

第 1 2 回 東京環状道路有識者委員会

平成 1 4 年 1 1 月 1 5 日 (金)

於：東條会館 東条インペリアルパレス「千鳥」

【東京都】 予定の時刻になりました。中条委員、それから越澤委員につきましては少しおくれておりますけれども、予定の時刻となりましたので、開会させていただきたいと思っております。

それでは、第 1 2 回東京環状道路有識者委員会を始めたいと思っております。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。

それでは、これからの進行を御厨委員長をお願いいたしますので、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 1 2 回目の委員会ということであります。いつもと同じように一般の方の傍聴が可能となっております。傍聴の方は、お手元にお配りしております注意事項に従って、全体の進行にご協力をいただくようお願いいたします。

【東京都】 それでは、カメラ撮りされている方は、間もなく撮影時間が終了いたしますので、報道の皆様にはご協力をお願いしたいと思います。それではカメラ撮りを終了させていただきます。

委員長、よろしくお願いいたします。

【御厨委員長】 それでは、本日の討議に入ります前に、事務局のほうから、本日の配付資料の確認と、それから、前回、第 1 1 回の委員会の議事録について、説明をお願いしたいと思います。

【国土交通省】 国土交通省外環調査事務所の伊勢田でございます。

それでは、お手元の配付資料の確認をさせていただきます。

まず、議事次第、座席表、委員会名簿、配付資料一覧、資料 - 1 から資料 - 5、それに、参考資料 - 1 から参考資料 - 3 という構成になっておりまして、資料 - 1 につきましては、前回の第 1 1 回の議事録と議事要旨、資料 - 2 は、第 9 回 P I 外環沿線協議会についてでございます。それから、資料 - 3 は、外環の必要性の有無についてでございます。資料 - 4 は、提言のポイントに対する各委員会からの意見でございます。資料 - 5 は論点の整理でございます。

また、参考資料といたしまして、参考資料 - 1 が、前回は概要のみご報告しましたが、広域の意見を把握するために実施しましたアンケート結果の詳細版をお出ししております。

参考資料 - 2 は、相談所についてでございます。前回に引き続き、世田谷、三鷹、狛江

での実施状況をまとめております。資料 - 3 は、当委員会の規約を参考のために配付いたしております。

まず、資料 - 1 - 1 のほうでございますが、前回の有識者委員会の概要でございます。ご確認ください。

資料 - 1 - 2 は、議事録のテープ起こしをした全文でございます。事前にお送りをさせていただいておりますが、ご確認ください。

以上でございます。

【御厨委員長】 それでは、第11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っております。

今、事務局のほうからの説明がございました。ご質問、あるいはご意見等のある委員の方、いらっしゃいますでしょうか。特にございませんか。ありがとうございました。それでは、第11回の委員会の議事録については、確認をして了解をしたということにさせていただきます。

それでは、続きまして、今度は報告事項ですね。事務局より、前回ご説明をいただきましてPIの状況について、これの補足説明をお願いしたいと思います。

(資料 2 説明)

【御厨委員長】 それでは、続きまして討議に入りたいと思っております。

まず、討議の中で、外環の必要性の有無、効果と影響に関する資料の説明、これを事務局からお願いしたいと思います。

(資料 3 説明)

【御厨委員長】 ありがとうございます。今ご説明がございましたけれども、これらの資料に対して、委員の先生のほうからご質問ございますか。

【石田委員】 インターチェンジの有無によるコストなんですけれども、1カ所当たり約1,000億円と書いてありますけれども、開削工法になるわけですね。インターチェンジが増えると、シールドマシンの数が随分増えると思うんですけれども、そのコストも織り込んでの1,000億円というふうに理解してよろしいですか。

【国土交通省】 はい。この金額の制度自体が、まだそこまできっちりしたものではないんですが、シールド区間が短くなることによる非効率な部分も織り込んでの数字でございます。

【石田委員】 わかりました。

【中条委員】 協議会の概要の中で、その他というところに、11月15日に有識者委員会の結果を次回協議会のほうへ報告してほしいというのがありますけれども、これは、

有識者委員会の結果は常に報告はしていらっしゃるんですね。

【国土交通省】 はい。しております。

【中条委員】 もう1点ですけれども、その1つの上の必要性の有無というところについて、新たに道路を整備することや云々という話があって、これは、この議事録の中ではどのあたりを見たらいいのかというのは、後で教えていただければ結構ですので、その詳しい議論のところをちょっと知りたいので。場所がちょっと、ざっと読んだんですが、わかりませんので。

【御厨委員長】 わかりました。概要メモの実際の部分はどの辺かということですね。それは後で結構でございます。

森田さん、どうですか。

【森田委員】 かなり詳細なデータが出て、多分、必要性の議論に、必ずしも必要でないデータも出ているような感じがします。資料が出るというのはいいことなんですけれども、この資料提供の目的をどういうふうに説明されたのかというのをちょっと確認したいんです。例えば環境に与える影響とか、これはわりと簡単なんですけれども、もう少し、立ち退きはどのくらい出るとか、あるいはアクセスがどうなるかというのは、かなり詳細にお出しになられているんですけれども、このあたり、協議会にどういうふうにこの資料の位置づけを説明されたかということを、ちょっと補足説明をいただきたいと思います。

【国土交通省】 3 - 2ページにございますように、外環の必要性の有無といたしまして、効果の部分と影響の部分に分けてお出しし、影響に関しましては、個々にある項目についてお出しすることになっております。もともとの背景といたしましては、外環を整備した場合に得られるいい面と、一方で、ご迷惑やご不都合をおかけしてしまう悪い面を両方できるだけお出ししようということでございます。そういう前提でご説明をしております。

影響につきましては、何らかの道路を仮定しないと、影響のデータ等をお出しするのが難しゅうございますので、今回最も影響が少なくなる地下構造を想定して資料をお出しさせていただきました。しかしながら、地下構造を想定した場合でも、インターチェンジがある場合とない場合で相当その影響にも差異がございますので、インターチェンジのある場合とない場合がどうなるのかというものを、23ページ目の地図がその基礎となる地図としてお出しして、基礎図でございますということで、ご説明をしております。

これに基づきまして、インターチェンジのある場合、ない場合、いずれの場合も問題の箇所は連絡路の箇所となるということで、それに関しての詳しいご説明を24ページ目以降でご説明をさせていただいております。

生活に与える影響といたしまして、移転の影響が最も懸念されるところでございまして、こちらのほうも、インターチェンジがある場合とない場合で相当数が変わりますので、それを33ページ目で、区市別に分けて細かくご説明をさせていただいております。そういう意味で、地下構造を仮定した場合に、一番影響が少なくなっても、ここまででございます。

すという趣旨で影響の資料をつくらせていただき、協議会でご説明申し上げております。

以上でございます。

【御厨委員長】 森田さん、よろしいですか。

【森田委員】 はい。結構です。

【御厨委員長】 それでは、越澤さんがいらっしゃいましたけれども、今、効果と影響に関する資料を一応事務局からご説明をいただいて、それで質疑・応答というところに入っております。越澤さんのほうから何かあれば……。

【越澤委員】 特にありません。

【御厨委員長】 わかりました。ありがとうございました。

それでは、いよいよここから提言についての議論でございます。

前回、私のほうから、一応提言のポイントという資料を提出いたしました。それらの項目に関して、今度は資料 - 4 を見ていただきたいと思いますと思うんですが、各委員のほうから、宿題に対する回答をいただいております。そこで、これは全部、いただいたものをそのまま皆さんのお手元にお配りしておりますので、とりあえず、最初に、順番に各委員の先生にご説明をお願いして、その後、事務局のほうで、各先生方の論点と、あとの、私も多少参加をいたしましたけれども、その論点整理（案）というものをつくっておりますので、その説明をさせていただいて、その後、フリーディスカッションということにさせていただきたいと思っております。

それでは、まず石田先生と森田先生ですが、お二人で事前に意見交換をされていたというふうに聞いておりますが、石田先生のほうからでしょうか、それではよろしく願いたいと思います。

【石田委員】 私のほうから簡単に説明させていただきまして、森田先生にも後で補足を、いっぱいあると思っておりますので、ぜひよろしく願いたいと思います。

先ほどもございましたように、11月7日と11月12日に、2人とも筑波におりますものですから、事務局に筑波まで来ていただきまして、時間をとりまして議論をさせていただきました。その結果であります。

1枚めくっていただきますと、提言のポイントに対する意見メモというのが始まります。

まず、提言の構成でありますけれども、以下のような構成を考えるべきであると。まず1番目は、これは完全に森田先生と認識は一致しておりますけれども、必要性の評価については、現段階で有識者委員会がなし得る判断は、必要性そのものについての判断ではなくて、必要性を評価するため、先ほど効果と影響という話がありましたけれども、そのための資料が適切に提供され、それに基づく適切な議論の機会が与えられたかどうかの判断であるということです。ですから、必要性についての判断は差し控えたいということになります。

そして、現段階が計画の構想段階であることを念頭に置けば、必要性の評価は当該計画路線の広域的效果と投資効率の観点を中心に総合的に評価されることが適当であり、と書

いてありますけれども、これは、道路計画合意形成研究会で構想段階というのは、都市計画決定、あるいは環境アセスメントに入る前の段階で、200メートルから1キロぐらいの幅で、その構想計画の必要性が判断できればいいということですから、そういうことを念頭に置いて、提供される情報の粗さといいますか、それを満たしていれば十分であろうということでもあります。

なお、広域的効果と投資効率の検討は、当該計画の有無による将来の状況の比較によって行われるべきであるというふうに書いてあります。後で若干説明いたしますけれども、先ほどの資料-3で、外環の効果というのが色々な形で、あるいは影響についても示されておりますけれども、この目的のために、例えば埼玉外環区間の実測というデータも使われておりますし、平成6年度の現況データを使った推計も行われておりますし、平成6年の現況データに基づいて予測された平成32年のデータによる計算もされておりますし、色々なケースがあります。今は時間的な制約から仕方がないかもわからないけれども、いずれ将来的には、きちっとその辺の足並みをそろえた効果と影響についての説明がされるべきであろうということでございます。

2番目の今後の検討課題に関しては、この有識者委員会並びにこれからのPI活動でどういうことを行うかということ。不足している資料を可能な限り早急に関係者に提供し、それをもとに必要性の議論を終結させることが望ましい、その場合には、沿線地域のコストをより詳細に議論することは、その後の段階の検討課題であろうということ。先ほどの情報の粗さということでもあります。

では、実際にこれまで提供されている、必要性を示す資料に関する評価の観点であります。我々の検討はまだ不十分ではあり、これから精力的に作業を進めないとだめだとは思いますが、できる範囲で検討いたしました。

第1番目は資料の内容であります。これまで寄せられた意見、懸念事項に対して、適切な情報提供がなされているかどうか、あるいは沿線協議会や首長会議と書いてあり、正式な名称はちょっと忘れてましたけれども、そこで、疑問に対して答えるかどうか、あるいはこの有識者委員会としても、10名の方からのヒアリングを行いました。その方々の懸念事項等へきちんと答えているかどうか、あるいはPI外環沿線協議会の準備会で確認書というのが取り交わされましたけれども、そのとおりの資料提示がなされているかどうかということを、きちんと一々評価しないとだめだろうと思います。おおむね大丈夫だとは思いますが、まだきちんと答えていないメモというのがいっぱいあるわけですし、あるいはそういうご懸念はいただいているんだけれども、構想段階であるということ。考えた場合に、今、必ずしもここで答えなくてもいいだろうという、そういうものもありますけれども、そういう仕分けをきちんとすべきであろうということでもあります。

2番目は資料の作成方法であります。資料作成における透明性の確保がなされているかの評価、具体的にはこれまで行政が交付した資料のデータの算出方法が、きちんとわかりやすい形でなされているかどうか。

3番目が、検討の粗さであります。前から申しておりますけれども、検討の詳細度、粗さを考えつつ、どこまで求められているんだということを考えないといけないということでもあります。

そういうことでざっとした検討を踏まえた結果、3に、早急に提示が必要な資料についてということでもまとめてあります。

まず1番目は、将来予測に関して、今まで提出された資料は、ただ一つの中央値しか示しておりませんので、こういう変動状況が激しい中、あるいは前提の置き方によって、効果とか、影響の基盤となる需要予測に大きな影響が出ておりますので、そういうことについては、やっぱりきちんと不確実性を勘案した評価をすべきであろうということでもあります。

広域の環境影響は、外環道路を含めた3環状が建設された場合と現状とを比較することによって評価されております。先ほどのNO_xが何トン減り、SPMが何トン減るということは3環状一括なんですけれども、外環というものはやっぱり切り出して評価すべきではないだろうかということでもあります。

さらに、広域の環境影響に関して提出された資料では、都心部、23区内を救いますよという、そういう資料構成になっているんですけれども、やはり沿線の方は、沿線がどうなるのかということが一番ご心配でしょうから、そういった懸念事項にきちんと答えないといかんだろうということもございます。

次、4番目は必要性の評価であります。冒頭申しましたように外環そのものの必要性については評価はしないんですけども、評価を合理的にできるようなきちんとした資料構成になっているかどうかということでもありますので、最終提言といいますが、今回行う提言までの間に、3に示した資料がどの程度提供されるか、あるいはどういう議論が展開していくかということをお勧めして判断したいということでもあります。

4、その他の意見で、色々なところでPIの活動が行われておりますけれども、そのプロセスの評価もきちんとすべきであろうということと、あと、言い方を随分苦労したんですけども、外環計画にかかわる歴史的背景をやっぱり十分踏まえる必要がある。1つは、住民の皆さんが指摘され、あるいは確認書の中にも明記されておりますけれども、昭和41年の都市計画決定以前の状況にさかのぼって、原点から議論をするということは、行政としても約束されているわけですけども、そういうことは理解できるんですけども、いうものの、過去三十数年にわたり都市計画として存在し、建築制限等がなされておって、かつ素案として出されている案もあるので、その辺の受けとめ方は、どちらも大事だねということで、これに関しては判断停止という、そういう状況であります。

あと、4-1の6から示されたデータに関してですけれども、それをどのようにつくったんですかということを質問しまして、そのことについての回答を得ました。私の専門でもありますので私の判断を述べさせていただくと、学問的研究分野では最先端というわけではありませんけれども、それなりのデータの利用状況、あるいはある程度確立された方

法論を使っているということからして、まあ、そんなに間違っただけはしていないんじゃないかというように考えます。

ただし、先ほど申しましたように、前提条件、現状のODを結構色々なものが使われているとか、ウィズ・ウィズアウトの考え方もちょっと統一されているとはいいがたいとか、あるいは今、道路公団の民営化委員会で、今回の長期予測のための予測結果が、猪瀬さんのものすごいチェックを受けて、それなりに社会的にクレディビリティのある需要予測というのができ上がりつつあると思うんですけども、そういうものはやっぱり十分活用すべきであろうというふうにも思いますが、この中に入ってからは問題ないと思うんですけども、その前さばきといいますか、使っているデータとか、ケースの吟味というのは、もうちょっとされないといかんでしょうと思います。しかし、今の全国ベースの需要予測については、今まさにそういう議論がされているところであります、それが確定されてから関東、あるいはさらに外環というところへブレークダウンをされてまいりますので、時間的なことを考えると、そういうことを留意条件としておけば、今の段階ではそれなりの評価はできるんじゃないかなということでもあります。

すみません、長くなりました。

【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】 少し補足させていただきます。石田委員のほうから、非常に簡潔に私の考えも含めて、すべてまとめていただいたわけでございますけれども、私は、それに少し私の強弱をつけて、若干の補足をさせていただきたいと思います。

なぜ2回にわたる石田委員との検討が必要であったかということでございますけれども、やはり最初に石田委員が説明されましたように、必要性の評価自体ではなくて、必要性の評価するための資料が適切に提供されているかどうかというのが我々の評価の大きなポイントになったわけですね。ところが、非常に残念なことに、この有識者委員会では、その必要性の議論のために、評価のための資料が適切に提供されているかということを中心に議論する場がなかったものですから、そこを、事務局の方に来ていただきまして、一つ一つチェックをして、お互いに、ここはどういう資料が出されたのかということをお聞きしたということなんですね。そのプロセスが必要だったために2回必要であったということです。

それとともに、全体的なこういう最終提言の観点をまとめるという、その話し合いもやったわけでございますが、私は、むしろ、必要性の評価するための資料が提供されているかどうかという判断に焦点を当てて、少しその議論の経緯を補足したいと思います。

私は、必要性の評価のためには、どうも資料として足らないのではないだろうか、前からも疑問だったわけです。1つの疑問は、将来予測でございますから、色々な不確実な状況が生じるわけございまして、それをただ一つの数値で説明するということは、多分無理であろうと。ですから、例えば非常に確度の高い数値を示すにしても、それがどのくらいの不確実性があるか、その不確実性を前提にしても、その必要性の判断というのが本

当に揺らがないのかどうかというところのポイントが、議論できる資料が果たして出ているかどうかということでございますけれども、これについて、私は大変疑問だったわけです。

それで、その議論をかなりフランクに申し上げまして、幾つかの不確実性に対して検討資料をつくっていただいて、それに対して、2回の後、説明を受けました。それについてはまた後で申し上げます。

もう一つは、広域の環境影響を議論するときに、外環道を建設したら、23区の交通量が減って環境がよくなると、これは当たり前のことなんですね。どうしてかということ、通過交通が少なくなるから。でも、その影響というのは、外環及びその周辺に出ている可能性が大変多くて、そこの議論をする。これは3番目の議論なんですけれども、都心部だけに集中して議論をしては、これは片手落ちではないだろうか。だから、東京都全域あるいはその周辺域を含めた評価をどうしてもやらないと、必要性の議論のきちとした合理的な資料の提示にはならないということ、これはかなり強く要請いたしました。

真ん中に書いてございます、これは環境影響、要するにこの外かく環状をつくることによって影響が緩和されるということなのですが、それが3環状を全部つくった場合と、ゼロ環状の場合、すなわち圏央道、それから外かく環状、それから中央環状と、この3つをつくった場合と、3つともつくらなかった場合、つくらなかった場合というのはちょっと正確ではないんですけれども、今の外かく環状の計画部分を含めてつくらなかった場合ということでございますけれども、これを前提にして環境影響を評価するということは、当該部分の計画の評価をやっているとは言えないということです。要するに環境の効果が出過ぎるということですね。ですから、2環状を完成した場合と、外かく環状の今の計画分をプラスした場合との差によってその影響を議論してほしいということ、ここの点が大きな要請でございました。

この3つの点について、その後資料が提供されまして、この広域の環境影響については、確かに外かく環状を加えた、そこだけに着目した計算をしていただきまして、それを見せさせていただきました。その検討結果については、まだデータの詳しいチェックは見えていませんけれども、合理的になされていると思います。

それから、また、都心部だけではなくて、その周辺部を含めた計算をやられた、予備的な段階も結構見せていただきましたけれども、これもそれなりに合理的になされている。こういうものを協議会にもお示しされて、合理的な議論をなされることが必要だということで、ここまではクリアしたんですけれども、ただ、2つほど残された課題がございまして、1つは、不確実な状況をどう検討するかということにつきまして、かなり今後、交通量が伸びる場合と、あまり伸びない場合というその想定の違いで、これは合理的に検討されているわけですが、一番今までの協議会でも、あるいは地元住民の方の意見でも多く出てきた疑問の1つは、やはり誘発交通量の問題だと思うんですね。

この誘発交通量がどのくらい出るかという、それがこの必要性の判断にどう影響を与え

るかということについての資料は、やはりまだ示されていないわけですね。そのところは、今の研究レベルとしては難しいかもわからないんですけども、地元の方があそこまで質問をされているわけですから、それはそれなりに定量的な分析は、どこまでの分析ができて、その結果、必要性の判断に対して、それがどういう影響を及ぼしたかという検討資料はお出しにならなければならないだろうと。それは、今の段階で出すか、その後になるか、今の段階に定性的な分析を概括的にも出されて、その後には詳細な分析をされるという方法もあるかもわかりませんが、いずれにせよ、そういう質問が、あるいは疑問が出ている限りは、そこは冷静に対応される必要がある。

もし誘発交通量が大きくて、それでその環境の影響がマイナスに働く場合には、そのときにはどういう手を打つのかということについても、しっかりしたシナリオをおつくりになれないと、この合理的な議論をする資料は十分ではないだろうと思います。

それから2番目は、やはり経済効果の問題でございます。3,000億円というのは、いまだに幅が全然ないんですね、これは私なんかから見ていると、ほかのところは色々な幅が幾つか出るけれども、どうして3,000億円だけが幅が出ないんだろうかということですね。これは、今、3,000億円ということをお示しになるとしても、これが中央値だとしても、やはりその上限、もう少し高く見積もる場合にはどのくらい見積もれるのか、低く見積もる場合にはどのくらい見積もれるのかというようなことは、やはりお出しされないと、3,000億円なんていう数字だけでは、なかなか冷静な議論はできないだろうということでございます。

それから、間接効果ということについては、一切出されてないんですけども、でも、間接効果はどのくらいのオーダーで出てくるのかぐらいはお示しにならないといかんだろう。これは今出るかどうかわかりませんが、そういった経済効果の幅というものはある程度お示しになられて、合理的な議論をされることが必要ではないかと思います。

この2つの課題については、もう少し事務局の資料の対応を見て、最終提言まで判断できるところは判断したいと考えております。

【御厨委員長】 わかりました。ちょっと私、伺っていてわからなかったのは、4 - 1 - 4ページで、早急に提示が必要な資料についてと書いてあって、この3点については、資料提示の状況を勘案して最終的な意見を述べたいというふうに書いてありますね。ただ、ご説明を聞いていると、この中でも幾つかは既に解消されたということなんじゃないでしょうか。で、なお出されてないと、そういうふうに理解してよろしゅうございますか。

【森田委員】 3つ挙げましたけれども、2つについては、合理的な資料を示されるだろうと。ただし、それはまだ協議会のほうにも説明されてございませんので、それは説明してくださいよということですね。

【御厨委員長】 わかりました。つまり、両委員に対して提示された資料的な裏づけについて、まだ協議会には出していないので、それを出してほしいと。それから、現段階でまだお二人にお示しになっていない資料については、それをお出しいただいた上で判断を

されると、そういうことですね。

【森田委員】　　そうです。

【御厨委員長】　　はい、了承いたしました。

それでは、次は中条さん。

【中条委員】　　提言のポイントについてということで、私も1枚出しております。さきに石田先生と森田先生のお話、ご意見に関係する点について申し上げておくと、私は全くとお二人のご意見に賛成でありまして、ただ私はその段階にまで至っていなかったらうと。ですから、それをちゃんとやれというのがお二人のご意見だと思ふんですけれども、全くその点には賛成なんです、その段階までいってなかったと思っております。

メモの1ののところの最初の2行は、これは第一次提言での指摘事項と比較しながら、これは肅々とここまではやっているよとか、やっていないよということをしつこくやりましようということで、ここは詳しく一々、今は意見を言いません。

それから、P I 外環沿線協議会はやはり自立しなければいけないというのが私の考えです。ですから、異なる意見があった場合に、当然、両論併記するものとしても、意見を集約する必要があるらうと。それをやらなければ、本当のP Iではないでしょう。ただ意見を聞くだけの場所ではないはずだということですね。

それから、アンケートはかなり必要性の意見が高く出ているんですけれども、費用負担の意識を、費用負担はこれぐらいですよということをあわせて言った形での意見の聴取ではない。ですから、解釈上、私は配慮が必要であると考えています。結局のところ、何が大事かということ、さっきの石田先生、森田先生の話に戻るわけです。

2の必要性ということなんですけれども、外環計画の必要性を論じる上でコストベネフィットの検証を行わずに、その必要性を認めることはできないでしょう。すなわち早く私はコストベネフィットをやってくださいというのをずっと前から申し上げていたわけです。当然、それが一番最初から完璧な形で出てくるわけではない。出てくれば、この部分についてはもうちょっと幅を持たせ、不確実性の点を考えたものを出しなさいというようなことを、先ほど石田、森田両先生からご指摘がありましたけれども、そういった話が出てくるのであって、今出ているのは、すごく狭い範囲での経済便益についての結果だけなんです。多くの方が誤解をしておられると思いますけれども、経済学でいう便益とコストというのは、そういうものでは決してなくて、環境の影響だとか、そういったものをすべて含めて便益といい、コストというわけでありませう。

もちろんそれが完璧に出来上がれば、便益とコストを比べて便益が多ければ、そこでも必要性ははっきりわかっちゃうわけですね。だけど、残念ながら、そのすべての点について貨幣的な換算が難しかったり、前提条件に不確実性があるがために、そこではもちろん、議論があり得るわけですよ。その議論ができるような資料を早く出してくださいと。そのポイントというのは、先ほど両先生がおっしゃった点に私は集約されると思ひます。

それをやるためには、もう一つやっておかなければいけないことというのは、そういっ

た資料の提供を拒むということは、沿線協議会のほうでおっしゃるべきではないということですね。つまり、今日東條会館で飯食おうかどうかということを議論するとき、東條会館の例えばメニューを見なければ、あるいはどのくらいの金で飯が食えるんだと、それから、その内容はどんなものが出てくるんだということがわからなければ、東條会館で飯食おうかどうかということは判断できないはずであって、その一部の協議員の方は、資料の提供を否定しておられる方がいらっしゃいますけれども、私は、それはおかしいと思います。多分、行政側の資料の出し方について不信感をもっておられるから、そのようにお思いになるのでしょうかけれども、そういう点で、コストベネフィットの資料をきっちりと出すと。コストベネフィットの項目を全部挙げて、その場合の前提条件はどれとどれをとって計算をするかということも含めて、それを早く出していただいて、そうすると当然、コストベネフィットの表を出すということは、それを見た上でこの計画をなしにするという判断も当然あり得るわけですね。

そのことも含めた上で、東條会館の飯の内容とか、価格がちゃんと示されない限り、東條会館で飯を食わないという判断もできないはずなんですね。その点をぜひ認識をしていただきたいということがまず第1点です。

ということで、そこに2の必要性ということに書いてあるとおりのことでありますけれども、通常、国土交通省が行っているB/Cのような狭義のものではなく、社会的便益や外部不経済なども考慮しての社会全体としてのコストベネフィット、これを早く出してください。

それから、今後というところは、前半の部分は、これは先ほどお二人の先生が指摘されたとおりであります。私もその考えには賛成です。その上で、便益の帰着に関する検討が必要であり、公平性の問題に展開すべきであるという話は、どういうことかということ、全体的なコストベネフィットが計算されて、ベネフィットがコストを上回っていれば、そのプロジェクトはゴーであるべきだということですね。ただし、その中で分配の問題が当然あります。社会全体としては、ネットの便益が発生するとしても、一方でそのコストだけを負担する人、そういう人が当然出てくる可能性があるわけですね。便益だけが帰属するような人が出てくる。その間で補償がなされないと、その公平性の問題、公正の問題といえますか、それに対応ができない。ですから、どのような形で補償を行うのかということも、やはりあわせてこれはメニューを提供する必要があるということです。

その後のところは、もう少し詳しい前提条件等々については両先生がご指摘されましたので、私は意見を控えます。

あと、ここに書いてないことで、もう一つ必要なことは、原点に戻るコストベネフィットをやらなければいけないということですね。原点に戻るといった話がやたら出てくるんですけども、昭和41年の段階でのコストベネフィットをやったって全く意味がないというのが私の考えです。人口の状態だとか、経済の状態が全く違っていますから、その状態に戻って、その時点でコストベネフィットをやるかどうかなんていう議論をやる

のは全く意味がない話で、現在の状態でコストベネフィットをやる必要があるということなんです。

ですから、そういう点で、マラソンの試合で、途中で大会運営者が何かしくじったことをやって、道順の案内板を間違えて反対に向けたみたいな、そういう話ですと、もとに戻ってやり直すのが当然ですけれども、そうではなくて、今、それが必要かどうかという議論をしなければいけない。だから、原点に戻るという話は、そういう意味でこれまでのPIIについての問題点、反省をするためには必要ではあるけれども、コストベネフィットの議論をする場合には、私は原点に戻る必要はないという考えです。

最後に、提言の記述についてというところで、そうすると、当然、国や東京都は、まずはこういう案でもってやりたいということを表明しない限り、議論はできませんよねという話であります。すなわち東條会館がメニューをちゃんと見せないとお客さんは判断できませんよねという、おたくは飯を出す意思があるのかなのかということがわからない限り、お客さんは判断できませんよということです。

最後ですけれども、コストベネフィットの算出における公正さ、あるいは透明性、これを担保する必要がある。これは、1つはこの有識者委員会がこの役割を担っているわけですが、そのほかに色々な方法がありまして、2つの機関に計算を委託して、沿線協議会のほうが推薦される機関と、それから国土交通省、東京都が推薦する機関とが両方がコストベネフィットをやるというやり方もあるかと思えます。それは予算の点でかなり無駄な部分もあるかと思えます。第三者機関やコンサルタントに委託するというケースもあると思うんです。外国の政府の場合、政府の組織改革なんかについてのコストベネフィットを、外部の商業的なコンサルタントなんかに委託して、その報告書を使うというようなケースもあり得ます。この点についての工夫が必要ではないかというのが最後の点です。

以上です。

【御厨委員長】 ありがとうございます。それでは、越澤さん、お願いします。

【越澤委員】 この委員会は、色々な立場の、また専門分野から委員が集まっていますので、おそらくほかの先生から出るであろうとか、そちらの先生方の得意分野については、重複を避けて書いておりません。それで、私のほうから書いたほうがいいだろうというものに限定しておりますので、そういう前提でご理解いただきたいですが、1つは、論点の整理の第1章に当たる部分については、その中で、前回の我々の委員会の議論で出ていたことだったんですが、PIIプロセスを評価するとき、我々自身も評価しなければいけないということで、これはあまり評価し過ぎると甘過ぎることになるかしれませんが、一応相当甘めに書いていますので、多分、ここまで自己評価はできない部分があるかもしれませんが、一応書いてみました。

それで、1つは、これは多分客観的な事実だと思うんですが、有識者委員会を設けたということ自体で、外環に関する色々な、報道の方も来ておられるわけですし、また行政としても、有識者委員会での論点とか議論を通じながら、また行政としての意見も言う。

それから、今日の、分厚いPIプロセスの経緯というのが出ていますが、こういう資料をまとめられて、また従来、逆に反対連盟の方がずっと長年出されてきたニュースも、普段はなかなかそれ以外の方には目に入らなかったと思うんですね。それもきちんと整理されているということで、そういう意味では全体の状況についても客観的に整理をして、それを世に出すということではやはり貢献したのではないかなと私は思います。

それと、それに対しての過去のレビューは、我々の第一次提言でかなりやったと思いますので、そういう中で行政に対する反省を求めるということで、それを踏まえて、ぜひPI活動をやってほしいという呼びかけをしたということで、多少甘過ぎる評価かもしれませんが、一応それは大きな成果であろうということで、協議会に入っている方々に聞くと、そうじゃないという可能性はあると思うんですが、順序としては、有識者委員会が立ち上がったから次にPI協議会、確かに準備会からあったのは事実ですが、正式に立ち上がりまして、それから、結果的にはまだ1回なのかもしれませんが、首長さんの会議もたしかあったと思いますね。これも不思議なんですけど、昭和40年以来一度もやっていないという、まことに不思議な状況ですが、それもやられた。

そういうもろもろのことの活性化といいますか、実現化というか、に一定程度貢献したというのは、これは言っているんじゃないかなという感じがいたします。

それから、現時点での色々な立場の方々から広く意見を聞いたということで、これは確かにどの範囲までやるべきなのかというのは、色々ありますが、既に行われた埼玉の自治体の方からの意見を聞いたり、従来あまり表に出ていなかった色々な意見、また反対連盟の方も出ていただきましたし、色々な立場での意見の聞き取りを行ったとか、そんなようなことで、我々有識者委員会の有識者という、その識の部分でどこまで貢献したかというのは、自己点検はちょっと言いづらい部分はあるんですが、ともかくこの委員会の活動ということ自体が、外環に関する一体何が問題だったのかということはかなり世に出したということは、やっぱり言っているんじゃないかなという感じがします。

ですから、これは、どこまで自分たちを甘めに書くかは別としまして、ぜひ第1章の部分に盛り込んではどうなのかなという感じはいたします。

それから、2番目の計画の必要性についてでございます。ちょうど今日、有識者委員会のそもそも設立の目的は何なのかということが書かれた規約が資料に出ておりますが、ここにありますように、この委員会自体は、『PIプロセスの時間管理を念頭に置きつつ、手続の透明性云々』ということで、『公正中立な立場から、PIプロセスについての審議、評価、助言をする』というのが目的になっております。ですから、その中で当然ながら、第3条に所掌事項がございまして、外環計画の必要性の内容についても議論するのは当然ですけれども、当然、それは、先ほどから各先生方がおっしゃっていることと共通の部分があると思うんですが、これが一番必要なんだとか、そういうことを言うのは我々の立場ではないと思います。それを規約にも書かれていないことでありまして、ただ、そういうことではなくて、どういうことをきちんと考えて、色々な立場で必要性とか、そういうこと

を議論しなければならないということを、我々の立場で色々言うというのは、当然ながら義務だと思います。

そこで、私自身思いますのは、1つは、行政をどうとらえるかということで、私自身は、やはり外環の有無、つまり、最終的には道路をつくるか、つくらないかということになってしまうわけでありますが、基本的には沿線住民の生活の問題とか環境問題というのが一番重要でありまして、それに対応する責任を伴うというのは行政そのものですので、私は、ここにはっきり書いたわけですが、国土交通大臣と東京都知事がみずからそれを総合的に政策判断をする。そういう政策に責任を持つ立場で、大臣が任命されて、また知事が選挙で選ばれているわけですから、自分としてはこういう判断を総合的にやって、その理由をきちんと述べた上で判断する、それを行うのが行政の責任者であろうと思います。

ですから、我々の役目は、それに向けての色々な論点の整理なり、進め方についてを提案するというでありまして、おそらくこの判断も、何度も判断がある段階があるんじゃないかと思うんですね。1回で全部決めてしまうというのはあり得ないわけでありまして。

そこで、もう一回今の状況、私のメモで3番目になりますが、今どういう状況にあるのかということをもう一回おさらいしますと、当たり前ですが、過去の高架案が、これは既に市街地になっているエリアに計画した道路ということで、当然ながら多数の、当時の計画ですと、全面買収して高架で通すわけですから、当然、道路用地そのものにひっかかった方々にとっては、これはとんでもないという反対運動が起きたわけです。また、その沿線の住民の方々にとっても、高架の道路形態というのはとんでもないということで、当時非常に大きな反対が起きて、それで凍結になったということで、それに対する見直し案が、1年半前ですが、平成13年4月に出されて、これは我々も既に承知しているわけですが、そこで出された案を踏まえて、今後、その次の一步をどうするか、これは中条さんと同じだと思うんですが、もう一回次の段階に進めて、さらに検討していかなければならないだろうと。これは明らかにそうだと思うんですね。ですから、必要であればそういうことを言うのが我々有識者委員会の役目だろうと思います。

そこで、結局、今、案が何があるかといいますと、これはもともと高架案が法律で決まっていますので、これは世論から言っても、行政側も、みずから採用しないとなっているわけですが、現に都市計画の手続を変更しない限りは、これがまだ有効に生きています。ですから、これは絶えず案としてあるわけですね。これは確かにもう採用しないというわけですが、最終的に法律の変更手続をとるまで、これはまだ生きています。

それから、約1年半前のたたき台では、インターなしで提案していたわけですが、基本的に地下化でいきたいと。ところが、これについては、前回のときに明確にわかったわけですが、地下化案といいながら、実は内容が相当、私としては、一番考えるべき点というのは、かなり市街化した、既に多くの方が住んでいるところに計画した道路という

ことで、道路用地そのものも、今、対象となっている方々の生活問題を考えるのをやっぱり一番基本に置くべきだろうと思います。その後で、例えば環境の影響評価とか、色々あると思うんですが、それにおいては、素直に、これは仮に道路計画をつくろうとした場合でも、移転戸数をできる限り少なくするというのが一番基本に置くのが、これは論証するとか、それ以前の、それは当たり前の問題ではないのかなと思います。

ですから、外環のたたき台の2案について大きな差があったというのが判明しましたので、私としては、移転戸数の軽減化というのが一番基本のポリシーに置くべきだろうと思いますので、やっぱりインターがないという地下化案、これは外環の機能の最低限の条件なんですね。外環道路というのは、首都圏の高速道をつなぐというのが目的でつくっていますから、確かにインターがあれば、それなりに周辺地域とか、高速道路でないタイプの幹線道路に対する色々な利便性があるのは事実だとしても、外環の機能は、削ぎ落とすと、インターチェンジなしで、色々な道路をつないでいるので最低限保障されているわけですから、まずそれをベースに置きながら、つまり、ベースの案がないと、たたき台の議論がそれ以上進みようがありませんので、やっぱりそういうことを置きながら、さらに具体的な色々な計画内容の詰めとか、環境への評価がどうなのか、それから、その場合に、移転補償は必要ないと思われるものと、移転補償がどうしても必要だという部分がありますから、その具体的な問題とか、どういう対策をとればいいのかと。

例えば農地所有者の方々に我々はお話を聞いているわけですが、税金の問題とか、色々深刻な問題があるようですから、そういう問題の具体がどうなりそうかの中で、住民の方々の意向もあると思うんですね。ですから、さらにもう一步、色々な検討を進めないで、これは、先ほどから中条さんの言っているメニューのことだろうと思うんですけども、その、逆にこれ、素材は何ですかと。農薬づけなのか、これは自然野菜なのかとか、そういうことと色々絡むわけでありまして、そういうことを含めてさらにもう一步進めないと、議論のしようがないんじゃないかということで、もう一步さらに議論を進めなさいということをご提案するというか、助言するのが我々の役目なんじゃないのかなと感じております。

そこで、もう一つは、時間管理ということで我々の委員会は始まっていますので、これも一種の常識論ということで実は考えているわけではありますが、このたたき台が提案されてちょうど1年半ということで、我々委員会もちょうど1年目を迎えているわけですが、私自身としては、一番最後の結論ですけども、過去の総括をしたり、それなりに一定の貢献をしたということと、今後に向けての色々考えなければならぬ点、例えばこういうふうに色々関係協議会をなさないと、こういったことを考えなさいと、そういうことを提案して、僕は一回、有識者委員会はもう閉めるべきだと思います。

ですから、そういうこととのセットなんですけれども、たたき台を踏まえて、次にどう一步を進めたいのかということのを、国土交通大臣と東京都知事がみずから一回最初の判断をするというのは、私はどう見ても、2年というところじゃないかなと。2年で判断できないんだったら、何も判断できないのと同じだと思いますので。これはやはり物事というの

は、ある程度目安をつけて、それに向けて精力的に色々な検討を進めるということで、その上で明らかになった点、それから、さらに次でないと進められない点と明確に区別しながら整理していくということをしませんと、これはどっちに転んでもよくないわけでありまして、私としては、そういう意味では、ちょうど2カ年目というのは筋かなと思っております。

これは2カ年がいいのか、2カ年3カ月がいいのか、1年10カ月がいいのか、これは全然ありません。要するに物事は単純に、そういうことで考えたほうが私はいいと思います。少なくとも3カ年というのは、これは変だと思えます。そんな感じであります。

ただし、インターチェンジの問題については、1つは、現時点で明らかに、このたたき台だけで1年半、また有識者委員会も始まっている。また、外環の首長等の会議もありながら、一方では地元から、高速道路は全部そうだと思うんですが、鉄道の駅もそうだと思うんですが、地元からもともと要請がないものについて、無理やりつくる時代ではもう明らかにないわけでありまして、財政事情から言ってもそうですから。

ですから、現時点では地元の首長、また区議会、市議会からもそういう意思表示はないわけでありまして。ないという事実も確認した上で、とは言いながら、やはり国土交通大臣や都知事の方向性を待っているという可能性もありますので、我々有識者委員会自身もある程度提案を出して終わるということになると、もう一回やはり考えようということになるかもしれませんが、これはあんまりだらだらと出すべきではないと思うんです。

それから、本当に要請が出るのであれば、要請が出るということは、地元の環境対策を含めて、ある程度区や市が責任を持つということだと思えます。ですから、そういう意味での要請があるのであれば、また計画案を盛り込むとか、変更するというのもしながら、これは誤解のないように言いますと、それで突っ走れということを言いたいんじゃないで、徐々に詰めていかないと何も議論ができない。ですから、これはコストベネフィットもそうだと思うんですね。粗っぽい案から徐々に詰めて、そして最後に、私、申し上げたいことは、その上で4、5、6の話へもう一回戻りますけれども、外環計画はこれだけ凍結をした計画ですから、色々な段階で問題点があるということであれば、素直に撤退してやめるということも選択肢をつくりながら、絶えず進めていくと。

これは、すぐろくでいいますと、例えばとにかくしゃっと後に戻ってやめるということと、上がりになるかわかりませんが、それは絶えずあるということをやらないと、非常に硬直化して、関係住民の方々からも、行政は何かここでこういうことを言うと、あと最後は突っ走るんじゃないかという、多分そういう恐れがあるんだと思うんですね。ですから、もうそういう時代ではありませんし、場合によっては、住民の方々も納得して、なおかつつくりたいとなった場合でも、財政事情でできないということもあるかもしれませんが、とにかく絶えず、つくるということ、つukらないということ、両方あるんだということ、次々に検討を進めないと、何も検討する前に、やるとかやらないとかの議論をしても、これはしょうがないわけでありまして、私は絶えずそういうことを明らかにした上で、

次々に段階を踏んで、その段階ごとのデータなり評価なりを世にオープンしていくということをやっていくしか、これはしょうがないんじゃないかと思います。

そこで、私としても、議論すべき点ということで、1つ論点整理でございます。ちょっと戻りますと、第4番目でございますが、道路の上部利用について、これは前回のとき、読売新聞の記事と関係するわけですけれども、私は、これは現時点では議論する必要は全くないと思います。と申しますのは、今は凍結を解除した後のたたき台についてもどうするかがまだ決まってない段階ですから、結局、やめるという案もあるわけですね。ですから、やめるときに上部利用を議論してもしょうがないわけでありまして、これは仮に地下化ベースでつくった場合に、その際に、地元の要望とか、色々な中で、例えばせっかくだから、一部ここをこうしてほしいとかあった場合に初めてやるべきことで、やはりこれは議論を混乱させますから、上部利用の議論というのはもう少し次の段階、もうちょっと後の段階であろうと思いますので、行政内部では、仮に上部利用した場合に、こういうことがあり得ると検討するのは当然あっていいことですが、それを含めて政策判断するというのは、私は間違いだと思います。完全に分けて議論すべきである。ただ、行政内部で議論するのは当然あっていいことだと思いますけどね。ですけど、政策判断のときにこれが入っているかどうかというのは全然別で、私は、まずこの上部利用のことは別で、まず一回政策判断すべきだろうと思います。

それから、もう一つ重要なのは、当事者の方々の意向が大変重要でありまして、広域的なアンケートは、やはり広域的な観点で言いますと、首都圏で、これは世界の大都市の中でも東京は道路がないと、これはだれもがわかっているわけです。ですから、総論では、おそらくかなり賛成の意見が多いと思うんですが、一番の問題は当事者の方々の意向でありまして、やはりこれはきちんとある時期に僕は行うべきだろうと思います。どっちの判断を下すにせよですね。その際に、明らかに地下化案でした場合に、インターなしの場合、これは地下になりますと。それから、ここはちょうど微妙な区域だとか、それから、完全にインターをつくった場合には、地上部でひっかかりますとか、これはわかっているわけですので、ちょうど境界領域だというときには、境界領域と言えいいわけですから、それで明らかに意向が違いますので。そうなりますと、例えば地下にトンネルがあって道路が通っている場所とか、地下に鉄道が通っている場所というのは日本中至るところにあって、東京にも至るところにあるわけですね。

ですから、そういう意味では、例えば地下化に関して、自分としては、地下化でもそういうことについては、そもそもこの道路については反対であるから、地下化でも認めませんという意見が当然あっていいと思います。ただし、地下であれば、自分自身には影響がないので、広域的には要ると思うので協力しますというのを含めて、その意向を見ながら、場合によっては、消極的な賛成を含めてやってもいいという方がかなり多くても、やめるという判断もあっていいと思うんですね。場合によっては、過半数の人が反対であっても、行政としては進めたいというのはあっていいわけで、そういうのを状況を見ながらやっ

ていくというのが必要だと思います。

それから、重要なのは、今後、議論していないのは、地下化となった場合、土地の買い取り不要となっても、実はここは権利制限を行ってきた場所ですから、単純ではないわけでありまして、生活補償の観点からいいますと、ここはむしろある時期に、自分としては買収がある前提で生活設計を組んでいた方もあるかもしれませんので、これはきちんと把握をされて、ここはそういう状況を考えると、地下化で移転対象ではないので関係ありませんということでは済まない場所であろうと思います。ですから、そういうことを含めて行政がきちんと、仮につくる場合でもどうしたらいいかというのをきちんと真剣に考えて、それも含めて提示して、なおかつ反対が大多数なのかどうかということもきちんと考えるべきだろう。

それとか、既に外環の練馬区の区間でもあるわけでありまして、地元に住み続けたいという方のために、地上部に道路用地の上に住宅をつくっている場所があるわけですね。ですから、そういうことを含めて一体どうなのかとなりますと、やはりこれは一種のコストベネフィットなり、費用にも関係ある部分でありまして、そういう対策もとる気があるのかどうかも含めて、きちんとやっぱり考えなければならないだろう。それから、さっきの農地所有者の税の問題とか、云々とあると思います。

もう一つは、最後、色々な場面で環境アセスを実施した結果、やはりこの道路は問題があるということであれば、素直に僕はやめればいいと思うんですが、そうじゃなくて、色々なコストベネフィットの中でやっぱりやるべきだとなれば、順番に進めていかなければいけないんですね。ただし、最後、ある段階で、それは私の提案では、例えば3月までに一回考えたらどうですかというのが提案ですけれども、廃止する場合においても、廃止する責任があるわけでありまして、その影響が何なのかということもきちんと説明して、それは関係の自治体、地元の方々にも、こういう状況で廃止しますよということで説明をする。そのかわり、交通渋滞とかを含めて、こういう問題については将来にわたってもあるんだということは了解してくださいということも含めて、やっぱりやっていくべきであろうと私は思いました。

一応これが委員としての個人の意見です。あとは全体としてどこまで出すかというのは別としまして、一応こういう機会ですから申し上げました。

それから、私としては、かなり議論した中で、データの問題についても、もう一歩進まない、行政も出しようがないとか、議論しようがないというのがあると思ひまして、その中で有識者委員会の自己点検評価とあわせて、我々の存在する命は何なのかというところもやっぱり真剣に考えて、私としては、第二次提言をもって閉じるというのが一番よろしいのかなと思っております。これはぜひ今日意見交換したらどうかなと思っております。

【御厨委員長】 ありがとうございます。石田さんから始まり越澤さんまで、色々大変短い期間に、これだけの宿題をこなしていただいて、どうもありがとうございました。

その宿題をいただいて、事務局のほうと少し議論をいたしました。ただ、全体としては、この流れの中で、大体どういうことを今後提言に書き込んでいったらいいかということで、資料 - 5 がございます。論点整理（案）というのがございまして、この中に、今、宿題を出していただいた先生方の意見も多少盛り込みながら、事務局（案）というのをつくりました。

これは一応私のほうも拝見はしておりますが、しかし、これを一々全部読んでおりますととても時間がございませんので、まず、この資料 - 5 については、簡単に事務局のほうから説明をしてください。

（資料 3 説明）

【御厨委員長】 ありがとうございます。必ずしも全部が全部きちんと入っているわけではございませんが、これはあくまでも案でございまして、それぞれの先生からいただいた意見を一つ一つ検討するよりは、大体大きな流れとしてとりあえず収めてみて、それで少しずつ議論をしていこうということでございます。時間が大分押しておりますけれども、この論点の整理をごらんいただきながら、少し話を進めてまいりたいと思います。

ご質問等ありましたら、それぞれの項目のところで言っていただいて、そして意見の集約ということにさせていただきたいと思います。

全体として、やはり第一次提言というものを出しておりますので、この第一次提言で我々が強調をした点といいますか、それから、第一次提言の中で申し上げた、外環におけるこれまでのPIを含めた歴史的な経緯については、第一次提言の中から基本的な要素は盛り込んだほうがいいのではないかとということで、1という項目を設けさせていただきました。

大体の経緯は、多分文章化をしていくのは次の仕事になると思います。そして、越澤さんの意見にありました、本委員会が果たした役割ということについて、これを入れるかどうかということでございますが、この点はどうでしょうか。ほかの委員の方に聞いておきたいんですけども、本委員会が果たした役割というのは、これは歴史的な役割というのは、もう少したってみないとわからないんで、案外、たってみるとあんなのはなくても、結局はできたのかという話にもなりますし、何とも言えないんですけども。

ですから、何かこそばゆいという感じはあるんですが、中条さん、どうでしょうか。

【中条委員】 その前に、越澤先生のさっきのご意見で、これを第二次提言という形で解散しろというご意見との絡みもあるのですが、私は、まだ有識者委員会というのはやるべきことがあると思っているんですね。ただ、それは、有識者委員会にやることがあるということと、今、ここにいる委員がそのままやるということとは別問題でありまして、中身は入れ替えてもいいと思いますけれども、継続性の問題ですから、委員長ぐらいは残っていただいてですね。そういうようなこともあり得ると思いますが。そういう点で、まだやることはあるだろうということから、本委員会が「ここまでに」果たした役割というこ

とでいいんだろうなと思います。

と同時に、第一次提言で言っていることについては、最後に多分、最終提言というか、最終的な報告書みたいなものが出る。そのときには今までのことを全部総括して議論しなければいけないと思うのです。今日は第二次提言ですので、前に言ったことはもう言わなくてもいいと思います。

第一次提言で、どこまで、どんなことを言ったかというのは、すっかり忘れてしまいましたが、なるべくその点の重複は避けたほうがいいと思います。その点で心配なのは、過去の反省ですね。過去にはP Iを全然やっていなかったよねと。だから、こんな問題が起こった。これは第一次提言で書いてあればいいんですけども、もし書いてなかったら、それを入れる必要があるだろうというのがまず1番の点についての考えです。

【御厨委員長】 はい。では、石田さん。

【石田委員】 中条先生と同じであります。この5人が引き続きタッチするかどうかというのは別にして、現実にP Iの沿線協議会のスケジュールも、年明けまで決まっているようでもありますし、外環の問題というのは、なかなか無くならないといえますか、非常に大きな問題でもありますので、こういった機能を持つ委員会は、名前は変わってもいいし、メンバー構成は変わってもいいので、必要だろうなと思います。

それと、中条先生がおっしゃられたことですがけれども、第一次提言の中で行政は猛省すべきであるということを行ったわけでありましてけれども、それに対して、最近のP I活動というのがどういうふうになっているのかということについては、何がしかのことを言うべきであって、多分、限られた時間と資源の中では、本当にまじめに積極的にやられているのではないかなと私自身は思います。

【御厨委員長】 今おっしゃったP I活動のあり方ということについては、これまでのP Iについてというところで評価をしていくということになりますね。

【石田委員】 はい。

【御厨委員長】 では、森田さん。

【森田委員】 この有識者委員会を続けるかどうかということについては、私は何のコメントもございません。それは色々な大所高所から決めていただきたい。ただ、続ける場合には、テクニカルなことをきちっとフォローする部会でもつくっていただきたい。そうしないと、なかなか作業量がたまったものじゃないなと思います。もしここで打ち切る場合については、やはりこのP Iというのは、多くの人注目されていて、また今後、色々なところに適用されると思われますので、今回のP I有識者委員会の一般性と特殊性というのを必ず書いていただいて、その後の検討の有効な資料にしていきたいということです。

【御厨委員長】 越澤さん。

【越澤委員】 私としては、有識者委員会の規約が、最初、このP Iプロセスについての助言までですので、今後は、こういう外部のがっしり入っている組織自体が全く不要だ

と、そういうつもりではなくて、今回、我々については、例えば第4条で、委員会自らの意思で委員の追加、変更ができると書いてあるんですが、これはあくまで議論する枠の中でやることであって、言い方は悪いんですが、どこの特殊法人と言いませんけれども、昔、日本が石炭を増産しているところに、産炭地域の跡地で、というとわかっちゃいますが、つくった特殊法人が、いつの間にか別の形で、ここがニュータウンをつくってしまっていて、それが人が入らないと。またそれが今度、返せとか、そういう形で言われるように、組織が生き延びるといことはやっぱりやめて、一応今回のPIプロセスについての審議は、私は1つの役割を果たしたのではないかなと思っております。

ただ、そういう前提があれば、逆にいうと、1回やって、知らんというのも無責任ですから、1回これで役目を果たしたということで、皆さんが了解でしたら、一番最後に、今後こういう問題について、外部の学識者というのは、あんまり役に立たない面もありますが、そこが一生懸命しゃべっていること自体を通じて、また世の中に物事が広がることもありますし、また本当にある特殊な事柄で、専門家としてのデータを色々チェックしてほしいという役割はあると思うんですね。

ですから、そういうことでの役割、それと、もともとの環境アセスメントの東京都として、これを制度上やっていく場合、どういうふうにするのか、僕はいまいわからないんですけども、制度上もともと設置されていて、必ずそこに係る委員会とか、審議会の関係はどうなるのか、いまいわからないんですが、広く一般的な意味で、そういうような審議会的な機能とか、専門家のチェック機能というのは、当然重要だと思いますので、今後、その必要性に応じて、その都度チェックをやってくださいということとめておくのが一番穏当かなと。みずから存続だというのは、やっぱりちょっとやめたほうがいいんじゃないかなという感じがいたします。

それから、ここまで議論すると、ワンクッションで、次の展開、段階に応じて、それに応じたメンバーが集まればいいのかと、私は思っております。一番最後にちょっと一言、そういうのを書いたらいいのかと、思いました。

【御厨委員長】 大体皆さんから意見が出ました。私、この委員会をどうするかということについても、少し申し上げておかなければならないと思います。

不思議な規約でありまして、委員の任期は委員会の所掌事項が終了するまでとするということで、これはやろうと思えばいくらでもやれる、打ち切ろうとすればいつでも打ち切れるというやつで、こういう委員会にうかうかと乗ってしまった我々も、一体どういうことかという気がしますが、多分、これは我々の意思で決めなければいけないことだろうと思います。

皆さんのご意見もありますし、それから私自身、1年間やってきて、色々なことを感じておりますが、方向性としては、私は現5人のメンバーによるこの有識者委員会という名前における委員会は、できればこの1年で一たん終わらせていただいて、その組織をどうするか、つまり、第二次有識者委員会という形にするのか、あるいはもう少し専門的な議

論ができる委員会にするのかということについては、我々としても少し考えたいところでもありますけれども、これはまた全体のP I状況と関連するところでもありますし、この後については、多分、皆さんがおっしゃったように、これで何も無いというわけにはおそろくないかでしょう。しかし、それはまた別途考えるべきだろう。

越澤さんが最後に言われたことは、非常に賛成でありまして、組織というのは、残っていくと、組織のために議論をするようなところがだんだん出てまいります。それから、我々5人は、こういう形で集められてやっておりますけれども、だんだんお互いにお互いの、この人はここまでは言うけれども、ここまでは言わないなというようなことがわかってくると、委員会自体が少し生ぬるになってくるということもありますので、私としては、これはだれに相談するわけでもなく、ここに書いてありますように、一応委員長が何か言えば、それで決まるのかなというようなところもありますので、委員長職権として、職権なんて私、言ったことはないのですが、この委員会はとりあえず今回の提言を何という提言にするかは別として、一応任務を果たしたということにさせていただきたいということ、ここであらかじめ申し上げておきたいと思います。これは申し上げておきませんと、この後の議論がぴちっといきませんので、これは、そういうことでよろしゅうございましょうか。

では、皆さんのご賛同を得ましたので、そういうことにさせていただきます。

それでは、今言ったように、外環におけるP Iの経緯については、もちろん書き込み形によって整理をして、果たした役割についても整理をさせていただいて、そして次の2番目の、これまでのP Iについてというところに入らせていただきます。

どうでしょうか、1番からずっとそこに出ておりますのは、これまでこういうことをやったというのは、数でひたすら書いてあるとおりです。しかし、これはこれ以上書きようがないというやり方になっておりまして、実態がずっと書いてあります。これは、先ほど事務局のほうから読んでいただいたとおりであります。これについて、書き方について問題があるとか、そういうことがございましたら、今ここですぐというわけにはいきませんので、これは次回までの間にお気づきの点を事務局のほうに言っていただくということにしています。

そして問題は、寄せられた意見の整理・分析ということだろうと思うんですね。そこを皆さんにご議論をいただきたいと思うんですが、ここで、アンケートの結果を3点に集約をしていて、これはこれでいいかもしれませんが、その後、沿道住民を中心に寄せられた計画への懸念を示す意見というところで、ここは、石田先生や森田先生、中条先生のご提言をいわばこういう形で入れたということになるんですが、この点はいかがでしょうか。中条さん、どうですか、こういう書き方というか、まあ、ここは要約したわけですが、

【中条委員】 これ、意見を言えと言われると、1個目と3個目と4個目はいいんですけども、2個目の「自動車交通の増加を助長し」という言葉がおかしいんですね。決し

て道路をつくったからといって、自動車交通の増加を助長するわけではなく、それは需要と供給の関係で決まってくるもので、道路をつくると車が増えてけしからんという意見があるけれども、それはおかしい議論ですので、そこはちょっと私は認められない。

ただ、首都圏全体の環境悪化が生ずるのではないかと。自動車交通が増加して、首都圏全体の環境悪化がもたらされるのではないかという懸念は、それは別に構わない。懸念ですからね、あり得る話ですから。

【御厨委員長】 わかりました。石田さん。

【石田委員】 セっかくボイスレポートというのをまとめられたわけですから、あの中に代表意見が網羅されておりますので、それを本文に書くかどうかは別にして、先ほど申しましたように、整理はちゃんとすべきではないかなと思います。資料編でいいと思うんですけれども、そういうふうに思います。

それと、平成14年10月のアンケートのみ書かれておりますけれども、12年のアンケートについても、振り返ってみればいいのかと思います。

それと、これは情報の提供について、P I活動についてでありますけれども、事実だけが述べられているんですが、我々の任務というのは、P Iプロセスについて審議、評価、助言することですから、そのことについては、何がしかのことを申し上げることが我々の責務だなと感じております。

【中条委員】 その点なんですけれども、僕は、(1)(2)は要らないと思うんですよ。

【石田委員】 これまでのP I活動について？

【中条委員】 ええ。これは参考資料として、こういうことをP I活動はやりましたねと。それに対して、これまでのP Iプロセスについての評価のところでは我々の意見を申し上げるべきであって、何をやったかという話は……。ただ、一緒についていると便利だと思いますし、意見を表明するときに、何やったかがわからないと困るというのがありますから。ですから、そういう点で、これは全部書かなきゃいけないのかなと。やったことはやったことで、一応参考資料としてまとめておいて、これについての私たちの評価を書くというのが役割ではないかと思うんです。

【御厨委員長】 要するに寄せられた意見の整理・分析は、やったことについての分析ですね。

【中条委員】 そうです。

【御厨委員長】 越澤さん、どうでしょう。

【越澤委員】 同じ意見です。確かにデータは要るんですね。これはやはり参考資料でいいのではないかと思います。参考資料には、ホームページのアドレスぐらいも入れていただいて。むしろ我々としては、少なくともたたき台を出して以降の情報提供とか、出版活動とかを含めては、今までの行政に比べると確かにやったのは事実だと思うので、さらにそれを今後も丁寧にやってほしいというぐらいは、当然、我々は言っていると思うんです。それ以前は確かに不足だったのは明らかなので。

それから、事務所の設置とか、これも評価できるし、ただ、それが、今後さらに不足して、もっとやるべきなのか、ちょっと私もよくわからないのですが、今までの状況よりはるかにいい。それを評価できるのは事実だと思います。

ただ、重要なのは、寄せられた意見を正直に、比較的賛成していただいた意見とか、疑問とか、反対意見とかも含めて、きちんとそれが出ている形でね。行政側のホームページみたいに、行政への異論に対しては全部消してしまって載せないとか、そういうのではどこの国みたいになっちゃいますから、そうではなくて、ちゃんと出ているということなんだらうと思います。

それと、場合によっては、今後、有識者委員会のこういう提言も、今までもホームページに出ているわけですが、色々な形で、市議会なり、外部の委員会なりから出てきたコメントなり、あるいは今後、区議会、市議会の反応が出てくるかもしれませんが、そういうのを含めてきちんと表現されているのかどうか。だから、そうしてくださいねと我々が言うのか、言わなくても当たり前だと思うか、それは我々の判断なのかなと思いますね。

【御厨委員長】 わかりました。森田さん。

【森田委員】 私は、寄せられた意見の整理・分析の というのは、あまり気に入らないんですよ。全体的に見ると、この道路に賛成で、沿道を見ると道路に反対でというような、要は2つに分けて非常に単純な構造でまとめてあるような気がするんですね。そんなに単純ではなくて、アンケートによれば、こういう声が大きいかいけれども、私、この前、有識者委員会で申し上げたのは、そこに少数でもそれに対する反対の意見もあり、そういうところをしっかりと書いていただきたい。特に記述式の回答でも、何かあったらこういうようなこともあると。要するにどっちが多いかということは当然書いていいんだけど、アンケート全体から見ての賛成と反対があって、それは賛成のほうが多いと。

だけど、委員会においては、計画の懸念とともに、どちらかという計画に対するむしろ積極的な意見も中にはあるんだらうと思うんですね。だから、そういうところをもう少し、こういうステレオタイプにお分けにならんほうがいいんじゃないかなという気がしますね。そこがちょっと気に食わないところです。

それから、今、中条先生が、「自動車交通の増加を助長し」というのは、これはあくまでも中条先生のような学識経験者の述べた意見ではなくて、そういう意見が寄せられたということであるので、ある住民にとってみれば、自分の思ったような環境問題の対応がなされてないために、自動車交通が増加しと、そういうふうに読まないで、やっぱり中条先生の解説でこれを否定したら、これはちょっとフェアじゃなくなる。そこはちょっと、僕は行き過ぎだなと思いますな。

【中条委員】 わかりました。委員会の意見としてこういうふうに書いてしまうとということだから、こういうアンケート結果だったんだということであるならば、そういうわかってない人もいるなということは、それはしょうがないと思います。

【御厨委員長】 そこが問題で、そうすると、これは括弧書きになるんですね。括弧

書きになると、結局、我々の整理・分析というところが全くないわけで。そこが問題になるわけですよ。

つまり、私が言いたいのは、今、森田さんが言われた、気に入らない単純な構造だということだけれども、これはしかし、逆に、私は多少、事務局と一緒に作業をしたほうから申しますと、行政ベースで言えば、僕はある意見は持っていると思うんだけど、しかし、それをできる限り今回の我々の意見を、事務局をやるに当たって、公正・中立でありたいということから、できるだけ並記するという、そういう思考方法でやってきている結果が、最後にここに出ているということだと思っんですよ。

だから、それについて、我々は当然、これを直すことができるし。ですから、今おっしゃった、つまり、事務局を行政がやっていることの限界で、いわばどれを見ても何となく両論併記で、あとは行間を読んでくださいとい感じになっているのは、ちょっとしょうがないかなという点で……。

【森田委員】 誤解を与えてごめんなさい。僕はそれを責めているわけではなくて、私の好みからすると、有識者委員会としては、その構造をもうちょっと深めに書いたほうがいいじゃないかと思っんですね。

【御厨委員長】 わかりました。時間が過ぎてしまいました。それではこういたしましょう。今のところについても、ちょっとそれを参考資料に入れ直して、もう一遍整理・分析をここに入れなくてははいけません。それから、おそらくこれまでのP Iプロセスについての評価のところにも同じようことが言えると思っしますので、この辺は、今日、この資料の提供がございましたので、ちょっと皆様にお読みいただき、それから、配慮すべき事項と今後の方向性についても、今日、一応何となく並べてありますので、これについて少し次回までの間に事務局と議論をして、あるいはまた今日のように皆さんと議論をしていただいてもいいんですが、もう少し意見を整理した形で続けてみたいという感じがいたします。

できれば、私としては、次回でその意見集約をして提言を出したいという希望を持っておりますが、しかし、どうも、私の時間管理は、人に対して時間管理と言いながら、自分の時間管理が悪くて、なかなか思うように進みませんで、大変申しわけないんですけれども、私はそういうふうに思っております。したがって、もう少し個別にメールやファクス等のやりとりをします。これは委員の間でも今でもやっておりますけれども、やって、それで私のほうでも集約をしますし、それで少しまとまった形で、次回もう少し意見を出して、次回はそういうものをいきなりポーンと出して、あとは今日と同じようにディスカッションして行って、どこまでまとまるかということをやって、しかし、これを文章にきちんとまとめるのまで次回できるかどうかというのは、いささかちょっと自信がなくなりましたので、本来は次回でというつもりでありますが、ちょっともう一回たたかないとだめかなという感じがしてまいりました。大変申しわけありません。皆さん多分、これで終わりだと思っくと、元気になってますます議論をやっているという、やっぱりおしまいを決め

ると元気になるというところがちょっとございますので、少し熱を入れて議論をさせていただくことになるかもしれません。

時間を大分超過してしまいましたが、今回は、事務局の事前調整の結果、11月29日金曜日の10時から12時というふうに聞いております。それではそこでやらせていただきまして、もしかすると、もう一遍お願いするという形になるかもしれません。それで、この2週間間に少しまた意見調整等々をさせていただきたいと思います。

それでは事務局のほうに返させていただきます。

【東京都】 大変ありがとうございました。これをもちまして、第12回東京環状道路有識者委員会を終了いたします。

長時間ご議論いただきましてありがとうございました。また次回もよろしくお願いいたします。

- - 了 - -