

P I 外環沿線会議（第17回） 会議録

平成18年3月3日（金）

於：東京都庁第一本庁舎33F特別会議室N6

【司会（鈴木）】 それでは、時間になりましたので、始めさせていただきます。

本日はお忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。私は、本日の司会進行役を務めさせていただきます国土交通省東京外かく環状道路調査事務所の鈴木でございます。

それでは、ただいまから第17回P I 外環沿線会議を開催いたします。本日の会議の終了時間でございますけれども、午後9時を考えておりますので、会の進行にご協力よろしくをお願いいたします。

本日、武蔵野市の村田さん、三鷹市の藤川さん、調布市の遠藤さん、川原さん、狛江市の大川さん、世田谷区の秋山さんにおかれましては、ご都合により欠席されとの連絡をいただいております。また、武蔵野市の井上さんからは、ご都合によりおくれて来る可能性があるということを伺っております。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。1枚目、次第、2枚目、座席表に続きまして、資料－1は前回の会議録でございます。資料－2は前回会議で委員から出された意見概要でございます。資料－3につきましては、「環境への影響と保全対策」と題される資料でございます。その資料－3とあわせまして、「環境への影響の検討に用いた計画概念図」を添付しております。資料－4につきましては、地域P I の状況についてでございます。中、4つの資料がついておりますが、クリップでとめております。中には開催の状況、議事の概要、アンケート結果の概要、それから出されている意見の整理について入れております。後ほど説明のときに使いたいと思います。資料－5につきましては、事務局及び委員からの提出資料でございます。1枚目、P I 外環沿線会議事務局からの資料、2枚目が武田さんからの資料でございます。それから、参考資料といたしまして、多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）の概要版、それから一番最後でございますけれども、東京都の埋蔵文化財の調査報告に関する資料でございます。P I 会議の委員さんには、P I 外環沿線会議の傍聴者のアンケートをつけてございます。

資料については以上ですが、足りない資料はございませんでしょうか。よろしいでしょ

うか。

それでは、ここで撮影時間は終了とさせていただきます。また、傍聴されております方々につきましては、受付で配付しております注意事項に沿って会の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、まず初めに資料―1、前回の会議録でございますが、こちらは事前に皆さんにごらんいただきまして、ご意見があったものについては修正したものでございます。ご確認いただき、特に意見がないようでしたら、会議以降、公表とさせていただきます。

次に資料―2で、前回P I 会議で委員の皆さんからいただいた意見を整理しておりますので、事務局から説明いたします。

【事務局（濱田）】 事務局を担当しております国土交通省関東地方整備局道路部計画調整課の濱田でございます。

それでは、資料―2をごらんいただきたいと思います。まず、国土交通省が設置しております技術専門委員会の委員長発言の真意について説明がございました。

それから、現在は都市計画決定と環境影響評価の手続の前の段階で、意見を聞きながら計画の具体化の検討を進め、一方で計画概念図をもとに環境への影響の検討も進めており、中身が詰まり次第、皆様方に説明するという、環境への影響のお話がございました。

それから、外環は原点に戻って構想段階からP I を行うはずなのに、実際には行われておらず、必要性の議論はしたが、必要性の議論で納得のできる回答はされていないというようなご意見。

それから、計画段階について何を議論すべきかわからないので、議題やスケジュールを示してほしいという、P I の進め方、やり方についてのご意見がございました。

それでは、裏側でございますが、これも進め方に関連するところでございますが、考え方は国と都が1つのたたき台として提案しているもので、よりよい案があれば変わり得るとの考えで、さまざまな意見を踏まえてしっかり検討していくという山本委員からの回答がございました。

それから、意見を聴く会は国がP I 会議で発言しているような意見交換会ではなく、図面の説明会になっていると。これは地域での意見を聴く会についてのご意見でございます。また、関連いたしまして、「地域P I の状況について」というところでございますが、地域P I とP I 会議に関連がないのはおかしいということで、このP I 会議と地域P I それぞれの進め方についてのご意見がございました。

簡単ではございましたが、ご紹介させていただきました。

【司会（鈴木）】 ただいま事務局から説明がありました資料―2、委員から出された意見について、ここで特段ご意見等ございましたらご発言いただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の議事に入ってまいりたいと思います。本日の議事の進め方といたしまして、まず配付しております「環境への影響と保全対策」の説明、続いて地域P Iの開催状況の報告をしていただきまして、地域P Iの状況報告を踏まえまして各意見交換をしてまいりたいと考えております。関連いたしまして事務局及び武田さんから資料提出がございましたので、ご説明いただきまして、意見交換をまずしたいと考えております。その後、その他の議題について報告等を行いたいと考えております。これは前回P I会議では地域P Iについて十分な報告及び意見交換ができていませんでしたので、環境への影響について本日資料が出されておりますが、地域P Iについての意見交換を先にしたいということでございますが、本日の進め方、以上のように進めるということですのでよろしいでしょうか。

それでは、まず、環境への影響と保全対策の説明をいただき、続けて地域P Iの開催状況については事務局の方から報告をしてまいりたいと思います。それでは、山本さん、よろしくお願いします。

【山本委員】 それでは、「環境への影響と保全対策」ということで、お手元の資料―3、A3の資料を用意しておりますが、こちらと、その後ろに「外環の環境への影響の検討に用いた計画概念図」ということで、2月8日の日にちが入っている資料がございます。これを使って説明させていただきたいと思います。

既にこの資料につきましては、2月8日に発表させていただいた際にP I会議の委員の方にはお送りさせていただいております。既にお目通しの部分もあるかと思いますが、資料について位置づけ、それから内容につきましてできるだけ簡潔にご説明させていただきたいと思います。若干お時間をいただいて説明させていただきたいと思います。

まず、「環境への影響と保全対策」、A3の資料でございますが、表紙をごらんいただきますと、本資料は計画概念図等をもとに環境への予測結果及び保全対策をとりまとめたものということが書いてございます。環境影響評価の手続とは別に、地域の皆様のご意見を聞きながら計画の具体化を進めていくために作成したものということでございます。現在、「考え方」、それから計画概念図につきまして地域の皆様方の意見を聞いておるところでございますので、そういった内容の検討次第、あるいは環境の資料自体も検討の結果、今

後変更となる可能性があるという位置づけでございます。

計画概念図等をもとにということを書頭に書いてございますが、そのもととなった計画概念図が、その下につけております2月8日の日にちが入っているこの計画概念図でございます。計画概念図は一番最初、去年の10月に公表させていただいて、その後、12月にトンネル構造を含んだものをお示しさせていただいて、それをもとに地域の皆様方に説明をさせていただいたところでございますが、その後、計画概念図の下、四角書きで書いてございますが、12月に公表したものから沿線の自治体、あるいは地元の方のご意見を聞いて、環境施設帯の範囲等を一部変更させていただいております。細かいところは省略いたしますが、主なページだけご紹介いたします。上に10分の1からついてございますけれども、例えば10分の5ページでございますが、ここはちょうど中央道との交差部分、ジャンクションの部分でございますが、右側に東八道路がございまして、ここの出入り口のところの環境施設帯の幅を、従前10メートルだったものを20メートルに広げているといったような変更がございます。

それから、ページ少し進みまして10分の8でございます。青梅街道のインターチェンジのところでございますが、ここにつきましては青梅街道と千川通りの間に連絡路をインターチェンジの両側に設けまして、その結果、全体の幅が広がっているということでございます。

それから、一番最後のページ、10分の10でございますが、ここは幅、あるいは範囲は変わってございませんが、目白通りと大泉街道の間に連絡路を設けているといったところが変わっているところでございます。こういった変更したものを踏まえて、環境への影響について検討させていただいているということでございます。

A3の環境の資料の方をごらんいただけたらと思います。表紙を1枚目めくっていただいて、「はじめに」というところが書いてございます。先ほど位置づけをご説明いたしました。左下に手続の流れというところがございますが、環境の現地調査、あるいは考え方、こういったものを踏まえて現在、計画の具体化、環境への影響の予測、保全措置の検討を進めているというところでございまして、現在はこの段階にいるということで考えております。今後、皆さんの意見を踏まえながら、都市計画の手続、あるいは環境影響評価の手続に入る場合には、準備書、あるいは案を出していくということになるわけでございますが、現在はその前の段階でご意見をお聞きしているという位置づけでございます。そのための資料ということで公表させていただいております。

右側は概要でございますので、省略させていただきます。

次の4ページ、平面、縦断、それから横断、それぞれお示しさせていただいておりますが、これについてもご存じの方ばかりだと思いますので、省略させていただきます。

ページを進んでいただきまして、次、右下に6ページがございます。ここに環境への影響を予測させていただいたもととなる交通量を示しております。将来交通量につきましてはこれまでも資料をお出しさせていただいておりますが、若干条件が変わっております。上の文章ございますが、その2段落目、「交通量は、環境への負荷が大きいと考えられる地上部街路（外環ノ2）を見込んで推計しました」ということでございます。外環ノ2、地上部街路については今後検討ということではございますが、環境のことを考えた場合には、例えばインターチェンジ付近ですと外環ノ2、地上部街路がない場合より、地上部街路があったときの方が環境への負荷が大きいということで、負荷の大きい方を採用させていただいて環境への影響の検討をさせていただいたという位置づけでございます。

平成32年、それから平成42年、2つの時点につきまして将来交通量を出させていただいております。右側の平成42年は、ごらんいただきますとわかるとおり、東名のジャンクションから下、東名以南の部分がある場合を想定しております。将来の幹線道路ネットワークがおおむね完了した時点ということでございます。平成32年ということで、これは供用開始時点を想定したということで、外環については関越道から東名までの16キロまでということで、東名より南側はない状態ということでございます。

ざっとごらんいただきますと、平成42年の方が全体としては交通量が多いんですが、特に、東名ジャンクション部分につきましては、東名の南がある場合よりない場合、平成32年の方が大きいということでございます。こういった、時点によって交通量が多い、小さい、若干異なってきますので、この2時点について予測をさせていただいて、環境対策についてはより厳しい方で検討させていただいているという位置づけでございます。

1枚めくっていただきまして7ページ、8ページでございます。流れ、それから基本的な考え方ということで書かせていただいております。左側のちょうど真ん中より下でございます。「現在はこの段階です」と書いてある部分がございますが、これまでの現地調査等を踏まえまして、環境への影響の予測、保全対策の検討をしているということでございます。項目につきましては、その上に表がございますが、方法書を公表させていただいたときに大気質から廃棄物等、それから道路が完成した後、工事中といった状況、それぞれの場合で予測をさせていただいているということでございます。こういった項目につきまして、

次のページ以降、それぞれ結果が書かれております。

右側に基本的な考え方ということが書いてございます。基本的に大深度地下を活用するとか、あるいは環境施設帯を広く設けるということで、生活環境、自然環境の保全に十分配慮していきたいということでございますが、事業実施の段階でもモニタリングをするとか、あるいは今後の技術開発、それから専門家の知見、こういういったものを活用しながら、しっかり検討していかないといけないと思っているということでございます。

以下、9ページから具体的な予測の結果、対策の検討ということでございます。全部説明するとかかなりの時間がかかってしまいますので、少し飛ばしながら、ポイントだけと考えております。

まず、1番、大気質ということでございます。大気の状態がどうかということでございます。自動車の走行と書いてございますが、基本的に外環は地下を考えておりますが、ジャンクション部、あるいはインターチェンジ部は地上部を自動車が走行するというので、その結果を予測しております。

左側は現在の状況でございます。右側に予測結果ということが書いてございまして、表が2つございますが、上が二酸化窒素、 NO_2 、下が浮遊粒子状物質、SPMということでございます。それぞれのジャンクション、インターチェンジ周辺部で、平成32年と42年のうち、42年で最大となる状況、最少となる状況というのをそれぞれ幅でお示しさせていただいているということでございます。右側に日平均値の年間98%値というものがございまして、この数値と表の下にあります環境基準といったものを比べると、環境基準以下になっているということがわかるかと思います。同様に下のSPMも環境基準以下になっているという予測になってございます。

次のページでございます。換気所の供用ということでございます。外環は地下になりましたので、ほとんどが先ほど言ったようにジャンクション部、インターチェンジ部の影響になりますが、換気施設をつくらないといけないということで、この換気施設からの影響というものを予測させていただいております。換気塔の高さというものが左側の表にございますが、それぞれのジャンクション、インターチェンジに設ける換気塔の高さ、ここにお示ししているとおり、周辺の地形とか利用状況、こういったものを踏まえまして、この高さで計算させていただいております。

予測結果が次のページにございますが、その下をみていただきますと、トンネル内の空気を外に排出するというので電気集じん機とか、あるいは換気所に設置する除じん装置

で煤じん等を極力除去して、上空高く吹き上げ拡散をさせるということでございます。なお、これまでもP I 会議等でいろいろ指摘をされておりますけども、窒素酸化物とか、あるいは浮遊粒子状物質の削減技術、こういった開発の動向や供用直前の周辺の状況を踏まえながら、最新技術の換気所への適用について検討していかないといけないと考えてございます。

次の13ページ、14ページでございますけども、この換気所からの影響ということで、予測結果をお示しさせていただいております。同様に二酸化窒素と浮遊粒子状物質、2つ表がございます。上の二酸化窒素の表をごらんいただきますと、真ん中に年平均値ということで、換気所から出てくる二酸化窒素を踏まえてどのぐらいになるかという数値が出ております。うち換気所からの影響ということで、非常に数字が小さくなっているのがわかるかと思いますが、こういったものが左側の、いろいろな風向によって変わりますけれども、この数値が出現する位置といったようなものもそれぞれお示しさせていただいているということでございます。いずれも環境基準よりは大きく下回っているというような状況でございます。

続きまして15ページ、16ページ、騒音についてでございます。これもまずジャンクション部等の地上部に自動車を通るところの結果でございます。左上に現在の状況というものがございますが、左下から右上にかけて予測の結果を書いてございます。予測位置につきましては、ちょうど道路ができた場合の境界部、それから境界から約20メートル離れた背後地、これは基準が変わりますのでその2つの地点、加えて予測高さについても高さ1.2メートルと4.2メートルという2つの点、こういったもので予測をさせていただいております。それぞれ昼間、夜間ということで予測させていただいておりますが、表の一番上、東名ジャンクション周辺ということで、近接空間、背後地、それぞれ昼間、夜間ということで書かれております。予測値は対策なしと対策後と書いてございますが、先ほど申しましたとおり環境施設帯等を設置しますので、そういった環境施設帯の設置とか低騒音舗装の敷設を行った場合、対策なしというところの結果になるということでございます。この中で一部、右側の真ん中より下にございますが、環境基準を超える部分がございますので、そういった部分につきましてはそれぞれ必要な箇所に1.5メートルから7メートルの遮音壁を設置すると。それによって環境基準の値以下にするといったことを考えているということでございます。

次のページでございます。換気所の供用ということで、換気所からの騒音ということで

ございます。これも予測結果をお示しさせていただいておりますけども、都条例で定める基準以下というような形になっているということを示しております。

右側の18ページ、これが先ほど申し上げた環境施設帯、遮音壁、それから低騒音の舗装といった対策のイメージでございます。

あわせて次の19ページ、20ページには、代表的な箇所につきまして、それぞれどういった断面でどういった場所にどのぐらいの遮音壁を設置するのかといったものを、それぞれの各ジャンクション、インターチェンジの位置でお示しさせていただいているということでございます。例として東名ジャンクション、左上でございますけども、特に東名高速との接続地点、赤い矢印で書いておりますが、ここの断面がその左にあります、こういった形で東名高速本線の幅29メートルの両側に連絡路、14メートル、9メートルといったようなものがきます。その外側に遮音壁ということで7メートル、あるいは5メートルの高さの遮音壁を設置する。こういったようなイメージになっているということでございます。

続きまして、21ページ、22ページ、振動でございます。自動車が走行することによる振動がどのぐらいになるのかということで、幾つかございます。まず最初の左上にございますのが、嵩上式、掘割式、地表式ということで、主に地上部分に出ている道路を車が通ったときの振動ということでございます。予測結果ということで、真ん中の表に出てございますが、予測値 L_{10} と書いてあるところで、昼間、夜間、それぞれ最大値、最小値を示しているということでございまして、その下の基準値60デシベル以下を下回るというような結果になっております。

自動車の走行、地下式というのが左下からございます。地下のトンネルを通った場合の地表部の結果がどうなるのかというものを示しております。これは類似事例で予測をさせていただいております。右上に類似事例の調査結果と書いてございますが、土かぶり、トンネルから地上までの土の厚さが1.5から6メートルといったトンネルの比較的車線数の大きい道路の調査結果を調べさせていただいて、問題はないのではないかと考えているというところでございます。

右下に換気所の供用ということで、換気所からの振動ということでございます。これも同様に、表の一番右にございますが、首都高の湾岸線の多摩川第一換気所という換気所の事例をもとに予測をさせていただいております、基準以下におさまってくると考えているところでございます。

23ページから、少し色が変わりまして茶色っぽい色になっておりますが、工事の影響ということでございます。先ほど大気、騒音、振動について完成後の状況をお示しさせていただいておりますが、工事中にどうかということで、ここから5枚ほど予測をさせていただいているものでございます。最初の23、24ページというのは工事の概要ということで、細かく説明いたしません、それぞれの位置でいろいろな工種、工法が考えられているということでございます。右下に資材、土砂の運搬に用いる車両ということで、特にトンネル構造で大きな断面でございますので、資材、土砂の運搬に多大のトラック等が必要になってくるということでございます。ここで書かれているのは、最も厳しいというのですか、多い場合ということで、それぞれ1日の工事用車両の台数、こういったものをお示しさせていただいているところでございます。

25ページ、26ページから、粉じん、それから次のページ、二酸化窒素、浮遊粒子状物質それから次の29ページ、30ページで騒音、それから次の31ページ、32ページで振動というように、それぞれ予測をさせていただいております。説明は省略いたしますが、それぞれの項目について予測結果、それから基準値等をお示しさせていただいているということでございます。

少し飛びまして33ページ、34ページでございます。低周波音ということでございます。左側が自動車の走行に係る低周波、右側が換気所の供用に係る低周波というところでございます。低周波につきましても類似の事例ということで検討させていただいております。左側の自動車の走行に係るものは首都高湾岸線の有明、辰巳ジャンクションの位置から検討したもの、それから右側の換気所の供用に係る低周波につきましては、上の表の右側でございますが、先ほどと同じ多摩川第一換気所、あるいは新宿御苑トンネル、こういったところの規模をもとに予測をさせていただいております。左下を書いてございますが、それぞれ低周波の参考値と呼ばれているもの、これを下回るというような予測となっております。

35ページ、36ページ、6番ということで水循環（地下水位）というものをお示しさせていただいております。トンネルになったということでございますが、そのトンネルが地下水に与える影響がどの程度かということをお示しさせていただいたものでございます。地下水位の予測ということで、上の四角書きに書いてございますが、三次元浸透流解析という数値シミュレーションを行っております。三次元浸透流解析モデルということで書いてございますが、現地調査等の結果をもとに地層とか地下水、構造物を三次元モデル化い

たしまして、周辺の降水量、あるいは井戸の揚水量、こういったような条件を設定して、現況再現を確認した後、予測をさせていただいているということでございます。

予測結果というもので平面図が4つございます。左側が浅層地下水、浅いところにある地下水、右側が深層地下水ということで深い、上総層群の中の帯水層の中に被圧されている地下水の変化をお示ししております。左側の上、浅層地下水位への影響ということでございます。ジャンクション部、あるいはインターチェンジ部は地上に近いところで開削工事をするときには両側に壁を建てるような形で工事をいたしますので、地下水への影響が出てまいります。ちょうど真ん中の中央ジャンクションで説明いたしますと、右上の方が黄色い色の等高線になっていて、下の方が青色の等高線になっております。左下の水位変化量をごらんいただきますと、青い方がマイナスとついておりますので、地下水が低下するということでございます。黄色い、あるいは赤いところは地下水が上昇するということでございます。表に最大の上昇量、低下量を書いてございますが、東名ジャンクション周辺で約3.5メートル上昇、最大低下量約0.2メートルといった数値でござんいただけます。

これは何も対策をしないで工事を行った場合、ここに示すような影響が出てくるということでございますが、次のページ、一度めくっていただきまして、環境保全対策と書いてございますが、左上にそれぞれ工事のイメージがございまして、地上部で開削の工事をする場合に、例えば武蔵野礫層にある地下水の流れを阻害するということで、これを集水して通水部を設けて下流に流してあげると。そのページの右側に地下水流動保全施設（通水部）イメージというものがございまして、ある一定の間隔でこういった通水部を設けることによって影響が回避できるのではないかと考えております。左下に環境保全対策の設置間隔というものがございまして、例えば東名ジャンクション周辺でいくと幅1メートルの集水・涵養部を設置した場合、10メートルごとにこういったような通水部を設けるといった対策をとっていくことをイメージしております。

前のページに戻っていただきまして、こういったような対策をとることによって左下、浅層地下水位への影響（環境保全対策実施後）というものがございまして、先ほどの黄色とか青い水位の変化がみられなくなります。数値的にいきますと、一番小さい、白いところが-0.2メートル~0.2メートルですから、これ未満になってくるということでございます。ほとんど影響がなくなると考えてございます。

一方、右側の深層地下水圧への影響ということでございます。これは深いところの地下

水ということでございまして、基本的にシールド工法を考えておりますので、大きな変化はございません。ただ、よくごらんいただきますと、例えば東名ジャンクションのところ、あるいは目白通りインターチェンジと書いてある部分、それぞれ水圧の変化が示されております。また、中央ジャンクション付近、あるいは青梅街道インターチェンジ付近はちょっとこの絵ではわからないんですが、若干影響が出てまいります。深層地下水圧の予測結果という表が真ん中にございますが、それぞれ最大の上昇量、低下量というものを、これはキロパスカル(kPa)という単位で示させていただいております。これは東名と大泉のところ、若干大き目にみえますけども、ここは深層地下水自体が浅層地下水に極めて近いということで、先ほどの浅層地下水部の対策をすることによってこの影響も緩和できると考えてございます。

結果については、次のページになりますけども、左下の表の少し上に「また」と書いてある部分がございますけども、東名ジャンクション周辺等では深層地下水と浅層地下水の水頭がほぼ同じ浅い位置にあるということで、先ほどご紹介したような保全対策をとることによって、深層地下水の水圧変動も低減されるという予測になってございます。これが地下水の結果でございます。

右側、7番、地盤沈下というものがございます。先ほどの特に浅層地下水の変動で地下水が低下した場合、特に川沿いの沖積層では地盤沈下が生じるおそれがございますが、先ほどの地下水の対策を実施することによって地盤沈下はほとんどなくなる、極めて小さくなるのではないかと考えてございます。

続いて39、40ページでございます。8番ということで動物、植物、生態系という項目がございます。現地調査ではさまざまな動植物が見つかってございます。こういったものの中で、外環ができ、特にジャンクション部周辺で影響が出てくると想定されるものについて表に示させていただいております。左側が動物ということで、鳥類、爬虫類等を書いてございます。東名ジャンクション部分の野川周辺、それから大泉ジャンクション部分の八の釜憩いの森、特に八の釜憩いの森についてはちょうどルート上にかかって消失するという形になりますので、こういった生育環境、あるいは移入環境の代償措置といったものをとらなければいけないだろうと考えているところでございます。

右側の上に植物がございます。ここは八の釜憩いの森という湧水池のところでございますが、ここも同様に消失のおそれがあるので、代償措置をしっかりとっていく必要があるだろうと考えております。

続いて41、42ページでございます。上のほうに景観、それから下の方に10番ということで人と自然との触れ合いの活動の場ということでございます。景観につきましては、ほとんど地下式ということでございますが、やはりジャンクション部、あるいはインターチェンジ部等に構造物が出てまいりますので、その影響がどのくらいになるのかという予測が必要になっております。ここに4地点のそれぞれ写真、現況というものが上にあって、下に完成した場合のイメージをお示しさせていただいています。ごらんいただくとおり、構造物が出てくる部分がございますので、色彩とかデザイン、あるいは周辺の緑化、こういったことについて検討していかないといけないと考えてございます。下の人と自然との触れ合いの活動の場ということで、同様に地域分断とか、あるいは自然資源の代償措置が必要になってくると思っております。

最後のページでございます。地形及び地質というものが11番で書いてございますが、特に先ほどご紹介いたしました八の釜のわき水、湧水、こういったものが改変により消失するということでございますので、こういったものの代償対策をしっかりと地元の方とご相談しながら考えていきたいと思っております。

12番、緑の量というものがございます。緑の量でございますが、地表部が改変される区域というものが約38ヘクタールございます。これによって改変される緑の量が、公園と樹林帯が3ヘクタール、それから緑の多い住宅地5ヘクタールということで、約8ヘクタールという形になりますが、環境施設帯等といったものをできるだけ有効活用しながら、緑の量を減らすというのではなくて、より増やすような方向で検討していかないといけないだろうと思っております。ただ、この環境施設帯の中には、いわゆる緑でできる植樹帯だけじゃなくて、沿道利用のための舗道、あるいは道路、こういったものも含まれておりますので、そういったものの検討を進めながら、できるだけ緑の量といったものの回復を図っていかないといけないだろうと思っております。

13番、史跡・文化財ということで、これはきちっと文化財保護法等の手續にのっとって行っていないといけないと思っております。

14番、日照障害と書いてございます。ちょっと字が違っております。日照阻害の間違いでございますが、換気所等が関係してくる場合がございますけども、環境施設帯の中というようなこともあって、著しい日影の影響は出てこないのではないかと思っております。

15番、電波障害でございますけども、これは一部の地域で電波障害の発生ということが考えられますが、適切な改善策をとっていくことになるということでございます。

最後、16番、廃棄物ということでございます。これも関係法令等を遵守して適切に処理・処分を行うというような形を考えているということでございます。

以上、時間が長くなりましたけども、環境への影響と保全対策ということで、現在検討した結果をご説明させていただきました。地元既に、例えば三鷹等にご説明したりとか、あるいは皆さん方にお配りしたのはこのA3ではなくてA4のものかと思います。非常に見にくいというご指摘もあって、今、このA3の形で見やすいようにということで、内容は変わっておりませんが少し手直しを加えております。今後パンフレットのような形でつくらせていただいて、地域の皆様方にはご説明させていただけたらと思っております。

説明は以上でございます。

【司会（鈴木）】 内容、非常に細かくなっておりますが、位置づけ等、大まかなことあれば、ここで質疑をいただいてもいいですが、地域P Iの報告とまとめてと先ほど言いましたが、いかがいたしましょうか。当初の予定どおりまとめて地域P Iの状況を報告して、その後、意見交換ということでよろしいでしょうか。栗林さん。

【栗林委員】 今ご説明いただいたことについては後で議論するということですか。それとも、今質問してもいいということでしょうか。

【司会（鈴木）】 非常に細かく説明していただきましたので、今質問してもいいし、後でもいいと思っているんですけども、どうしましょうかという、ご意見を伺っているところですが。

【栗林委員】 ご異存がなければ、1つだけ重要なことをお尋ねしたいんですが。

【司会（鈴木）】 では、非常に重要なことということであれば、ここで説明いただいで。

【栗林委員】 細かいことはいろいろ検証しなきゃわからないことなんで、まず、新聞発表には、これは日経新聞です。2月9日付の日経新聞では、環境影響評価準備書作成といった都市計画変更手続に入る準備が整ったと書いてあります。これは、新聞がうそをつくわけがありませんから、要するに準備書を作成するための予測ですね。きょうのこの資料の表紙には、予測結果及び保全対策については今後の検討の結果、変更となる可能性があります、また、計画の具体化を進めていくために皆様のご意見を聞くというような文言はございます。しかしながら、一方、地域の意見を聴く会では、せんだって、この計画概念図は計画線に基づいて、そこに地下案を書いたんだと説明するのみで、ほかの、例えば世田谷でいえば世田谷公園の下はどうかとか、ジャンクションは全部地下に落としたらど

うのなのかといったような住民の意見がございましたけれども、それについては何ら明確な答えも、また検討するというような話もなかったような気がいたします。

そうしますと、この環境予測は現在の計画概念図に基づいた環境予測でございますが、一方で、地域でそのような回答がありますと、住民からみると、結局は準備書作成につながっていくもんだと。もう今の意見を聴く会は説明会だというふうに思って、非常に不信感が募ってまいります。しかしながら、P I という以上は、あくまでも住民との意見のやりとりをする材料でなきゃいけない。そのところがどうも、きょうの場面でも明確に語られているのかといわれれば、非常に怪しげといっては失礼ですが、どうも不安に駆られるようなことであります。そこで、そのことについてやはり明確に、この環境予測は何のためにやったのか、位置づけはどういうことなのかということをご説明いただきたいと思っております。

以上です。

【司会（鈴木）】 今回の資料の位置づけにかかわる非常に重要な問題でございますので、内容の質疑は後ほどいたしまして、位置づけにかかわるものだけ答えていただければと思いますが。

【山本委員】 すみません。位置づけとか何のためにといったところはちょっと説明で抜けていたかもしれません。「考え方」とか、あるいは計画概念図を発表させていただいて、地域の意見を聴く会等でご説明させていただきながら意見を聞いているわけですが、それぞれの地域に行くと、やはりこれによって環境への影響はどうなるのか、自分たちの沿道の様子はどうかといったような質問、ご意見を非常にたくさんいただいております。したがって、もともと計画段階に入って構造の話を始めたのも、環境への影響がどうかといったことが大きなポイントの1つだったと思いますので、現在お示しさせていただいている計画概念図をもとに、この計画概念図の構造になったときに環境がどうかといったことを、地域の方々にきちっと説明する必要があるだろうということで、この資料をつくらせていただいたということでございます。

先ほど栗林さんからご指摘いただいたように、まだ地域の意見を聴く会というのをやっている途中、また後で話がございますが、今月後半も予定をしておりますので、そういった中においては、例えばジャンクションの位置が本当にここじゃないといけないのかとか、さまざまな構造にかかわるご意見もいただいておりますので、そういった意見に対して我々としてはしっかり回答しないといけないと思っておりますし、そういった検討の結果、

構造が変わるようなことがあれば、この検討結果も変わってくるという位置づけだということでございます。

あくまでも皆様の議論のたたき台としてお示しをした計画概念図に対する環境への影響といったものを今回発表させていただいているわけございまして、表紙にも書いてあるとおり、今後の検討の結果、変更となる可能性があるという位置づけだと理解をしております。

【司会（鈴木）】 今後とも変更になる可能性があるものということでございます。位置づけ等について……武田さん。

【武田委員】 1つお尋ねいたします。私の認識では、これはあくまでも現状の調査をやった結果が出てきたものだとは踏んでます。というのは、私どもが、例えば大泉の場合には八の釜憩いの森もあるし、白子川もある。白子川の上流もある。だから、現況把握の調査をしてやってほしい。それで、現況調査をやったものです。それがここへきて、現在はこの段階です。この後にすぐ環境影響評価準備書と続いてますが、私の認識は、この上の枠の環境の現地調査をやったものの集約です。施設計画について、基本になるような、施設計画はまだだれにも詳しく説明されてないし、P Iの中でもオファーされてないでしょう。それとの影響でこうだろうと、随分先へ進んでいる。こういうやり方はおかしい。前にアセスの予備調査だというような言い方をした段階でも、そのことについてクレームをつけて、現況調査をおやりになることは必要だから、やってください。地下水についてはそれぞれのデータなり、過去のボーリングしたケースなどを含めて明らかにしてください。こうだったはずです。

そのときに、私の記憶では、栗林さんの方から、これはあくまでも環境影響調査の予備としてやるんですかというような、大分詳しい質問がありましたね。だけど、そのときは非常にぼかされて、あくまでも現況調査なんですということではなかったはず。今の説明だと、地域の皆さんから心配や要望が出ているから、こういうもので皆さんに説明するんだという。要するにずらしです。いつの間にか枠が下へ行って前へ進んでる。これはおかしいです。そのこと、やっぱり皆さんのご意見を聞いて、どう位置づけるか、正確にすべきだと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 パンフレット、資料—3、1ページ、「はじめに」の部分にかかわるご指摘かと思いますが。——関連して？（「はい」の声あり）。栗林さん。

【栗林委員】 細かいことですが、今、武田さんがおっしゃったことを補足いたしますと、手続及び事業の流れと各段階での検討事項というのがこういうA3でございます。ここにある、「現在はこの段階です」という矢印の位置と、この環境予測の矢印の位置が違うんですよね。だから、そういうところで、やっぱりこれは意図的なんじゃないんですかと思っている人は結構おります。

【司会（鈴木）】 フローの指している矢印の位置が、従前示していたフローはもう少し上の方にあったということかと思いますが。江崎さん。

【江崎委員】 これも比較的全体にかかわる問題だと思うんですけども、前に方法書が出たときは、具体的な構造ですとか、例えばジャンクションの形だとか、換気塔がどこにあるとか、料金所がどうなるとか、そういうことが明らかでない状態で方法書が出て、そのまま現地調査に入っていると思います。今度、この概念図が出てきて、地域ではますます不安が募っているんですが、その一番影響がありそうなところで実は観測地点が不足しているのではないかと、いろいろな意見があります。改めて追加調査をされるということは考えられないのでしょうか。

【司会（鈴木）】 不足している調査があつて、追加の調査をするのかといったご指摘。3名の方からご意見が出てますが。では、山本さん、お願いします。

【山本委員】 武田さんと江崎さんのご意見は関連していると思います。栗林さんの矢印の位置でございますが、この矢印の位置、ご指摘のとおり上下ございますが、あくまでもこの計画の具体化、あるいは環境への影響の予測、保全措置の検討という段階にいるという位置づけでは同じ位置にあると考えてございますので、深い意図があつて書いたということではなくて、スペースの関係上とご理解いただけたらと思っております。あくまでも、今、計画の具体化、それから環境への予測、保全措置の検討のこの段階にいるという位置づけだにご理解いただけたらと思っております。

それから、武田さんから現況調査の段階ではないかと。施設計画については示していないので、環境への影響の説明をするのはおかしいんじゃないかというようなご指摘がございました。現況調査というのは、現在の状況がどういうことかということで平成16年に、その後も一部追加的な調査をしながら把握をさせていただいたということでございます。

一方、施設計画にということでございますが、もちろんまだ固まってはおりませんけども、昨年9月に「考え方」、それから10月に計画概念図というものを、こういった構造が我々の案として考えられるということでお示したところでございます。今回のこの

環境への影響の資料でございますが、そういった9月、10月にお示しした構造になった場合に、どういった影響が出てくるのかというものを予測させていただいたということでございます。あくまでも先ほどご説明したように、アセスの準備書とかの手続に入っているということではなくて、その前の段階として、皆様方にわかりやすく説明する必要があるだろうというようなことでお示ししたということでございます。

一方、調査についてやり直すつもりはあるのかという江崎さんのご指摘でございますが、たしかその方法書の話が出たときのP I協議会の中でもご説明をしていたかと思いますが、その方法書を出すときには大深度地下のトンネル構造というものを想定し、なおかつインターチェンジの位置も当時5つあったわけでございますが、そういったものも念頭に置きながら調査の項目を決めたということでご説明させていただいたと思います。仮に今後の検討で、例えば構造が大きく変わったりとか、あるいはインターチェンジの位置が別の場所に新しくつくような話になってきたとか、そういったような変更があった場合には調査をやり直すといったようなことも必要だというようなことは考えておりますが、それは今後の検討の状況を踏まえてということになるのではないかと考えております。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今、山本委員から説明を受けましたけども、この環境の調査とそれから現況調査ということで2年前ですか、いろいろ議論があって対処した部分がありましたけども、この中でもう一度確認しておきたいと思いますが、今、計画が変わらなければこれがアセスだという、調査し終わった結果だという言い方をされたようですが、これは今武田委員がいわれたように、現況調査に基づいて、その計画概念図が大深度になっていようと半地下になっていようと、そういうことでやられるのは結構ですけども、我々住民としてはあくまでも現況調査について結果を報告していただいたという形なんです。

ですから、今、栗林委員が図面の現在はこの場所ですという丸印のところを示しましたけども、基本的に、今、山本さんがその図面の書き方の場所の提供によって違うという言い方もありましたけれども、私はやはりこれは、もし外環が必要であって造られるということならば、改めて環境調査すべきであって、これはあくまでも現況調査だということに認めなければと思うんです。その辺は委員の皆さん方もきちっと確認していただいて、そのような意向で発言していただかないと、ただここでお話ししただけで通過する様なことではだめですから、ここは住民を代表して委員の皆さん方、最初からお話ししているような形をきちんと意見として求めていただくような発言を皆さんからしていただきたいと思

います。私はそういうことでこれは現況調査だと思っていますので、重ねて皆さん、そういうことで意思を一緒にしていただきたい。どうですか。

【司会（鈴木）】 武田さん、お願いします。

【武田委員】 施設計画の概念図は出ましたけれども、それをこの中でどれだけ議論しているかということです。地域P Iの中は、地域の方では割合に地元が、これ、どうなるんだとオープンハウスを含めていろいろ質問があるから、セットを含めていろいろ説明しています。それは住民がいろいろ心配だから、これ、どうなるんだというようなことで聞くことは当然だと思います。それはあつていいと思うんですよ。ですが、このレベル、この場というのは、まだ施設計画そのものについて踏み込んだ議論はしてないでしょう。ところが、ここでは、ここに示されている概念図がある。もうあと問題なければ、このまま次の段階に行きますよという感じで、ちょっと走り過ぎじゃないんですか。お急ぎになることはよくわかる。それはこの前の、2年前だか1年前だか忘れましたが、現況をどこまで把握するのか、地下水はどうなるのかというようなことを含めて、あるいはオオタカがどうだとか、いろいろなことがうんざりするほど出ましたね。それが今初めて、ここにきれいな形で出てきたわけじゃないですか。ところが、まだ議論もしていない計画概念図の計画の部分で、何かもう非常に固定したものであるかのごとくにしながら、それでもう前へ進んでいます。行政として急いでいる姿勢はよくわかりますよ、焦りは。だけど、それはおかしいということです。

以上です。

【司会（鈴木）】 新さん、お願いします。

【新委員】 内容についてもいいたいことがあるんですが、問題はこの計画概念図という、もっとほかに話したいことがあるんで、このことについて簡単にいいたいんですが、要するに、これは全く国土交通省がこういうふうにやりたいという計画の概念図ですよ。話し合いをした結果どうのこうのという話ではないわけでありまして、例えば三鷹市で行われた議論がこれに反映されているということではないわけですよ。例えば三鷹市は東八道路を中心にした計画概念図をつくり上げるとしたら、それに従っていただけるということですかね。やっぱりこちらで計画を立てて、もちろん話し合いはしますが、そういったものやっていったときに、当然この計画概念図というのはあくまで概念ですから、国土交通省がこれだったら今までの話し合いの方向性として妥当なんじゃないかと思って出てきた概念図ですよ。いわばこのP Iで本格的に協議した話でもないし、完全な合意

を得たものでもないということですから、これはあくまで国土交通省、または東京都が出してきた概念図だと。それについてどういうふうになってくるのかということを考えて、一応形を保全対策や何かをとったのがこの環境への影響と保全対策だと。こういうふうを考えていいわけですか。

そういうふうにと考えるとすれば、これはあくまで前提の話ですから、これを地域P I 等でもってこれからどんどん詰めていく話になっていきますけども、これは全くひっくり返ってしまう可能性もあるんですよ。なぜかという、後からお話しするけど、多摩地域における都市計画道路の整備方針の形もありますから、後から申し上げようと思ったんだけど、そういうことでおかしなところはたくさんあります。例えば環境の問題1つとっても、ページ13で現況をみて、北野小学校あたりの現況が98%値なんですけど0.043なんですね。ところが、ページ15になると、中央道とのインターチェンジの周辺で0.038になっているんだよ。現況予測が0.043なの。幾ら地上から拡散させるといったって、下がるということはまずないでしょう。こういう変な数字が出てきている。

しかも、これ、インチキなのはどういうことかという、例えばこれは換気所の要するにNO_xを地上30メートルのところでもって吹き上げて出てきた数字はこれだといっているんですけど、インターから出てきた車はどうなるんだというんですよ。何万台もの車がインターを通過するわけですから、その車の排気ガスというようなものは当然、現在のバックグラウンド濃度に追加されて出てくるはずですよ。ですから、こういう表現の仕方というのは非常に、よくみてないとだまされるといいますか、そういう感じがしてしょうがない。だから疑心暗鬼になるんですね。むしろこういうものを出すのであれば、先に地元の自治体やそういうところと話をして、それで確信をもって出してもらいたい。だから、これ、ちょっと議論する気にならないんですがね。

そういうことですから、三鷹で計画概念をつくり上げて、それについて討議をしたいといたら、それは国土交通省に受けていただくということで、ひとつお願いしたいんですが。

以上です。

【司会（鈴木）】 何名かの方からご意見がございましたが……では、宿澤さん。一人ここで。

【宿澤委員】 済みません。今、山本さんのおっしゃった説明というのは、つくるとし

での仮定の話だと思うんですけど、私どもの町会で二、三年前に、虎ノ門の40メートル掘ったところと新宿線のところを見学させていただいたんですが、これはもうとてもじゃないけど周りの住民の人、虎ノ門はビルが多くてオフィス街だからどうか知りませんが、代々木上原のところの辺で、周りのマンションから奥さんが飛び出していらして、とてもじゃないけど夜も寝てられないという話を聞きました。ここが例えばやるということにしても、40メートル掘るということは住宅の人たちは本当に大変なんです。虎ノ門で私、40メートル下までらせん階段をおりたりあれして行かせてもらいましたが、シールド掘っているその間というのは大変なものだと思います。それで、やっぱり薬をまきますから、周りの水路なんかも全然違ってきますしね。やっぱりこれは一から考え直した方がいいんじゃないでしょうか。

【司会（鈴木）】 何名かの方から質問が、あるいはご意見がございました。「はじめに」の部分で計画の具体化の部分の検討が不十分というご意見、環境の現地観測の位置づけ、それから今回の予測及び保全対策の検討の位置づけにかかわるもので大体網羅できているんじゃないかと思いますが、山本さんの方からお願いします。

【山本委員】 大きな話、位置づけということでございますが、先ほど新さんから少しお話しいただいたとおり、考え方というのは昨年9月、それから10月に概念図を発表しましたが、これはあくまで国と東京都の1つの案だということで前回もお話をしていたかと思います。こういう案をもとに、新さんの言葉でいうと前提にということになるのかもしれないんですけど、今回、環境の検討をさせていただいて、予測の結果を出させていただいたということでございます。

もとの計画概念図自体、あるいは武田さんが言う施設計画という部分については、まだ議論をすべきところもあるんだろうとっておりますので、意見を聴く会を引き続きやったりとか、あるいはそれぞれの自治体の方の話を聞きながら、検討してほしいということであれば検討しますし、あるいはこの場で議論すべきということであれば議論しないといけないだろうとっております。そういった議論を踏まえた上で固めていって、また変更になれば、その環境の予測もしていけないといけないと思いますし、万が一、濱本さんがおっしゃられていた今の調査では足りないということであれば、追加的な調査をしていくというのも選択肢の中にあるんじゃないかなとっております。

【司会（鈴木）】 計画の内容が固まったものではなくて、あくまでも案だということ。これが大規模な変更を要すれば、必要に応じて追加的な調査も要るのではないかというこ

とですが、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 山本委員から今お話ありましたが、何か山本委員の言い方だと、何ていうか、もうこれで決まったような言い方で、これで足らなければ仕方がないから説明するとか議論しますというような話し方をしておりますが、そうじゃなくて、今計画段階の議論を始めただけで、これがいいのかどうか、これからやらなきゃならない問題じゃないかと思うんですよ。

それからもう1つ、調査のことで、追加があれば調査するけども、本当に正確に決定する路線について、もう調査しないというような発言の仕方をしてありますが、これはちょっとおかしいと思いますよね。ですから、その辺のところをきちっと、本当にこれでもう進めているような話になっているから、先ほども栗林委員から話があったように、地域P Iをやってもみんな説明会ですよ。ですから、そういうことじゃなくて、きちんとこういう案を出されて、本当にこのものについて議論しない限りは前へ進めないと思いますよ。そういうことでお願いします。

【司会（鈴木）】 武田さん、お願いします。

【武田委員】 議事進行についてはですが、施設計画の概念を含めてP Iはもう少し詰めなきゃいけないでしょう。これは、今まで何回も議論してないんですよ。その概念でいいのか悪いのか。あるいは地域の説明会、意見を聴く会等でいろいろやってきました。オープンハウスでもやってきました。その中では非常にリアルなもの、具体的なものについて住民の側は、どうなんだろう、おかしいねということがある。今、それをやっている最中でしょう。今、やっているのだから、中央というと失礼だけど、このP I会議の委員の中でも、具体的な議論をしてないわけです。地域から上がってくるのを待ってるわけでしょう。そこを一番お伺いしたい。山本さん、どうなんですか。その段階の認識は間違いないと思うんです。

議事進行についてといったのは、ここの会議として急がなきゃいけないのは、国交省がこういうことをやりたいと言ってきたこの概念図について、P Iとして、じゃ大体こんなところじゃないのかなという、もちろん微に入り細にわたってというところまではいかないけれども、大体こんなところじゃないのかなという合意と、そこまでいくかどうかわかりませんが、ある程度オファーした形で、それをコンクリートするか今出されている資料は、ただ単なる参考資料ですよ。例えば大泉インター、ジャンクションはこうだから、こういう形、過去の積み残しを含めてこういうことをやってほしい。きょうの僕の意見書の

中にはそのことをくどいほどいろいろ出しておきました。ですから、そういうことをもう少しここで議論した上でならば、今いわれているこの山本さんとスライドするんです。

だから、議事進行、これはこのまま、資料として横目でにらみながら、急ぐべきは計画のコンクリートまではいかないけれども、一応P Iとしてのイメージをとりまとめるという作業を急ぐべきです。だって、今まで私が第1案、第2案、第3案ぐらいあるじゃないですかといってるのは、そういうことですよ。こんな先走った話、現況調査図のやつに次の、あと、もうすぐにでも突っ走るような形のせっかちな話を出してきたって、それはおかしい。

以上です。

【司会（鈴木）】 武田さんからは、計画の具体化について地域でいろいろと議論が出ているので、それがまとまった段階で環境への影響の予測は行われるべきもので、今はまとまっていないんだから、ただの参考にみてもらって、計画の具体化の方を地域で議論なされているので、そちらについて議論を深めるべき段階だと。したがって、地域P Iでの状況などについてどうなっているのか、状況報告をするという位置づけで本日の会議は設けておりますので、いったんここで地域P Iで計画の具体化の部分について出されている意見として、どういうものが出ているのかを紹介したいと思います。それでよろしいでしょうか（「ちょっと細かいことで悪いけど、簡単に」の声あり）。濱本さん。

【濱本委員】 今、栗林委員が云われたように、私も申し上げましたけど、これ、この位置とこの位置、今、この下の部分で出ているのは消してくださいよ。ともかく。間違ってるんだから。

【司会（鈴木）】 矢印の位置を修正……。

【濱本委員】 うん、だから、それは、もうちょっと、現在のこの位置で全部つくり直して出してくださいよ。これを出されちゃうとみんな納得したような形になっちゃうから、これはだめ。直してください。事務局として直してくれますか。これから地域P Iをやるときは。

【司会（鈴木）】 この箇所の位置について、印刷の準備を進めているところですので、可能であれば修正していきたいと思います。

それでは、ここで地域P Iの報告をしたいと思います。

【事務局（藤井）】 地域P Iの概要をご報告いたします。お手元の資料—4をごらんください。表紙の次に地域P Iの開催結果と今後の予定をつけてございます。それ以下、

議事概要、アンケート結果、地域P Iでの意見等を整理した資料をつけてございます。

議事概要は、会場ごとにいただいた意見を前回のP I会議以降に行った4区市分をつけてございます。同じく会場ごとにいただいたアンケートにつきましても同様に4区市分をつけてございます。それから、A3の資料でございますが、各地域P Iでいただきました意見を地図上にわかりやすく整理したものでございます。

なお、このほかに地域P Iでお配りしました資料としては、昨年9月に公表いたしました考え方、その後に出しました計画概念図、これは10月に公表したものと、その後12月にトンネル構造を含めたものを改めて公表いたしておりますので、トンネル構造を含めたものをお出しして説明させていただいております。それから、手続と事業の流れの資料でございます。そのほかにインターチェンジ、将来交通量についての資料もお配りして、パネルや模型等も展示してご意見を伺っております。

まず練馬区でございますけれども、1月にはオープンハウスを開催してございますが、昨年12月に意見を聴く会を開催してございます。このときいただいたご意見としては、大泉周辺の交通渋滞、生活道路への車の進入等のご意見、あるいは八の釜憩いの森に対するご意見等をいただいております。それから、インターチェンジ周辺地域では、青梅街道インターチェンジについて、あるいは青梅街道の交通量、換気所からの影響等についてご意見をいただいております。

ここで練馬区の岩崎さん、湯山さん、武田さん、平野さんから何か補足がございましたらお願いいたします。――では、先に進めさせていただきます。

次に杉並区でございますが、1月に意見を聴く会を開いてございまして、12月にも開いてございます。このときいただいたご意見といたしましては、地下水への影響、青梅街道の交通量の増加、青梅街道インターチェンジについて等のご意見をいただいております。

それから次に武蔵野市でございますが、1月、2月については開催してございませんけれども、昨年12月に意見を聴く会とオープンハウスを開催しております。武蔵野市では、地下水への影響、外環の必要性に対するご意見、あるいは外環の地上部街路についてのご意見等をいただいております。

それから三鷹市でございますけれども、ことしの2月に意見を聴く会を開催してございます。この三鷹市では、先ほどご説明ありました環境への影響と保全対策の資料もお示しして、ご意見を伺っております。この中でいただいたご意見としては、周辺の道路整備、

あるいはまちづくり、用地補償、そういったことについてご意見をいただいております。

それから調布市でございますけれども、1月29日に意見を聴く会、その後、2月4日にオープンハウスを開いてございます。このときいただいたご意見としては、換気所の設置、あるいはジャンクションによっての地域分断、それから開口部の付近の皆さんからは転居の問題、あるいは用地補償等のご意見をいただいております。

それから開催結果には入ってございませんが、狛江市では昨年12月にオープンハウスを開催してございまして、災害時におけるトンネル上部での振動に対するご懸念の意見等いただいております。

それから、世田谷区でございますが、2月に意見を聴く会とオープンハウスを開催してございます。このときいただいたご意見としては、先ほどもご紹介ありましたが、ジャンクション設置箇所の代替案、あるいは排気ガス、騒音対策としてジャンクション全体をドームで囲う、あるいは東名以南の問題等についてご意見をいただいております。

委員の皆さんから何か補足がございましたらお願いいたします。

【司会（鈴木）】 手元にこちらでまとめた資料を使って説明して、お手元の資料は非常に多くなっていますのでわかりにくかったかと思っておりますけれども。

【武田委員】 練馬のがないよ。

【司会（鈴木）】 練馬は実は前回P I 会議でお配りしておりまして、前回1月末にP I 会議を行いましたので、それより前にやった分は……。

【武田委員】 では、練馬、意見ありますかっていったって、いいようがないんじゃない。

【司会（鈴木）】 大変申しわけございません。手元にはオープンハウスの開催の資料しか今回はつけておりません。

ちょっと簡単な紹介になりまして、十分ではなかったかもしれませんが、地域P I ではさまざまな意見が出されております。A3でお配りしております資料に各地域ごとに出された意見まとめております。計画の具体化に向けて出されている意見、あるいはその他、必要性等についての意見等まとめておりますので、議論の参考にしていただければと思います。

本日、武田さんから地域P I で行われている議論に関連いたしまして資料を出していただいておりますが、武田さん、ここで説明いただけますでしょうか。

【武田委員】 説明するというほどのものじゃございませんが、地域P I、あるいはP

I 会議がこの段階でいよいよ計画段階に入ったということです、今まで私がいろいろな立場で発言してきたことを含めて、それから多少時間をみて過去の議事録を全部、斜めですが読ませていただきました。そうしてみると、何というんでしょうか、もうほとんど地域のことを考えると非常にきめ細かく、あれもこれもというようなことがいっぱい頭にあるわけですよ。それから、過去に関越で40年、外環で20年やってきたことの負の遺産というんでしょうか、要するに施設計画は優先したけれど、環境に対する配慮というのはほとんどなかったというようなことから、あれもこれも、いくなれば今回のこの外環の中で失地回復をしていきたい。つまり、外環が南行きのときには、いろいろ皆さんにご不便をおかけしていることは解決いたしますと。こういう形で待ってくれ、待ってくれというような状態できていたんだということです。ですから、これを全部読み上げると非常に大変ですし、私の独断的な見解も入っておりますから、皆さんの方でごらんになっていたなければありがたい。

1つは、あくまでも関越と外環の中で東京都なり国がどう対応したか。それから、練馬区がどう対応してくれたか。ただし、練馬区はいろいろ対応はよくしてくれたという前提で、地域のことは触れておりません。ただ、そういうことの中で、あのときはこうすればよかった、あるいはこのところはもう少しきめ細かく整理をして、道路公団なり、あるいは国なりに物をいえばよかったなというような反省を込めて書いておりますので、くどくなっております。ただ、結論は、今までの行政がやってきた道路づくりに対する不信感が非常に強いわけです。それは何でそうなっていったのか。例えばインターチェンジというのは何でそんなに嫌われるの。あるいはジャンクションはどうしてそんなに嫌われるんだろうかということで、そういう立場で、論理的というよりも市民の目で、ここはこうしていったら、こんなに公共事業の、冬の時代といわれるような愚かなことは続かなかったはずだという立場で書いております。私の方で長く読み上げていると大変ですので、ぜひ皆さん、ごらんになっていただいて、後でご意見を聞かせていただくなり、多少参考になることがあれば、今後の地域での取り組みなり、具体的な用地の問題だとか、あるいは折衝していく過程とか、あるいは地域で、例えば三鷹さんなら三鷹さんがインターをつくる場合に、どういう形をとっていった方がいいのか、あるいは上部構造をどういうふうにした方がいいのかというようなことで、関越で40年、外環で20年のときに、外環のときにここまでやっておけばよかったなと思うような、至らなかった点や反省があるものから、そんなことをこもごも書いたものだ。というふうにおとりいただければありが

たい。

ただ、根底には、改めて議事録をみて、いろいろなことをいろいろ答弁してくれたけれども、結局、僕が今ここに書いてある具体的なことについては何も答えてくれてなかったなということがあります。一番最後のページだけ……それだけじゃまずいから、目次だけみていただきますと、やっぱり、練馬区の2つの課題の解決とつまり市民主権で、我々が今P Iで作業しているんだから、そちらが主体であって、行政は少なくともそれを尊重しながら、いい方向で結論をまじめに出してほしいということ。そういうことじゃないのかな。ただ、やみくもに絶対反対とか、これだめよというんじゃなく、基本的には過密都市の広域的な都市間の交通を高速機能により確保しなきゃならない。そして、あわせて、都市の通過交通の迂回排除という目的と、市民に身近な区内の、つまり南北交通のボトルネックを解消し、安心して歩き生活できる快適な都市づくりと。これはだれもが否定できないと思うんですよね。現にそこで生活している以上。

ということで、あとは、長年にわたる外環計画の周辺住民の権利制限と業務の継承と、不安な市民生活を早期に再建を図る。以下、いろいろ書いてありますが、つまり、そういうことで、いろいろ住民と協議しながら、住民の提案、プロポーザルプランをいかに取り入れていくかということがP I会議の原点で、P Iの思想だと思うんです。けれども、どうも今までのやり方は、結局、何か時間切れであいまいにというような感じがあります。一体何が嫌われているのか、じゃ、インターチェンジってどうやったら住民に嫌われないのか。あるいは換気塔には、ただ換気塔じゃなく、どういう形でいくことが望ましいのか。それからもっと具体的にいうと、換気塔の位置なんていうのは私たちにいわせれば、インター、ジャンクションのあるところで換気塔をやるというのは非常に効率が悪い話であって、むしろインター、ジャンクションというマイナスを受けないところ、その地域に少なくとも換気塔はあってもいいんだろうと。なぜならば、換気塔では十分環境をクリアしていくという大前提があるわけです。負、マイナスを受けない地域、つまりインター、ジャンクションのないところは少なくとも換気塔の1つや2つや3つは引き受けてもらうべきじゃないのか。それが公平の原則だろうと思うんです。できるなら練馬に1つ、ジャンクションがあります、インターもあります、それから東八と中央高速、あそこは2つの難しい問題を抱えながら、そこに2つの換気塔ができる。こんな不公平なことはないわけですね。ないところは何もなくて、あとは練馬が引き受ければいいや。東八も引き受ければいいやということはないと思います。そうじゃないでしょうか、皆さん。私の方はインター要ら

ないのよじゃすまない。そこで生活している以上は、前にも申し上げたはずですが。ロビンソン・クルーソーの生活をしているわけじゃないんです。自分のうちの塀の中でない限り、公共空間というのはもう少し広い目で、どうしたらマイナスがなくせるのかということで工夫改善をしていくべきじゃないんでしょうか。全体に、そういうような調子で申し上げております。

ただし、これをここで議論したって、どうせ答弁されてもどうにもしようがないので、これは東京都及び国土交通省に対して私の方から文書で要求して、このことについてお答えをいただきたいということです。これは項目で挙げていったらきりがないので、だらだらと書いてありますが、その部分のここが大事だと思うところを含めて東京都及び主として国土交通省から文書で回答をいただきたい、今まで何回この会で申し上げても、非常にあいまいに終わっているケースが多いです。それから、各委員が出された意見に対しても、当局が具体的に回答して、こうします、それはできませんと。できませんがあったっていいんですよ。しかし、だめだ、やれませんかという話は1つも出てきてない。だけど、その後、出てくるデータを含めて、今のこの出し方もそうです。何か、いつの間にかうやむやに前へ進めていくというような姿勢がみえみえ過ぎるんです。ちょっと誠意がないんじゃないかということで、大変申しわけないけど、まさか公開質問状というと何か永田町あたりで最近やっているようですからやめましたが。あえて文書通告という形で質問をし、それに対してお答えをいただくという形をとらせていただきました。あとは皆さんごらんいただいて、あれは間違ってるよということがありましたら、ご意見をいただければありがたい、修正していただければありがたい、こう思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 武田さんから、関越道、あるいは大泉までの区間の外環の経験に照らして、どういった議論を今しておくべきなのかといったご提案でございました。

その他、各地域でこの場で報告しておくべきこと等ございましたら。栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 きょう配られております地域P Iの議事録、世田谷区意見を聴く会2月5日というのがございます。これを今みたばかりですから詳しくは読めませんが、このときのこの議事録は大変要領よくまとめておられますけれども、実態をちょっとご説明しなきゃいけないと思います。このときは、ジャンクションを抱える町会の方たち、何人かの人たちがそれぞれ分担していろんな意見、質問をしております。そして、それに対

して国、都が答えようとしたんですが、答えは後日、文書でしてくれと。そのときはその場では答える必要はないというような状況がございました。何か回答を国土交通省等々がしているように書いてありますが、この場ではそういう状況で国、都は回答をしなかったというのが実態であったと思います。そこで、ここに書いてある国、都の回答というのは後日文書でしたものをここに入れたのかどうか。少なくとも皆様にこうやって公表する場合に、もしそうであるならばそのことを明確にここで書いておかないと、ここでこういうやりとりがあったようにみえます。

私がそこで何をいいたいかということの1つに、やはり住民というのはいろんな提案をいたします。それに対して一々、回答できるものは回答していただいた方がいいと思います。しかしながら、選択肢にもなるような、先ほちょっと鈴木さんがおっしゃったような、例えばほかのところにジャンクションをもっていったらどうかとか、地下にしたらどうかというような意見が出てきた場合に、これについてはきちんと検証した上で、その結果こうですということを説明するというのがP Iのあり方ではないかなと思います。そういう意味で、この議事録からはそれがみえてこないの、あの後、文章回答した結果もここに載せているのかどうか。

それからもう1つございまして、外環に関するステークホルダーというのはたくさんいます。住民もその一部でございます。ただ、住民というものが重要なのは、特に地上部に出た場合に、その住民が地域分断に遭うとか、あるいは大変大きな環境影響を受ける、つまり公害の犠牲者になる場合もある。こういうことで他のステークホルダーと違う側面がございます。したがって、住民の重みづけというのか、これが実はどのように行政がみておられるのかということを明確に説明されたことが余りないような気がいたします。いずれにしても、地域で意見を聴く会にもそろそろルールというのを少しずつつくっていったらいいんじゃないかと。ただ説明会に終わらせてはいけないと私は思っております。

それからもう1つ、世田谷の中で住民の重要なご意見がございました。それは、P I 委員がなぜ席の後ろで一住民としているんだと。せっかくP I 会議、あるいはP I 協議会に参加してきたんだから、もっと前の方に出てきて、この地域の意見を聴く会にかかわるべきではないかということという人がおられて、それに対して私は、それは重要なお話ではあるけれども、P I 会議の中で議論してみるというようなことをお答えしました。そこで、P I 委員が地域P I にはどうかかわっていけばいいのか、他の方々のご意見を伺いたいと思います。なお、私個人は、参加するのは構いませんけれども、ここで私が申し上げてい

るように、また同じ意見をそこでいうということによって時間のロスになりはしないか、もっとたくさんいいたい方がいらっしゃるのに余り邪魔してはいけないとか、いろんなことを考えておまして、そこに参加していくことがいいのか悪いのかというのはちょっと判断しかねているということも含めて、これはご相談でもありますね。ということです。

【司会（鈴木）】 3点ございました。1点目は、世田谷の地域P I 議事概要の26ページに書いてある件でございますので、事務局から説明をしたいと思います。

26ページ、2月5日の世田谷区意見を聴く会の議事概要でございます。次第と書いてあるところのすぐ下、議事概要の部分に、「今回、回答できなかった部分については後日書面にて送付いたします。また、議事概要の趣旨に問題がありましたらご連絡ください」と書いてございます。これは先ほど栗林さんからご説明いただいたとおり、当日、時間がなくて地域の方々からの意見を中心にいただきました。そのため、回答が不十分な部分がございます。回答と書いてある部分はそのときに回答したものでございますが、まずは議事概要を送付して確認した方がいいというご意見もございまして、本日付で議事概要については参加された方に送っております。また、そうした訂正、意見等ございます旨もここに書いてあるわけですが、趣旨に問題があったら修正した上で、必要な検討はしていくということにしております。先ほどいわれました、例えばジャンクションの位置を変更した場合の検討などについても、こういった意見、ここで出された意見として検討を進めて、後日まとめて回答できる段階になったら回答するというにしていこうというものでございます。

残り2点、ご意見でございましたが、住民、中でも影響を受ける住民の位置づけについて、しっかり検討しないといけないと。今やっている地域P I が単なる説明会ではだめで、形を確立していく必要があるというご意見でございました。それから、地域P I におけるP I 委員の位置づけについてどうしたらいいのかということについては、各委員の意見を聞きたいということでございました。関連してご発言等ございましたら、積極的にご発言いただきたいと思います。濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今の栗林委員の提案は、改めて外環のこのP I 会議のこれからどうやっていくかという方針が出てますよね。資料がね。メモ書きがね。その中でやりましょうよ。今、それよりも先に進めてもらいたい議題があるから、一応これはこれでおさめてもらって。

【司会（鈴木）】 濱本さんからは、地域P I の位置づけ、あるいはP I 外環沿線会議

などの位置づけについては、別途事務局が作成したメモが出ておりますが、こういった場で議論して、別途行いたい議論があるということですが。新さん、お願いします。

【新委員】 今の話とちょっと離れさせていただいていいですかね。

【司会（鈴木）】 特にその他の方でなければ、そうしたいと思いますが……。

【新委員】 きょう、どうしても話したいことがありまして。東京都が「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）（案）概要版」というのを出してるんですが、これは一体どういう位置づけになるのか。この三鷹市の道路をみてみますと、ごらんになっていただけるとわかるんですが、都19、都20、都18、都17、都32という、三鷹の中で都が施行する優先整備路線というのは全部外かく環状道路の関連道路なんです。これは一体、P Iの中で、あるいは三鷹市の自治体との話し合いの中でこういったものが合意されたんですかね。ちょっと東京都にお伺いしたい。まさに外かく環状道路が今、この計画を話し合っているときに、こういうものを先に出すということは、これをつくる、要するに、三鷹市はジャンクション、インターチェンジについてもさまざまな問題点を指摘しているわけです。それについて東京都は、これだけやっちゃえば文句はないだろうというふうにおっしゃっているのか、今後10年でこれだけつくれば問題はないから反対するなというふうにいっているのか。つまり東八ジャンクションからあふれ出る車を結局これでもって全部整備できるから、あとはやる必要ないんだというふうに考えてこういう提案をしているのか、それも三鷹市と話し合いをしてやっているのか。全くそれはわからないわけですね。聞いてみると、そういうようでもないようです。

三鷹市が今考えているのは、きょうは自治体の方、みえてませんからあれなんですけども、道路計画についても、外かく環状道路の出てくる車の処理についても、全然これとは違った考え方をしているんです。一致しているところはただ1つの路線だけです。あとは全く初耳だというような状態でこの道路を計画されているんですね。どうしてこういうやり方をするのか、私にはわからない。

大体、市部に道路を通すというのは、まず第一にそこに住んでいる住民を苦しめないやり方で道路を広げていくということですよ。それで、東京じゅう、三多摩でも現在でも道路は満杯状態です。三多摩といえども23区とほとんど変わらないような状態で満杯なんですね。それをインターチェンジで車を出していくわけですから、相当な工夫をしないかなきゃならない。しかも、新しい道路をつくるということになると、とんでもない話になるときがあるんです。ここでいわれている都道20号線なんていうのは、井の頭地域内

で今から30年前に猛烈な反対運動に遭ってつぶれた道路です。これは井の頭公園の駅のところまで行ってるんですね。ところが、これは3・4・12号線といってるんですが、これを外かく環状道路の、要するに外環ノ2のかわりに使おうとするのであれば、どうして武蔵野の方を通さないんですか。3・4・13は井の頭公園の駅をまたいで武蔵野の方へ行ってるんですね。ずっと抜けてるんですよ。この計画は三多摩なのによっぽ抜かして、三鷹だけやるというのはどういうわけなんですかね。こういう話が1つあります。

それと、もう1つは、都道19号、3・4・7号線なんですが、これは井の頭の1丁目を通って牟礼の神明神社の下を穴開けて、それから抜けていく道なんですね。神明神社というのはこの辺の中心の神社でして、この地下を掘るなんて話になってくると、近隣の農家の方も大反対するだろうと思うんですよ。しかも玉川上水を数百メートルにわたってつぶしていく計画ですから、こんなものを地元の住民が納得するわけないですよ。こういう計画を出して、それでこれをやらなきゃ外環ノ2をやるぞみたいな感じでもってお出しになるといえるのは、こういうことをやるから外環にかかわってるところの人たちがみんな怒り出すわけですよ。どうして話し合いを優先させないのか、話し合いをした上でやらないのか。もうみんな年とっちゃってまして、70、80ぐらいの人たちが多いんです。東京都に対して要するに抗議文を出すといったって、もう字も書けないような人たちもかなりいるんですよ。そういった人たちがみんな憤慨して私のところへ電話をかけてくるといふ状況をあなた方は知らないから、だから平気な顔していうけども、こんなもんじゃないと思うんです。外かく環状道路絡みだというのは一目瞭然なんだから、これをやるのであれば三鷹市と十分に話し合ってやっていただきたい。それと、どうせやるのであれば、武蔵野市の方に通るような計画をきちんと提示していただきたい。これじゃ詐欺じゃないですか。三鷹の中だけしかやらないというふうな話になってる。こういうやり方はおかしいですよ。

それともう1つ、要するにこの道路が10年間で整備するというんですが、最優先でやるというんですが、優先してやらない道路というのがあると。そうすると、それはどういうふうになるかという、要するに、計画決定道路の制限がかかっているやつをある程度解除するというんですね。どれだけ解除するのかなと思って、外かく環状道路が下に入るんだから、上は解除してくれるのかと思って喜んでみたら、何のことはない、ただ3階だけ許可するという、それだけですよね。地下についても全く許可をしない。第一、外かく環状道路が地下に入ったら、上の道路計画はどうなるんですか。相変わらず残すんですか。

こういう話。例えば、それは三鷹あたりで東八以北だったら外環ノ2で残ってますけども、それより南は附属街路ですよ。これがなくなってしまうと、こういったものを残すつもりなのか。東京都が都市計画道路は財産だといってる話がよくわかるんですよ。こういうところに全部規制の網を残して道路をつくりやすくしていく。しかも、住民の意向は無視してこういうことをやっていくという姿勢があらわにあらわれるから、非常に腹が立つ。

こういうこと一つ一つが住民を無視している。三鷹市とどうして話合わないのか。東京都がいえば、三鷹市はへえっといって、はいつくばって何でもいうことを聞くとしたら大きな間違いなんで、やっぱりきちんと説明していただきたい。話し合いをしていただきたい。そういうところからP Iが始まるんだというふうに思うんですね。これはだから外環とは全く違う計画だみたいな話で出てきています。武蔵野のことも入ってない。23区も入ってない。だから外環とは関係ありませんみたいな話で出してくるかもしれないけど、現実のこの計画の路線をみれば全部外環絡みだというのは一目瞭然ですよ。ぜひこの辺について考えを改めていただきたいと思うんです。これは三鷹の中で話し合いをするときにまた私からいいですけども、地元の人たちはみんな憤激してます。

以上です。

【司会（鈴木）】 本日提示されております第三次事業化計画についてのご意見でしたが、関連してございましたら、濱本さん。

【濱本委員】 今、新委員の方からこの計画のことについて出ましたけども、私は2つ申し上げたい。

1つは、今新委員が申し上げた例えば三鷹の3・5・15は、たしか三鷹市の市道の計画だと思うんですよ。それがなぜ東京都の都道になってくるのか。どこで決められてここに書いてくるのか。それが1点。武蔵野のこともいわれましたけれども、武蔵野はその後の3・5・11とか12とかになってくるんですけども、このことだと思うんですけども、武蔵野はもちろん三鷹と同じようにそんなことは全然反対だということを1つ申し上げておきます。

それから、一番大事なことは、この概要版について私は昨年7月にもこの中間のまとめのとき質問して、課長さんなりがごあいさつされたように記憶しておりますけれども、この事業計画案の概要版の2ページをみていただきたいと思いますが、その中に必要性の確認ということで囲って、特別の理由ということが書いてあると思うんです。㊦、㊧、㊨と。その㊨なんですけども、「高速道路の地下化に伴い検討が必要な道路」と書いてあ

るんです。これ、簡単に申し上げますと、高速道路というのは外環のことだと思いますが。㊦、㊩のことはいろいろ別の地域のことだと思うんですけども、㊦の場合は「高速道路の地下化に伴い検討が必要な道路」ということは、この文章を読むと皆さん方もおわかりかと思いますが、これは外環がもう決定したという書き方だと思うんですよね。こういう書き方をされて、東京都がこのP I 協議会で答弁している内容と全然違うですよ。今、新委員も申し出ておりましたけれども、「高速道路の地下化に伴い検討が必要な道路」と。この「伴い」というのは、もう決まったことなんですね。だから、こういう文章を堂々としてきて、住民に余り触れさせないように行っているようですが、これは非常に大変重大なことなんですよ。まずこれを消していただきたい。

それと、外環のその2について今棚上げになってますけども、今新委員がいわれたように、その内容で道路をつくることによってその2を消すとかそういうことじゃないと思うんです。これは代替の内容じゃないと思うんです。ですから、この三次計画の理由のところをまず消していただいて、なぜこういうことになったのか、東京都としてきちっと説明をいただきたいと思います。その2点だけ追加しておきます。

【司会（鈴木）】 お二方でしたが、東京都からでよろしいですか。それでは、東京都の方からご説明をお願いします。

【山口委員】 東京都の方からお答えさせていただきます。

まず、外環ノ2、多摩地域における都市計画道路の整備方針の概要の2ページ目に書いてあります濱本さんのご指摘でございますけれども、高速道路の地下化に伴い検討が必要な場合ということで、これは整備をするために検討しましょうという意味ではございません。必要性も含めて検討しましょうということで、そこに書いてありますけれども、2ページの必要性の確認というタイトルの下のところ、「これらについては、今後、代替機能の有無やまちづくりの観点から検討を行い、その上で、線形や幅員、構造等の変更など」、この中には廃止ということも含めて「見直しについて検討していきます」という意味でございます。ですから、ウの「高速道路の地下化にともない検討が必要な路線」ということで、外環ノ2について廃止も含めて今後検討していきましょうよという東京都のこれまで言っていたものを位置づける意味で、ここに書いたわけでございます。

では、外環の地下化が決まったのかということについては、これはご指摘のとおり、まだ都市計画変更だとかアセスをやっているわけではございませんので、決定されてないということはもっともなご指摘かと思いますので、この最終まとめにつきましては、誤解の

生じないように訂正させていただきたいと思っております。

それから、多摩地域における都市計画道路の整備方針でございますが、1 ページ目のところを書いてありますように、多摩地域というのはまだまだ都市計画道路の整備がおくれているという状況の中で、これまで2 回にわたって整備計画をつくってきたところでございます。今回、その見直しという意味で、今後優先的に整備していく路線はこういうところでどうでしょうかということで、案という段階の中で今ご意見を伺っているところでございます。当然、多摩ですから市と一緒にやりながら検討しているわけですが、当然市の意見をいただきながら、最終的にまとめていきたいと考えているところでございます。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今の答弁で最終的に直すようなことをいっておりますけども、この概要版じゃなくて、次に分厚いやつが出たでしょう。出てないですか。2 月に同じように。

【山口委員】 一緒に厚いのに。

【濱本委員】 出てるでしょう。

【山口委員】 ええ。

【濱本委員】 では、その後にまた出るんですか。

【山口委員】 そうです。これは案というのが……

【濱本委員】 いや、案じゃなくて、概要版の……あつたら、ちょっとみせてくださいよ。それも一緒に出してくださいよ。だって出てるんだもん。

【事務局（藤井）】 今申し上げたのは、この概要版の案と同じ本編のものは出ておりますが、裏に書いてありますけど、これからご意見を3 月1 5 日までいただいて、パブリックコメントをいただいて、その上で関連する市、町と調整して、最終版をつくった後にこの案がとれたものを出すということです。

【濱本委員】 わかりました。それじゃ、もう1 つお聞きします。それじゃ、今、山口委員からいわれたように、どういう文言で直していただけるんですか。これじゃ申しわけないけども、高速道路の地下化に伴いというのは決定なんですよ。だれがみても。上にこういう理由が書いてあるといってますけど、そういうことと、特別の理由と囲ってまで書いてあるこの㊦の欄は、やはり住民が納得できませんよ。行政側でも納得しないんじゃないですか。三鷹市とか武蔵野市は。関係のあるところは。

それから、最後の3 月1 5 日までに意見を書いてくださいとなってるんですけど、これ、どの辺まで配ったんですか。住民はどこまで知ってるんですか。こういうやり方で、東京

都のやり方はみんなそうなんです。この間の中間のまとめもそうだったけども。ですから、こういうやり方で、それから送り先も、郵便番号が書いてあって、ただ東京都の街路計画課とかなってますけど、住所も書いてない。ファクス番号も何も書いてない。意見はファクスでもいいんでしょう。本当に意見を聞くんなら、こういうことをきちっとやっていただいてやらないと、何かこれ、本当に、ちょっと聞けばいいというような話じゃないでしょう。そうじゃないんですか。東京都はみんなこういうやり方。これは、武蔵野市とか三鷹市、三多摩だけでなく、杉並とか練馬にも絡んでくるんですよ。書いてないですけど。ですから、こういう基本的にことをやっぱきちっとやっていただかないと、住民は納得しませんよ。

【司会（鈴木）】 新さん。

【新委員】 いうのをよそうと思ったんだけど、本当にこの案ですけど、私が請求してもらったんですよ。だれも三鷹市のこれに該当するところの住民というのは、送られてきた町会もなければ何もないんですよ。そこの町会長さんやなんか私に話をして、そういう資料を全部そろえて、みんな渡したんですよ。そういうことをやってるんです。どうしてこういうことをするんですかね。しかも、15日までに意見を出せと書いてある。15日までに意見を書いて出せばいいけど、これ、表題が長過ぎませんか。多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）（案）概要版によるところの、ここの部分のこういうところに対して、こういう意見を申し述べますという話になるわけでしょう。例えば、都市計画道路の整備方針なら整備方針についてというようなあれだったらいいけども、これだけ全部書いて、例えばはがきに書いて、年寄りに書けるとおもいますか。とにかく親切じゃないのね。意見をもらおうと思ったら、やっぱり親切にやってもらわなきゃいけない。それともう1つは、ちゃんと返事をもらいたい、そういった人たちの意見を聞きたいというところに必ず渡るようにしていただかなきゃいけない。それをぜひやっていただきたいんですよ。

それともう1つは、これを出したのはいいんだけど、さっき山口さん、廃止を含めてといわれましたよね。これ、どこにも書いてないんです。廃止を含めてというのを今度入れてくださいよ。それともう1つは、三鷹市と徹底的に話し合いをしてから何でもいからやってもらいたいということですよ。ぜひこれをお願いしたいんですよ。東京都で独走しないでもらいたいんですよ。よろしくお願いします。

【司会（鈴木）】 それでは、東京都からお願いします。

【山口委員】 別に独走しているわけではございませんし、ご意見をいただきたいというのは、別にそんな長ったらしい名前がなきゃだめだということでもございませんし、こういう形でも結構でございますので、お送りいただきたいと。それと、これは28市町と合同でつくってるものでございますから、市にお送りいただいても結構だと思います。これは多摩地域のものでございますから、日の出町、青梅等も含めて、全体での計画ということでご理解いただきたいと思います。

それから、濱本さん、確かに説明が足らなかったのかもしれませんが。分厚いものにも案という形になっておりますので、案の概要版だということはご理解いただきたいと思います。それから、概要版の方に確かに記入はしてございませんでしたけれども、本編の2—14ページ、これについては都市計画道路の見直しということの中に、道路線形、幅員、構造等の変更、もしくは廃止というような明記がされておりますので、ご理解いただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 高速道路の地下化に伴いの部分の記述については……。

【山口委員】 済みません。それから、この内容の周知の話でございますけれども、東京広報にも載せております。それから、各市町の市報等にも掲載してございますので、やはりこういう内容というものを周知させるためには市などの協力を得て、市報等でご紹介するという方法をとっております。

【司会（鈴木）】 濱本さん、よろしいですか。

【濱本委員】 申しわけないんですけど、今、周知徹底しているというけども、確かにそういう案とかそういうことで市報とか区報とか出てると思いますよ。だけど、こんな細かい内容というのは全然わからないんですよ。それを例えば市役所へ行って聞けとか、東京都へ来てみるとか、そういう言い方じゃないと思うんです。やっぱりこれだけの印刷してつくってるならば、最低限、何らかの形で市民に、28市町村ですか、市町ですか、ここにちゃんとわかるような、こういうことをやってるんだということを、外環だけじゃないですよ。全般的にそうなんだけど、28の市と町の方はほとんど知らないんじゃないですか。ただ、市からとか町からの意見だけで終わってるんじゃないかと思うんですよ。今までそうじゃなかったんですか。だから、昨年8月にも私は申し上げたけども、何回も申し上げますように、こういうものが出されるなら、きちっと浸透するような書き方をやってくださいよ。主なところだけ新聞のチラシの中に入れてもいいんじゃないですか。そういうような考え方でやっていただいたらどうですか。ともかく、きょうお集まりの傍

聴の皆さんもこれをよくみていただいて、本当にこういうやり方をやってるということをしっかり意見を出していただきたいと思いますよ。

【山口委員】 こういうやり方っておっしゃいますけれども、東京都民一人一人に知らせるという方法は、やはり東京都広報とか市報、区報、そういうものに頼らざるを得ないという面もあるのではないかなと思います。それと、やはり私ども地元の市と共同してやっているわけですので、その点、一人一人にこれを届けろというのは現実的にも無理な話でございますので、やはりそういうような方法をとらざるを得ないということとはご理解いただきたいと思います。

【濱本委員】 それでは、東京都の広報便りだとか市報だとそういうものに、こういう重大なところだけ書くようにしてください。ただ、こんな計画案が出ましたとか、恐らく市報はそれだけしか書いてないと思うんですよ。内容は書いてないと思いますよ。その辺のことも。

【司会（鈴木）】 新さん、お願いします。

【新委員】 15日までに意見をいえというのは、それはあなた、あれじゃないですか。例えば市の担当者が意見をいえばそれでいいんですか。ちゃんと道路を通る人たちのところの意見を聞くべきじゃないんですか。そういうところから仕事といいますか、道路の計画やなんか積み上げていくのが本当の姿じゃないんですか。そういう姿勢がないといってるんですよ。だから、例えば市に頼むんなら市に頼むでもいいですよ。関係しているところの町会長さんとかそういったところへ全部お配りいただけませんか、何部必要ですか、そのぐらいのことはやってみたらどうなんですか。三鷹市に私、要求したんですよ。数が全然足りないだもん。直接もらいましたよ。だけど、そういう話だからいってるんです。お知らせしたからいいだろうと東京都は、確かにあなたの立場じゃそれだけやってんだからいいだろうと思うかもしれないけど、現実には意見を聴取するには余りにもやり方が貧しいということですよ。きちんとした対応を住民とやるのであれば、住民と四つに組んでぜひやっていただきたい。それをやっていった上で、いろんな意見が出てきて、これはやむを得ないなというのであればいいんじゃないですか。だから、そういうやり方をしないで知らせないで、知らしむべからず、やらしむべしみたいなスタイルになっちゃうから、あなたはそうやってないんだけど、そういうふうに見えるから、みえちゃうんですよ。だからそうやっていくんです。ぜひそこを気をつけていただきたい。お願いします。

【司会（鈴木）】 多摩地域における都市計画道路の整備方針の第三次事業計画（案）

について大分ご意見が出ておりますが、先ほど栗林さんから地域P Iについて意見が出ていまして、その意見交換ができておりません。多摩地域の事業化計画案について何点か出ていますが、両方含めて、時間9時を回っておりますので、特段どうしても一言いいたい等ございましたら、ご発言いただきたいと思います。江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 済みません。また別の件になってしまうんですけれども、必要性に関する疑問については個別に対応したいとおっしゃっていましたが、前回文書で出したものについては、例えば代替案で一体どんな比較検討されたんですかとか、いろいろ意見を出していると思いますが、また回答がないまま、今日になってしまいました。地域P Iや何かでお忙しいとは思いますが、ぜひ至急ご回答いただけたらと思いますので、よろしくお願いします。

【司会（鈴木）】 前回P Iの積み残しの件ございますが、山本さん、一言。

【山本委員】 済みません。きょうも時間もうありませんので、至急連絡して対応させていただきますと思います。

【司会（鈴木）】 その他、最後。では、濱本さんと栗林さんだけで終わりにしたいと思います。濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 先ほど栗林さんの案もありましたので、資料―5の「P I会議及び地域P Iについて」ということで資料が事務局から出ておりますけども、P I沿線会議と地域P I、この2つの考え方だと思うんですけども、外環会議の方の内容は簡単に、地域P Iを進めて節目節目にやるんだという形になっておりますけども、そうじゃなくて、P I会議というのはきちんと最初から、まとめが終わりましたけども、第二段階として計画段階としてP Iをやるということになってますよね。だったら、そういう予定できちっとやるようなことを書いてもらいたいんです。こんな節目節目じゃなくて、何のためにきょう集まったのかわからないんですよ。だから、P I協議会というのは地域P Iをやった後にやるんじゃないくて、きちっとP I協議会というのは何をやるんだと決まってるんですから、それに基づいて、そういう書き方できちっと確認してください。

それから、地域P Iについては、今栗林さんからお話ありますけども、我々がどういう立場で出るんだということは前回のときに私は質問しましたよ。それがしっかり答弁できてませんから、栗林さんと同じようなことになると思いますけども。

【司会（鈴木）】 P I外環沿線会議については、計画段階に入っても議論すべきことがあるから、ちゃんとそういう議論をすべきだということ。地域P Iについては、P I委

員の参加の形態について十分検討することという2点でございました。

では、最後に栗林さんの方からお願いします。

【栗林委員】 あえて。今、地上部街路の外環その2の議論が大変ございました。しかし、冷静に考えてみますと、外環本線と外環その2は実は都市計画上は別物であります。したがって、外環その2は国道じゃなくて都道ですかね。もしそうであるとするならば、これはこれでどうやって議論するかということを東京都の方はお考えいただきたいと思います。それは私の希望でございまして、やはり今現在、P I 会議は月に1回あるかなしかで、その中で本線、あるいは計画段階におけるP I の進め方、まだまだこのP I 会議の場ですり合わせをしなきゃいけないことがたくさんあると思います。両方やるとなったら、とても月に1回では済まないということなので、その点、もう少し整理をしてほしいと思います。

【司会（鈴木）】 栗林さんからは、多摩地域における都市計画道路の整備方針の意見の聞き方等についてご意見がございました。国、都の方はよろしいでしょうか。では、最後、臼田さん。

【臼田委員】 栗林委員の今のお話なんですが、実はP I の会議の中で、地上部の道路についてどのように取り扱っていくかというのが平成15年ですとか16年ですとか、時々出てございました。その中では、やはり高速本線の必要性の議論とは切り離して、道路の議論がある程度集約された段階で行っていくのかどうか検討しようということでございます。やはり高速の本線の話を持ち離してやっていただくというように考えてございます。

【司会（鈴木）】 栗林さんからP I 会議委員の地域P I への参画についてご意見を伺いたいというご意見がございましたが、十分に聞けませんでしたので、事務局の方で個別に意見を聞きながら、地域ごと、あるいは全体として方向性を示して、ご意見を聞きながら参加の形態については相談してまいりたいと、このように考えております。

それでは、本日時間を過ぎてしまいました。まだまだご発言いただきたいこと、それから環境につきましては個別の質問等たくさんあるかと思います。また、位置づけについても十分議論できていない部分もあったかと思います。本日は9時を10分程度回ってしまいましたので、本日の議論は以上とさせていただきます。それでは、今後につきましては、また国と都の方で本日のご意見も踏まえましてさらに検討しながら、後日お知らせをしていくことにしたいと思います。

それでは、これで第17回のP I 外環沿線会議を終了とさせていただきますと思います。

長時間にわたりどうもありがとうございました。

——了——