

P I 外環沿線会議 会議録

平成18年4月13日（木）

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18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、これまでと同様、午後9時を考えておりますので、会の進行に何とぞご協力をお願いいたします。

まず初めに、委員の交代についてでございます。4月の人事異動で杉並区の委員が菱山さんから菊池さんに、また狛江市の委員が大川さんから渡辺さんにかわっております。それぞれごあいさつをいただきたいと思います。まず菊池さん、お願いします。

【菊池委員】 杉並区役所の都市整備部長の菊池でございます。この4月の異動で菱山から私に都市整備部長ということでかわりました。1年前まではこの会議を傍聴させていただいておりました。1年間ちょっとブランクがございますけれども、どうぞよろしくをお願いいたします。

【司会（鈴木）】 続きまして、渡辺さん、お願いします。

【渡辺（洋）委員】 ただいま司会者の方からご紹介いただきました狛江市都市建設部長・渡辺と申します。大川の後任でございます。私も実は都市計画の方の絡みを二十数年やっております。特にP Iの方については、若干なりの傍聴しておりましたので、今後ともよろしくをお願いいたします。

【司会（鈴木）】 本日、練馬区の湯山さん、武蔵野市の村田さん、調布市の遠藤さん、川原さん、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ると連絡をいただいております。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。クリップを外していただきまして、1枚目、次第と座席表に続きまして、資料－1が前回の会議録、資料－2が前回会議で委員から出された意見の概要、資料－3につきましては、ちょっと量が多くなってお

りますが、各地域で行われておりましたP I の状況についてでございます。中はP I の開催の状況、開催の経過と地域P I の議事概要、それからアンケート結果、オープンハウスでの意見の概要、地域P I での意見をまとめた資料をつけてございます。後ほど事務局から説明をいたします。それから、資料―4につきましては、委員からの提出資料でございます。本日、山本委員からの資料と江崎委員からの資料が出されております。参考資料といたしまして、環境の現地観測結果、鳥類をつけております。

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、ここで撮影時間を終了とさせていただきますので、報道の皆様にはご協力をお願いいたします。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、初めに資料―1、前回の会議録でございますが、こちらは事前に委員の皆様には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。ご確認いただきまして、特段意見がないようでしたら、会議録は本日から公表とさせていただきます。

次に資料―2で、委員の皆さんから意見をいただいたものを整理しております。簡単に事務局から説明いたします。

【事務局（濱田）】 事務局を担当し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。前回、3点ございました。

1点目でございますが、環境への影響と保全対策についてということで、山本委員の方から「環境への影響と保全対策」を作成し内容についてご説明がありました。なお、議論のたたき台として示した計画概念図をもとに環境への影響を発表したものであり、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であるという、位置づけの説明がございました。それから、計画概念図についてP I 会議で踏み込んだ議論をしていないのに、計画概念図の計画が固定されたかのようにしながら先に進んでしまうのはおかしいというご意見がございました。また、地域P I を実施する際には、「環境への影響と保全対策」のフローの現在はこの段階ですという矢印を従前の位置に修正してほしいというご意見がございました。

2点目でございますが、地域P I の状況について報告及び意見交換がございました。特

に世田谷区の地域PIを例に、いただいたご意見への回答の仕方等について検証が必要なものはしっかりと検証し、その結果を説明することがPIのあり方ではないか等、進め方についてご意見がございました。現在の地域PIでは説明会のようであり、地域PIにルール等を確立する必要があるのではないかというご意見がございました。

3点目でございますが、ここは主に多摩地域における都市計画道路の整備方針の件についてやりとりがございました。「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」の中に外環が決定したかのような記載があるため消去すべきである。なぜこのような表現になったか都は説明すべきとのご意見があり、最終まとめの際、外環ノ2の記載については誤解のないように訂正していきたいとの議論がございました。

駆け足でございましたが、概要についてご説明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いたしました。委員から出された意見の概要につきまして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、よろしいでしょうか。

それでは、本日の議題に入っていきたいと思います。本日の議題といたしましては、各地域で3月に行いました地域PIの開催状況について、まず事務局から報告及び行われております議論の主なものを紹介したいと思います。関連いたしまして、山本委員から資料が出されております。それを続けて説明いただきまして、その後、意見交換としたいと考えております。なお、意見交換の中で、江崎委員から提出いただいている意見についても意見交換できればと考えております。最後、その他について報告等したいと考えております。

本日の進め方、以上のように考えておりますが、このように地域PIから議論ということとでよろしいでしょうか。――特段ないようですので、そのように進めたいと思います。

それでは、まず初めに、3月に各地域で開催されました地域PIの概要について、事務局から報告をいたします。

【事務局（藤井）】 それでは、地域PIの概要についてご報告いたします。お手元の資料－3をごらんいただきたいと思います。

まず1枚目に、本日添付しております資料の一覧をつけてございます。2枚目に、3月に開催いたしました開催状況について整理してございます。それから、3ページ目以降ですが、まず最初のホッチキスでとめてある資料でございます。地域PIの議事概要ということで開催ごとにページを振って整理してございます。1枚目に目次でページを表示して

ございます。2つ目のホッチキスどめの資料ですが、こちらは地域P I でいただいたアンケートの結果を集計したものでございます。同じように1枚目に目次として、各会場ごとのページを記載させていただいております。3番目のホッキスでとめた資料でございますが、こちらは世田谷の地域P I でいただいたご意見、ご質問についてまとめた資料でございます。それから、4番目の資料ですが、これまで地域P I でいただきましたご意見を各地域ごとに図面の中に整理して入れてございます。

なお、このほかに地域P I では、9月に公表いたしました考え方、計画概念図などに加えて、前回のP I 会議でもご紹介いたしましたけれども、「環境への影響と保全対策」という資料を新たに用意いたしましてご説明し、ご意見を伺っております。

それでは、地域ごとの概要を簡単にご説明させていただきたいと思います。

最初のホッチキスでとめました議事概要をごらんいただきたいと思います。1枚めくっていただきますと、まず3月11日に練馬区で開催してございます。同じく、続いて3月12日も開催してございます。練馬区で出されました主な意見としましては、大泉周辺の交通渋滞や生活道路への車の進入の問題解決等のため、早期に決定を求めるといった意見も多数いただいております。また、ルート上にあります八の釜憩いの森及び八の釜の湧水について消失することに対する懸念のご意見、あるいは代償措置に対するご意見をいただいております。それから、青梅街道インターチェンジ周辺では、インターチェンジの計画の決め方に関する疑義、あるいは交通量の増加、換気所からの影響等についてご意見をいただきました。

次に、14ページでございます。杉並区で開催した地域P I でございます。こちらでいただきました主な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に対するご意見、あるいは青梅街道インターチェンジ設置に対する反対のご意見等をいただいております。

次に、22ページをごらんいただきたいと思います。武蔵野市でございます。武蔵野市では、主に大深度区間になるものですから、地上部の影響というよりも地下水への影響、あるいは外環の必要性に関するご意見をいただいております。また、外環の地上部に計画されております地上部街路、外環ノ2に対する反対のご意見等がございました。あと、権利制限に対する保障等についてもご意見をいただいております。

次に、29ページでございますが、調布市で開催してございます。こちらの方では、主に中央道のジャンクション、計画地にかかる地域で地域分断ですとか生活環境の悪化等の

懸念から外環に反対のご意見、あるいは今後転居の可能性、買い取り等保障に対するご意見、ご質問等をいただいております。

次に、38ページでございます。狛江市で開催してございます。狛江市でいただいた主なご意見としては、大深度区間で通過する地域ということもありまして、災害時の対応、あるいはトンネル上部での震動に対する懸念、ご意見をいただいております。

それから、次に、46ページでございます。世田谷区で開催してございます。世田谷区でいただいたご意見としては、東名高速等のジャンクションの設置箇所の代替案として、砧公園等活用してジャンクションが設置できないかといったご意見、ご提案をいただいております。あと、ジャンクション、あるいは換気所の設置に伴います大気環境への影響、騒音等の懸念に対して、ジャンクション全体をドームで囲うといったことができないのかどうかというご意見もいただいております。あと、東名が外環で終点になった場合の交通問題の懸念ということで、東名以南の計画についてもご意見をいただいております。

57ページでは、ちょうど中央道の付近が三鷹市、調布市、世田谷区にまたがりますので、中央道付近ということで意見を聴く会を開催してございます。ページでいきますと、57ページでございます。中央道付近では、主に外環本線の必要性、あるいは地域分断等の懸念に対するご意見をいただいております。あと、まちづくり等についてもご意見をいただいております。

地域PIの概要については以上でございます。

ホッチキスどめの3点目の資料でございます。世田谷地域PIでいただいたご意見、ご質問についてでございます。こちらは、ことし2月に開催いたしました地域PIで意見をお伺いする時間が十分にとれなかった、答えもできなかったということで、別途文書で回答するとしたものでございまして、その資料を本日お出しさせていただいております。

説明については以上でございます。

【司会（鈴木）】 地域PIの概況ということで、議事概要を駆け足で紹介いたしました。非常に駆け足になっておりますので、わかりにくい部分もあるかと思いますが、この後、意見交換の中で補足等ございましたら順次ご発言をいただきたいと思います。

また、前回PI会議で委員の参加の仕方について、個別に意見を伺いながら対応することといたしました。結果といたしまして、住民側にまざって参加された例、区市と同様に協力するといった立場からPI会議委員として参加された例、住民側に座っておりながら、やはり最初と最後にPI会議委員として発言された例などがございましたので、

紹介させていただきます。

それから、地図上にまとめました資料、4つ目につけております「計画の具体化に向けてみなさんから頂いたご意見」という資料でございます。こちらにつきましてもまとめております。主な意見を地図上に落としておりますので、こちらの資料をみながら議論を進めていただければと考えております。本日、この後、山本委員の方から資料の説明があるかと思えますけれども、東名ジャンクション周辺に関する計画にかかわる内容、それから、前回、武田さんからもご指摘いただきましたが、大泉ジャンクション、インターチェンジの構造に関するご意見などについても出されております。この資料も紹介させていただいてございます。なお、地域P Iではスライドを用いて説明をするなどしております。

地域P Iの概況については、事務局からの説明は以上で終わります。関連いたしまして、山本委員から本日、資料が提出されておりますので、続けてご説明いただき、その後、地域の方々から補足、意見等いただきたいと思います。それでは、山本さん、お願いいたします。

【山本委員】 それでは、資料4、お手元にお配りさせていただいておりますが、これを用いて説明させていただきたいと思います。

今ほど事務局から紹介がありましたけれども、これまで地域P Iということでオープンハウスとか意見を聴く会、多数実施してまいりまして、非常に多くのご意見をいただいております。その中で、先ほどの資料の3つ目、クリップどめしてある世田谷の地域P Iについては、当日なかなか回答する時間がなかったものですから、文書で回答をさせていただいている部分がございます。前回、武田さんからも文書で回答をとというような話もございましたし、それ以外にも非常に多くのご意見をいただいておりますので、こういったものは先ほどの世田谷のように、形はどうなるかわかりませんが、しっかり文書で回答していかないといけないと思っております。

本日、資料としてつけさせていただいておりますのは、世田谷、あるいは前回、武田さんからのご意見など、いろんなご意見がある中で私の方で抜粋させていただきました。

まず、特に東名ジャンクションの位置を変えたらどうなるのかといったようなことを検討してくれというご意見がありましたので、地域P Iの中でスライドを用いて説明しましたが、それをこの場で、きょう資料としておつけさせていただいておりますので、説明させていただきたいと思っております。これが1番目の東名ジャンクションに関する検討という部分でございます。

それから、2番目の大泉ジャンクションに関する検討、括弧して目白インターチェンジと書いてございますが、これは前回、武田さんから大泉ジャンクションをもうちょっと地下にもっていったらどうか、あるいはインターチェンジを目白通り1つではなくてほかの道路にもダブルインターのような形でもっていったらいいんじゃないかという構造にかかわるご指摘をいただきましたので、それについて検討した結果をお示ししております。

それから、最後、3番目、青梅街道インターチェンジについてということで資料がございますが、これは、先ほどもご紹介があったとおり、練馬区の関町でありますとか、杉並区の善福寺地区に行ったときに、青梅街道インターについて設置反対といったような声が非常に多かったということでございまして、そのときにお配りさせていただいている資料、それから、交通量についてなかなかわかりにくいということでご指摘をいただいたことに対して文書で回答した資料をお配りさせていただいています。これは全体のPI会議ではお配りしていない資料ということで、本日配付させていただいたということでございます。

以上3点について、若干お時間をいただいてご説明をさせていただけたらと思っております。

資料4の表紙をめくっていただきまして、図面がございます。これは世田谷の方で、東名のジャンクションの位置を現在のところではなくて、もうちょっと環八寄りに砧公園があるので、こういった位置にもってきたらどうかと。あるいは、その間に大蔵運動公園という世田谷区の公園があるんですが、そういった場所にもっていったらどうかというようなご提案があつて、それについて検討した結果をお示したものでございます。

簡単にだけご説明いたしますと、これは図面が1ページでございます。すみません。傍聴の方の資料は、もしかして印刷がうまくいってなくて、この1ページと同じものが以下たくさんついているかもしれませんけども、印刷ミスでございますので、後ほど混乱しないようにご注意くださいと思います。

1ページでございますが、今の野川の付近にあるジャンクションをもう少し東の砧公園の付近にもっていったらどうなるかといったようなご提案をいただきました。こうすると、この図面右下にあります、環八にかなり近くなってくるということでございまして、これについて検討させていただきました。ちょうどジャンクションが、そのまままってくると、こういったような形になります。本線は、中央道の方からちょうど成城の駅あたりの地下を通過して、このあたりの砧公園の方にやってくるといったようなイメージで考えていただいたらいいと思うんですが、砧公園は非常にスペースがあるので、その位置にもつ

てきたらどうかということで書いた資料でございます。ここには環八から東京インター郊外側に入るインターチェンジがございまして、この間の設置間隔が、砧公園で一番西側に寄せたとしても、道路交通の基準を満足しないということでございまして、この案は、基準上、交通安全上、非常に問題がある案になってうということでございます。あわせて、砧公園の緑地、あるいはバードサンクチュアリの一部を消失するといったような課題があるんじゃないかということでございます。

1枚めくっていただいて、裏面になっていますが、次の2ページで同じ砧公園でございしますが、ループ案ということで、大深度地下からぐるぐるっと回して上に上げた場合どうなるのかといったような検討をさせていただきました。ごらんいただくとおり、やはり東京インターとの距離がとれないということで、交通安全上の課題があるということ。それから、ループ状にすると、東名より南側の住宅地にはかかる量が少なくなるんですが、砧公園のおよそ4分の1ぐらいの面積を消失してしまうといったような課題が出てくるんじゃないかということがございます。

次の3ページでございますが、そうすると、東京インターからの距離がぎりぎりとれる位置でジャンクションを設置したらどうなるのかということを検討したものが、この3ページでございます。大蔵運動公園設置案（タービン型）の課題についてというところでございます。これは東京インターからの距離をかせいでいきますと、ちょうど大蔵公園付近にジャンクションが形成されるという形になります。ちょうど仙川をまたいでジャンクションが形づけられるようになりますが、これだと東京インターからの距離は満足できるんですけども、大蔵運動公園の陸上競技場とか野球場の一部にかかってしまうということ。それから、よく野川沿いの国分寺崖線という声を聞くんですが、この仙川沿いにも崖線がございまして。ちょうど下の地図上で等高線が密に詰まっているところがあって、黒い実線で太く書いてありますが、この辺の改変が出てきてしまうということ。それから、ちょうどこの崖線には湧水が出ているということで、こういったものも消失してしまうということが出てきます。加えまして、非常に多くの集合住宅があって、移転戸数が現在の計画よりも倍ぐらいにふえてしまうといったような課題が出てまいります。

次の4ページをごらんいただきますと、ループ型というような形にしますと、移転戸数は大分減るんですけども、同じような大蔵運動公園とか、あるいは仙川沿いの崖線、湧水と、それから隣に国立成育医療センターという病院があるんですが、こういったところにかかるかかからないかといったような課題が出てくるといったようなことで検討した結果

をお示しさせていただいております。

それから、5ページでございますが、東名ジャンクションの位置を仮に今のままとしたとして、ランプをできるだけ上に上げずに現東名より下に下げられないのかといったようなご指摘もいただいております。その説明用の資料として、この5ページ以降、スライドでご説明したものでございます。ちょうど東名が上から下にあって、外環が右の方に伸びていくという形でございます。この5ページの1つのランプをオレンジ色で塗っていますが、まずこのランプについて検証をさせていただきました。コントロールポイントとなる部分が幾つか黒い点で書いてあって、それぞれ多摩堤通りとの距離とか、あるいは野川の管理用通路、野川の周りに歩道があると思いますけども、あれはいざというときに緊急車両が通るといことで管理用の通路になっていますんで、ここの距離。それから、東名の上をまたいでいますので、東名の距離。こういったようなものがコントロールポイントになるということでございます。

今のランプを横から伸ばしてみた図が次の6ページでございます。左側が東名高速、右側が外環に向かうという、そのランプを、縦断のイメージを示したものでございます。現在の計画は東名高速の上を越えているということで、それぞれ多摩堤通り、野川管理用通路、これを確保しているというような計画になってございます。仮に現在の東名高速より下にすると、下のような、でこぼこするようなランプになるということでございます。勾配が一番きつところ約7%ということで、これは特例で一応基準上は認められているものでございますが、非常に上り下りの激しいランプになってきてしまうといったような課題があります。

それに加えて、次の7ページでございますが、こういう形にしますと、実は同じ位置ではランプがつくれなくて、若干距離をかせぐために、さらにランプを遠回しにする必要があるということで、7ページの図でオレンジ色の実線の場所ではなくて、オレンジ色の点線の位置まで外側に膨らませる必要が出てくると。そうすれば、前のページのような形の縦断で何とか入るといったような位置になっております。一方で、青い点線が同じような位置に入っておりますけども、これが将来の東名以南を考えたときに想定しているランプでございますが、このランプは実は今、東名の下に入って、この位置に来ているという形になります。仮にオレンジ色の点線を東名高速の下にもってくると、このランプ同士が同じ位置に入ってしまうということで、これは不可能になりますので、オレンジ色のランプを下にもってくると、青い方のランプを上にもってこないといけない。要するに、ど

ちらかを下げると、どちらか上げないといけないといったような形の形状になってくると
いう課題がございます。

それから、次の８ページでございますが、今度、反対側の外環の内回りから東名の郊外
側に出るランプでございます。オレンジ色の実線で示しているランプでございます。コン
トロールポイントは先ほどと同様になっております。これを縦断にしたものが次のページ
でございます。現在は５％という勾配で上り下りをしているということでございますが、
これを東名高速の下にもってくると、多摩堤通りがすぐあって、基準を満足しないような
勾配で上らないといけなくなるといったような課題が出てまいります。仮に多摩堤通りを
改築して下げたらいいではないかといったような議論も出てくると思うのですが、ちょう
どこのわきに野川があって、多摩堤通りを下げると野川に影響してくるといったような課
題があわせて出てくるといったような形になっております

こういったような東名ジャンクションの位置を変えたり、あるいはランプをもう少し地
下に下げたらといったような検討を地域ＰＩでは報告させていただきました。この結果、
さらなるご意見ということで、東京インター自身をいじったらいいんじゃないとか、あ
るいはランプを同じ位置で１ヵ所ではなくてもうちょっと離れたらどうかとか、さらなる
検討をしたらといったようなご提案もいただいておりますので、引き続き検討してまいり
たいと思っておりますのでございます。

それから、１０ページでございます。これは前回、武田さんより文書でいただいたもの、
非常に多岐にわたっていたわけですが、大きな話の中で１つは、インターチェン
ジを目白通りだけではなくてほかの道路、東映道路とか大泉街道といったような複数の箇
所に分散し、そうすることによって、今、非常に迷惑な施設にイメージされているものが
もう少しいいものになるんじゃないかといったようなご提案をいただいたものでございま
す。それについて文書で回答するという以前に、検討の結果を図でお示しさせていただい
ております。非常にわかりにくくなっているかもしれませんが、一番右側に目白通り
というものが通っておりまして、現在、外環が西側から、地下から上がってきて、本線は
そのまま埼玉県の方に行くわけですが、目白通りのところに接している黄緑色の
実線がでございます。これが現在想定している目白通りのインターチェンジです。目白通り
と出入りのできるインターチェンジの道路の位置ということでございます。

これをここだけではなくて、仮にということで、東映通りのところに紫色の実線が書い
てございますけれども、この紫色の実線の位置にも加えてランプを設けるといったような形

で検討をしてみました。こうした結果ですけれども、この図上の一番左側に点線で囲っている部分がございますが、「開削区間が伸び」と書いてございます。もとの案だと、大泉街道より少し南側に入った位置から開削だったんですが、ランプを東映通りにもってくるといことで、分岐合流部がもう少し、この図でいう左側に伸びまして、開削区間が伸びてまいります。ちょうど西武池袋線のあたりまで来るんじゃないかと思っております、この取り合いはしっかり検討しないといけなくなると思っております。それから、東映通りと大泉街道の部分、新たにランプを設けたところについては、当然ランプ1個分幅が広がり、それによって環境施設帯、細い緑色の線で書いてありますけれども、これが広がってくるという形になってまいります。

それから、東映通りですけれども、ここはとても狭い道路で、インターチェンジのアクセス道路としては非常に厳しいということだと思いますので、ここのアクセス道路をある程度拡幅してこないといけないんじゃないかと思っております。とりあえず黄色く塗ったあたりを拡幅する想定で考えてみたということでございます。そうした結果、それぞれのところで移転棟数がかなりふえてくるという形になってまいります。特にマンションが幾つかかかってくるという形になってまいりますので、現在の計画でいくと300戸程度の移転が必要なわけでございますが、これが倍ぐらいにふえてしまうんじゃないかといったようなところが大きな課題ではないかと考えてございます。

それから、次の11ページでございますが、もう1つ、目白通りのところで、外環から関越道にわたるランプがございます。これがちょうどこの緑の実線の位置あたりで、目白通りの上をまたいで関越道に接続をするといったような構造で現在お示しさせていただいていますが、このランプを目白通りより下にもってこれないのかと。こうすることによって、八の釜の緑をより多く保全できるんじゃないかといったようなご提案がございました。それについて検討をさせていただいたものがこの資料でございます。これは、平面図ですので、まず縦断の方から先にござんただけたらと思います。

次の12ページでございますが、現在、この図でみていただきますと、真横に切ったわけではないのでわかりにくかもしれませんが、地上面があって、それに対して現在計画しているランプの位置というものが緑色の実線で書かれております。右側からいきますと、関越道から分岐をして、関越道の本線をくぐってから目白通り等を越えて、それから地下に入っていくというようなことで、6%、2%という勾配で計画されています。外環本線は、埼玉の方からまいりまして、右の方からいきますと東北道方面と書いてありますけど

も、本線がこの位置まで整備されていて、今回の計画ではそれをさらに4%の勾配で下げていって地下に向かうといったようなことを考えてございます。

この上の、今の現計画で緑色のランプを地下にもってくるということになると、その下に書いてあるような形になるのではないかというように思っております。現在の外環本線の下をくぐってから上り始めて、現在の関越方向につなぐという形になります。本当は外環本線と地上の間にスペースがあれば、その間という案もあるんですけども、白子川を阻害せず外環本線をさらにくぐってから上らざるを得ないといったような位置関係になるということで、これで6%で上るといような形になります。上と下をごらんいただくと、この関越道にとりつく右側の部分、この分流の位置が大きく関越道の郊外側に伸びてしまうという形になります。

それを平面で説明したのが前の11ページに戻っていただいたものでございまして、緑色の実線、それから青い点線、こういったものがランプの位置に入ってくるということでございます。先ほど申し上げたとおり、この緑色のランプの部分が現在の位置より数百メートル郊外側に伸びていってしまうということでございます。

これによって生じる課題というのが幾つかございまして、1つは、現在の関越道のさらに外側に用地を確保して環境施設帯をつくるということで、移転戸数が140戸ほどふえてしまうといったような課題があるということと、それから、この図でいきますと、大泉ジャンクション、インターチェンジの少し上に大泉北中学校とか大泉北小学校というのがちょうど関越を挟んで両側にあるんですけども、ランプをこの位置にもってこないといけないという形で幅が広がってしまうということで、それぞれ学校の敷地に入ってしまうといったような形になってくるということでございます。それに加えて、現道分断というのが幾つかありますが、ランプがちょうど上っている最中で現道分断してしまうといったような課題が出てくるということでございます。

こういったような検討をさせていただいたということでございます。これについて、前回いろいろこの場でとか、あるいは地域PIでさまざまなご意見をいただいておりますので、さらにご意見をいただけたら幸いに思っております。

それから、もう1つ、資料4の後ろに「青梅街道インターチェンジについて」という資料をつけさせていただいております。最初に、ページが13ページと振ってあると思いますが、青梅街道インターチェンジについてさまざま議論がありますので、インターチェンジの考え方について検討した資料でございます。

特に一番最後のページでA3で折り畳んでいるものがございますけども、青梅街道インターチェンジを整備しない場合、青梅街道インターチェンジを青梅街道の両側に、フルでインターチェンジを整備する場合、今回考え方で提案させていただいた、北側だけ、練馬区側だけに出入り可能な構造といったような案について、交通量、効果でありますとか利便性、それから影響、こういったものを比較した資料をお配りさせていただいているということでございます。

実は、こういった資料をお配りしている中で、特にハーフになった場合に本当に利便性があるのか、交通量について非常に疑問があるといったご意見をいただきました。ペーパーでいただいております、それが次の資料の「1月28日杉並地域PI（西荻区民センター）で配布された資料について」という資料の左側の部分ですね。それぞれのページの左側の部分について、交通量について幾つも資料が出て、それぞれ疑問がある、何でこうなるのかの整合性に欠く、青梅街道インターが欲しいがために、いろいろデータをいじくっているのではないかと、といったようなご指摘をいただきました。これは今日は細かくは説明いたしません、今までお示しした資料の交通量の条件、これがどういったような条件で交通量が変わってきているのか、現況なのか平成42年なのかどうかといったような話とか、インターチェンジの検討に当たって、当該青梅街道インターチェンジだけがあるのか、目白通りも含めてありなしなのか、あるいは今回考え方をお示ししたような、例えば東八道路のインターチェンジがある場合なのかといったような、それぞれの条件を明確にして、住民の方にお返ししたものでございます。青梅街道インターチェンジについては反対という声が非常に多いわけですが、検討の資料をお配りして、議論をさせていただいているということでございます。

私からは以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、事務局からの概要の説明、それから、山本さんからは特に大きな議論となっていることについて補足説明をいただきました。

それでは、順次意見交換をしてみたいと思います。それでは、地域PIに関連いたしまして、順次ご発言いただきたいと思います。栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 私は世田谷の地域PIしか出ておりませんので、ほかの地域についての話ではなくて、世田谷の地域PIを通じて考えたことについて意見を申し上げます。

まず、現状がどういう状況なのかということなんですけれども、ごらんになった方もいらっしゃるかもしれません。読売新聞で3月末に3環状の整備促進に関する1ページ広告

が出ました。これは読売新聞広告部と書いてあっただけで、表面上はそれ以上のことは書いてありませんので、読売新聞の見方かなと読み取れないでもないようなものでございます。また、再三にわたって東京都知事が、3環状はオリンピックに完成を目指してやっていこうということを議会でさんざん述べられております。こういったようなことから、やはりだんだんに進んでいるというふうに感じられるのが一般的なことではないかと思えます。

そういったことを踏まえて、世田谷についていいますと、まず代替案の問題でございます。先ほども山本委員の方からジャンクションを別なところにつくった場合どうなのかという検討結果をご説明いただきました。しかし、これで前回、参加住民が納得したわけではありません。それについては、きょうの地域P Iの議事概要の世田谷の中でおっしゃっていましたが、そのとき出たさらなるテーマについては、しっかり今後も検討していきたいというお約束をいただいております。

ここで、まず第1点で念を押したいことは、そういった代替案に対する検討結果は、次のステップに進む前に必ず住民にご回答いただきたい。これが要望のというか、意見の第1点です。特にその地権者とか、そのそばに住む住民にとっては、外環に対する心配は非常に大きいものがあります。そういったことをご考慮いただいて、必ずそのようにしてほしいということが第1点です。

第2点は環境問題でございますが、これもきょう報告がございましたが、世田谷についていえば、前回も出ました保全対策の中で、環境調査を世田谷の場合、次大夫堀でやったと書いてあります。次大夫堀というのは外環の抗口の近くです。ですが、この調査機具を置いて調査した場所が、実はその公園の中の真ん中辺で、外環との間には割と大きい小山がございます。つまり、山の影で調査をしていると。こういったことから地元の人たちは、こんな場所での調査で本当に将来への影響が低いといえるのかなということを大変案じております。ちなみに世田谷の場合、この次大夫堀と、たしか喜多見小学校と、それから砧中学校というところに調査機材を置いて調査しておりますが、砧中学校においても、当初、調査会社は校舎の北側に置こうとしました。つまり外環とは、予定地とは真反対の場所ですね。それをそんなところに置いたら邪魔だから、もっと風の通るところに置くように強硬にいつてくださいと私は学校責任者にお願いをしたことがございました。このように非常に住民がナーバスになっているということで、環境についても本当に影響があるのかないのかもうちよっとなんてしっかり調査してほしいという要望が大変大きく上がって

おりました。これについてどういうふうにいただけるのかということが第2点でございます。

第3点は、きょうの資料にも出ておりますオオタカの問題です。オオタカは現在営巢中でございます。オオタカは最近割と人里によく来ます。けれども、やはり非常にナーバスな鳥であることは間違いありません。そのオオタカの観測調査を9月までするということなので、その9月の時点で、オオタカの生息環境を今後どのように保全していくのか明らかにしてほしいということを私の周りではいっております。なお、今この調査報告に出ておりますオオタカのほかに、実は、先ほど問題になっているサンクチュアリのあるところには別なオオタカがおりまして、この池には今ろくな生物はいないと聞いております。しかし、ここに来るオオタカは大変利口で、カラスを上からこの池の中に押さえ込んでおぼれさせてカラスを食べたという記録がございます。これは余談ですけども。

4番目に、世田谷区の場合、東名で端末になることによって交通量がふえるということがこの予測にも出ております。東名以南ができる場合と端末になった場合では大きな予測交通量の違いがございます。したがって、この東名以南について、やはりどうなるんだろうか。こんな言い方は失礼ですけども、練馬の二の舞になってしまうんじゃないかということを大変深刻に心配している人たちがおります。そういうことについては、世田谷での意見を聴く会でも今のところ余り明確には語られておりません。

という以上のことを意見として申し述べます。

【司会（鈴木）】 栗林さんから4点ございました。代替案につきましては、次のステップに進む前に更に検討し、回答してほしいということ。これは地権者、あるいは近隣に住む方にとっては非常に心配だということでございます。また、環境につきましては、現地観測や予測の妥当性について疑問視する声、それから十分な調査をといた声が出ているという紹介、あるいはオオタカに関する情報の紹介がございました。また、東名以南の計画につきまして、やはり心配する声が強い、安心できるような回答がないといったご意見の紹介でございました。

その他の地域、あるいは回答、ございますでしょうか。先に江崎さん。

【江崎委員】 では関連で。現地調査の中で、次大夫堀公園というのは環境のいいところの例として調査されていたはずなんですよ。なのに、保全対策の冊子の中では次大夫堀公園を例に挙げられているので、なおさらおかしいと思われる方が出てきているのではないかなと思います。

それから、東名ジャンクションの位置についてですけれども、この東名に接続するため国分寺崖線と野川の間を開削することによって、地下水についてはどのような影響があるのか。世田谷区の地域P Iでも山本所長の方から説明いただきましたけれども、地下水の上流側で水位が上昇すると、地盤の湿地化、植物の根腐れ、下水管の浮き上がり、地震のときに地盤が液状化するとか、下流側では井戸水の取水障害、湧水の枯渇、野川の流量が減ってしまうというおそれがあるそうです。地下水対策をすれば何とかできるのだというお話でしたけれども、その地下水対策をするようになったのはここ最近のことで、事例も少ないということですね。とすると、やはり環境への影響が非常に大きいのではないかなと思います。

もしこのジャンクションの位置を動かしたとしても、仙川のところにある崖線に影響が出るのではないかということでしたが、専門家の方から、崖線と野川の間地下水の出口を開削するよりも、崖線の中を横から出す方が影響が小さくなるのではないかという話も聞いています。世田谷の地域P Iで設計図を書いてみるという方がいらっしゃいましたので、引き続き検討をお願いしたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 江崎さんからは次大夫堀公園での観測場所の選び方、これは一般観測だと思いますが、このことについての指摘と、地下水対策の不確実性があるということ、これに対する対応といったご意見だと理解いたしました。

その他、あるいは委員の方から。では、先に山本さん、その後2名の方に行きたいと思います。

【山本委員】 申しわけありません。では、先に栗林さんと江崎さんのご質問、ご意見からお答えさせていただきます。

栗林さんから4点いただきました。

まず、代替案でいろいろ検討してもらったけども、さらなる検討が必要だといったような声があったということでございます。ご指摘のとおりでございます。江崎さんの最後のお言葉にも重なると思います。地域P Iでさまざまなご意見をいただいている、きょうも資料をまとめておりますが、いただいた意見に対しては、このジャンクションだけではなくて、我々としてどう考えているのかというのをしっかり回答させていただくことが必要だろうというように思っておりますので、そういった中の1つとして、このジャンクションについてもさらなる宿題をいただいたという認識でおりますので、検討させていただきます。

たいというように思っているところでございます。環境問題はじめさまなご心配があるというのは、私も直接聞かせていただいておりますので、よく認識しているつもりでございます。しっかり回答できるように検討させていただけたらと思っております。

それから、2番目の環境問題の話でございます。ちょうどジャンクションの中で測っていないんじゃないかということでございます。これも江崎さんの1つ目の次大夫堀公園の話と関連するかと思っております。東名のジャンクション近辺で、先ほどご紹介いただいたような何ヵ所かで測定をしております。地域P Iでもご説明をさせていただきましたけれども、観測結果をみると、それほど傾向に大きな変化がないということで、今回環境への影響という資料をつくる時には、そういったデータをもとに予測をさせていただけるわけでございます。とはいっても、ご指摘をいただいておりますので、そのときも調査地点の追加については改めて精査をさせていただきたいといったような回答をさせていただいておりますので、そういった対応をとりたいというように思っているところでございます。

それから、3点目のオオタカの関連でございます。きょう最後にご報告をさせていただこうかと思っておりますけれども、調査をさせていただいて、その結果をきょう資料としてとりまとめて後ほどご報告させていただけたらと思っております。結論からいうと、引き続きしっかり調査していかないといけないだろうと思っておりますので、そういった状況をまた地域の方々とよく情報交換をしながら、何らかの対策が必要なのかどうかといったことについてもご相談させていただきながら検討を進めていきたいというように思っております。

それから4点目、東名以南のお話でございます。これは世田谷のP Iだけではなくて、この場でも何度も議論になっているということでございます。外環というのは東名でとまるのではなくて、東名以南もずっと湾岸まで行って環状道路という機能を発揮するということで、我々としては東名以南も必要だというように考えているということでございます。ご指摘いただいたように、東名が端末になることによる懸念というのもございますので、できるだけ速やかに検討した上で、東名の南側も、こういったようなルートになるのか、こういったような整備方針をとっていくのかといったようなことについて検討を進めていきたいというように思っているところでございます。地元の世田谷区からもご意見をいただいているところでございますので、しっかり前向きに、検討のスピードを速めながら進めていきたいと思っているという状況でございます。

それから、江崎さんに対しては、大体先ほどの答えで答えているのではないかと思います。ですが、ジャンクションの位置について、崖線の中から出した方がいいのではないかとといったようなご指摘があるということでございます。私は崖線の緑をなくしてしまうというのには非常に抵抗があるんですが、そういうご意見もあるということであれば、少し詳細に教えていただけたらと思っております。また、世田谷のP Iをやったときも、地域の住民の方が、自分なら図面を書いてこうやるというのをご提案いただけるといったような声もありましたので、そういったものもしっかり検討させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、先ほど手を挙げていました宿澤さん、その後……。

【宿澤委員】 今の環境のことについては、先日、杉並では月に何回か広報を出しまして、4月1日付の広報に、関東富士見百景というのが杉並で4ヵ所ほど選ばれて、富士山がみえるというんですね。これ、近所の人が写真を写してくれたんですけど。こういうふうに杉並はやはり空気がいいんですね。それを、外環もですけれども、インターにつくことによって、また空気が汚れば、もう富士山も何も見えなくなってしまうということ。これはやっぱり国交省の地方整備局が主催して行ったものだと書いてあります。同じ国交省でも、片一方は道路をつくる、片一方では空気をきれいにというふうな、このギャップを私は考えましたら恐ろしくなりました。ちょっとご一考を考えていただきたい。

【司会（鈴木）】 富士見百景にも選ばれていて、外環ができた場合の空気の汚れが心配だという心配の声でございました。

それでは、岩崎さん、お願いします。

【岩崎委員】 それでは、青梅街道インターチェンジに関連いたしまして4、5点質問させていただきます。ちょっと体調が悪いので、言葉が聞きにくい点があるかもしれませんが、ご容赦願います。

練馬の岩崎でございますが、昨年9月、ハーフインターの件について新聞発表がございました。私はこの件について、昨年山本所長に、三者会談をし、水面下で政治決着をつけたのではないかとというふうに質問いたしました。山本所長いわく、四者会談は行ったが、しかし政治決着はつけていないというふうに話されました。四者会談というのは杉並、練馬両区長と大臣と、それから国交省の人というふうに話されました。というのは、なぜなら、ここにももってきましたけども、平成15年3月に国と東京都が方針を出しました。これは方針案ではございません。その中に、インターチェンジについては今後地元の意向

を踏まえながら設置の有無について検討するとありながら、今回のハーフインターについては地元は一切説明がございませんでした。また、PI会議でも3年以上経過いたしましたが、ハーフインターの件は1つも説明がございませんでした。これはPI委員を軽視しているのか、無視しているのか、こんなことならPI会議をやらない方がいいかなと、その当時も思ったことでございます。つまり、地域住民との合意形成が全くされていないのに、行政側の一方的な考え方は水面下で政治決着をつけたとしか思えません。このような考え方は地元住民としては到底容認することはできませんので、ぜひ撤回を申し入れしたいと思います。

それからもう1つ。それにつけ加えて、これは区議会での記録でございます。平成17年決算特別委員会会議記録から、10月11日でございます。この中である議員が質問いたしました。ハーフインターという構想が、突然9月、国交省と東京都から発表されたと思うのですが、この考え方が出てきた理由と背景について教えてくださいという質問がありました。前後いたしますが、交通企画担当課長の答弁です。今回初めてハーフインターチェンジの案が出てきたというのでございます。今後は国と東京都はこの考えに基づいて、沿線自治体等の意見を聞きながら、早期に計画の具体化を図っていくということになってございます。そういうことがございました。ということは、練馬の人も全然ハーフインターのことは知らないということでございます。先ほど申しましたように、方針に地元の意向を踏まえながらということを記してありながら、このようなことがあったということは非常に残念に思っております。それが1点です。

それから、青梅街道インターチェンジについてでございますが、練馬区で大泉の練馬問題についてはいろいろと今まで話がございましたが、大泉の問題解消が目的であるならば、青梅街道インターのかわりに環状線の整備、いわゆる大泉付近の道路整備をして、南北交通の対策をするということはどうでしょうか。

次、練馬区長は杉並区長とインターチェンジの計画について直接話したことがあるのでしょうか。

次に、このインターチェンジが都市計画決定されても、地元の理解が得られれば建設しないということはあるのか。ということは、私ども地元では先日アンケートをとりました。陳情署名は1万753筆でございます。また、アンケートについては地元500世帯から90%以上の反対の回答を得ております。

それからもう1つ。杉並区長は反対、練馬区長は賛成、また前大臣・石原さんもゼロイ

ンターを唱えております。そこで、このような現職の区長、あるいは石原元大臣の意見を今後、国と東京都は考え方の中にそれを反映していくのでしょうか。それとも無視していくのでしょうか。

以上です。

【司会（鈴木）】 何点かございました。ハーフインターチェンジが決まった経緯に関するもの、水面下で決めたのではないかといったこと、それに関連して三者会議、あるいは四者会議のことについて、これは地域P Iでも質問のあったことだと思います。それから、ハーフインターチェンジ、考え方を公表したときに、練馬区としても初めて聞いたということについて、これはいかがかということ。それから、大泉の渋滞解消が目的であれば、大泉周辺の道路整備をすればいいのではないか、こうしたことではだめなのかといったこと。それから、練馬区長と杉並区長がインターについて直接話をしたことがあるのかといったこと。それから、地元の理解が得られなければですね。得られなければつくらないということがあるのかといったことでした。それから、杉並が反対、石原大臣はゼロインターというふうにいっているという中で、これを採用しないということになるのかといったようなことでございました。これは回答が要るかと思いますので、順次回答をいただきたいと思います。では、まず山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず、岩崎さんの前に宿澤さんの方からご意見をいただきました。我々、環境というのはやはり非常に重要だと思っております、道路整備をすると悪くなるというイメージなんだと思うんですけども、この首都圏、あるいは都心部というのは至るところで渋滞をしていて、それによって排気ガスが非常に長い間大量に出ているという状況で、この渋滞を緩和して交通を円滑に流すということも大きな環境対策の1つではないかというように思っています。渋滞している車がスムーズに流れることによって排気ガスの出수량が減るということですから、そういった渋滞解消をするということも環境対策の中の大きな1つだろうというように思っているわけです。

この外環という道路の整備も必要だと思っている理由の1つなんですが、一方で、新しく道路をつくるという地域の沿線の方々のご心配ということも非常によく理解しております。特に道路の沿道の方に対する騒音とか、あるいは排気ガス、それから、今回の場合は地下式ですから換気所といったようなものができるわけですが、そういったものに対する環境といったようなものについては、やはりご心配の声を非常に多く聞いておりますので、しっかり検討していかないといけない。全体をよくするために局地的なところが物

すごい悪くなってしまうということにならないように、全体の環境もしっかり改善しながら沿道の環境対策というのもしっかり考えていくといったようなことが今の交通問題という命題に対する答えではないのかなと私は考えております。

【宿澤委員】 済みません。私、それだけではなくて、今、岩崎さんのおっしゃった青梅街道インターなんですよ。あそこへ換気塔をつくと、1キロ以内全部公害が来るということをいっているんですね。そうすると、今までよりはずっと周りの空気も悪くなるし、青空がみえなくなるんじゃないかなという懸念です。

【山本委員】 特に換気所から出てくる排気ガスというご心配の声は非常に多く聞いております。確かに今回お示しした資料の中で、換気所から出てくる場所の最大着地濃度はどの位置かといったようなデータをお示しさせていただいております、その位置が仮に青梅街道インターをつくった場合にはその南側、約1キロ程度になりますので、そういった意味でご心配なんだというように思っております。数値的には非常に小さなものだとということで、あわせてお示しをしております。また、これは常々いわれておりますが、ただ単に排気するだけでなく、しっかり脱硝装置だとか、集じん、ばいじんをとるような技術開発とか、あるいは、そういうのも実用化されている部分もあるんだから、そういうのもしっかりと検討しろというようにいわれておりますので、しっかりと検討しながら地域の環境を守れるように考えていかないといけないんだろうと思っております。

それから、岩崎さんから5つほどご質問、ご意見をいただきました。

まず1つ目、政治決着、三者会談という話がございます。たしか前にもこの場でご指摘をいただいていたと思います。もう一昨年になるのでしょうか。年末に、国土交通省の大臣の部屋に杉並区長さんと練馬区長さん、それから、三者というんじゃなくて四者で、それは東京都ですね。この四者ということでお集まりをいただいたことがございます。それはインターチェンジをこうするという政治決着というよりは、先ほどもご紹介いただいたように、当時、杉並区長さんと練馬区長さんで全く考え方が逆で、全く調整もできないような状況でございましたので、しっかりと調整をしましょう、話し合いをしていきましょうといったようなことでお集まりをいただいたということでございますので、そのときに何か決着をしたということではなくて、むしろしっかりと議論を始めましょうということでお越しいただいたという認識でございます。したがって、何か水面下で決着をしたということではないということでございます。

それから、ハーフを9月に提案したときに地元の練馬区が知らなかったじゃないか、地

元の意向を考慮してということをお願いしたのと違うではないかといったようなご指摘をいただきました。昨年9月に発表した考え方というのは、ご指摘のとおり国と東京都で発表したものでございます。それまでの間、外環の必要性とか、あるいは議論の1つの助けとなるように、青梅街道やそのほかのインターチェンジのある場合、ない場合といったような複数案をお示ししながら外環の効果、影響といったものを議論してまいりましたので、そういった意見を我々が聞かせていただいて、それを踏まえて昨年9月に初めて青梅街道インター北側半分、ハーフと呼ばれているものをご提案させていただいたということでございます。したがって、提案する前に地元の練馬区に説明していたかということ、それは説明はしていないということになりますが、今までいろんな意見を聞いた中で、初めて国と東京都で提案をさせていただいて、それを1つのたたき台として改めて地元の意見を聞いていくという位置づけにしたということでございます。1つのたたき台を提案して、それで地元の区、あるいは地元住民といった方々の意見を聞いて計画の具体化を図っていくという趣旨で提案をさせていただいたということでございます。

それから、2番目の大泉周辺の道路対策はまた後ほど東京都の方から回答させていただきます。

3番目の練馬区長と杉並区長が直接話をしたことがあるかというのは、済みません、私はちょっと存じ上げませんので、この場では申しわけありませんけどお答えはできませんというか、知らないということでございます。

それから、4番目でございますが、仮にインターチェンジが都市計画決定したときに、地元の理解を得ないと建設しないということがあるのかというご指摘でございます。これは計画もそうですし、実際事業をして工事をする、あるいは用地買収をさせていただくということに当たっては、やはり地元のご理解というのは必要不可欠なものだろうというように考えております。そういった意味では、もちろん計画もそうですけども、仮に計画決定したときに、地元の理解がないと建設できないことがあるのかと問われると、やはり建設するためには地元の理解を十分得てからではないと難しいのではないかというように考えているところでございます。

それから、5番目でございますが、杉並区長が反対、石原元大臣がゼロインター、それから練馬区長が賛成といったようなことが考え方にどう反映するのかということでございます。非常に難しい課題だと思っております、さまざまなご意見がある。また、地元に行きますと、地元のこの付近の住民の方からは反対と、先ほどアンケートの結果をご紹介します。

していただきましたけど、そういう声もよく聞いておりますし、一方で、青梅街道インターチェンジは要るんだといった声も非常にたくさんあるということでございます。今後、我々はこういった意見を聞きながら、どういう方向にするのかというのを決めていくことになると思っているんですけども、だれかの意見だけ聞いて、こっちを立てればこっちが立たなくなる。いろんな案ができるというわけではないので、皆さん方の意見を聞きながら、特に地元のご意向をよく聞きながら、どういう案にしていくのかというのを検討していくという形になるということでございます。

【司会（鈴木）】 では、先に。

【臼田委員】 1つ東京都の方から答えさせていただきます。岩崎さんからご質問がありました大泉で環状道路をとということですが、これは南北方向と放射方向の道路を合わせて環状と認識いたしました。東京都では高速道路、あるいは一般の道路、それから生活の道路、それぞれの交通目的に合わせて、並行して道路の整備を進めてきているところでございます。

岩崎さんがご質問になられた都市計画道路クラスの一般道路につきましては、例えばご当地の南北方向の道路としては、環状8号線が平成18年に完成します。それから、補助135号線は平成16年に策定いたしました区部の都市計画道路の整備方針の中で、今後10年間の間に着手する位置づけでございます。それから、横方向の道路といたしましては、放射7号線、目白通りの延伸ですが、こちらの道路につきましても、平成18年度の事業化を目指して測量等をさせていただいています。それから、同じく補助230号線という路線がございますけれども、こちらの方は区画整理事業と街路整備事業とをあわせたような手法である道路整備と一体的に進める沿道まちづくりを行っているところでございます。

【司会（鈴木）】 平野さん、お願いします。その後もう1回岩崎さんに。先に平野さん。

【平野委員】 練馬区長が杉並区長と直接話し合ったことがあるのかというご質問がありましたので、私の方からお答えさせていただきます。

先ほど山本さんの方からお話がありましたとおり、四者会談以外で私どもの区長が杉並の区長と直接話し合ったことはございません。それから1つ、東京都の臼田さんの方で答えいただいたことに関連して区の考え方を申し述べさせていただきますけれども、区としては、やはり外かく環状というのはその道路の性格、いわゆる車を運ぶ距離、量、物

量といたしますか、その辺で通常の環状8号線や目白通りと性格を異にするものであるというふうにとらえております。当然のことながら、高規格道路として外かく環状道路の整備は必要であります。また、それとあわせまして、都内の交通ネットワークを形成する上で、先ほど臼田さんが話されたような道路についても必要だと。これらと両方あわせて整備することが一番重要であるというふうに考えておりますので、それだけは述べさせていただきます。

【司会（鈴木）】 それでは、岩崎さん。

【岩崎委員】 では、先ほどの臼田さんの関係ですけども、135号線の件ですけども、これは私の記憶では10年ほど前ぐらいに大泉中学のところでとまっているわけですね。それで大泉中学を地下にするとかで通り抜けるとか、いろいろ議論があったんですが、今のお話を聞くと、これから10年間でやるというようなお話なんですが、その件についてひとつお答え願います。

【司会（鈴木）】 135号……

【臼田委員】 大泉二中のところは、都市計画道路135号線と東西方向の都市計画道路232号線が交差してございます。その交差しているところの問題を解決するということを今探りながら、今後10年以内に事業化をしていくということでございます。

【司会（鈴木）】 岩崎さんからの質問に対してのお答えでございましたが、岩崎さん、よろしいでしょうか。

【岩崎委員】 あと、きょう配られた資料の中の「ジャンクション及びインターチェンジの計画に関する検討について」という中の7ページでございます。いわゆる青梅街道をハーフにした場合、杉並区役所から東名方面へは、現況50分から35分に変わるということです。これは15分の差ですね。善福寺、関町から東名方面に行くには大体10分程度の感覚ですね。このぐらいの差ぐらいのことで1,000億もかけて、果たして効果があるのかどうかということですが、その点についてどうでしょうか。

【司会（鈴木）】 ハーフインターチェンジの場合の時間短縮は効果が充分1,000億円に見合うものなのかというご質問でございますが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 お手元の「青梅街道インターチェンジについて」という資料の7ページ、一番下のA3の資料でございますが、確かに利便性の向上という中で時間の短縮というところをごらんいただくと、今ご説明いただいたような表現になっておりますけども、もちろんこれはこれで1つの効果だと思いますが、これだけをいっているわけではなくて、時

間短縮、ある人がどこどこに行くのを10分短縮するから青梅街道インターチェンジに1,000億かけるのかみたいな話だけではなくて、要するにそこを利用する人がどれだけふえるのかとか、あとはそこにインターチェンジをつくることによって、例えばここですと、大泉の方向の交通が減って渋滞が緩和するとか、そういうさまざまなところへの波及効果というのがあると思っております、そういったさまざまな効果を勘案して、インターチェンジの有無というのをこの中では検討させていただいているということでございます。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。では、最後に。

【岩崎委員】 それについては腑に落ちない点がございすけども、我々一般的な庶民から考えれば、10分か15分早く出たらばいいじゃないかというようなことも頭に浮かびますけども、その点で、じゃ、わかりました。

では、最後に、都市計画決定されても地元の理解が得られれば建設しない。これはあり得るというふうに解釈してよろしいですね。

【司会（鈴木）】 理解が得られなければ建設しないということですね。

【岩崎委員】 はい。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 計画決定を仮にさせていただいた場合には、やっぱりその計画どおりつくらせていただくように住民のご理解を得ていくというのが必要だと思っているということでございます。あり得るかと言われると、やはりそれは住民のご理解が得られない場合にはその建設ができない、用地買収ができない、工事ができないということになると思われますので、そういった意味では難くなるということがあるだろうと思っております。

ここで申し上げるのがいいかどうかよくわかりませんが、例えば中央道の高井戸のところにインターチェンジがあって、今、環八からの郊外方向のランプが1つできていないといったようなものもございすけども、あれは計画は決定されているんですが、なかなか地元のご理解をいただけていないので、現時点ででき上がっていないというようなことだと思っておりますので、そういった意味で、地元のご理解というのは私としては必要不可欠なんではないかというように考えているところでございます。

【司会（鈴木）】 地元の理解は必要不可欠だということでございます。大分地域的な話題になっておりますが、発言していない武田さん、それから新さん。先に武田さんを。

【武田委員】 単に地元のことという風にとらえては困る。基本的なインター、ジャン

クションのあり方の問題だにご理解いただきたいことです。

その前に、お隣の質問を補足させていただきます。これは非常に大事なことです。都市計画決定されてた東京の武蔵野台地を突っ切る外環構想について、時の大臣があらためて外環の見直しを公表し、こういうことでやりますと扇さんが表明されました。そして次の方が非常にあいまいな形で否定をしています。都市計画の事業者である都知事は進めるといふ。このような現代の政治の中であり得ない馬鹿ばかしさがあるわけです。このような信頼性と政策不一致の外環計画について、行政の取り組み方についても非常に疑問があるわけです。この問題はあいまいにすべきではない。都知事は、都市計画事業者としてこれはこうだと、その辺を明らかにしなかったら、東京の都市計画を司っているガバナーとしてはおかしい。都市整備局も、そこををサポートしてはっきりした結論を出さなきゃおかしいと思う。この場合は、国土交通省自体は都民に対しては加害者なんです。東京都は、都民主体の都市はこうあってほしいということを整備局として整理していくわけでしょう。東京都はしっかりしてもらわなきゃ困る。

本題に入る前にすみません。

今、大泉の問題が出ていますが、このページをごらんいただきますと、11ページで、オープンハウスなどで大泉の例の八の釜の憩いの森に対して2本、3本、4本と、あのかけ替えのない上部空間を何んの躊躇いもなく切り刻んで傷跡を残していくという形になっているわけです。これはよく考えてほしい。大北中の校庭に入りこみ、学校がこうなりますと、今いろいろ話がありました。一つ一つ簡単に反論させていただきます。

まず、11ページの大泉ジャンクションのど真ん中にループになっているところがあります。これは外環から関越に上がっていくものです。この幅をごらんいただきますと、この程度の幅なんですよ。これ、複線で今は2本になっています。そうすると、この幅で判断をすると、この上に大泉北中学校とありますが、北中の敷地を侵すということを山本さんはおっしゃいました。私は地元でもう四〇何年これをやってきていますからわかりますが、この関越道には南側に側道があります。その側道は約3メートル50か4メートルあります。そうしますと、なぜこんなに左側に緑がはみ出して来るのかな？ これ、何メートルでこの幅を引いているんですか。このループのところの渦巻きになっているところの幅をみると、この程度の幅ですよ。何でここだけ広いんですか。

【司会（鈴木）】 図は模式的なものだと思いますが。

【武田委員】 だから、これはそういう意味でいい加減で意図的なんです。

もう1つ。このところは今の橋梁構造で行くならば、首都高で、ああこんなのが出来たんだと感心したのは、高島平のインターがありますよね。あそこから笹目に移るときに、非常に優美な形で絞り込んだ女性のスタイルを思わせるような良いデザインでやっているじゃないですか。ああいうようなやり方をすれば、ここは十分にオーバーハングでもっていけるんです。体育館は防音を完全にすれば良い。そうでしょう。わざわざ橋脚をこの外へ出さなくても敷地の中でできるはずですよ。まずそういうことを考えて現地をよく見なさいということ。

もう1つは次の12ページ、下の図をごらんいただきますと、グリーンで外環本線の下に折れた形で関越に上がっていくことになっていますけども、私がこの前出した質問書とご回答いただきたいといっている意味は、発想の転換をして欲しいといっているわけ。

この外環本線の水色は、これは二〇何年前につくったときに、やむを得ないから、とりあえず今はタッチゾーンだから、18メートルぐらいの半地下でやっておいたらどうですかということだった。だからこの、もみじ山からおりて来るこの部分の、外環のレベルというのは、マイナス18メートルになっています。絶対18メートルでなきゃいかん理由はないんです。あと5メートル下がろうが10メートル下がろうが、地下でしょうということですよ。

それだけ下げれば、その上に、関越のグリーンは十分乗っかって行けるわけです。

もう1つは、この白子川の川底のレベルを何メートルでみていますか。この川は、前にも話しましたよね。流域下水じゃなくて分流下水にしてください。川が死んじゃっているんだ。シールド工法でやって新河岸の方に貴重な水が行っちゃっています。有効な水が処理場にね。そういう形じゃなく、できるだけ川に水を流してください。川が死んどるんですよ。

そういう観点からいいますと、去年、一昨年あの台風のときでさえ、この川はたかだか45センチか50センチしか水位が上がっていないんです。いわば白子川は死にかけているわけ。川を殺していいということじゃないんです。もっと水は出してほしいということはあるんですが、この白子川の河床は、少なくとも1メートルや2メートルぐらい上がったっていいんです。それを発想の転換をしろといっているわけ。皆さん、土木屋さんじゃないですか。それで川があふれという話なら別ですよ。でもここはあふれないでしょう。その下流で120億もかけて40メートルも地下に水を引っ張り込む施設が完成しているじゃないですか。にもかかわらず川が邪魔ですと簡単に言い切っています。橋脚が邪魔で

すとか川が邪魔だからと。これ1メートルか2メートル、川底を上げればいいんです。今、子供が怖いぐらいの深さがあり親水計画をむずかしくしています。

そういうことを考え幾つかの発想の転換をすれば、わざわざ八の釜憩いの森の、ここを緑のゾーンにするんだといっている。そのくらいのことをしなさいよ。八の釜の泉が消えるんですよ。それを消さないように、まず努力をする。それでどうしてもだめだから、皆さん、こういう努力をしたから譲歩してくださいよといえるんですよ。簡単に、いやレベルが合わないからだめだ、そんな言い方ないでしょ。この間の説明会、意見を聴く会でもいっていましたね。だから今申し上げたことも時間がありませんからやめますが、ということぐらいを考えて外環と関越の上と下をチェンジするということは簡単です。夜間工事で簡単にできますよ、こんなことは。今ある18メートルの下げるのをもっと下げればいだけじゃないですかということですね。

ということで改めて提案してます。私は文書通告しているんですから議事録に残すからでは済まないことです。それに対しては文書で答えてください。こういうところで答えられても、時間はないし、非常に抽象的に終わっちゃうんです。後に残りません。なぜかというのは、何年間もP Iの協議員、あるいはP I委員をやって地元に対しては可能な限り時間をかけていろいろ考えて、こうあるべきだということをいつてきた。しかしそれに対して国交省も東京都もこういう返事しかよこさなかったという、要するに歴史的な犯罪者に私はなりたくないわけです。だから今後、私はこういう会議は、あの質問書に対して東京都と国からご返事をいただかない限り、ご出席させていただくことは遠慮したいと思っています。ですから、今日の発言がひょっとすると最後になるかもしれません。行政の皆さんのご回答いかんによってですが。大変失礼ですが、ありがとうございました。

【司会（鈴木）】 武田さんからは、まず東京都は都市計画決定権者なんだからしっかりしろということ、それから八の釜なんかについては、保全のために一生懸命努力し、ちゃんと検討しなさいということかと思いました。いろいろ工夫すればまだ努力の余地はあるのではないかということ。例えば河川を上げる、これはいろいろ問題はあろうかと思いますが、こういったことも検討した方がいいのではないかということでした。八の釜の保全のための努力をして、どうしてもできないのであれば代償措置を考えるというのが筋だろうということでした。

また、回答については、こうした図面だけ出すのではなくて、文書でということでした。議事録という形ではしっかり文書で残りますが、そういったことも検討、先ほど山本さん

の方からも国や都の見解をまとめていくということもございましたので、そういうことでよろしいかと思います。では。

【山口委員】 それでは東京都の方から、都市計画決定権者としての話を1点だけお話しさせていただきます。

道路などの都市施設は、都市計画として、やはり必要だから決定するということで、つくることが大前提で決めていくわけでございます。しかし、それを行うには、やはり住民の方の理解が絶対必要でございますので、事業を行っていく上では理解が得られるよう十分努力していきたいと考えております。

【司会（鈴木）】 それでは、先ほど新さん、手を挙げられていましたので、お願いいたします。

【新委員】 延々とやってきたんですけど、どうも納得いかないところがたくさんあって。1つは、今いった青梅街道のインターの件ですよ。どうして納得がいけないかというと、いわば大臣も約束をして、住民の意向を聞いて決めるといったものが、どうして四者会談などというものが出てきてそれに拘束されなければならないのか。どうしてそういうものがここへ堂々と提案されてくるのか。それはこの沿線会議そのものが、やっぱり東京都なり国土交通省のお墨つきで始まったものである以上は、やはり国土交通省も東京都もその提案に対して束縛される必要があるだろうと思うんですね。

だから、この前提を全部ほうり出しちゃって、新しい考え方で次から次へと変更を加えてやっていくのであれば、この沿線会議をやっている意味がないわけなんで、大臣がここへ出てきて、1人で考えてみんなに指示して決めればいいんじゃないかという話になるわけよ。住民の話をわざわざ聞く必要はないですよ。だから住民の話を聞いてやるというのであれば、そういう形でやるべきだし、東京都も国土交通省もいきなり提案するんじゃなくて、きちんと説明して、それから出てくるのが当たり前でしょう。第一、住民の話を聞かないでいきなりハーフインターが出てくるというのは私も本当にびっくりしたんだけど、とんでもない話だと実は思っています。

それから、この間、三鷹でPIやったんですが、そのとき、これは中央道とのジャンクション、インターということで世田谷の方も出てきたし、調布の方も出てきていろいろ話をしたんですが、そうしたら、かつては出てこない意見が次から次へと出てくるわけですよ。それで大方の意見がどうもマイナーの方向へ、例えばジャンクションにしても地域の分断、あそこは北野町会という1つの町会なんですけど、それが4つに分断されてしまう、

大変困るところですね。農地を大量にとられてしまうんだけど、代替地をちゃんと確保してくれるのかとか、それから、もちろん換気所の出す排気ガスの問題も出てきました。とにかく、交通環境とか自然環境の改変が大きくされるということで、住民の不安というのはかなり高まってきて、やればやるほど、話し合いをすればするほどそれに対する疑問というのは高まってきて、三多摩の優先すべき都市計画道路の話では、井の頭あたりから出てきた人が、私も井の頭なんですけど、私が出てこいといったわけじゃない。あの人たちが勝手に出てきて、優先道路に反対だということにひっかけて外環道路はやめるべきだなどという話になって発言されているわけですよ。あの発言は、私がしてくれなんていった覚えは1回もありませんから。

そういうことが起きてくる。次から次へとそういうふうに出てきて、もうさまざまな問題を引き起こしているわけですよ。最初の、例えば3つのジャンクションだけで建設するという問題であれば、こんな問題はほとんど起きてこない。半分は減ってしまうだろう。それに加えて地上部街路、それから三多摩の優先すべき都市計画道路などという話が出てこなかったら、今のこれにクレームをつけてくる議論の半分以上はなくなっちゃう。それから外環ノ2ですよ。

そういった状況の中で、何を考えて、住民の意見を聞きながら、この外かく環状道路を建設するんだと国土交通省や東京都がいつているのかわからないんだよね。まさに紛糾するように自分の方から問題提起して、それでもってご理解を得たい——今の東京都の話じゃないけどご理解を得たい、ご理解を得たいといいながらごり押しをしてくるから、ますます反対意見が大きくなってくるわけですよ。

例えば、青梅街道のハーフインターをやめるというふうを選択してごらん下さい。どれだけこの沿線会議が騒がしくなるかよく考えてみたらいいですよ。行政というのは、政を行うというんですよ。政を行うというのは、何をもちて政を行うかということ、住民の幸せを、あるいは市民の幸せを願って行動していくところに政の本質があるわけですよ。そこからまるっきり外れちゃって国土交通省または大臣、東京都または東京都知事の利害におぼれてこういうふうな形で次から次へと出してくるからおかしな話になってくるんです。

要するに、都民の大多数の人たちというのは、もはや仕事をやるため、経済的な効果を上げるために、車がこれ以上東京都内にあふれていいなどと思っている人はほとんどいないんです。どっちかという、三鷹あたりで私がいろんな活動をしていて感じることは、

とにかく安心と安全なんです。住民が住んでいる町でもって安心して住めるという。人間の気持ちがぎすぎすしてこないで他人にまで心を配れるというような状況というのは、目の前をばんばん車が通っているような町ではできないんですね。経済優先とか金を稼ぐために、車が一時も早く行こうなどというような状況の中では、恐らく町全体が壊れていってしまうような思いがします。必要最小限は仕方がないんでしょうけど、その範囲内にとどめて、とにかく今の計画を、もうここまで来たら相当絞り込まれて住民の意見などというのはわかっているわけですから。かつて外環を四十何年も凍結してきたわけですから、凍結するのは国土交通省お得意でしょうから、だから青梅街道のハーフインターなどは凍結しちゃって、外環ノ2も凍結しちゃって、それでもってやったらどうですか。これは提案しますが、こんなことをしているとますます反対運動が大きくなって、外環そのものができなくなっちゃうというふうに思いますんで、その辺ちょっとご意見を伺いたい。

【司会（鈴木）】 新さんからは、住民の話をちゃんと聞くことということ、あるいは……

【新委員】 それから、もう1つ聞きたいことがあるんです。三多摩における、今後10年間に建設を優先すべき都市計画道路というのをこの間いただきましたけど、これって、三多摩でも、三鷹とか、狛江とか、そういったところだけしか出ていなくて、南北交通の問題を解決しようと思ってやっているみたいなんだけど、それでしたら武蔵野も、それから23区の南北道路はどうなっているんですか。これ優先道路でもって、今後10年に整備すべき道路というのが東京都でもってきちっと出しているんでしょうか、どうでしょうか。出しているんだったらその資料をいただきたいということです。

【司会（鈴木）】 新さんからでございましたが、ジャンクションだけにすれば、今議題になっているような問題が半分ぐらいは解決するんじゃないかという話。それから、理解を得たいといいながらごり押ししているように感じるということ。住民は、経済活力よりも、安全や安心を求めているのではないかとといったこと。もう住民の意見は十分にわかったはずなんだから青梅街道のインターチェンジは凍結したらどうか、地上部の街路も凍結したらどうかということでもってございました。そういったことについてどう考えているのかということ。それからあと、多摩の都計道についてでございました。では、2点質問がございましたので、簡単をお願いします。

【山本委員】 いろいろありましたが、新さんのおっしゃられた一番最初の、四者会談で決定したということはありませんので、それは誤解ですので、それだけは解いておこう

かと思っております。

それから、いろんなデータが次から次へと出てきて、混乱する、あるいは反発が強くなるという話がありましたけども、我々としては、やっぱりできるだけ正確な情報をしっかり情報公開しながらご意見をいただいて、ご理解を深めていっていただくというのが重要だと思っていて、昔のデータに比べてだんだんと計画段階にあって細かいデータが出てきていますけども、それで、改めてそこで不安だと思うのであれば、やっぱりそれはそのデータをみてきちんと議論をしないといけないことではないかと思っています。正確な情報をきちんとお伝えしながら議論させていっていただけたらというように思っているところでございます。

安心と安全な町というのは、おっしゃるとおりだと私も思っております、そういった意味でさまざまな施策があるんだろうと思っております。実際、今現在、車が渋滞して困っている方たちもたくさんいらっしゃって、そういった方々の解決をするというのも我々に課された課題ですし、例えば新しく道路をつくろうとしたときに問題が起きないようにするといったことも我々に課せられた課題だと思います。そういったものをいかに両立させていくのかというのが非常に難しいんだとは思っていますけども、そういった観点でご意見というのはしっかり受けとめさせていただきたいと思っております。

それから、凍結というような話がありました。1つの案として今お示ししているということでございますので、かなりたくさんの方の意見を何ヵ月間にわたって聞かせていただきましたので、そういった意見を踏まえて検討をさせていただけたらと思っております。

それから、少し戻って、武田さんから文書でというような話がありました。もちろん文書でという話はしっかり対応させていただきますけども、きょう私が説明したことに対して武田さんから自分はこう考えるという意見をいただきましたので、それで武田さんの意見がわかりました。そういった意味では検討しないといけないと思っていますし、逆に紙だけではよくわからないところがあるので、きょうみたいに、例えば白子川はこう考えているとかという話を聞かせていただくというのは非常に重要だと思っています。きょう資料を出させていただいて、意見を聞けたというのは私としては非常にありがたいと思っているところでございます。

【司会（鈴木）】 東京都からお願いします。

【山口委員】 東京都でございますけれども、やはり高速道路の環状線がないということで、現在都心環状線しかない中で、高速道路の方が渋滞しています。そのため、やはり

環七や環八のところが混雑しているということで、その周辺では、交通の渋滞による環境悪化や交通事故などが増えているという現実があるわけです。東京都として目指すのは、東京都全体が安心して住めるようなまちづくりを進めるためにも、やはり外環が必要だと考えております。

それから、多摩の事業化計画のお話がありましたけれども、前回資料をお配りしましたが、これは計画としては第三次の計画でございます。よって、いろいろと見直ししまして、3回目の計画ということです。ご質問の中の区部の計画ですが、これもやはり三次まで計画をつくっております。三次の計画をつくりましたのはちょうど2年前で、16年3月ということで多摩と同じように計画を立てております。

それから、多摩の事業化計画でございますけれども、三鷹だけではなく、西多摩など全部の地域についての事業化計画ということでございます。

以上です。

【司会（鈴木）】 それでは、大分時間がたってしまいました。地域PIに関連してご意見がございます方。では、地域PIに関連して橋本さんと濱本さんからいただいた後、江崎さんということでお願いしたいと思います。橋本さん、お願いします。

【橋本委員】 狛江市で地域PIを2回やったんですけれど、1回目のときは町内会の方の主催で行いました。これは小規模ながら、考えていること、意見等が集中しているのですごくよかったと思います。ただし、地域PIなんかでも何回もやっていると、いろんな方が来ていただいて結構なんですけれど、その都度その都度同じ質問というんじゃないで、もう少し発展させていきたいという意味で、自治会単位の地域PIなんかはすごくこれからいい部分もあるかと思いますので、続けられて議論の発展に導いていかれたらいいと思いますので、今後とも続けていきたいと思います。

それと、申しわけございません。この「睦会主催」の「睦」は平仮名ですので、訂正をお願いいたします。

【司会（鈴木）】 失礼いたしました。

【橋本委員】 それに関連してなんですけれど、やはり地域PIの方で、最初に戻ってのかもしれませんが、外環道そのものよりも、代替案、ほかのエコライナー、エコレールのことなんかも話し合ったんですが、その辺が議事録にちょっと漏れておりますので、その点も大事なことから入ってください。

それともう1つ気になりました。外環は、地下を通るため、オオタカへの影響はないと

考えているとおっしゃっているんですが、それ、おっしゃっている反面調査もしてくれているというこの矛盾は、ちょっと私にはわかりません。

それと、ちょっとごめんなさい、外れてしまうんで。どうしても疑問なんで聞きたいんですけど、こちらの12ページと6ページの説明のときに、さっき7%の勾配は特例で認められていると6ページの方でおっしゃったんですが、12ページの方は全部6%になっているんですよね。確かに6%は特例でも何でもなく、法律を遵守しているのか、矛盾はないと思いますが、その辺の優しさみたいなのはないんでしょうかね。せめて4%ぐらいになるとか。お願いします。

【司会（鈴木）】 橋本さんから、自治会単位での議論は、議論を深めていくという意味から効果があるのではないかといった提案でございました。それから地域PIで、むつみ会で行った意見交換の一部の訂正、それから6%の勾配というのがぎりぎりというのは、もっと優しくできるんじゃないのといったご提案でございました。それでは、濱本さん、お願いいたします。

【濱本委員】 きょうは、地域のPIの報告と、その意見交換だと思いましたので、余りお話ししないでしておこうと思ったんですけども、最後になって、新委員、武田委員、あるいは国の回答、そういう内容をお聞き致しまして、私自身非常に残念に思いました。このPI会議というのは構想段階からずっとやってきたんですけども、今は計画段階ということで、今、山本委員から、今出されている案は1つのたたき台というか1つの案だということですよ。そういう中でいろいろ議論が出てきました。それでその中に、新委員からの話だと、いろんな問題もあって、例えば青梅街道の問題については凍結すべきとかいろいろお話が出ておりますけども、基本的な考え方として1つは、最初に岩崎委員がいわれた、だれが決定するのかというときには、やはり各区市の議会が最終的には各地区の代表の決定だと思いますけども、基本的には地元の住民だと思いますよ。

それで外環が必要かどうかというときに、例えば先ほどの青梅街道の件で岩崎委員の質問の中で、山本委員は、岩崎委員がいわれた利便性のことだけで、あとは濁されたような答弁になりましたけど、ああいう状態で本当に青梅街道にハーフインターが必要なのかといわれたときは、やはり地元の住民としては納得できないということがありますよね。

そういう中で、このPI会議というのは何をやるのかというと、やはりいろいろな地域の問題をやってきて、その中でいろんな大きな問題はここで結論を取りまとめていくものだと思いますけれども、私はこれから心配しているのは、今、計画の具体化ということで

議論されておりますけども、行政側から示されたこの流れをみますと、次に出てくるのは都市計画案の変更ということなんです。都市計画案の変更というのはいずれは出てくるだろうと思っておりますが、まず出る前に、行政側に約束していただきたいのは、もし皆さん方が、この1つの案が正しいということで提案されるならば、今日新委員からいわれたように7地区の住民の皆さんのいろんな意見が十分出ているという内容からいって、ここでは当然1つの案として計画案はできないと私は思いますよ。ですからそれをやる場合は、やっぱりこのP I 協議会できちんと住民が納得するようなたたき台の案をまとめて、それでやられるなら、都市計画変更案として発表されるのは結構ですけども、そういうふうにはいろんな問題が出ている中で、またP I 会議でも議論中のところで計画変更案が突然出てくるようなことは絶対していただきたくない。そのためにもう少しP I 会議というのを、この場所が何をやるのかということ、私は何回も申し上げてはいますが、しっかりと議論していただきたい。それができないんだったら、もうとてもじゃないけど外環は要らないと申し上げなければなりません。

例えば、きょう、地域P I の意見をみましたけども、今、新委員がいわれた外環が要らないというのは、行政側の説明された中で非常に大きな声になっているんですよ。地元で非常に大きな問題になっているの。絶対納得できないことが非常に多いことなんです。その中でも、何かこういうのをぼかさしちゃって、武蔵野市地域P I で意見が出されたことがほとんど書いていないんですけども、何か直されたような報告書でもって、本当の意見がきちっと出ていない。そういうところでこれから議論されるというのは非常に大変大きな問題だと思います。

ですから、先ほど岩崎委員が云われたように、だれが決定権があるのかといわれたときに、やっぱり住民なんです。住民が、山本委員も答弁されていますけども、当然そういう反対が起きれば外環は絶対できませんよ。だから、皆さん方が外環がどうしても必要だというんならば、もっときちんと必要な理由というのは、住民に納得できるようなことをもう一度説明して、どうしてもこの案でやるというなら、せめてこのP I 協議員の委員の中でも賛同が得られるようなことをやらない限りは絶対だめだと思う。そのためには、このP I 協議会をどうやってやっていくかということをもう一度考えていただきたい。それが1点。

それからもう1つ、先ほどいったように、都市計画案の変更案を出す場合には、出す前にこの場所で大体納得がされたようなことを提案されるようなことならば結構ですけれ

ども、それ以外だったら、P I 会議の議論されている中で突然急にすぐにも出す様な行為は絶対にしないということを確認していただいて、お答えをいただきたい。

【司会（鈴木）】 濱本さんから、計画をだれが決めるのかということで、やはり住民が本質的に決めるべきではないかということ、そのために例えばP I 会議、あるいは地元の人が納得できるように議論をすべきだということ、そのために、例えばP I 会議ではどのような議論をしていくべきかといったようなことをしっかり議論していく必要があるということでした。それから、都市計画変更案が、もう十分議論したということであれば次に出てくることになるが、その場合にもP I 外環沿線会議で、突然出てからということではなくて、事前にそういうことを説明すべきといったことでした。これらに関しては、国あるいは都の方からございますでしょうか。

【山本委員】 今、濱本さんからご意見をいただきました。P I 会議で何をやるべきだという話でしたが、地域P I でいろんな意見が出て、それをしっかり報告するという事柄なのでしょうし、きょう私がいろいろと説明しましたが、特に大きな問題だと思われるところを紹介したものについて意見をいただいて議論するというのが非常に重要だと思っていますし、それぞれ皆さん方が思っていることは違うのかもしれないので、そこはどういうことを議論すべきかというのはしっかり意見をいっていただいて、それでこの中で合意をとっていけばいいのではないかというように思っているところでございます。

それから、だれが決めるのかという話がありました。このP I 会議の場で決定すべきだというような話でしたが、このP I 会議の、そもそも協議会のときからの目的で、ここは結論を出す場ではないけれども、公開の場で議論をする、それを行政は公開していくんで、それは無視し得ないということだと思っておりますので、だれが決めるのかということに対しては国と東京都が決めるものだというように思っています。ただ、それは住民の声を無視して決めるわけにはいかないのです、こういった場、あるいは地域の場、あるいは沿線区市の声、こういったものをきちんと聞いて、それを反映した上で決めていくべきものではないかというように思っているところでございます。

さまざまなご意見を聞いておりますし、仮に我々が何らかの案を出すというときには、なぜその案を出したのかというのをしっかり説明すべき責任というのをもっていると考えております。

【司会（鈴木）】 時間が9時を回ってしまいました。濱本さん、一言お願いします。

【濱本委員】 今の私の発言の中で、部分的に指摘されましたが、私自身承知している中で改めて申し上げますが、ここのP I 協議会で決めるという決定権はない事は、当然あたり前のことなので十分承知しておりますが、物の考え方というものはそういうことで考えないと何のためのP Iなのかということがあるので、そこをしっかりと考えていただきたいということです。合意できることは決めていくべきだと思っております。

それから、私は申し上げませんでしたでしたが、外環の必要性ということは、確かに地元地域はやっぱり小さいですね。外環をつくる場合は、全体のいろんな皆さん、国民の意見を聞きながらするのは当然のことですから、それを十分承知して私はいつているつもりです。

それからもう1点だけお願いしたい。武蔵野のこの間の意見交換会で質問して、また答弁、正式なのを聞いていませんけども、この間の開催のチラシが地元の沿線に入っていなかったということにつきまして、非常に武蔵野市民は憤りを強くもっております。確認しましたら1枚も入っていなかったんです。ですから、この報告の中で2,900何枚配布しましたということですが、外環の本線の100メートル幅で投入されたと報告をいただきましたけれども、住民からは入手確認したとの情報は1件もありませんでした。この間の地域P Iは17名、私が直接電話して集まっていた人だけになりました。だから全然入っていない。もちろんコミセンとかいろんなところにチラシは置いてありましたが、ただどチラシが戸口に配布されるということについて入っていないということは大変なことなので、よその地域でもあるんじゃないかと思いますので、もう一度確認していただいて、きちっと答弁していただきたい。以上です。

【司会（鈴木）】 2点ございましたが、住民の意見というのは、もちろん広く意見を聞かないといけないという部分も含めて納得できるような、ということでございます。

それから、チラシにつきましては、事務局の方で配布しているものでございます。ほかの地区でもチラシがやはり入っていなかったというご指摘は出ております。濱本さんが確認された範囲で1枚も入っていなかったということでこちらでも調査をさせていただいておりますが、今後ともチラシだけではございませんが、区報、あるいは自治会に協力をいただいているところもございます。方法につきましては、周知が徹底できるようにさまざまな工夫をしていきたいと考えております。

それでは、時間が大分押してしまいましたが、江崎さん、よろしくお願いいたします。

【江崎委員】 すみません、また次回P I 会議がいつになるかわかりませんので、申しわけありませんが、お付き合いください。

新さん、濱本さんもおっしゃったように、世田谷の地域 P I でも必要性についての意見がまだまだ出ています。道路整備で環境を改善するという先ほどのお話もありましたので、その関連ということでもあります。私の方からこんな横長の資料を出していますので、ご覧いただけたらと思います。疑問点について国交省に個別に対応していただきました。お忙しいところ、ありがとうございます。簡単にご報告したいと思います。

まず、渋滞緩和効果についてです。埼玉外環既設区間の現状についてですが、都心の通過交通の転換分だけ当該地域では交通量は増加することになる、都心部及び周辺地域の道路の交通量が減少することで整備効果が生じるということですが、都心部及び周辺道路で減少効果があまりみられない上に、もしバイパス効果があるのであれば、放射道路の都心側は交通量が減少しているはずですが、ところが増加しているということは、後ろに添付した、これまでも出しています資料でおわかりいただけるかと思います。埼玉県は、外環整備と同時期に交通量が急増しています。こうした事例をもとに現状を精査して、供用後どうなっているのか、なぜそのようなことになってしまったのか検証すべきであると思います。

次に、誘発交通量を考慮した推計についてです。誘発交通は精度よく推計することが困難で、外環利用交通量が 15% 増加するよう試算した結果でも効果が生じるということですが、しかし埼玉外環本線をみると、予測の 2 倍の交通量となっていますから、15% 増加させた感度分析で妥当なのかどうか疑問です。先日送っていただいた物流の資料を拝見すると、高速道路が延伸した地域で物流施設が新たに立地しています。東京外環沿線でも可能性がないわけではありません。また、沿線地域は住宅地であること、交通量増加の原因は非業務目的のマイカーであるということを考え合わせると、便利になることによって誘発交通が発生する可能性があります。海外では誘発交通の研究が進んでいるようです。外環に多額の費用をかけて事業にとりかかる前に、日本でも誘発交通について早急に研究すべきであると思います。

次に、環境改善効果についてです。外環と温暖化や大気汚染との関係については、前述の誘発交通の話の続きとなりますが、渋滞解消の例として挙げられている横羽線については、湾岸線と横羽線合計で 32% 増加していて、これを誘発交通だと指摘する学者もいるようです。次のページの国の回答で、より快適な都市生活環境の実現ということについては、環境面からも安全面からも、やはり移動するという基本に立ち返っての交通政策への転換が必要ではないかと思います。

次に、騒音、景観、その他についてです。景観の変化は避けられないが、地下化することで改変を最小限に抑える計画としているとか、騒音については環境基準を下回るよう対策することができるということです。しかし、東名ジャンクションでは騒音対策として7メートルの遮音壁が恐らく2本ぐるっと回ることによって、2本重なってしまうのではないかと思います、その辺は後で教えてください。その7メートルの遮音壁、あるいは14メートルの遮音壁ができることによって、これが東名にプラスされるわけですね。景観が悪化するということと同時に、野川を通る風の道をふさぐことになるのではないのでしょうか。

地下水については先ほど申し上げました。やはり環境への影響が大きいのではないかなと思います。

次に、生活道路についてです。都心の通過交通が減少するとか、抜け道コースで減少するということですが、東京23区内の通過交通のうち、外環に関係する可能性があるものは1.5%ですから、どれだけの効果をもたらすのか不明です。生活道路については、出入り口やそこにつながる新たな抜け道で交通量の増加が心配されます。

次に経済効果についてですが、平成42年時点での東名以南ありの場合の費用を計算されているようでしたら、教えていただきたいと思います。

次のページで、経済効果に用いられている時間価値については、海外と比較しても同程度ということですが、非業務トリップについて、例えばこれは国の資料、国交省の資料から抜いてきたものです。イギリスでは15円、ニュージーランドでは16円で計算されているようです。ですから、日本でも再検討すべきではないかなと思います。

最後に、代替案との比較についてです。定性的検討を行っているということですが、これはどういう意味なのか伺いましたところ、そう思うという程度だということでした。そういうことでは、幅広い選択肢の中から計画の基本的な方針、方向性を検討するという構想段階を終えたとはいえないのではないのでしょうか。例えば、国交省所管の国土交通政策研究所というところで、首都圏における10の交通施策を比較していますので、参考までに添付しておきました。

ちょっとご覧いただくと、11ページの下の方に、10の施策の内容が書かれています。例えば1つ目が2000年の状態を維持しているというケース。3環状9放射、第2湾岸の道路整備をした場合。ロードプライシングの場合。鉄道整備の場合。次3つは、鉄道の運賃を一律半額にするとか最低運賃を統一する、初乗り運賃なしという運賃の変更をした

場合。8つ目は都心部の土地利用可能面積増加。9、10はその組み合わせということになっています。

次のページの表5というところをご覧ください。これは環境ということですので、CO₂、二酸化炭素についての比較結果となっています。これをみると、道路整備で最も増加して、鉄道運賃半額で最も減少しています。この研究報告は、まだ課題の残された中間報告ですが、大雑把でも国交省の中で定量的に比較した例があるということがおわかりいただけるかと思います。

ほかに、バスはさまざまな状況に対応しやすいというメリットがありますから、運行回数を増やすとか運賃を下げる、あるいは無料にしたらどうかですとか、貨物自動車の空きコンテナの有効活用ですとかモーダルシフトなどのケースについても比較していただけないでしょうか。引き続き意見交換していただけたらと思います。よろしくお願いします。

以上です。

【司会（鈴木）】 江崎さんからは、外環の必要性について納得ができないという点。これは地域P Iでも出ていることでございました。それから、データや推計の内容に対する疑問があるということでもございました。また、地域P Iでの意見にもそういう意見はございました。それから、よりよい計画としていくための提案や交通問題解消のためにどうしていったらいいのかということを考えないといけない。こういう提案も地域P Iの中では行われています。

先ほどの濱本さんからは、P Iのやり方に関する意見がございました。また、ちょっと戻りますが、江崎さんの意見の中では、交通政策はどういうものかといったこともあったかと思います。今後P Iで意見を聞いていくこと、議論すべきことが多岐にわたっております。江崎さんからは、必要性やデータや推計の手法について納得できない、あるいはもっと議論が必要ということかと思っています。

それでは、時間が大分過ぎてしまいましたが、本日の議論はここまでとさせていただきます。ほかに報告等がありますので、国の方からよろしくお願いします。

【山本委員】 私から、2点ご報告させていただきます。

まず1点目、先ほども話題が出ましたオオタカの関係ですが、参考資料ということで資料の後ろにつけさせていただいておりますA3でございます。時間がないのでご説明しませんが、昨年10月からこの3月にかけて調査してまいりました。その結果、この2月下旬から国分寺崖線フィールドで巣をつくるといったような行動がみられたということも

ありまして、引き続き4月以降も調査をさせていただきたいというように考えているところでございます。お読みいただいて、また改めてその結果等についてはご報告させていただきたいと思っております。

それから、もう1点でございますが、過去にやったことがあるんですけども、区市長意見交換会を開きたいと考えてございます。これまでに5回開いてまいりまして、2年半ほどあいてしまったんですが、第6回ということで来週の月曜日、4月17日を予定させていただいているというところでございます。趣旨は、これまで大分動きがございましたし、あと沿線の住民の方々にもさまざまなご意見をちょうだいしてきておりますので、そういった内容についてご報告をさせていただいて、沿線区市の方からもご意見を伺うというようなことを行いたいと思っているところでございます。

資料につきましては、またPIの委員の皆様方には配付させていただきますし、議事概要といったようなものをつくる予定にしておりますので、できるだけ速やかにご報告をさせていただけたらと思っているところでございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、本日の議論は以上としたいと思います。特段……では渡辺さん。

【渡辺（俊）委員】 こんなに遅くなって、終わりにかけているときに突然こんな話が出たんですが、このような時期的に2年以上も間をあけて区市長会をやるというのは、開催する裏があると思うんですよ。多分、時期的には東京都の方から都市計画変更案とか、何かその辺をぶつけてくるんじゃないかなと思います。それで、この区市長会については懸念をもちますので、早急にこの報告会、PI会議を開いてやるように今決めませんか。どうも不穏な動き、においがすると思うんですよ。今の時期にここで無理して、2年以上もかかってですね。

【司会（鈴木）】 区市長意見交換会を2年も開催しておらず突然やるということから、何か動きがあるのではないかな。開催後、PI外環沿線会議を早急に開くべきだという提案でございました。それでは、区市長意見交換会が終わった直後に連絡を差し上げて日程調整をさせていただくといったことでよろしいでしょうか。

【渡辺（俊）委員】 速やかに。

【司会（鈴木）】 速やかにということで。それでは、内容に応じてだと思いますが、PI外環沿線会議につきましてもまた報告の場を設けていくということとしたいと思いま

す。

それでは、特に何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の議論は以上としたいと思います。また次回につきましては、区市長意見交換会後に再度連絡して決定していきたいと思います。それでは、本日のP I 外環沿線会議は終了とさせていただきます。長時間にわたりどうもありがとうございました。

——了——