があるかを予測・評価するといったことが多分行われるだろうと思います。そういった情報はその道路を建設するに当たっての判断材料となるわけでありまして、いわゆる詳細な計画決定に向けての合意形成プロセスの中で、具体的な検討資料として役に立つわけでございます。

お手元に論点メモをお配りしてあるわけですが、時間も限られておりますので簡単にお話しして、ご質問があれば具体的なお答えをしたいと思います。

まず、道路ができたときにどういった環境影響があるかを知るために、一般には大気汚染の予測が普通、環境アセスメントでは行われるわけでありまして、その予測に関しましては、それが100%完全であることはほとんどありませんで、さまざまな不確定要因、不確実性というものが含まれるわけでありまして、この不確実性についての理解がまず必要

であろうと思ひまして、最初、そのことを述べてあります。

幾つかの不確実性があるわけですが、大きく分けて、大気汚染の予測の技術そのものに関する部分と、その結果をどう評価するかという部分の2つに分けられます。

第一の予測の技術に関する部分に関しましては、幾つかこれも不確実性の要因があるんですが、一番大きなものとしては、どういった汚染物がどう出るかという大気汚染の排出推定のところの不確実性が一番大切なわけでありまして。一般には、それぞれの車から1キロメートル走るにつれてどれぐらいの汚染物が出るかを、色々な実験室データとか実測データをもとに決めるわけでありまして、その決めるプロセスはある定められた条件のもとで行われているわけでありまして、実際にその道路ができた段階で、それが本当にそうであったのかの差が必ず出るわけでありまして。例えば走行量の時間変化でありますとか、走り方、車速でありますとか、例えばトラックならトラックに積む荷物の重さの重量だとか、車種構成などさまざまな要因が重なって予測のときに推定した発生原単位値が外れることがよくあります。そういったことはやはり気をつけて見ていかなければいけないということで、大気汚染の排出推定を不確実性の一つの大きな項目としてここに挙げております。実際には、実測データに基づいた発生源の情報が一番真実なわけでありまして、そういったものを使うことが、一つの大きなこの部分についての改善点になるわけでありまして。

第二の予測した結果をどう評価するかという部分についてですが、今、東京あたりは、環境基準を超えるとか、ぎりぎりの場所がほとんどでありまして、なかなかこれ以上新しい事業ができにくくなっているわけでありまして、一方では、将来に向けて環境を改善しようという動きがありまして、将来の目標値がよく定められるわけでありまして。

その目標値が、ある意味では、低ければ低いほど、今、例えば10という環境基準のレベルがあって、現状がもうほとんど10であったとするならば、ある道路ができて、それに1プラスされたと仮定した場合に、今の状態に1プラスすると11になるわけですが、もし将来、例えばその10年後、道路が供用されるころには、それを7とか8に下げるといった目標があった場合に、往々にしてその7とか8という値がバックグラウンドの値として使われまして、それに1をプラスすると、そうすると9なので、今よりも改善されるといった判断がよく行われるわけでありまして。実際は、将来の目標値が果たしてそのとおりになるかどうかの評価の根拠の部分についての不確実性というものが、もう一つの大きな要因になるわけでありまして。

こういったことを考えに入れて、将来、今回計画されている環状道路ができた場合に、どういった大気汚染の状態になるかということを実測していかなければならないわけでありまして、今回の案件に関しましては、実際、既に供用されている部分があるわけでありまして。既に供用されている部分の情報が、この予測をするに当たっての不確実性をできるだけ小さいものにしていく材料になるのではないかと考えるわけでありまして。

以降、幾つかの項目に分けて述べてあるわけですが、まず、第1点目は、自動車交通量についてであります。1-1のところには、交通量の予測と実態の項目が書かれてい

ますけども、現状を考えてみますと、既供用部分につきましては、この道路ができるときにアセスで想定した交通量よりも交通量が上回っているという現実があるわけでありまして、こういった状態はどういう理由で発生したのかについての調査とデータを、今後の計画に反映させていく姿勢がまず大切ではないかと思うわけでありまして。

その予測の中で、大気汚染の項目については、3つほどここでは述べてあるわけでありまして。いわゆる予測をしたときに想定したエミッションファクターというものがありますが、そういったエミッションファクターを想定するに当たって、さまざまな仮定を設けてそのエミッションファクターを出すわけですが、例えば大型車の想定という場面で、その大型車の重量が、想定したときの値と実測、実態とはどれくらい違うのであろうかと、そういったあたりが結構大きなポイントになるわけでありまして。こういった点についてのデータがあれば、是非それは次の計画を考える上では利用すべきであろうと思うわけでありまして。

それから、もう一つは、大気汚染のモニタリングが、いわゆる大気汚染防止法に基づいて、県とか政令市、都等により行われているわけですが、それ以外の大気汚染に関してのデータが、モニタリングの結果があれば、その結果は次の計画をつくる上では大変役に立つということを述べております。

それから、もう一つは周辺道路の影響ですけれども、実際、この既供用部分についての交通量は増えているわけですが、その増えた理由としては、おそらくこの道路を取り巻く周辺道路の交通量も増加しているだろうと考えられるわけでありまして、そういったバックグラウンドの値がおそらく、冒頭述べましたような環境目標値のとおりにはなっていないだろうということが考えられるわけでありまして。ですから、周辺道路についての情報があれば、そういったものを含めて、今回の案件についての予測モデルに反映させて、その入力条件をよりリアルなものにしていくといった努力が必要であろうと思います。

そういったものが既供用部分のデータの利用としてあるわけですが、これまでは、NO_xとかSPMを中心に大気汚染が論じられてきたわけですが、最近の知見としては特に微小粒子の影響が非常に大きいわけでありまして、そういったことにつきましては、これまでデータの収集とか予測はなされてこなかったわけでありまして。もし可能であれば、その既供用部分に関しても新たな調査も、こういった新しく問題とされている物質についても考えていくことが必要であろうと言えると思います。

それから、特にエミッションファクターの推計に当たりましては、いわゆるリアルワールドのエミッションファクターが大切なわけでありまして。これを測るための幾つかの手法があります。例えば実際の車に測定器を乗せて、その車を走らせながら測るとか、それとか、いわゆる沿道で測るとか、トンネルを使うとか、色々な方法があるわけですが、さまざまな方法を使って最新のエミッションファクターを、特に今回対象とする環状道路に係る部分として把握することが必要でしょう。

それから、もう一つは、最近車の整備も進んで、個々の大気汚染の排出は、1台1台

はかなり改善されているわけですが、ハイエミッターと言われる非常に大気汚染を出す車の寄与が高いという話があります。我々が実際道路を走ってみて感じるんですが、過積載のトラックがポーッと黒い煙を出すとか、非常に整備の悪い乗用車が常にオイルを燃しながら黒い煙を出して走っていると、そういった状態をたまに目にするわけでありまして、そういった数少ないハイエミッターの寄与が、汚染については非常に大きいわけでありまして、そのハイエミッターの実態も現実としてどうなっているかを把握しておく、そういった情報を今回の案件に関する予測の中に取り込んでいくといった努力が必要であろうと思います。

大気汚染の予測は、ある意味では相対的なものでありまして、完全無欠なものはありません。その時代の科学技術の反映に尽きるわけですが、どんどん新しい情報とか、新しい測定結果が出てくるわけで、そういったものをモデルにフィードバックして、より現実的な予測に向けていくことが大切なわけでありまして、ですから、過去の予測結果が現在の実測値とずれていたことについての批判は、あまりすべきではないと思います。例えば今日最善と思うことをやっても、次は、またそれがずれることはあり得るわけでありまして、できるだけ実際測られているリアルな情報を取り入れて、そのモデルを進化させていくといった姿勢が大切ではないかと思えます。

これが論点1の概要ですが、論点2としては、トンネルを主体とした計画を実施するに当たっての幾つかの観点を述べてあります。トンネルを設置するに当たっては、当然、おそらく今回の場合、排ガスの処理装置が必要になるだろうと思えますが、そういった処理装置の設計等については、これまで述べてきたような既設の供用部分の情報を最大限利用して、これを処理装置の設計の入力条件とすべきであろうと思えます。

それから、もう一つ、トンネルは外界の影響を受けないという特徴がありますので、その中を走っている車のリアルな発生源の情報が直接把握できます。という意味では、トンネルを利用したいいわゆる自動車排ガスの測定でありますとか、監視とか、実際、トンネルの中の排気ガスを処理して、どれだけそれが浄化されているのかとか、そういったことについての連続測定が可能です。ある意味では、トンネルを一つの実験室にしてしまうぐらいの利用方法が、今後、新しい切り口としてはあるのではないかと思えます。そういったことはこれまでほとんど行われてきておりませんで、もしできれば、新しい取り組みであると私は思います。

それから、もう一つは、トンネルができたことによって、トンネルの開口付近、入り口、出口のところで濃度、環境がどう変化するかについてのモニタリングは必ず必要だと思います。特にトンネルでは、ファンを使って新鮮な空気をそこに入れて、汚染された空気を吸い出すことが行われるわけですが、その設計が十分うまくいっていないと、トンネルの中から大気汚染が漏れてしまうことがありまして、その漏れが周辺の環境に悪影響を及ぼすことも考えられますので、トンネルの中のモニタリングと同時に、トンネルの開口部での常時監視が必ずこれは必要になってくるだろうと思えます。

最後になるわけですが、トンネルに限らず、結構大きな道路を一つつくりますと、その道路が周辺に及ぼす影響が必ず発生いたします。おそらく今回、この事業が実施された場合には、これと結ばれている道路網のある部分では、交通量が減ったり渋滞が緩和されて、環境改善がなされると思いますが、ひょっとしてある部分ではさらに交通量が増えて、汚染の増加がある場合もあると思います。

そういった意味で、その周辺の道路を含めた道路網全体としての大気汚染に関してのアセスメント、予測が是非必要であろう。こういった情報を総合的に取りまとめて、その他の例えば騒音であるとか、生活、安全とか、利便性とか、色々な切り口があると思うんですが、そういったものの中で大気汚染の予測も一つの要素として並べて、是非総合的なご判断をいただいて、間違いのない計画を住民の方、それから事業者、行政含めて話し合いの中で進めていただければと思います。

以上であります。

【御厨委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、辻水深団地自治会長の竹下さんがお見えでございます。どうぞ前のほうの席にご着席くださいませ。どうもありがとうございます。どうぞお座りください。

先ほど、おいでの前に既に事務局からご紹介をいただきましたけれども、竹下勝行様は外環の既供用区間である埼玉県旧浦和市の区間の沿線の住民でいらっしゃるしまして、そして、辻水深団地自治会長をお務めでいらっしゃいます。それでは、竹下様から次にお話を伺いたいと思います。よろしく願いいたします。

【辻水深団地自治会】 ただいま紹介いただきました、さいたま市辻水深団地自治会会長竹下勝行でございます。本日は、高速道路が混雑というばかりでなくて、時間におくれたことに対して本当に申しわけなく思っております。また、今日の第9回東京環状道路有識者委員会における意見発表会に参加させていただき、栄誉を賜り、厚く御礼を申し上げます。

さて、私たち東京外環道路の経過については、今、委員長さんのほうへ別紙をお持ちしたと思いますが、1969年5月31日から1991年7月19日までの外環道路の経過についてはお持ちした書類どおりでございますが、施工者側の国土交通省、日本道路公団との打ち合わせ及び交渉、住民に対する説明、意見の交換等、大変苦労させられたことも多々ありました。供用された現在、ある程度納得できる外環道路ができ上がったことに自己満足しておるような次第でございます。

なお、外環道路施工に対して、当時、建設省関東地方建設局北首都国道工事事務所、松橋調査課長に、人間と誠心誠意について教えられました。彼は、できるものはできる、できないものはできないとはっきり断ってきております。調子のいいことは言いません。また、あるときは、打ち合わせは夜間でなく、かといって、アルコール類が入ると真剣味がなくなるため、朝食会で行いたいとその旨を申しましたところ、真冬の非常に寒い時期でしたが、心よく受けていただきました。朝7時ごろ、打ち合わせを何回かやった記憶がい

まだに脳に刻み込まれております。それは昭和60年12月ごろの話です。

また、道路六法についても、道路六法書をもとにお教えいただきました。現在、戸田、辻水深団地、辻、文蔵地区を外環道路が供用しているのも、ひとえに松橋氏と元道路公団の仁宮工事長の努力があったからだとしても過言ではありません。

これからの道路施工については、施工者側、それから住民の十分な話し合いが肝要かと思われま。また、供用後も、四者協議会、昭和64年1月28日に第1回五者協議会が発足しましたが、県からはだれも出席していただいておりますので、平成3年7月19日以降、四者協議会に変更しました。四者協議会とは、旧建設省、日本道路公団、旧浦和市、辻水深団地自治会の4つの団体で構成し、少しでも公害を少なくするために協議する会です。

四者協議会は3カ月に1度程度の割合で開催しており、国土交通省からは調査課長、係長、戸田維持管理出張所長、日本道路公団側からは三郷管理事務所の上席助役、助役、管理助役、さいたま市からは都市計画課長、係長、それから、自治会からは自治会三役と相談役、公害対策部の正副部長と公害対策部員が出席し、自治会の集会所において午後7時半から午後9時ごろまで開催しております。現状の道路の状態等をあらゆる角度から検討し、打ち合わせを行い、解決するよう努力しておりますが、もし解決ができ得ない場合は臨時四者協議会を開催し、解決できるよう努力しております。

なお、この四者協議会は、外環道路が供用している限り継続することになっております。ただし、四者協議会においても寛容に解決できない問題点があります。それは、二酸化窒素(NO_2)の環境基準、1時間値の一日平均が $0.04 \sim 0.06 \text{ ppm}$ ゾーン内になっておりますが、現状では $0.04 \sim 0.05 \text{ ppm}$ のデータが出ております。温暖化の問題を含め、今後、通行車両台数が増加するに伴って、どのような解決策があるのか十分検討する必要があるかと思われま。

なお、私が今申し上げた以外に、例えば、私どもの前にあります高速道路には、住民の心を和ませるために土地に合わせた絵を描き、皆さんの心を和ませておりますが、おそらくこの企画は日本で初めてのものと解釈しております。

まだいろいろありますが、どちらにしても、施工者側と住民が話を十分した上で道路ができるように行政側も努力してほしい、そのように考えております。これで一応のお話を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

【御厨委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、お二方から今、お話をいただきましたので、これに対する質疑応答、討議をしたいと思ひます。それでは、どうでしょうか。では、石田さん。

【石田委員】 若松さんにお聞きします。大気汚染の排出係数というのは非常に大事な問題だと思ひますが、規制が徐々に厳しくなる、あるいは各メーカーがULEVの開発に努める、あるいは市民もそういう大気汚染についての問題から、若干割高になるけどもそういう車を買おうとか、そういうことで、特に乗用車系については、将来の排出係数というの

は現在のものと随分違ったものになるのではないかと思うんですけども、その辺の予測というのはどのように考えればよろしいのでしょうか。

現状の車の排出係数というのは計測できますし、特にハイエミッター車がどうか、日本ではちゃんと計測されていませんけれども、アメリカ等では計測されているようですし、国家案件でもそういうプロジェクトを今、まさに進行されているところだと思いますが、そういうものから将来、10年先、20年先というのをどう考えるんだろうか。あるいは、その問題とバックグラウンド濃度の将来推計というのは、密接に絡んでくると思いますが、その辺についてはどう考えればいいのかというのをちょっと教えていただければありがたいんですが。

【国立環境研究所】 確かに最新の車は、NO₂にしても、SPMにしても、非常に排出量が少なくなっています。ただ、排出量の測定の方法というのは定められた方法がありまして、ある走行モードの中で排出係数を出すわけです。最近の調査結果によれば、確かにその走行モードでは非常に低い排出係数ではあるけれども、ちょっとそれをずらした場合、例えば寒い朝に触媒が暖まっていないときに発進したコールドスタートの場合とか、急速な加速があった場合とか、そういった場合には結構汚染が出るという報告もあるわけですね。ですから、あまりカタログ値をそのまま信じて、それを入力データとして予測すると、結構誤差が出る可能性があります。

基本的には自動車はスピード違反をしないという条件で走行モードが決められていて、例えば80キロ以上は出さないという条件でエミッションファクターを出すのですが、実際は高速道路を走ると、100キロ以上で走っている車もあれば、非常に加速が急な車もあるわけでありまして、おそらくそういったカタログで示された値とずれているのが現状なわけでありまして、その辺については、やはり実際に測った最新のデータを、ある意味ではエミッションファクターとして使うとか、それから、ある場合には、特別な実験をしてもらって、いわゆる定められた走行モード以外のときにどれぐらいその差が出るのかを把握しておくとか、そういったものがもしあれば、現実に近い推定ができるのではないかと思います。確かに1台1台の定められた走行モードでの発生量は極端に改善されていることは言えると思います。

ただ、ガソリン車というものがおそらく30年、50年先にあるかというのは、だれもわからないわけでありまして、多分、今やるべきことは、将来出るべき新しい車までのつなぎをどううまくやっていくかということも一つあるかと思います。ですから、とりあえずは、今あるガソリン車とかディーゼル車というものを想定した予測をやはりしなければいけないと思うわけですけども、30年、50年たった後でどうなるかについては別なシナリオで並行しながら考えておくことも、一つのチョイスかなという気がします。

大体、それぐらいのことしかお答えできないんですが。

【石田委員】 そうしますと、例えば日本ではまだあまりこんなことを言う人はいないんですけど、私、昨日までヨーロッパにちょっと行っていたんですが、フランスの石油連

盟が、石油連盟ですから相当偏った人だと思いますけども、技術の開発によって、2020年ごろには自動車からの公害は昔話になるでしょうなんていうことを言う人もいますね。そういうのとインフラの寿命を考えると、地下化にも関係すると思うんですけども、ひょっとすると過度の投資になってしまう可能性があるかもわからないと言う人もおられるわけですね。

私自身は、現況を考えた場合に、20年先、30年先には問題が解決するはずだから辛抱なさいというのは、多分とても言えなくて、そういうことの社会的な受容性というのは低いと思うんですけども、そういう人たちへ、例えば環境の問題、あるいはその費用対効果の問題を考えたときに、やはりこの辺の排出係数等の将来予測の問題というのは極めて重要な問題だと思うんです。その辺は、まだあまり研究とか、計測とか、データの蓄積が進んでいないというのが現状だと考えてよろしいんですか。

【国立環境研究所】 特に自動車メーカーの最近の動きを言いますと、今、一番問題になっているのは微小粒子状物質といいまして、ナノ粒子、非常に小さな粒子が問題になっています。もしそれがいわゆるガソリン車、化石燃料を燃す方式の車を使う限り、それはもう対策のしようがないんだとすれば、その段階で多分大きな方針転換がある可能性はあります。ただ、現実、それについての知見がほとんど出ていませんので、おそらく少なくとも10年、20年の範囲では、新しい車が100%を占めるような状態にはならないだろうと。

やはりハードウェアというのは寿命がありますので、30年、50年先には、多分それは見直す時期が来ると思います。我々の考えるスパンとしては、やはり30年、50年ぐらい先が精いっぱいかなという気がしますので、おそらくすぐには新しい車に移り変わることはないのじゃないかなと。ただ、冒頭に言いましたように、もしガソリン車、化石燃料を燃す車では、到底何をやってもだめなんだということがもしわかったとすれば、その段階で大転換が起こる可能性もあります。

【石田委員】 ありがとうございます。

【御厨委員長】 それでは、中条さん、いかがですか。

【中条委員】 お暑いところを、お二人ともありがとうございます。お二人にお尋ねしたいことがあるんですが、先に環境の話だけまとめてということでもよろしいですか。

【御厨委員長】 はい。

【中条委員】 若松さんにお尋ねしたいんですが、もちろん将来の予測はなかなか難しい。今、石田さんがおっしゃったような要因だけではなくて、色々な点で、交通量の予測等も難しいと思うんですけど、その場合に、将来、予測が外れて、多過ぎる場合もあれば、少な過ぎる場合も、多分、今の状況からいうと、少な過ぎるほうの可能性が大きいかと思うんですが、どちらにしても対応はせざるを得ないという時に、その差分の部分は、要するに環境税として車から取るという形で対応するやり方はあり得るかと思うんですね。その辺についてはどうお考えになっていますでしょうか。

【国立環境研究所】 その差分とおっしゃいますと……。

【中条委員】 狂った分の差分ですね。つまり、例えば仮に需要予測が外れて、すごく交通量が多くなっちゃったと。そうすると、それによって環境目標値が達成できなかったという場合があります。その場合に、環境目標値を達成するところまで、要するに需要曲線がこっち、右上にシフトするわけですから、その部分だけ環境税を課してやることによって、望ましい交通量に抑えるというやり方はあり得ると思うんですね。

【国立環境研究所】 あり得ますね。多分、ハードとソフトと両方あると思います。例えば入ってくる車にお金をかけて、値段を高くして需要を抑える方法が一つあるのと、あともう一つは、いわゆる大気汚染を除外する装置についてのコストを負担してもらう方法がありますね。だから、両方そういったチョイスはあって、おそらく将来目標値から、ずっとモニタリングしていれば、どれぐらいずれそうかというのは予測がつくわけで、その分について逐次フィードバックをかけながら、そこにまでいかないように、いわゆるハード、ソフトの両面でコストで車に対して規制をかけていく手法というのは、当然あるんじゃないかと思います。それは、とるべき方法の一つだと思います。

【中条委員】 ありがとうございます。

【御厨委員長】 よろしいですか。では、森田さん。

【森田委員】 では、若松さんに、今ご説明されたことをもう少し明確にしていればと思います。

今の東京外環の議論では、外郭環状道路をつくるべきかどうかというところに大きなポイントがございます。色々な論点がある中で、中条先生が言われたように、供用した後でもアジャストすることも可能だけでも、今の時点で見ておかなければいけない幾つかの論点がある。

それは、この外環道が供用された場合に、道路網全体として大気汚染がどっちの方向に動くか、それから、長期的に見たときにバックグラウンド濃度がどのくらいになり、総論として外環自動車道を受け入れるだけの環境の容量があるかという点があるかだと思います。もう少し具体的にになった場合に検討しなければいけないことと、今の段階で検討しなければいけないところの仕分けについて、少し言葉を補っていただければと思います。

【国立環境研究所】 道路の影響の及ぶ範囲をどこまで広げるかについて、おそらく同じようなことがあっちでもこっちでももしあったとすれば、複合影響が出るわけですね。その一つの道路だけの影響ではなくて、その道路がまたほかにも波及したり、その道路をつくるときの前提条件が、ほかの道路ができることによって変わってしまうことがあります。大気汚染の場合についてのお話をしますと、かなり広い範囲での予測の作業をしておかないと、全体的な中での評価ができなくなることがあります。それをどこが引き受けてやるべきかは非常に難しく、おそらく関東圏全体を含むぐらいでの範囲での情報収集と将来予測をしていかないと、その道路ができたことになる波及効果を正しく把握できないんですね。

最近の一つの大気汚染のトレンドを言いますと、結構、大気汚染が広がっているんですね。それが東京都だけではなくて、例えば埼玉県とか、群馬県とか、関東の非常に広い範囲まで汚染が広がっているという実態があるんですね。それは多分、道路の建設が非常に郊外にまで及んで、満遍なく車が行き渡ったことに尽きると思うんですけども、そういった状態は、やはり1つ1つの道路がそれをもたらしているわけでありまして、その1つ1つの道路をつくるときには、そういった広域的な議論はしないわけですね。その齟齬が一番こういった広域圏における大気汚染を考える上では大切になってきます。

そういった作業をどこがやるかということは、多分議論があると思うんですけども、もし可能であれば、そういったものも含めた予測が望ましいとは言えます。それがあれば、いわゆる道路網全体が一つの事業をしたことによってどう変化して、それが環境に及ぼす影響があるかがわかるわけでありまして。

例えばそれが、道路をつくったことによって、今渋滞している部分が解消されて、交通の流れがよくなって、単位距離当たりの車からの大気汚染の排出量が減るとするならば、それは改善の方向に向かうわけでありまして、あながち、道路を整備することによって、すべて大気汚染濃度が悪化するとは多分言えない。特にトンネルなどをつくって、その排ガスはそこで処理することをした場合には、その負荷は減るわけでありまして、そういったものも含めて、その対象とする道路だけではなく、そのほかの道路の情報も取り込んだ予測が一番望ましいと思います。もしそういったデータがあれば、非常にこの事業を考える上での判断の材料にはなるのかなと思います。

【御厨委員長】 森田先生、いかがですか。

【森田委員】 はい、結構です。

【御厨委員長】 よろしいですか。それでは、次に竹下さんのほうに移りますが、まず、中条さん。

【中条委員】 先ほどのご意見ですと、辻水深団地の自治会では、当初は絶対反対というお考えであったと。今は、やむを得ないかなというよりも、もうちょっと若干積極的に評価をしていらっしゃるかと受け取りましたが、その受け取り方でよろしいでしょうかというのを、まず、確認をしたいと思います。

【辻水深自治会】 はい、そのとおりです。

【中条委員】 そうですか。では、昔は絶対反対であったのがそのように変わったのは、当局のやり方がまずかったのを、担当の課長さんがいろいろ努力されて、やり方の改善がなされたからオーケーとお考えが変わったのか、それとも、論理的にこれは必要ではない、反対だとお考えになっていたその論理が変わるような具体的な対策の変化があって、そのお考えが変わったのかのどちらでございましょうか。

【辻水深自治会】 それは、対策があったからですね。

【中条委員】 ちょっと私、聞き漏らしたかと思うんですが、その対策の具体的な中身というのは、ここを読めば、このいただいた資料を読めばわかるようになっておりますか。

【辻水深自治会】 はい、それでわかると思います。要するに住民というのは、道路に対してはまるっきり素人で、何もわかりません。それで、私どものところは、昔は閑疎で、本当に静かなところでした。そこに道路が通るとなると、もちろん住民は、わかりませんから心配をします。その中でいろいろの情報が流れてきて、結局、ここに道路ができると、第一に公害が出て、皆さん住んでいられなくなると。私たちのところは市営住宅ですが、たまたまそこによろやと当選して住居を持ったところに、そこに住んでいられなくなるということになれば、これは大変だと。まず、そんなものは第一に白紙撤回でやめてもらったほうがいいだろうというのが最初の案です。

その中で、ここにも載せてありますが、当時のこの方は、私がつき合った2回目の調査課長さんですが、それから現在の調査課長さんまでおつき合いさせていただいていますが、まず、うそを言わない。誠心誠意住民に話をしてくれる、説明をしてくれる。その中に道路六法の話が入っておりますが、住民に私どもが説明するのにも、ある程度の道路六法の内容を知らないと話はできないわけです。それで、この松橋課長にお話をしたところ、「ああ、私が持っているから、私の知っている限りは教えるよ」ということで、本をいただいて、一緒に2年間勉強しました。その中で何かがあったとき、不満、または質問があるときは会長に連絡を全部よこさないかと話をし、住民の話を受けて、それで説明をして、皆さんが納得したので、よろやと工事をするようになった。

はっきり申しますと、マスコミを含め、外環に対する共産党等の反対がものすごく多くありました。白紙撤回ということで鉄柱も立ててやりましたけども、それは徐々に住民と話ししている中で解決することができるようになったわけで、これも一つの大きい成果だろうと解釈しております。

そういう説明でよろございますか。

【中条委員】 ありがとうございます。

【御厨委員長】 よろしいですか。では、森田さん。

【森田委員】 私も中条さんと同じことを聞きたいと思ってはいたんですけども。ちょっと確認させていただきたいのですが、どんな具体的な対策によって大きく意見を変えられたのでしょうか。

【辻水深自治会】 はい。例えば外環道路をなくしたいというのが我々の最初の目的です。だから、地上に道路を通すことをやめようということで、地下ならばどうだろうかという話を何回かしました。松橋氏が課長として約3年ですか、在職する間に、その話の解決をしたんですが、先ほども述べたとおり、私どもの市営住宅は全部で13棟あります。1号棟から8号棟、その次に13、14、15、そして、道路を越して向こう側に11、12号棟があるんです。団地の間を外環道路が通るようになっています。できれば、地下構造で道路をつくってもらえないだろうかという話をしたんですが、いろいろ説明を聞いているうちに、それをすると、11、12号棟の建物がなくなってしまうんですよ。そうすると結局、よろやと入れて入居できたところがなくなってしまうのでは、これは困る

と。

では、一番いい方法はというのがいいのだろうかということで、最終的には、住民が納得できる道路をつくってくれるならば、私も賛成しようというのを出しました。それに従って、工事中の騒音等を含めて、騒音のないようにしていくという条件でやりました。

事実、さっきお話しした中には入っておりませんが、外環道路は、下側を298号線、上が外環道路ということになっていますが、下のところは、まず第一に辻水深団地というのは字のごとく軟弱の都市で、少し掘るとすぐ水が出るようなところです。一番心配したのは、何年か前にありましたけど、ニューヨークで高速道路が地震によって落ちたことがありますね。その当時どうなんだろうかと心配しました。

普通、くい打ちが25メートルを1本もしくは2本、だから、50メートル打ち込むと大体おさまるんですが、3本打ち込まないと岩石に当たらないところもあるわけです。最終的には、絶対揺るぎのない地盤をつくってくれるという条件でお願いしました。そのとおりにやってもらいました。だから、現状では、地震があっても何してももちろん心配はしていませんけど、それだけに大変だったと同時に、施工者側が大分苦労されたくらいだと思います。

それと同時に、皆さんにお願いしておきたいことは、今日、マスコミさんもおいでになるから特に話ししておきたいんですが、私は賛成するわけじゃないんですが、こうやってできる中で、まず、行政側の担当者がこうしていきたいということで話を持ってきたときに、担当者がやるのじゃなくて行政がやるんだから、担当者とよく話をして、お互いに納得した上でやれば問題はないので。ただ、一般の人はすぐ、あの担当者が悪いからという話を持ち出しますが、そういうことはあり得ない。それよりも、10あるものは、住民も9ぐらい考え、相手も9もしくは9.5、10までいかないにしても9.5まで考えて、その間で話し合いをして、最高の努力の上で道路をつくったならば、よりよい道路もできるだろうと解釈しています。

もう一つ申し上げますと、私どもから外環道路を通ると、三郷まで高速道路の上は約10分で走ります。外環道路ができる前は、2時間から3時間かかりました。ただ、今日は首都高速が込みまして、遅刻して申しわけなかったんですが、そのとき、ちょうど一緒においでいただいた山田調査課長に、これなら高速じゃないな、低速道路だなと私言いましたけど。そういうことを考えた上で、一つには、行政側がそういうことも含めて考えてもらわなければ、よりよい道路はできないのじゃないだろうか。それと、今も言ったとおり、住民もそれに合わせてやらなかったらだめだと。

これから日本の将来を考えるのに、やはり道路は必要とするものですから、そこら辺をよく話し合っただけならば、もっといい道路ができると私は確信しています。それでよろしゅうございますか。

【御厨委員長】 石田さん、どうぞ。

【石田委員】 ちょっとお聞きしたいんですが、まず第1に辻水深団地の規模ですね。何世帯ぐらいの自治体なんですか。

【辻水深自治会】 さっきも言ったとおり、全部で13棟。世帯数342世帯です。

【石田委員】 それで、大変なご苦労されて、あるいはその結果として、結構行政側の担当の方の努力もあって、何でも話せる雰囲気が出て、その結果、今、四者協議会を、外環が続く限り、色々な困った問題について議論する場ができているというのはすばらしいことだと思うんです。外環というのは長いものですから、辻水深でのご苦労とか経験談なんていうのは、隣の自治会あるいはその隣の自治会にでも随分参考になると思うんですけれども、そのような横のコミュニケーションといいますか、連携というのはございますでしょうか。

【辻水深自治会】 一応はしております。ただ、色々な問題があるんです。私どものところは団地で、要するに新参者が多いわけです。だから、どっちかという、その村の方針に従うことができない場合もあるわけなんですね。だから、私たちが独自で、こういうわけだからこういう会合を開くけど、あなた方もいらっしゃいませんかと言うと、今の人はもうそういうのは少なくなりましたけど、昔のお年寄り、村はずれな人間はおれたちの仲間に入れるわけにいかないからというやり方なんですね。

ここ3年ぐらい前から、私どもの集会所を使って、四者協議会の中にたまには入ってきて、いろいろな意見を出して聞いたらどうだろうかということをやっています。それで、今後は、辻には一つの連合会がありますので、そこが今度は、四者協議会と同じようにやっていくように努力をしていくと、そのような話を承っています。何かがあるときは、私のところへ来て教えてくれと。だから、外環道路のチェックをするときは、一緒の団体に動いています。

【石田委員】 ありがとうございます。

【御厨委員長】 それでは、今、各委員から意見、質問等々が出まして、大体、私もお質問申し上げたいと思っていたことと重なっております。最後にちょっと一言だけ、今日のお二方のお話を伺っての私自身の、これは感想です。お答えをいただかなくて結構なんです。

まず最初に、若松さんからお話をいただいて、現状と予測の難しさというのはやはりどうしてもついて回るんだろう。これをおそらく受け取る側、つまり行政もそうですが、とりわけ住民は素人でありますから、多分、そのご説明のむきをより簡素な言葉といいますか、よりわかりやすい言葉で説明しないと、数値だけを上げたのではこれはわからない世界でありまして、しかも、その数値を上げて、なお、その数値が絶対のものでないということのをどのように説明していくか。多分、これからの現状と予測をきちんとはかってやるのは、もちろん行政の側の仕事でありまして、いろいろやってもらわなくてはならないんですが、それをいかにわかりやすい言葉で説明をするかというのは、これはなかなか一つ大きな課題ではないかという気がしました。

特に、おっしゃったように、30年、50年のスパンで考えるというのと、それから、にも関わらず、30年、50年といいながら、しかし、やはりみんな現状で生きている人たちというのは、もうちょっと短いスパンで答えが出ることを期待をし、また、それ以上のことはなかなかわからないものですから、その辺のところのギャップもあるのかなと痛感いたしました。

それから、竹下さんのお話は大変私も参考になりました。当初、反対であったということから、随分時間をおかけになったと私は思いますが、その時間の中でやはり徐々に両者が歩み寄ることができたということですね。とりわけ行政の担当者との信頼関係を構築することができた。もちろん、道路をつくるという中での色々な対策が話し合われて、その対策もかなり柔軟にお話し合いになって、今日の四者協議会までそれがずっと伝わってきているというのは、私はやはりこれは一つの知恵だなという感じがいたしました。

こんなことを少し我々としても情報として入れて、また、今後の糧にしたいと考えております。今日は、お二方、どうも本当にありがとうございました。それでは、もとの席におつきいただきたいと思います。よろしゅうございましょうか。どうもありがとうございました。

それでは、ちょうど越澤さんもお見えになりましたので。

【越澤委員】 どうもすみません。

【御厨委員長】 いいえ、とんでもございません。これから討議に入りますが、討議に入る前に、事務局から、本日の配付資料の確認と、それから第8回委員会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。お配りしている一番上から申し上げますと、議事次第、配席図、委員会名簿、今回は資料の1から3までございます。1が議事録、2が沿線協議会の概要、それから、3が要請に応じた説明会ということでございます。なお、参考資料も1から3がございます。これはまた別途後で説明させていただきます。

そのうち、資料1の第8回の委員会議事録でございます。前回、第8回は6月10日に行われまして、ヒアリングが東京商工会議所、それから草加市役所ということで、お二人の方からヒアリングをいただきまして、その後、第1次提言とその後の対応についての討議という内容になってございます。議事録については、事前に各委員の皆様にも見いただいているということでございますので、内容の詳細の説明は省略させていただきます。

以上でございます。

【御厨委員長】 それでは、第8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たいと思います。ただいま事務局から説明がございましたけれども、ご質問、ご意見、おありになりますか。いかがでしょうか。

では、特になければ、第8回の委員会の議事録について了承をすることといたしたいと思っております。ありがとうございました。

続きまして、P Iの状況についての討議に入りたいと思います。

最初に、前回の我々の委員会以降、P Iの外環沿線協議会が4回開かれたということでございます。その状況について事務局から、それでは、説明をお願いいたします。

(資料2 - 1 ~ 2 - 5 説明)

【御厨委員長】 ありがとうございます。それでは、今、事務局からもお話ございましたけれども、このP I沿線協議会の状況について、ここで議論をしたいと思います。この件につきましては、石田先生、森田先生と私が傍聴をしております。石田先生からメモが配付をされておりますので、まず、石田先生からご感想ないしご意見をいただければと思います。

【石田委員】 7月26日付で、私の名前で「協議会運営に関する感想」と書いてある2枚紙です。書いてあるとおりですが、若干ご説明いたします。

前回の有識者委員会でも申しましたけれども、全体的印象としては、色々な立場の方が一堂に会して議論をされているという点は大いに評価すべきであると思います。ただ、私は、3回ぐらい傍聴させていただいたのですが、議論がかみ合っていなかったり、運営が必ずしも円滑でないという問題点はありますが、あまり慣れていないことでもあるし、必要なコストかもしれないと思います。でも、必要なコストであるけれども、こういうコストは少ないほうがいいので、そのために、思いついたままで恐縮でありますけれども、改良すべき点を、以下に感想としてまとめるということで書いてございます。

2番目が司会進行についてです。石橋課長に対する個人攻撃ではなくて、全般的にこうした話し合いの進め方についてのノウハウとか技術を、我々全体が持ち合わせていないという意味です。気になったことは、全体の方からの圧倒的な支持を得て、協議員として参加されている都の担当の課長さんが、司会をするということになっているという特殊な事情がありますが、司会が司会なのか、あるいは都の立場なのかというのを、常に明確に意識して行動した方がいい。そもそも無理難題かもわかりませんが、不明確になる場合が少なからず存在をするということです。これは、実は事務局のあり方とも関連しているかもわかりません。そういうことで、その辺をうまく分離するようなシステムのあるいは組織的な対応をどう考えるのかということが、一つの大きな課題であるかと思います。

特に、後で申し上げますけれども、運営細則についての議論がずっとされていたというご紹介が、今、伊勢田さんからありましたけれども、多分、運営細則などに関していうと、今、本当に色々な人が努力をしつつ新しいことを試みているわけですから、ある程度軌道に乗る、あるいは、最終的な段階でこういうことに気をつけてやるとうまくできるという、運営細則のひな型、モデルができるかもわかりません。そういう意味では、議事録が随分大事だと思います。ですから、全体として合意がとれたこと、あるいは、そうでないことを司会の中でどう仕切っておくかというのは、極めて重要だと思いました。

3番目は、先ほどご紹介がありましたけども、第3回で、司会をどうしますかということをして1人1人聞かれたら、ほぼ全員によって石橋課長が支持されました。ところが、第4回で、組織の論理で仕方がないと思うのですけれども、石橋課長が異動になり、この理由が責任者から説明されなかったことが、大きい要因ではないのかと思います。それは、とりもなおさず協議会を軽視しているとか、PIというものを軽視しているということではないかと。今まで信頼感というのが、小さいけれども徐々に形成されるトレンドにあったものが壊される。そういう意味で非常に不満であるという声が圧倒的に多くございまして、1人の方は、こういうところではもう議論もできないから退席するというので、退席されました。このことについては第5回で修復されたようですので、よかったと思います。

運営細則については先ほど申し上げたとおりです。そういう意味で、運営細則というのは多分、議事録の積み重ねによって連続的かつ継続的に修正されて、最終的に何かモデルになるものができればいいなと個人的には思います。そういう意味で、特に都と国の方の回答が非常に大事だなと思います。個人的な不満ですが、もう少し踏み込んで発言してもいいのではないかという局面が多々ございました。ただ、そういう発言をするためには、事前に打ち合わせをしておくことが大事だと思います。そういう意味では仕事が増えるかもわかりませんが、踏み込んだことをおっしゃってもいいのかなと書きました。

あと、5番が、資料の配付と提示請求についてということで、これから、必要性の議論とか、そのための効果と影響ということで議論が進展していったら、かつ、活発になることを期待しているわけでありまして。ただ、そのときに、行政側と市民代表の間に存在する情報格差は、いかんともしがたくあります。そういう意味では、これからの資料の提示請求はどんどん出てくると思います。

ただ、現時点では、そういうデータがないものもありましたり、あるいはあったとしても、こういう条件でこのように解釈しないといけないデータですよということが出てくると思いますので、作成にも時間がかかるでしょうし、あるいは、それを受けとめた側が咀嚼するためにも時間がかかるでしょう。そのあたりをどうするのかということが非常に重要な課題だなと思います。

そういう意味でいくと、資料提示の請求にはできるだけ答えるべきだと思いますけれども、逆に、何でもかんでもというのが本当に正しいのかなと思います。全体の会の進行とか、議論の質を薄めてしまう可能性もある。そういう意味で、協議員の方が個人として資料請求する場合には、協議会の合意を求める努力が必要なのかなという気もいたしております。

それと、傍聴者との関係です。私、3回行きましたけども、一般傍聴者として行ったわけでありまして。そういう意味からいくと、ひがみかもわかりませんが、傍聴者への配慮が若干不足しているように思われます。例えば追加資料は傍聴者には配付されずに、協議員の中だけで回っておられて、傍聴している人は、どういう議論をしているのかがよく

わからないこともあります。あるいは、これは協議会の中でも議論になりましたけども、傍聴にはそれなりの関心や、心配とか、不安とか、意見とかをお持ちの方が来られているのでしょから、そういう方の意見も多々参考になることがあるのではないかと思います。ホームページなどへの投稿やコメントを期待することも明確に打ち出したほうがいいのではなからうかと思ひます。ただ、協議会は協議会でありますので、傍聴者の発言というのはないとは思ひますけども、そういう色々なルートをちゃんとやっておいたほうがいいだろうと思ひます。

一番最後になりましたが、有識者委員会との関連について、この有識者委員会で何をすのだろうかということも議論しましたけども、中間報告のときに、協議会をはじめとするP I活動全般についての助言や評価を行うことを任務の一つとしているということで、一応合意がとれたと私自身は理解しております。

協議会やその他のP I活動の状況については、先ほどもございましたように、事務局である都と国から報告されておりますけども、やはり協議会での雰囲気とか、空気とか、議論を報告から把握するのは、なかなか正確には難しいです。要約をいただいておりますが、要約は、国及び都が要約されたものですから、フィルターがかかっておりますので、やはり傍聴の重要性について有識者委員会として認識しておいたほうがいいのかなという気がします。

ただ、全部やるというのは、これは非常に厳しくて、例えば、フランスの例ですが、フランスのパリの第3環状線のフランシリエンヌ線に対して有識者委員会というのがあって、ものすごく忙しかったみたいです。直接の原因ではないと思ひますけど、3人おられた委員会の委員の方が、1人途中で亡くなっていたりしますので、そういう目に遭うと大変なので、ほどほどにしておかなくてははいけません、可能な限り、傍聴とか、我々自身の取材活動といひますか、情報収集活動もしたほうがいいのかなと思ひました。

以上です。

【御厨委員長】 ありがとうございます。では、森田さん。

【森田委員】 石田さんが非常に体系的におまとめになりましたもので、できるだけダブリを排して、私の感想を述べたいと思ひます。

私は、今週の火曜日に開催されました第5回の協議会を傍聴させていただきました。この第5回は、先ほど事務局からご説明ありましたように、具体的な事務局からの資料提供がございまして、幾つかの論点が出た協議会がございました。最初の感想は、よくここまで到達されたなということで、協議会のメンバーの方々に私自身、敬意をまず表したいと思ひます。

先ほど、石田さんから説明されたように、石橋課長最後の司会でございまして、非常に司会がなれていらっしたので、これでお替わりになるのは残念だという感想とともに、協議会メンバーの方から、石橋課長のあと、どのような方に司会になっていただくかという意見が色々出まして、協議会メンバー以外の方がいいのではないかという意見が出

たのが、非常に興味深かったです。具体的には、事務局から選んで、経緯をよく知り、なおかつ、フェアな司会をやっていただきたいという期待が出ました。今後、事務局でどうご判断されるかわかりませんが、それも一つの方法かなと思いました。

一言で言いまして、協議会の雰囲気は、信頼関係をしっかりしたものになりたいという慎重な議事運営と、慎重過ぎるがゆえに論点がかみ合わないというフラストレーションの、この2つが共存するような会議のように思いました。現段階では、やはり信頼関係の構築を優先しなくてはならないというので、ある程度仕方ないことだと思います。ただ、事務局からもご説明ありましたように、次回から、論点を割と明確化して、焦点を絞った意見交換ができるのではないかと期待も私自身持っておりますし、事務局もそういう方針でいられるように思います。

既に幾つかの重要な論点が示されまして、その一つが、実態的に外環ができていないために、どのような被害がこの地域にもたらされるか、外環の必要性との関係をつけてほしいという意見が出ました。もっと広く言えば、例えば抜け道の道路の事故との関係、さらにそれを一般化して、外環の必要性と関係づけたデータを整理して提供してほしい。こういう要求が出てきたことは、次回以降、かなり論点が明確化した議論が期待できるのではないだろうかと思われました。

さらに、これらについて、住民対行政という形の対立の議論だけではなくて、住民同士で議論を深めていくことも必要だという意見も出まして、次回以降に大変期待できるということを感じました。

なお、傍聴者に対するサービスのまずさにつきましては、協議会資料が配られましたが、傍聴者の場合は、白黒コピーでした。カラーの資料を説明をされても識別できないんです。どこの環境が悪いのかどうなのかわからない。だから、傍聴者としてはフラストレーションがたまるだろうと思います。全部がカラーでなくてもいいんですけど、識別できないところだけはカラーにしていいただきたいと感じました。

それから、有識者委員会の役割でございますけど、石田さんからおっしゃられましたように、有識者委員会はこの協議会の情報を肌で感じていかななくてはならないなということが1つございます。それから、もう一つ感じましたことは、協議会のほうで、必要性の議論がこれから多分始まらざるを得ないと私は感じましたものですから、そういう必要性の議論の、あるいはどんな情報が本当に必要なのかという議論を、有識者委員会としてもやっていかななくてはならないのじゃないかなと強く感じました。これは、また後で少し私の意見を補足したいと思います。以上でございます。

【御厨委員長】 ありがとうございます。

私は、森田さんがお出になった第5回の前の第4回を石田さんと一緒に傍聴したわけでありまして、大体、石田メモに論点は既に出ております。私の印象を申し上げれば、本当に間が悪いというか、人事異動があっしまったということでもあります。1回、2回、3回とやって、ようやく司会が決まって、残念といいますが、しょうがないといいますが、

そういうところです。大分そこで行政側を非難する議論が住民のほうからも出ました。しかし、同時にまた、議事は進行すべきだという議論もありました。

私は、全体としては、住民のほうからの意向もきちんと出て、そして、行政の側も、若干ずれ気味ではありましたが、それを受け取っていたということがございますので、第4回もさしたる大波乱はなく終わったかなという感じを持っております。ただ、第4回のはきは、したがって、具体的な議論にはまだ入っていないということであります。

しかし、夏に入って、森田さんが今ご報告になりましたように、少し議論の方向性が見えてきたということで、多分、今後、議論は急速に進むのかなという感じもいたします。しかし、同時にまた、常にある程度まで議論が行くと、必ずもとに戻すという、これが一種あそこのやり方というところまづいですね、あそこの雰囲気ではそうなっているわけですね。だから、決まったのかなと思うと、いや、実はという形で、もう少し前のほうの議論に戻っていく。そのところをどれだけもう少しうまくやっていけるのかなというのは、私としても少し考えさせられる論点でありました。

それから、司会の役割についてですけども、これはおのずと決まってくるでしょうけど、論理的に言えば、完全中立はあり得ないわけです。しかし、多くの住民の方の意見も事務局ないし都、国土交通省側にやってほしいという意見が非常に強かったわけですから、その辺を踏まえて司会としてはやらざるを得ないだろうという気がいたします。当然、司会にはある程度個性が反映しますので、今後、どなたが司会になるかわかりませんが、それによって、また違う持ち味が出てくるのかなという感じはいたしました。

以上、傍聴をしてきた委員からの意見でございます。

ほかの先生方の意見も少し伺って、これからの有識者委員会でどういう議論をしていくかを、残された時間で少し詰めたいと思うんですが、中条さん、いかがですか。

【中条委員】 私はまだ傍聴に行っておりません。有識者委員会の契約内容に傍聴しろというのもあったのかなと思っていますが.....。

【御厨委員長】 それはないです。

【中条委員】 しかし、石田さんがおっしゃるように、そのとおりなので、やはり議事録だけを見ているのではなくて、どういう雰囲気かということを知ることは重要だと思っております。

石田さんが全体的印象の2行目のところでおっしゃっている、「ある意味では必要なコストかもしれないというおらかな認識も必要であろう」と。私は、このあたりのところもやはり考えなくてはいけないのかなと思います。少し前の有識者委員会の議事録で、さっさと決めればいいじゃないということを使ったのですけれども、いや、そういうものではないだろうなと思います。特に議論の仕方とかに慣れていらっしゃらない方もいるわけですし、先ほどの竹下さんのお話にもあったように、道路とはどういうことかというものも、皆さん素人の方がいるわけですから、その点のところはかなりコストをかけるのはやはり必要なだろう、だから、このところはあまり急がないでやっていく必要があるの

かなと思いました。

人事異動に関することでも、私は最初にお話を聞いたときは、全く石田さんと同じで、大変残念だな、都も、もう少し考えればいいじゃないかという感想を持ちました。けれども、さっき石田さんからお話を聞いたら、大部分の人が石橋課長に賛成をされたということであるなら、これは組織としては、人事異動というのは当然なわけであって、その人事異動がある組織の人を選んだというのは、選んだほうの責任でもあるわけですね。ただ、そういう話なんていうのは後からわかる話であって、これはやはり何回もそういう失敗をやりながら、時間をかけていかざるを得ないだろう、多分、P Iの一番重要な部分というのは、私はそこのところなんだと思うんですね。だから、そういう意味で、あまり急がないほうがいいなと思います。

ただし、もうそろそろ論点を出して行って議論をするということも大事だろうと思います。これも先ほども、ほかの先生からもご意見がありました。論点を出さないと、議論はできないとやはり思います。そういう点で、これは、だれが論点を出していくべきか。これは有識者委員会が出していくという手もありますけれども、協議会から論点を募集して、それで、その中で選んでいくというやり方が本当は一番いいんだと思うんですね。論点を出して行って、そして、それについて具体的に賛成反対の議論をし、その中で資料を出して行って、それぞれ資料を出しながら、自分の意見を表明していくというやり方をとっていくべきだと思います。以上です。

【御厨委員長】 ありがとうございます。では、越澤さん。

【越澤委員】 今日は、たしか有識者委員会を開くまでにおそらく数回分、この協議会が開かれるので、その議事録を見ながら少し意見を言いたいということになっていたと思いますので、今日は見た上での率直な感想を幾つかお話ししたいと思います。

1つは、具体のどういう方がどういう形でというのは、やってみなくてはわからないので、しょうがないと思うんですね。ですから、石田先生のメモもありますが、それから、中条さんもおっしゃっていましたが、これはしょうがないということで。大分以前よりは減ってきたと思いますが、長年の住民の方々が行政に不信を持っているということでの発言が、多分どうしても出てくると思います。これはやはり不信がなくならなければ、絶えず出てきますので、どうルールを決めても、結局は出てくるものですから、ルールの中身ではないと僕は思います。

逆に言えば、東京都の課長さんもいろいろつき合っている中で信頼感を得たということ、お互い話が通じるという面があるということですので、新しい方もそういう人間関係を是非構築してほしいということではないのかなという感じはいたします。

それから、住民の方だから慣れていないということではなくて、私が体験しているのは、数年前、あまり具体的に言うところの審議会かわかるのでぼかしますが、ある国の審議会でも議論しているとき、普通大体こういう会議時間は2時間です。事務局説明があって、議事があるんですが、委員は8人ぐらいいたのかな。お1人の方が30分発言しちゃいま

してとまらないんです。ほとんど他の発言はできないという状況です。その方は一番お年の教授の方なんです。後で、私は事務局に、あれは何ともしないとまずいじゃないという話もしたのですが、やはりそういうことは言えないということでした。我々審議会でもそういうことは起きますので、これはしょうがないということで。

それだけ何か思いのたけがあったようです。その先生は、長年の行政に対する注文つけとか、多々あったようで、しゃべり出すととまらないということで、これはしょうがないと思うんですね。私自身だって、ある場面ではそういうことを発言している可能性もありますのでという気はします。

ただ、もう一つ、是非これは国とか都の方がおっしゃったほうがよかったと思うんですが、おそらくメンバーの方々も納得されたと思うんですけど、協議会はたしか計画案なり変更案を決める形ではなかったと思います。議論を尽くしてということですから、まず、協議会規約という言葉自体固すぎるんですね。これは運営のルールとか申し合わせということでよかったと思います。行政の方はどうしても固くするのが仕事ですから当たり前なんですけど、学者ですと、非常に緻密な人と、私みたいにいい加減な人もいるわけですけども。これは申し合わせですから、会議の運営が円滑にいけばいいので、あまり字句にこだわる必要は僕はなかったと思います。ただ、こだわるべきだという方もあるかもしれません。規約という言葉なのでね。

日本人というのは基本的にはまじめですから、見た瞬間、当然ルールにとらわれると。したがって、多分一字一句相当気にされたと思うので。これは会議を円滑に進行するためのルールですということで、問題があれば、その都度変えましょうということであればいいのではないかと。

つまり、何か議決機関であれば、その定足数とか、出席者の云々とか、司会をどうされてというのは、非常に議決の効力と絡みます。極端に言えば、国会とか、審議会とか、全部そうだと思うんですけど、これはそういう場ではなかったはずですから。そういうことでいえば、入り口のところの議論をとることも多分必要な授業料なのかもしれませんが、基本的には日本人というのは、言葉の字面にかなり影響されると思いますので、もう少しやわらかかったらいいのじゃないかなという気がいたします。ただ、つくられていますので。運営細則というのは、何か非常にかたい気がします。

それから、もう今日はざっくりばらんに私の率直な感想を申し上げますと、一つは、今後、有識者委員会のボックスをつくるかつくらないかという話があると思うんですが、当面、まだそういう要請もないようですのでいいとは思いますが。はっきり言って、これだけの運営をいろいろするのは、それぞれ事務の方も、行政も大変ですから、僕は傍聴者のサービスについては今は考えなくていいと思います。もちろん余裕があれば、こしたことはないと思いますが。ここに来ていただいている方というか、そのメンバーの方が議論を尽くすのが主目的で、傍聴はあくまで傍聴ですから。極端に言うと、余裕がなければあまり傍聴者のサービスは、する必要は僕はないと思います。

それから、もう一つは、ここに、協議会で出てきた資料があると思うのですが、協議会での議論される内容を、今後、我々の有識者委員会でも当然こういう議論はやってしるべきで、その場合の資料の内容とか、細かさが、ちょっと違っていいのじゃないかと。ただ、この有識者委員会に出た資料は当然公開されますし、PI協議会でも見ると。また、PI協議会で出された資料も、お互いこうやって見ているわけですので、あまり事務局の二度の手間にならない前提ですが、少し我々のほうとしても一回提言を出して、協議会も運営が2回でやめちゃったという話ではなくて、回を重ねているということ自体、大変喜ばしいことだと私は思います。そろそろ、この有識者委員会としての専門家のそれぞれの立場で集まっている立場で、こういう検討をできないのかとか、そういうことをやってもいいのかなという気がいたします。

それから、人事異動の話は、これはやはりしようがないと思うのですが、欲を言えば、多分これは、何となくせつかく議論していたのにちょっとばかにされたとか、そういう感覚をお持ちの方が思ったようで。本当でいえば、これは浪花節の世界だと思うんですが、退任された局長が5分間でも来られて、私は今度退任して、新局長が今日はどうしても、というのであれば、わかるわけですね。よろしくと一言言うと、多少違ったかもしれませんがね。それは決して部長さんと課長さんだと対応できないという意味ではなくて、どこかで、PI協議会は形式を整えてやっている場ですので、そういうことも、重要だった感じがします。形式論で言えば、別に退任された方は無関係ですから、出てくる必要は全くないわけですが、こういうのは多少情でやっている会議の性格がありますので、これは今回やってみて、そういう体験なのかなと。

それと、もう一つ是非これはお願いしたいのは、前も私、発言したと思うんですが、地元自治体の方々が今後の色々な役割とか、それから、発言されている内容も、私、大変興味深く見ていたんですが、それぞれ役職の方がご多忙なのはわかるんですが、議論を聞いていて、まさに場合によっては、その意見を伝えますということが大変重要です。毎回、どなたかの自治体が欠席されているようですので、これは何とか、部長の代理で課長さんが出るとか、そのようにしてほしいなと私は思います。

司会について言えば、石橋課長が皆さんでやりませんかという問いかけをして、そのときに、住民の方々は石橋さんでいいと答えているわけですね。ですから、サッカーでも、副審判もありますし、じゃんけんでもいいと思うんですが、順番にみんなで司会をやると、司会の立場が大変だということもわかりますし。これは一種の寄り合いですから、寄り合いとしてやわらかくということと、地元の関係自治体は是非ご参加されて、多分、ある時期に、地元の自治体の方々は色々な意味での接点になることが私は重要ではないのかなと思いますので、是非、地元の自治体の方々によろしくお願いしたいと思います。

以上です。ちょっとざっくばらんな私の所見ですけれども。

【御厨委員長】 ありがとうございます。参加した方と、それから、今回は議事録を見られただけの方、両方が、PIの状況についてご議論をいただきました。

それで、今後のことは今、越澤さんからも、それから中条さんからも出ましたので、有識者委員会が、これだけ協議会が進んできた段階でこれからどうするかということをし、最後に議論をして、次回につなげたいと思うんですが。

ご承知のように、昨年12月で発足をいたしましたこの会も、8月までできて、多分、12月がやはり一年の区切りでございますので、年末に何らかの次の第2次提案と申しますか、この前、第1次提案を4月に出しましたので、提案をする方向なのかなと考えております。

そのため、ここで協議会が多分あと3回ほど、この10月までにかけてでございますので、10月から12月にかけての時期にまた少し集中的に討議をさせていただいて、そこで、協議会に対する評価、それから、先ほども出ましたが、協議会に対するこちら側からのもし提示すべき問題があれば提示する等々、有識者委員会の側の議論を進めたいと思います。

それで、次回以降、何をやるかということでございますが、1つは、森田さんがおっしゃっていたような外環の必要性、これは当然協議会のほうでも議論が始まりますが、これをどう考えるかということで、あるいは、外環の必要性についての議論をどのように提示していくのかに関して、まずは、PI協議会のほうに資料を提示していただいているので、これについて少し国と都の考え方について説明をいただいて、そして、こちら側の意見を少し集約したい。これは一つ必要ではないかなと考えますが、いかがでしょうか。

それから、後で総括的に皆さんにお伺いしますが、もう一つは、実は前回の第5回の協議会のところのお話にも出ておりましたが、沿線だけではなくて、もう少し広域的な意見把握ということが少し出ております。したがって、多分、事務局と申しますか、行政の側で、広域的な意見把握については一度アンケートをやっておられますが、あのアンケートの時期から大分時間がたっております。特に今回の場合は、かなりその外環の問題がその必要性の問題も含めて迫ってきているということがございますので、もしよろしければ、広域的な意見把握を充実させるために、もう一度、アンケートを事務局の側からしていただけるとよろしいのかなと少し思っております。これは、なかなか手間取ることではあるかと思いますが、前回、一遍実施していますし、変化がないようであれば、それはそれでいいのですが。あるいは変わっているのか。その辺のところを含めて、広域的な意見把握のためのアンケートをやったらどうであろうかと考えた次第であります。

今のことでありますが、外環の必要性、それから、もう一度広域的な意見把握についてのアンケート、いずれも、協議会で既に出ている意見ではあります。このことについて、事務局は大変でありますけれども、少し事務局に今後頑張ってくださいという、私からの提案であります。委員の皆様のご意見を伺いたいのですが、いかがでしょうか。

【石田委員】 まず、1番目の必要性に関して確認ですが、ここでも、多分必要かどうかという議論は、前の議論の繰り返しになると思いますけれども、なかなか難しいのではないかとこのころがあります。多分、そういう議論も織り交ぜながら、最終的には、本当にその必要性についての議論がされるのに十分な資料がわかりやすい形で提示されているか

どうかのチェックは最低限行うという理解でよろしいでしょうかという確認です。

【御厨委員長】 森田さんは。

【森田委員】 私は、この前の協議会で出された資料を見ますと、外環の必要性の議論のための基礎的な資料が提供されていないと感じるんですね。だから、石田さんのご質問に対しては、私は、どういう資料を最低限そろえなくてはいけないかということから始めたほうがいいと思います。

その点でどういうところが足りないかといいますと、外環の必要性を議論するためには、2つの大きなポイントがあると思います。1つは、交通問題と環境問題の同時解決を図るためには、外環だけではだめなんですね、東京全域、あるいは関東を含めた総合的な政策を組み合わせる必要がある。ここのポイントは、事務局のほうも何度も説明されていますし、また、住民の方の意見としても、外環によって交通量をかえって誘発して、環境を悪化させるのではないかという懸念が出されていますね。それに対して事業者側は、いや、それは総合的な政策によって、そこは環境問題と交通問題を同時に解決するんだという視点を強調されている。そういう総合政策の視点が一つあるんですね。

それから、もう一つは長期の視点で、これは、今日、若松さんが言われたように、30年先を考えると、技術の進展についてかなり色々なレベルが考えられるわけですね。それとともに、30年たてば、首都圏の発展の方向というのはどうも1つではなくて、幾つか考えられるわけですね。将来、いろいろ考えられる。

この2つを視点に入れた資料のつくり方をしないと、なかなか論理的に焦点が当たった議論ができないのではないだろうかと思います。ですから、私が事務局にお願いしたいのは、その必要性の議論のための資料としては、例えば幾つかの複数の将来像、あるいはあるリアリティーのある将来像を仮定して、それぞれの将来像を前提として、交通問題と環境問題、あるいはそのほかの問題も同時に解決する総合政策のシナリオを一応描いてみる。描いてみたそれぞれのシナリオの中で、外環の必要性がどれだけ論理づけられるか、そこを議論するような資料をご用意されたほうがいいと思います。それによって、どのようなシナリオにおいても、外環というものがやはりどうしても必要であるという論理をお立てになれば、それはそれなりにみんなを説得する、納得できる論理になるでしょう。総合政策と長期の視点というこの2つを取り入れた資料の提供が、どうしても必要になるのではないだろうかとは感じました。

【御厨委員長】 中条さん、いかがですか。

【中条委員】 多分、森田先生がおっしゃったようなことも必要なんだと思うんですね。ただ、私、具体的にそのほかにどういうことが必要なのかというのは、まだ少し考えがまとまっていないんですが、基本的な話は、コストベネフィットをきっちり出してもらうと。コストベネフィットを出すときに、森田先生がおっしゃった視点での見方でのコストベネフィットの出し方というのも、当然あり得るんだと思うんですね。私はそういうのをまず一回出してもらわないと、どこが抜けているかというのが、まだ少し具体的には言いにく

いので、まずは出していただきたい。

ただ、今、森田先生や、ほかの先生方からもこの視点からというのは多分あると思いますから、それもできれば含めた形で出していただいて、それを見た上で、ここが抜けているよと、あるいは、ここの説明の仕方が悪いのではないかとということが議論できるのではないかなと思っています。

【御厨委員長】 越澤さん。

【越澤委員】 当然、PI協議会のほうでも必要性の議論があるわけで、我々の委員会でも、どうするか今やっているわけですが、あると。それから、もう一つは、実は都議会とか、都知事とか、そういう行政といいますか、政治のレベルでの必要性の判断というのがあり、これは意味がそれぞれ違うと思います。同じ言葉を今使っていて、実は混乱というわけではないんですが、我々としては何を必要と言っているのかと。そこら辺をまず再確認、今の時点でしたほうがいいのではないかと。

それで、この有識者委員会設置のときには、もともとその項目にそれがあったわけですが、けれども、そのときは多少抽象議論で、我々もよくわからなかったんですが。一応、ともかくよちよち歩きで、試行錯誤で、一回、第1次提言を出した。それから、今、国の道路のあり方とか国の予算含めて、非常に激動期になっている。一方で、今の都知事が政治的な判断でのいろいろな発言をされているという中で、我々の場合はあくまで専門家の委員会ですから。ということで、もう一回、同じ用語が一体何を意味しているかを少し確認したほうがいいのではないかと。

そして、私自身はむしろこういうことなのかなと。つまり、せっかく5人でそれぞれの違う分野で集まっていますので、最終的な本当の必要性を判断するのは、ある意味では、価値観も含めて、財政事情も出てくると思うし、少し別の判断があるのじゃないかという感じがするんですね。

例えば道路を永久に有料道路でやるべきなのかということと、道路というのはもともと公共的な資産であって、それは無料で税金を投入するべきであるというものの、もしその価値観からすべてずれてくると、あるいは、東京はもともと過密都市だから、幾ら渋滞があってもいいんだというような価値観に基づく場合、これはもともと価値観が違っていると、議論がもともとしようがないという部分があって。

ですから、我々のほうですと、例えばコストベネフィットの中身について私もあまりよく判断ができないんですけど、例えば中条先生を中心にこう判断されたというと、何となくそうなのかなという気もしますが、専門家の立場での、今後、大きく世の中で判断していく部分の中の幾つかの重要な論点を整理して、それなりの判断を5人が合意できればして、できない部分は、一種の最高裁のように少数意見を書くというか、逆を言うと、各委員で、ここは少し私はわかりませんという部分もあると思うんですね。だから、場合によっては、有識者委員会の名前で出すことについていい部分はみんなで合意して、どうしてもちょっとここは自分としてはわからないということで遠慮するという場合には、それが

あってもいいと思うんですよ。こういう時代ですから。

というのは、昨今の事情ですと、過去の需要予測からいろいろな判断の、過去の色々な議事録から含めて、この方は何を発言したのかということで、それはそれでいいと思うんですね、責任持って発言するというですから。ただ、そういうことまでも予期しなくてはならないかなという気もしますので、私としては、やはりこの場でできるのは、専門家が集まっている会議であれば、むしろ専門家としてのやれる責務を考えていくと。

例えば我々の立場で財政的なことで、道路をなるべくならより少ない国民的な負担でより多くの効果を得るというのは必要だと思うんです。もし仮に外環をつくるつくらないということ自体についても、それがかなり定性的な判断になるかもしれませんが、こういうことをやはり考えなきゃならないんですとか含めてのそういう論点を整理しておく。最後は、場合によっては、極端に言いますと国土交通大臣なり都知事のご判断をきちんと出してくださいという整理をきちんとしておくというのも役目かもしれませんし。そのかわりを我々がしてしまうというのも、そういう権限もありませんし、無理だと思います。

だから、専門家としての役割は何なのかというのが、私自問自答してしまう点ですが。一つは、非常に混乱している論点を整理するというのは、やはり我々なのかなと思います。行政は行政の長年の立場の継続性もありますから、個々人で思っている、それは言えないのが行政でありますから、それはやはり行政ということで、少しそんな感じしています。ちょっとそこら辺がどうかと思います。

【御厨委員長】 わかりました。時間が押しておりまして大変申しわけありませんが、今、活発にご議論いただきまして、こんなふうにさせていただけたらと思います。私も今日あえて言わなかったのですが、越澤さんが最後に言われたように、国のほうで色々な議論が行われていて、後で少しご報告があると思いますけれども、知事も発言をされたという状況の中で、多分、我々が去年の12月から発足した基礎的部分がかなり揺れているということもあります。では、一体どうしたらいいのかという話になりますが。

とりあえずその必要性の議論についても、今、必要性という言葉についても少し限定を加えて、きちんとしたらどうかというのが越澤さんのご意見でありますし、森田さんからは、十分な資料提供をできるように、それをチェックしたらどうかというお話もございました。それから、中条さんからは、具体的に事務局で、とにかくコストベネフィットはどうかというのも出してもらったほうがいいという話もございました。

次回が大体10月をめどに予定をされておりますので、少し時間がございます。その間に、今言ったような問題について我々も考えますが、そして、事務局に意見を言って、事務局で次回、必要性について少しまとまった意見を出していただいて、それをもとにここで議論をする。その事務局から出される意見以外に、我々のほうからも意見を出して、それをあわせて議論をして、今までぐらぐらしていた部分を少し締めるということをやりたいと考えます。

それから、同時に、広域的意見の把握についてのアンケート、これは事務局で進めてい

ただいて、これもまたご提示いただければと思います。

そんなことで、次回はヒアリングではなくて、我々の中での議論を少し徹底してやると。そして、12月の第2回の提言というものを視野に入れながら話を進めていきたいということで、よろしく願いをいたします。

【石田委員】 アンケートについては、賛成です。是非すべきだと思います。前回、2年半前から、随分色々な活動をされていますね。P Iの沿線協議会とか、ニューズレターとか、色々な個別の説明会も行われていますので、そういったP I活動の浸透度や効果なども聞いていただくとありがたいと思いますので、ご配慮ください。

【御厨委員長】 はい。それでは、最後に、事務局から参考資料が出ております。この参考資料の部分は、多分、今私が申したようなことと関連のあるところもございます。それでは、お願いします。

(参考資料1～3説明)

【東京都】 委員長、よろしいでしょうか。

【御厨委員長】 はい、結構です。

【東京都】 東京都のほうからですが、7月26日の民营化委員会に知事が出席しました。この議事録はこのとおりでございますけども、多少補足させていただきますと、知事が発言したのは、3環状の必要性を当然論じております。特に、この際、委員会の中で、品川線はつくらなくてもいいのではないかという議論が出てきたということです。東京都は首都高速道路公団の出資者として意見を述べさせていただくという観点で出ております。その際、出資者として、品川線ができないのであれば、出資金とか貸付金を引き上げて、東京都が独自でやることも視野に入れてということで、そのときの一つの大きな論点は、現在、民营化委員会で議論されているのは、経営の視点に重点を置かれているのではないかと、そうではなくて、論点を整理して、道路そのものの必要性和経営のあり方と両方議論すべきではなからうかと、発言されたことを参考のため、補足説明させていただきました。

【御厨委員長】 ありがとうございます。

それでは、次回の予定の確認でございます。次回の委員会は、事務局の事前調整で、10月4日あたりが可能ではないかといただいております。10月4日の19時から21時というのは、大体皆さんのご意見の合うところのようでございます。つまり、10月4日の午後7時から9時ということでよろしゅうございましょうか。

では、また後日、事務局から改めて詳細は通知していただきたいと思いますが、次回は10月4日ということで、先ほど申し上げたようなことを少し、事務局からもご意見をいただき、我々からも意見を出して、12月を目指して議論をさせていただきたいと思っております。

今日は、私の不手際で、15分ほど皆様の貴重な時間をちょうだいいたしまして、大変失礼申し上げました。それでは、事務局に返したいと思います。よろしく願いいたします。

【東京都】 大変長時間のご議論、ありがとうございました。それでは、これをもちまして、第9回東京環状道路有識者委員会を終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

了