

P I 外環沿線会議 会議録

平成18年6月1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20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よろしくお願いいたします。

本日は練馬区の武田さん、武蔵野市の村田さん、調布市の遠藤さん、川原さん、世田谷区の板垣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、三鷹市の新さんからは、ご都合により遅れて来られるとの連絡をいただいております。なお、前回会議で岩崎さんからのお申し出に関しましてお諮りいたしまして、ご事情を勘案いたしまして、代理出席を認めるということで、本日は岩崎さんの代理といたしまして、森下さんがご出席されております。

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の概要でございます。資料—3につきましては、都市計画案及び環境影響評価準備書に関する資料でございます。クリップどめをしたものでございます。その他、参考資料といたしまして、5月に開催いたしました練馬常設オープンハウスの開催状況。それから、同じく参考資料といたしまして、「外環ジャーナル」の23号、東京都からのお知らせ号をつけてございます。「外環ジャーナル」につきましては、明日の新聞に折り込まれる予定のものでございます。後ほどごらんいただければと思います。

資料については以上ですが、足りない資料ございませんでしょうか。

それでは、ここで撮影時間は終了とさせていただきますので、報道の皆様にはご協力お願いいたします。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、まず初めに資料—1、前回の会議録ですけれども、こちらは事前に皆さんに

ごらんいただき、ご意見があった部分については修正させていただきます。ご確認いただきまして、特に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。一部、武田さんが長期間ご不在のため確認がとれていない部分がございます。武田さんの帰国後に確認がとれ次第、修正がなければそのまま公表とさせていただきます。修正があった場合は事務局で修正をさせていただきます。

続きまして、資料—２でございますが、委員の皆さんからいただいた意見を整理しております。事務局から簡単に紹介をいたします。

【事務局（濱田）】 事務局を担当いた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。

資料—２をごらんいただきたいと思います。前回、５月１２日のＰＩ会議でございますが、沿線区市長意見交換会（第６回）に関する報告。それから、東京都知事定例記者会見（４／２１）に関する報告。それから、その他ということございました。裏表３点ずつ、ご紹介させていただきたいと思います。

でございますが、環境に与える影響が大きい場合は、計画をやめることもあり得るとのスタンスは今後も変わらないのかというご意見がございました。

それから、準備が整い次第、手続を開始するとの意味で、これは４月２１日の定例会見のことでございますが、都知事は近々と発言をしたという発言がございました。

それから、青梅街道インターチェンジ反対署名を都に提出したというご発言がありました。

それから、４つ目になってしまいますが、地元の範囲の取り方で、賛成、反対の数字は変わるというご発言がありました。

それから、裏に行っていただきたいと思います。国の委員の方から、今までにいただいた意見や国と都の回答をまとめ直し提示するという発言がありました。

それから、区市長には外環自体の必要性については理解をいただき認識していただいている。一方で、環境対策等に関しては非常に心配をされており、しっかりとＰＩを続け、丁寧に検討していきたいという発言がございました。

それから、のその他のでございますが、ＰＩ会議は今後どういう議論をしていくのかというご意見がございました。

それから、法定の手続と並行しながら、いろんな立場、場面で意見交換をしながら検討していくという進め方をすべきであると思っているという回答がございました。

以上、ごく簡単ではございましたが、前回のご紹介をさせていただきました。

【司会（鈴木）】 委員から出された意見の概要につきまして、訂正等ございましたら、ご発言いただきたいと思います。はい。

【岩崎委員（代理：森下）】 岩崎さんの発言のところなんですけれども、練馬区の方に反対署名を提出したのが5月5日というふうになっておりますが、今、練馬区の平野部長さんとも確認し合ったんですが、5月9日でしたので、訂正の方よろしく願います。

【司会（鈴木）】 1枚目の下から7つ目ぐらい、先ほど紹介したのですが、5月5日となっているのは5月9日の間違いだったということです。訂正をしておきます。

それでは、先に進みたいと思います。本日の議事でございますが、本日、都市計画変更及び環境影響評価の事務着手に関しまして、説明会等のお知らせ等の資料をつけております。資料—3でございます。こちらの資料につきまして、初めにご紹介をしていただきまして、その後意見交換とさせていただきます。最後、その他について報告をさせていただきます。このように進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、まず、資料—3で、都市計画案及び環境影響評価準備書に関する資料ということで、こちらにつきましては東京都からご紹介いただきたいと思います。よろしいでしょうか。

【臼田委員】 それでは、資料—3のパンフレットをお開きいただきたいと思います。

表紙に都市高速道路外かく環状線という名称が書いてございます。その裏側を見ますと、フローチャートでスケジュールが書いてございますので、少しご説明をさせていただきます。

「現在はこの段階です」というところが、赤い点線で四角く囲ってあります。都市計画案、環境影響評価準備書とも広告日が6月2日でございます。縦覧は1ヵ月で、6月2日から7月3日までとなっております。その下に都市計画案、環境影響評価準備書の説明会と書いてあり、縦覧の期間の中で説明会を行ってまいります。住民意見の受付は6月2日から7月18日までとなっております。その後、区市長さんの意見、あるいは知事の意見を得てから、環境影響評価書を作成します。環境影響評価書について、国土交通大臣、あるいは環境大臣の意見をもらい、必要に応じて補正するという流れになっています。その後、評価書を都市計画審議会に送付して、都市計画審議会に住民の意見とあわせて総合的な審査がされます。

いずれにいたしましても皆様方に十分な説明を差し上げ、あるいはご意見をいただきながら進めますので、よろしくお願いいたします。

内側を開いていただきますと、地図と評価項目が書いてございます。まず、地図の部分ですが、都心から半径１５キロの区間を延長８．５キロでぐるりと囲む道路が東京外かく環状道路です。そのうち、都と埼玉県境から東名までの区間につきまして都市高速道路外郭環状線という都市計画名称が定まっております。距離といたしましては、関越から東名間１６キロです。

変更計画の概要では延長が約１６キロ。幅員が４０から９３メートル。道路の区分はご覧のとおりです。車線数が６車線。設計速度８０キロ。それから、出入り口のインターチェンジは、仮称で、東八道路インターチェンジ、青梅街道インターチェンジ、目白通りインターチェンジでございます。換気所は５カ所を予定してまして、東名ジャンクション付近に１カ所、中央ジャンクション付近に２カ所、青梅街道インターチェンジに１カ所、大泉ジャンクションに１カ所です。構造形式につきましては、従来嵩上げ式という２階建ての道路方式だったものを地下式にする変更内容でございます。

予測・評価の項目は、全部で１８項目です。これらについて予測・評価を行います。

さらに、左側のページの都市計画の図を少し説明させていただきます。

まず、外かく環状線の概要という平面図です。東名ジャンクションから大泉ジャンクションまでの赤い区間が変更区間です。縦断面図はご覧のとおりで、さらに横断面図が下に書いてあります。

環境影響評価の内容については、後ほど説明会で使用を予定しておりますスライドを使いましてご覧いただきます。

それから、「外かく環状線の都市計画案及び環境影響評価準備書の説明会のお知らせ」ですが、この資料に説明会の期日と会場が書いてございまして、６月６日から練馬区立泉新小学校からスタートいたしまして、６月２７日三鷹市立高山小学校まで説明会を開催してまいります。

裏側には、「説明会で十分説明を受けられなかった」、「もっと具体的なことを聞きたい」という要望にこたえるために、「相談コーナー」を開設します。６月２６日の練馬区のオープンハウスの会場から、７月２日の世田谷区砧総合支所まで７日間を考えてございます。

資料を開いていただきますと、中側に各々の説明会場、あるいは相談コーナーの地図が

載ってございますので、ご参考にしていただければと思います。

それから、A4判で「都市計画案の縦覧及び意見書の提出」という紙がございます。都市計画案の縦覧期間は、6月2日から7月3日で、先ほどご説明させていただいたとおりです。縦覧場所につきましては、ご覧の区役所、市役所、あるいは東京都の都市計画課で縦覧していただけます。意見書の提出先でございますけれども、東京都の都市計画課となっております。

それから、「環境影響評価準備書の縦覧及び意見書の提出について」という資料をご覧いただきたいと思います。

環境影響評価準備書の縦覧期間につきましては6月2日から7月3日、都市計画案と同様でございます。縦覧場所につきましては、ご覧のとおりでございます。意見書の提出先は都市計画案と同じ東京都の都市計画課までお願いいたします。意見書の提出の期日ですが、都市計画案、環境影響評価準備書、両方とも7月18日までということをお願いいたします。

それから、今の資料の裏側に、準備書の閲覧場所を記載しておりますので、こちらでも図書をご覧いただくことができます。

資料を使つての説明は以上でございます。

それでは、引き続きスライドを使いまして、計画案の内容、それから準備書の概要につきましてご案内いたします。所要時間約30分でございます。

【司会（鈴木）】 少々長くなりますが、説明会で使うものでございますので、参考になるかと思っておりますので、ごらんいただければと思います。

（パワーポイント）

【司会（鈴木）】 補足がございましたら。——よろしいでしょうか。それでは、説明は以上で終わりということですので、これから意見交換とさせていただきたいと思います。順に発言をいただきたいと思います。はい、渡辺さん、お願いします。

【渡辺（俊）委員】 東京都に対して、少し質問したいんですが、ただ前回のPI会議でも都計審の変更案がいつ出るか、出すかということについて、あのとき新聞が何紙もいろいろ記事を書いていましたけれども、その中で読売新聞だけが唯一ここ1、2回の間にそういうものを出すのではなかろうかと。そのときに東京都の回答としましては、まだ決

まってないよという回答だったはずです。

前回のＰＩ会議は１２日に行いました。記者発表したのが２２日。たかだか１０日しかたってないわけですよ。そうすると、前回のときのＰＩ会議の回答というのは全くうそで、既にはっきり決まったことではなかろうかと。それをいけしゃあしゃあと東京都の担当者の方は性懲りもなくといいますか、恥も外聞もなく、ああいうような発言をされた。

きょうは東京都に質問しても、正しい回答が出てくるかどうか疑問です。聞きたくないんですけども、立場上、一応聞かなきゃいけないという責務を感じて聞きます。ですから、わからなきゃわからない、それから回答できない。もしそういう形でお答えできれば、お答えしていただきたい。そういうことを承知の上でうその発言といいますか、決まってないというようないいかげんな回答はしてほしくないというのが前提としてあります。

まず最初に、説明会だとか、都市計画案やアセスの準備書についてなのですが、主催者、また法定の位置づけ、それからＰＩとの違い。こういったものについての説明をいただきたい。それから、過去の説明会ではこういうのはだめでしたけれども、今度はそういう意見をいっても聞いていただけるのかどうか。また、意見書で質問してもそういうことを取り上げるとか、取り得るといえることがあるのかないのか。それから、今後、都市計画案を修正するということができるのかどうか。また、手続はやり直しをしないのかどうか。

行政の方はアセスといいます。私どもは３年前に、これはアセスではなくて、現状確認の調査であるという言い方をしたんですが、行政側にいわせればアセス。これは修正することができるのかどうか。

それから、また次の話では、都市計画やアセスで決まるというものと決まらないものと、これは両方あると思うんですが、どういうものが決まることになるのか。それから、まだこの説明会が決まらないといいますか、今後話し合いでもって決めていかなきゃいけないというものにはどういうものがあるのか。私どものところは緑ヶ丘という地区がありまして、これの見通しが立たない限り、私どもはつくることを認めるも認めないもできないといいますか、もう反対という一方的な話しかできないんですけど、そういう地区に対する対応はどうなのか。こういうことです。

それから、確認事項ですが、この間もいつ確認されているんですけども、今後も問題があれば、変更や、この計画をやめるんだとか、そういうことがあり得るということをもう一度再確認したいなと。それから、手続に入っても、今後決めるということはＰＩの席上でもって話し合いをしていってもらえるのかどうか。これらについて忌憚のないといい

ますか、余りごまかさないで、東京都の方の回答をいただきたいというふうに思います。

【司会（鈴木）】　　ちょっと多くなっていましたが、5月12日、前回のPI会議のとき、もう既に公告・縦覧日など決まっていたのではないかとということ。それから、今回の説明会はどういう位置づけのものなのかといったこと。それから、説明会で意見をいってもむだになるのかといったこと。あと、都市計画の修正をすることが可能なのかとか、手続をやり直すことはあるのかとかいったことがございましたけれども、順に答えられる部分からで結構ですので、東京都の方でよろしいでしょうか。

【臼田委員】　　それでは、1つずつお答えさせていただきます。まず、「5月12日、前回のPIの時点で既に決まっていたのではないか」ということでございますが、今日の資料—2に前回のPIの議事メモになってございます。この中で、現在、関係機関とも協議を行い、準備を進めているところなので、具体的な日にちは決まっていないが、準備が整い次第、手続を開始したいという旨をご報告させていただいております。

それから、「今後も話し合いを続けていくのかどうか」ということですが、計画の段階、それ以降のそれぞれの段階に応じて意見を聴くこと、あるいは話し合いをすることは必要であるという認識でございまして書かれてあります。今後の進め方に関しては、ご意見をいただきたいという旨を発言しております。従いまして、5月12日時点で決まっていたのかといえますと、まだ準備の途上で決まっていなかったということでございます。

それから、2つ目の説明会の法的な根拠でございまして、アセスの法的な根拠は環境影響評価法17条「説明会は縦覧期間内に行いなさい」という決まりがございまして。その決まりに従って開催させていただくものでございます。

それから、そこで出された意見の取り扱いでございまして、これにつきましては、同じく環境影響評価法の19条の中で、いただいた意見を取りまとめて、見解を添えて区市の方に送り、区市の方ではその意見をもとに区市の意見を返すという手続が続いていきます。

それから、「都市計画案の修正はできるのか」ということですが、先ほど、パンフレットを使ってご説明いたしました。パンフレットの一番後ろのフローチャートに「都市計画審議会」と書いてございますけれども、アセスメントの手続きが評価書までできますと、都市計画審議会という第三者機関の審議会にかかっていくわけです。ここの審議会にかかる前にも環境影響評価審議会ではやはり第三者の視点で、準備書の内容について厳しい審査をしていただくということになってございます。そうした審査の過程で訂正すべきことがありましたら、制度的には内容を変えていくということでございます。

それから、「都市計画とアセスで何が決まるのか」ということですが、都市計画で決まる部分は、位置と構造でございます。「位置」とは、都市計画の幅、道路の幅です。それから、「構造」は地下式で、例えば、横断面図にオレンジ色で斜めの線が書いてございます。斜めの線で丸いトンネルの周りを四角く囲ってございますけれども、この範囲が決まるということでございます。具体的な工事の方法や街路樹はどういう木を植えていくかなど、具体的なことについては都市計画とはまた別の段階でのお話になってまいります。

それから、「重大な影響があればやめるのか」ということでございますけれども、やはり第三者の環境影響評価審議会、あるいは都市計画審議会で審査していただき、その意見を踏まえて対応させていただくことになります。

【司会（鈴木）】 何点か数多くございましたので、足りないところとか、補足とか、もっと追加の質問というのはございますでしょうか。では、先に栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 それでは、さらに意見を申し上げます。先ほどの渡辺さんのご発言にもちょっと似通ったところもあります。順不同ですが、やはり前回のPI会議で明確な予告がないまま、明日から公告・縦覧ということで、もしそうならば、もう少し踏み込んで、我々に表明すべきではないかという印象をもっております。

さて、PI協議会、PI会議というのが始まって、もう何年になるんでしょうか。3年余続いております。随分真剣な議論を交わしてきたと思いますが、今回の東京都の計画案及びアセス準備書にその議論の成果がどのように反映されたかということについて明確にご回答いただきたいということが第1点です。

次に、先ほどのスライド、予測では影響は軽微であると。まことに結構な計画ではありますが、実はそんなものではないと私は思っております。そこで、やはり予測は予測、実際に事が起きた場合の対処をどうするんだということが本当は重要ではないかというふうに考えるわけです。世田谷の場合、この外環が世田谷で端末になる。それによって、練馬問題が世田谷に移ってくるという心配が非常にあります。

そこで、まず東名以南はいつどういう形で検討を始めるのかということを明確にしてください。東名以南があるかないでは先だっでの発表された予測交通量が全然違ってきます。ですから、それをただ迅速に検討しますとか、そういうことではなくて、明確に説明していただきたい。区長もそういうことは要求していますから、私もそういうことを伺いたい。

次に、先ほど私は予測は予測だと申し上げました。世田谷に関していえば、東京インターは外環ができて自動車交通量は変わらないという予測が以前出ておりました。しかし、

特に外環事務所の方はまさにその東京インターの上に事務所をおもちですから、毎日ごらんになっていらっしゃると思います。朝夕大変な混雑をしております。そこで、そこに外環の自動車が流入してきたとしたら、交通量予測のとおりにならないかもしれません。もっとふえるかもしれません。そうした場合の対処をどうするのか。やはりここで具体的に明確に語っていただく必要があると私は思っています。

次に、ジャンクション周辺の環境負荷に対する措置ですけれども、先だっの世田谷の意見交換会では砧公園下へもっていったらどうか、あるいは全部地下化してくれないか、あるいは大気質の調査をもっと予定地の近辺でやってほしいよといういろいろな要求が出ていました。それを無視するかのように、今度これを見ますと、計画概念図と同じような計画案が出ております。そこで、このとおりやった場合に、先ほどの環境予測とは違って本当に環境が悪くなった場合に、その環境影響の回避について、はっきりとこういうふうにしていきますという約束を明確にしてください。

先ほどのいろいろな説明を聞いているうちに、私は今問題になっている公害病を思い出しました。川崎ぜんそくだとか、イタイタイ病だとか、けい肺病などというのは、私が学生時代は全部風土病だと思われておりました。しかし、それらは実はすべて公害でした。実は喜多見小学校の児童にはぜんそくが多いという話も聞きます。実際には個人情報の非公開という問題がありますから、余り正確な情報は伝わっておりませんけれども、やはりこの自動車交通による影響はあるんだと思います。そういうことから考えれば、先ほどの環境影響は軽微だよという説明では、地域の人間としては全く納得できないわけで、そのところで、では、万一そうなりそうな場合にはどうやっていくんだということが本当は大事なところではないか。都市機能の向上という外環の効果についてはある意味認めざるを得ないというところもありますけれども、片一方で地域の環境負荷が増大していくということは大問題でございまして、こういったことについて何の見通しもお約束されないままにこういうものを発表されても、私としてはこれは受け入れられないということです。

次に、今回の計画案の中では、外環ノ2について何も出ておりません。2年間のとりまとめというのがあります。そこで外環ノ2について、たしかあわせて検討するような趣旨のことが書いてあったと思いますけれども、これはなぜ今回外したのか明確にご説明ください。東京都の方です。

次に、前回お尋ねしました三鷹の要望書の回答について、あれはどうなったのでしょうか。新聞には、例えば、環境に与える影響が大きいと判断した場合は計画をやめるということ

については指標が明確でないので、判断基準を明確に示すべきだと書いてあります。明確な指標を示されましたか。それから、ほかの区市では要望書を出しているのでしょうか。あわせてお尋ねいたします。

それとついでですから、今後のＰＩ会議の位置づけ、議論の対象、それから先ほど最初にＰＩの成果は何だったんですかと聞きましたが、今後の議論の成果をどう担保していくかということはぜひＰＩ会議で改めて約束すべきことだと私は思っております。でないと、ＰＩ会議における議論が全部むだになってしまうということです。

以上です。

【司会（鈴木）】 大きく分けると６点かと思います。一番初めのＰＩ会議でもっと踏み込めたのではないかということ。それから２点目、これまでのＰＩの議論の成果はどう反映されているのかということ。それから３点目は、東名端末の交通の問題、あるいは環境の問題だと思いますが、共通して予測とずれた場合にどう対応をしていくのかを明確に示されないで環境、交通いずれも納得できないということ。それから、外環ノ２について、今回どう扱ったのかということ。それから、三鷹の要望書、あるいはほかの区市でこういったものをやっているのかということ。最後、今後のＰＩでどういう議論をしていって、何がどう反映される可能性があるのかと。むだな議論をしてもしょうがないのでということかと思います。それぞれ一たん回答をいただける部分は回答いただきたいと思います。それでは、まず東京都からお願いします。

【臼田委員】 東京都の方からお答えしますが、まず「どのように意見が反映されたのか」というところについて私どもからお答えさせていただき、補足がございましたら国の方からお願いします。

まず、「どのように意見が反映されたのか」ということとも関連しますが、例えば、外環の沿線協議会では、「外環本線の議論と地上部街路の議論とは切り離して議論しましょう」という意見がございました。それに沿って外環本線の議論と地上部街路の説明とを分けてきたところでございます。平成１７年１月からは地上部街路の扱いについてパンフレットを作成し、高架式的高速道路が地下のトンネルになった場合には、外環ノ２の取り扱いを現在の標準幅員の４０メートルのままで片側１車線の道路を森の中につくるようなイメージが１つの考え方です。あるいは、４０メートルの幅というものを狭めて、片側１車線にふさわしい幅まで縮小するというイメージ。さらに、代替機能を確保して、地上部の街路を廃止するというイメージ。この３つの考え方を示して、昨年来ご意見を聴いてきた

ところでございます。

また、構造形式を地下化にするというような部分や環境施設帯の幅を広くして、環境への配慮をするといったことは、皆様のご意見を反映させていただいたところです。

それから、「実際に事が起きた場合にどうか」という部分ですが、環境影響評価の準備書の中にも書いてございますけれども、事後調査という手続きを予定しておりまして、事後調査の中で評価書の内容とどのくらい乖離があるのか、ないのかをチェックしていくというシステムがございますので、その内容によっては改善のお願いをすることになってまいります。

【山口委員】 「外環ノ2が今回どういう取り扱いになっているのか」ということについて、ご説明申し上げますけれども、結論からいえば、外環ノ2は今回、都市計画変更の対象になっておりません。その理由といたしまして、外環ノ2の検討の方向性につきましては、今、臼田の方から3つの方向性を皆さんにお示して、検討しているということはお存じだと思いますけれども、今回、外環ノ2を切り離した理由といたしまして、大深度地下へ本線を変更するということを行ったということでございます。

前回のPI会議のときに多摩地域の整備方針を資料でお示しました。そのときに外環ノ2の取り扱いについて、「高速道路の地下化に伴い、検討する必要がある路線」という案で皆さんのご意見を伺ったのですが、そのときに「地下化されてもいけないのに、地下化になるのはおかしい」ということで、「それが地下化された場合に検討する路線だろう」というご指摘もいただきましたので、4月25日にお示した多摩地域の都市計画道路の整備方針におきましては高速道路が地下化された場合に検討するべき路線、要検討路線という形で修正させていただきました。

冒頭にも申し上げましたが、今回、外環ノ2につきましては、都市計画変更の対象にはなっておりません。

【司会（鈴木）】 東名以南については国の方からでよろしいでしょうか。

【山本委員】 それでは、私の方から補足をさせていただきます。東名以南の話がございました。この場で過去からもいわれておりますし、実際地域にお話を聞きに行くと、東名でとめることなく、外環をつくるのであれば、東名以南もしっかり検討してほしいといわれておりますし、また世田谷区の方からもそういった意見を聞いております。我々も東名以南というのはやはり必要だと考えていまして、道路のネットワークというのを考えたときにはぜひ早期整備をしていかないといけない路線だと思っております。

具体的にいつからどういう形で検討を始めるのかという話がございました。これは前もお話をしましたけれども、東名以南については反対側の川崎側の川崎縦貫という道路がもう一本あって、こちらとの関係も整理をしないといけないということ。どちらからやるのかとか、1本にするのかとか、さまざまな案が考えられると思っています。現在、基礎的な調査を進めているところでございますけれども、そういった関係者が非常に多いと考えておりまして、関係機関と調整の場を設けるなど、できるだけ検討のスピードを速めたいというように思っているところでございます。

具体的な時期、何月かといったような話はちょっとこの場ではまだ申し上げられませんが、できるだけ早い段階で皆様方のご意見を聞きながら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。

それから、三鷹の要望書の話がございましたけれども、三鷹市から要望書をいただきまして、回答は先週の26日でしたか、回答させていただいております。また内容については、恐らく三鷹市さんが公表されるのではないかと考えておりますが、しっかり要望に対してはお答えさせていただいたつもりでございます。

やめることがあり得るという話の基準といったようなコメントがございましたけれども、実はきょうのフローの中には入っておりませんが、環境影響評価審議会といったようなところでもこの準備書というのは審議されまして、環境基準とか、目標とすべき基準、こういったものを大きく上回るとの指摘があったり、そういったことを踏まえて計画案が適当でないといったようなこととされた場合には計画をやめるといったようなことも含めて見直しが必要ではないかと考えているということでございます。審議の結果や内容、そういったことについては、しっかり情報を公開しながら十分な検討をしていきたいと思っているところでございます。

最後に、今後のPI会議の位置づけ、あるいは形式をどう担保していくのかという話がございました。先ほどの渡辺さんの都市計画で何が決まって、今後何が決まっていくのかという話にもかなり関連すると思うんですが、これまで非常にたくさんの住民の方々からの意見をいただきまして、都市計画にかかわる意見というのもあるんですが、よく聞いてみると、実際は、例えば事業の実施の段階で反映していくといったような意見もかなりたくさんあると認識しておりまして、そういった意味では都市計画の手続に入ることではありますけれども、引き続きPIという形で住民の皆さん方の意見を聞きながら、しっかり検討を進めていかないといけないと思っております。我々国としてはしっかりとし

た位置づけで、これからもPIをやっていきたいというように思っております。

形式については、たしか前回もこのPI会議の場でいろいろ議論になりましたけれども、さまざまな形式があると思っております、その辺については、また皆様方のご意見を聞きながらどういう形式でやっていったらいいのかということについては決めていったらいいのではないかと考えているところでございます。

以上です。

【司会（鈴木）】 三鷹市はよろしいですか。では、藤川さん、お願いします。

【藤川委員】 同じことの繰り返しになりますけれども、先週金曜日にお返事をいただきました、その中で「今後の計画検討に当たって、環境影響評価審議会や都市計画審議会での審議等の結果、環境基準など整合を図るべき基準、または目標を大きく上回るなど、環境への影響が大きく、計画案が妥当でないとされた場合は計画をやめることも含め、計画の見直しが必要と考えています」という回答をいただいております。これはきょう付で市のホームページにもアップできていると思いますので、ごらんいただきたいと思います。

私どもといたしましては、環境影響評価審議会や都市計画審議会の方に最後の判断を振られてしまったような感じが若干して、もどかしいところがあるんですけれども、今後もし引き続き国や都に対しては地元の意見をきちんとお伝えいたしますので、国や都の方もしっかり事業者としての判断をもっていただきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【司会（鈴木）】 栗林さん。

【栗林委員】 すみません。先ほどの東京都のご回答を念のために確認いたします。外環その2については地下化した場合に検討するといわれたわけですから、都市計画決定されたら次にその2について検討するというお答えですね。2番目に、私は幾ら環境予測がよくても本当にそれがだめだった場合どうするんですかということに対して、事後評価もあるんだよというお話ですが、それは別にそのようなことは聞かなくてもよく知っている話で、やっぱりそれでは困るわけですね。そういうことこそ、こういう会議で評価は評価、しかし、もう少しアローアンス（斟酌）だとか、住民に心配をかけない、地域に心配をかけないためにはどうするんだということを伺っているわけです。それは今三鷹市の方もおっしゃいましたけれども、手続上は都計審だとか、その後、事後評価があるというのは、練馬のときもさんざん検証しましたのでよくわかっておりますが、そうではなくて、もう少し前向きなご回答をいただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 2点です。外環ノ2については、外環が決定後に検討するのかということ。それから、環境影響などが予測を超えてしまった場合に事後調査をするというだけではなくて、どうすれば心配しなくて済むのか。そういったことを事前にもう少し明らかにしておくべきではないかということでございます。都だけではないかと思いますが、お願いします。

【山口委員】 それでは、1点目の外環ノ2のことについてお答えしたいと思います。前回はまだ地下化に向けた都市計画変更というものを出示しておりませんでしたけれども、今回変更案を出させていただきました。栗林さんのご質問の趣旨は、「地下化の都市計画決定が決まってから始めるのか」ということだと思いますが、今回このような形で地下化に向けての都市計画変更案を出させていただきましたので、外環ノ2の検討については、先ほど申し上げたように3つの方向性について関係区市とも一緒に検討していきたいと考えているところでございます。

【臼田委員】 2点目でございますが、「事後調査までいかないで、地域の方々の心配を解消したらいかがか」というご意見でございました。私どもも全くそのように考えておりまして、地域の環境を悪化させない配慮をしたという部分を十分説明させていただいて、そういう心配をなくしていく努力をこれから説明会等を通じてさせていただきます。

事後調査につきましては、予測できなかったということについて調査をすることになるかと思いますので、地域の皆様方が今ご心配していることについては精いっぱいご説明をさせていただきたいと思っています。

【司会（鈴木）】 外環ノ2については案を出したので、これから検討を始めるということですし、環境影響が大きい場合などについても十分配慮しており、そういったことについて丁寧に説明をしていきたいということでした。

それでは、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 私は4点ほど質問と意見を申し上げたいと思います。

1つは過去になりますけれども、4月17日に2年ぶりで区市長会で意見交換会がありました。約1時間ぐらいで終わったそうですけれども、またこの間、石原知事が記者会見でもいっていましたが、区長会でもおおむね理解されたと。認識されたといわれていますが、これは外環の必要性についてはおおむね理解されたというふうに聞いております。ということは7地区のうち2つぐらいの地区は外環について促進という話もあったみたいですが、どことは申し上げませんが、読んでいただければわかりますが。そのおおむね理

解されたというのは、大深度でやることについておおむね理解したとか、認識したとかということを書いてないと思うんですよ。それでもおおむね理解されたとか、おおむね認識されたということで、東京都と国の最後の評価の中に書いてありますけれども、いろいろとお話を聞いてみますと、一応各区長さんが1回意見というか、国と都のご質問に対して意見を一言申し上げたんだと思います。その後の意見交換会というのは何もやってないんですよ。簡単にいうと、それで終わっているんですよ。そういうことで、本当に大深度について理解されたかどうかということは疑問であると思います。それで、私はまだ理解されていないこと。大深度について、今度の計画案についておおむね理解されていないと云うことを1つ申し上げておきます。

それから、知事の記者会見で330回、いろいろ会合されたといわれていますけれども、確かにそれくらいあったんでしょう。しかし、どれだけこの中で重要な意見交換ができたのか。先ほど栗林委員からも出ていましたけれども、きちんとその内容をもう一度教えていただきたい。

次に、今日の計画案の内容ですけども、先ほど来、東京都の委員の方から答弁がありますが、環境基準が上がったり下がったりということで、その責任の所在というのはアセス関係の資料を全部みますと基準以下ですと記載されていますが、41年もそうなんです、予測より実際の方が悪かった、そういう場合の責任の所在。なってから、間違っていましたでは困るんですよ、今回は。だから、その責任の所在というのをきちっとやっていただくということで、先ほど渡辺委員からもありましたけれども、今度の計画案、都市計画変更案もそうですけれども、アセスについてもそうですが、連絡先は書いてありますけれども、今回は東京都のどなたが責任者なんですか。そのところをまず明確にいただきたい。それが1点。

それから、もう1つ、「外環の2」のこともありますが、外環その2については、今、山口委員からも答弁がありましたが、後で申し上げますけれども、その前にきょうその概要書が出ています。計画案の変更ということで、変更とは書いてないんですよ。計画の説明と書いてあるんですけども、最終的には計画変更でしょう。今の41年の計画の変更でしょう。今、凍結されている。だとすれば、先ほど渡辺委員も発言がありましたが、どういう変更なんですか。今の説明の中で、例えば3つのことがありましたよね。1つは、本線の高架が地下になること。それが都市計画変更でしょう。それが1点でしょう。それから、2番目にいわれたのは幅員の話もありましたけれども、どこまでやるかということ。

それから、3番目は三鷹市の3・1・4ですか。この3つの変更だということで、2番目のことは、東八から世田谷までの附属道路が今度廃止になるんでしょう。そういうことでしょうか。そういうことがこの概要書には明確に順番たてて書いてないんですよ。何がどうなったか。説明は大深度になるとかっていますけれども、今決定している計画に対して何がどういうふうに変更になるのかということが明確でない。今の説明内容だけで簡単に説明会ができるんですか。これじゃ、何が変わったかということがだれにもわからないじゃないですか。

それから、「外環のその2」のことを申し上げるならば、今、何か変なことを山口委員がいわれていたけれども、「外環のその2」はP I協議会の中間のまとめもそうですし、2年間のまとめに書いてあるように、十分P I会議では議論されず棚上げになっておりますが、都市計画が変更するとき一緒に結論を出しますということなんですよ。ですから、今も多摩地域における都市計画がどうのこうのといっていますけれども、やるならやる、やらないならやらないということをはっきりここで決めていただかないと、これだけ外してしまって、「外環のその2」だけがどこか浮いてしまうんですか。ずっと永久的にやらないんですか。やらないならやらない、白紙なら白紙といってもらった方がいいんですよ。そういうことを書かないで……だから、今の説明書にも何が変更になって、何がどうなっているのか書いてないわけですよ。そのところをもうちょっと明確にしていきたい。

今、4つか5つ申し上げましたけれども、これ、非常に大変なことなんで、その辺をきちんとお答えいただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 何点かございました。まず区市長意見交換会について、おおむね理解を得たのは必要性についてではないかと。大深度地下ということについて十分理解を得たとは思えないということ。それから330回の意見交換の中で実質的にどういう意味があったのかというようなこと。それから環境基準を超えた場合、それから今回の内容についての責任の所在というのを明確にしてほしいということ。それから、計画変更の中身がこのパンフレットでは全然わからないのではないかとことがございました。また、外環ノ2についてちゃんと結論を出すといっていたので明確にしてほしいということでございました。

それでは、これは順に回答をいただける部分は回答いただきたいと思いますが、お願いします。

【臼田委員】 まず、「区市長の意見交換会が4月17日に開催されて、そこでおおむ

ね理解されたと言っているけれども、理解されていないのではないか」というご意見でございました。4月17日の議事概要では、各区市の部分、例えば、「外環の必要性については総じて合意が図られてきたと認識している」ですとか、「大深度を活用した早期整備が必要」ですとか、あるいは「大深度地下方式により、早く安くつくることが重要」ですとか、「一定の理解をしている」ですとか、各区市におかれましても、大深度地下で外環の高速道路をつくっていくという部分についてはおおむねの理解をしていただいたと認識しております。ただし、それぞれ地域が抱える課題はございますので、そうした地域ごとの課題については今後とも丁寧な対応をしていくことは大変重要だと認識しております。

それから、「基準と差が出たときの責任の所在は」ということですが、現段階では、環境影響評価の手続きを進めておりますのは、都市計画決定を行う東京都でございます。環境の影響が予測評価と違ったという段階では、事業者の方に改善の措置の責任が生じるということでございます。

それから、「どの部分が計画変更になって、どの部分が変更にならないのか、わからない」ということでございました。確かに今日お配りしておりますパンフレットではわかりづらいということもございます。パワーポイントの中で16キロを4つの区域に分けて説明をしている部分がございましたけれども、その都市計画の図面を今後縦覧、あるいは説明会の中でご覧いただきますと、新しく地下の部分で区域が増える部分は赤い色が、減る部分については黄色い色がついているということで、昭和41年の都市計画の内容と今回の内容とが対比できるようになってございます。

それから、「都市計画の2年間のまとめの中で、外環本線と外環ノ2は同時にやるというっていた」ということでございますけれども、その後、平成17年1月から外環ノ2のつくり方について、先ほど来、ご説明申し上げておりますように、3つの考え方を地元の方々に示してご意見を聴いてきているところでございますが、まだ方向性がまとまっていない段階でございます。従いまして、外環の本線の地下化を先に計画変更させていただき、引き続き外環ノ2について、できるだけ早期に結論を得ていきたいと考えております。

【司会（鈴木）】 では、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今、東京都の方が無責任なことを云っておりますが、もし環境のアセスの結果と差が出た場合、最終的には事業者だといいましたよね。事業者がどうのこうのといいましたけれども、それで改善すればいいんだという考え方だったんですけど、そんなものじゃないでしょう。そんな無責任なアセスの決定なんですか。やった事業者がその時

点で違っていたら、改善すればいいって、今いいましたよね。改善すればいいんですか。そんなアセスなんですか。そんなことで、工事をやられたら大変なことですよ。東京都はそんな程度の考え方なんですか。これは非常に大きな問題だと思いますよ。

それから、もう1つ、「外環のその2」のことなんですが、私は余り深掘りして云うつもりはありませんが、都はまだ意見がそろってないといいますが、関係のある4区市、練馬と三鷹と、それから杉並と武蔵野。地元意見交換会などで「外環のその2」についてはすべて外環のそれに反対しているでしょう。もう意見がまとまっているじゃないですか。それでもまだ検討しなきゃならない部分があるんですか。だったら、そういうところをきちっとやっていただかなきゃならない。

それから、私が今申し上げておきたかったのは、5月22日に東京都から発表していますよね。その中に参考資料として、計画変更対象道路ということで、で出ていますよね。何でこれをきちっと出せないんですかと私はいいたいんですよ。最後になって申しわけないですけども……。東京都市計画道路の自動車専用道路の都市計画高速道路外かく環状線が今度変更になるんでしょう。それが高架から地下になるということでしょう。それから2つ目は、同じ東京都の都市計画道路で区画街路都市高速道路外かく環状線附属街路第1号線から第12号線までを廃止するということでしょう。それから3番目は、三鷹市の都市計画道路が幹線街路の3・4・11号線北野仙川線を追加するということでしょう。そういうのははっきりしているじゃないですか。それを何でこの説明書の中にきちっと入れないんですか。図面だけでそんな簡単に終わらせていいんですか。なぜそのようなやり方をするのかよくわかりませんが、きちんと変更するものはどういうものを変更するかということを明確にすべきじゃないんですか。何か明確にしちゃいけないことがあるんですかね。

それから、もう1つ、これ、22日に発表しましたけれども、今度の計画変更は7区市にはいつ説明に行かれたんですか。私が非常に不思議に思うのは41年と全く同じようなやり方でやっているんじゃないですか。確かにPI協議会ではいろんな議論はしていましたが、正式に東京都として都市計画変更する場合には、最低半年ぐらい前に説明をきちっとやって、それでこういうところで発表するのはわかりますけれども、22日か23日に発表されていると思いますが、そのときにはまだいろいろな説明をされてないんじゃないですか。22日に皆さん同じような形でやっていると思うんですが、どうなんですか。そういうやり方でいいんですか。今回もそのようなやり方でやりになられたんです

か、何のためにPIをやっているんですかね。もう一度東京都のご意見を聞きたい。

【司会（鈴木）】 予測し得ない事態が生じた場合、改善措置をとるというだけでは十分ではないかということ。それから、外環ノ2について、沿線の区市は反対しているのではないかということ。それから、関連計画の変更について、変更内容を説明すべきだということ。それから、正式に案を出す前に区市の意見を聞いておくべきではないのかということでございます。4点でございますが、都からよろしいでしょうか。

【臼田委員】 それでは、まず「5月22日に都が発表した資料の中にある都市高速道路が1つ目、附属街路が2つ目、三鷹の3・4・11という道路が3つ目ということで、その内容がパンフレットに書かれていない」というご意見だったと思いますが、この件については、地元説明会でご説明させていただく、もう少し情報がしっかり入ったパンフレットの中には織り込んでいくことを考えてございます。

それから、「外環ノ2について、4月17日の区市長意見交換会で区市の方から反対という声が多かったのではないか」ということでございましたけれども、議事録では、例えば、「地上部街路の取り扱いについては早期に結論を出していくことを強く望む」、あるいは「外環ノ2については地元の意向を踏まえて慎重に取り扱うようお願いする」などとおっしゃっている区市もございますので、全部が全部反対であるということではないと認識してございます。いずれにいたしましても、地元の方々の意見を聴きながら、どういう方向がいいのかということについては今後速やかに検討を進めていきたいと考えてございます。

それから、「7区市に説明に行ったのか」、「いつなんだ」ということですが、同じく4月17日の区市長さんの意見交換会の中でご報告をさせていただきましたが、「都市計画面や環境影響評価の準備書をまとめる準備を今行っております」ということをご報告させていただきました。さらに地上部の街路についても、「外環の本線とは切り離して、引き続き住民の皆様の意見を聴きながら検討を進めてまいりたい」とご報告させていただきました。このようなことをご報告させていただきながら意見の交換をさせていただいたところでございます。

それから、最後ですが、「改善すればいいといういい加減なことでは困ると」ということでございましたけれども、栗林様のご意見のご回答でも申し上げましたが、そうした地域の不安に対してはしっかりとご説明をさせていただきながら、不安を払拭していくという努力は続けていきます。それでも気がつかなかった部分については最終的には事後対策で

しっかり処理をしていくということを申し上げたかったわけでございます。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 今の環境の話で少し補足させていただきます。これまで330回ということで非常に多くの場で多くの方々のご意見を聞いてまいりました。そういった中で、やはり一番心配しているのが環境は大丈夫なのかどうか、自分たちの生活が本当に大丈夫なのかどうかという真剣なご意見というのを私、直接たくさん聞かせていただいております。そういった意味で、やはり環境の予測、それから実際の対策というのは万全を期さないといけないんだろうと思っております。

この予測に当たっては、これまでの調査結果、それから既存のデータ、こういったものを使いながら、現在の最善と考えられる手法を用いて予測させていただいているということでございます。例えば、本日のスライドとか、お手元の資料ではその辺の手法とか、細かいデータが載っておりませんので、そういった細かいデータを、準備書であるとか、あるいはさまざまな場面で公表させていただきますので、そういったものを住民の皆様の方からもチェックをしていただいてご意見をいただいたらと思っておりますし、また環境影響の審議会で、環境の専門家の方からもしっかり意見をもらうということになっておりますので、そういった意見に真摯に耳を傾けて対策をとっていきたいというように思っております。

仮に事業をさせていただくに当たって、こういった環境対策をとるのかというのは、またその時点で事業者としてしっかり対策をとっていかないといけないと思っているところでございます。そのときも同じような趣旨で対策をとっていくことになると思っておりますし、住民の皆様方の心配という声はよくわかりますので、例えば、実際道路ができたときに騒音がどうなっている、大気はどうなっているかというのはモニタリングさせていただきながら、そのデータも公表して、やはり多くの方々の目でチェックをしていただく。数値で予測したり、対策はするわけですがけれども、もし万が一基準などを超えているというときはしっかり地元の方とご相談させていただきながら、万全の対策をとっていくといったことになっていくのではないかと思っているところでございます。

【司会（鈴木）】 先ほどから新さん、手を挙げていましたが、その後、森下さんに...（「いいですよ」の声あり）。いいですか。では、森下さん、お願いします。

【岩崎委員（代理：森下）】 お聞きしたいことがございます。私ども元関町一丁目町会 須山会長を代表としております外環道路計画対策委員会の方では、5月9日に練馬区

長に、そして5月12日には東京都の方に、そして5月16日には国交省の方に反対署名1万1,101筆をお届けさせていただきました。そして、その際に、「これは私どもの民意です。インターチェンジは要りません。排気塔も要りません。上部道路も要りません」ということを申し上げました。それで「重く受けとめる。」というお返事をいただいたと思っております。それはちゃんと記事にもなっておりますから、確かなことだと思います。

そして、その際、区長さんには直接お届けさせていただきましたけれども、東京都さんの方は今そこにお座りの方、そして国交省の方も今そこにお座りの方々にお届けさせていただき、「これを今後どのようにされますか。」とお聞きいたしましたところ、「ちゃんとしかるべきところというか、あて名のところ、都知事さんですとか、国交省の大臣の方にお届けいたします。」というお答えをいただきましたが、果たして今、私どもの大事な署名はどこにありますでしょうか。お答えください。まず、それが1つです。

もう1つですけれども、関越道と外環道が大泉にできるときにはどんな環境評価がなされたんでしょうか。皆様ご存じのように、今大泉は都内でぜんそくナンバー1です。ありがたくないナンバー1をいただいております。子供たちは大人よりも3倍から6倍、空気をいっぱい吸い込むんですよ。私、練馬区関町南に住んでおりまして、きょう3時23分、練馬区役所から光化学スモッグ注意警報が発令されました。子供たちは外で運動することもままならず、既に健全な育成は望めない現状なんです。これからしょっちゅう光化学スモッグ警報が出ます。東京都のほかの区市の中でどれだけの町、あるいは区できょう光化学スモッグが出ましたでしょうか（「はい」の声あり）。出ましたか。さっきパワーポイントでもありましたように、青梅街道のところには予測のところでもすごくひどい数値がいっぱい出ていました。一番多いのが幾つもありました。評価の指標というのは本当にちゃんとやってもらっているのかどうかというのが非常に疑わしいです。いい言葉でいえば、数字はいつも控えめですね。

私がここで問題にしたいのは、皆さん、もしお持ちでしたらごらんください。これまでの検討の総括というところの18ページです。「大気環境が改善されます。自動車から排出される二酸化炭素 CO_2 、窒素化合物 NO_x 、浮遊粒子状物質 SPM の量は自動車の走行速度が高まるにつれ、減少する傾向にあります」。これは結構なことです。だったら、インターなんかつくらないで、そのままスルーしちゃえばいいじゃないですか。最初、石原さん、いつてましたよね。都心にディーゼル車とか入れないって。スルーさせればいい

んだ、通り抜ければいいんだ、都内にディーゼル車を入れないっておっしゃってました。それがいつの間にかインターをつくるといわれました。

さらにここからが問題です。「現在の都心部は慢性的に渋滞しているため、自動車が発進、停止を繰り返し、低速で走行していることからより多くの排出ガスが発生していると考えられます」。まさにこの状況はインターチェンジのことを指していると思われます。いかがでしょうか。インターチェンジは高速では走りません。お金を払うためにとまったり進んだり低速で運行いたします。そうすると、さらに多くの排出ガスが発生するところに書いてあるんです。そうしたときに何が環境基準ですか。絶対にあり得ない数値を出してこられたんじゃないかと思います。どこのインターチェンジをはかって青梅街道に当てはめられたんでしょうか。絶対信じられません。

私たちはとても静かで幸せな隣人関係を築きながら、とてもアクセスのいい場所に暮らしております。そこにインターチェンジなんかつくられちゃったら、子供たちの健康はもろんのことですけれども、町が分断され、環境が悪くなって、本当に死の町になってしまいます。死ねということです。そういうことを本当にどうして石原都知事はおっしゃるのかしら。あんなにすばらしい文化人の方が。それはサイエンティストの方がおっしゃるんだったらわかりますよ。

朝日新聞の5月31日の朝刊「ひと」の欄に、『人類文明の危うさを説く科学者』という紹介記事が出ておりました。「短期的な利益はしばしば長期的な悲劇を生む」ということで、この方の本がベストセラーになっているそうです。ジャレド・ダイヤモンドさんという方なんですけれども、まさに私はこれをみたときに、「利便性などという短期的な利益は、しばしば環境面から見たら長期的な悲劇を生む。」と思いました。大泉のぜんそくなんか、そうじゃないでしょうか。こういうことが目の前にありながら、どうしてまた同じことを練馬に、そしてまたほかの地域につくろうとされるんですか。ここPI会議に来て、石原都知事に説明してほしいです。そういう努力とかはしていただけないものでしょうか。

それで、私は結論的に申しますと、CO₂は減るかもしれませんが、SPMというのはディーゼルから出て、私たちの体の中に突き刺さるんですよ。ディーゼルは不完全燃焼するからCO₂は排出しませんけれども、不完全燃焼することによってSPMの量がふえるんですね。そうするとどういうことになるかといいますと、排出されるガスが超微粒子になりますから、「それは血管やリンパ管にも侵入して、私たちの呼吸機能の損傷だ

けでなく、血流障害を引き起こし、心臓系血管にも大きな影響を及ぼします」ということが書いてあります。こういうことがこんなにいっぱいいろいろあるのに皆さんご存じないのかと関係の方にお聞きしたいです。こういうことがわかっていながら、何であえてインターチェンジが必要なんでしょうか。

先ほどから区市長会議のことがいわれていますから、よその区長さんのお話をして申しわけないんですけども、我々練馬区の区長さんは賛成ですからそれはここで申し上げる筋合いはないので、杉並区の区長さんのお話をちょっと引用させていただきます。「青梅街道インターチェンジについては外環本線を整備すれば、インターチェンジが設置されなくても国のデータに示されているとおり、環状8号線の渋滞解消効果が期待でき、またハーフインターの整備に多額の費用がかかることなど、設置の必要性は低いと考えている。」ということで杉並区は反対されております。

以上のことから都と国交省の方、お答えをいただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 要望書が今どうなっているのか、ちゃんとしかるべきところに上がっているのかという点。それから、環境影響評価の予測の内容について納得できない。そういうことでインターチェンジは反対であると。端的に言えば、そういう内容でございますが、それでは順に。まず山内さん、お願いします。

【山内委員】 まず1万1,100余筆の要望書の扱いでございます。私ども国土交通省の方でございますが、北側国土交通大臣のもとに届けております。

【岩崎委員（代理：森下）】 いつでしょう。

【山内委員】 日付は今ちょっとここにありませんが、いただいた後、私どもの埼玉にあります関東地方整備局の方に事務所から届けまして、その後すぐ本省、霞が関の方に届けて、それで担当官の方から大臣のもとに届けていただきました。

【岩崎委員（代理：森下）】 日にちを後でいただけますか。

【山内委員】 じゃ、調べて後ほどお答えします。

【臼田委員】 いただいた署名につきまして、今、行政の内部で処理中でございます。いただいた署名につきまして、地域の分析などの作業もさせていただいております。

それから、SPMについてお話がございましたので、昨年環境局が発表した資料がございますのでご報告させていただきますと、おかげさまで大気環境が大分よくなってきております。平成16年に一般測定局では測定開始以来、初めて全局で環境基準が達成されたということでございます。トラックの排気ガス規制、あるいは交通ネットワークの整備に

よる交通量対策、両方相まって環境がよくなっているという状況でございます。

【岩崎委員（代理：森下）】 私が申し上げたいのは、インターチェンジができたときにはそのＳＰＭとかがふえるんじゃないですかということです。そのことに関してどうお考えですかということをお尋ねしたいということをいったんです。

【司会（鈴木）】 インターチェンジができるとＳＰＭがふえるのかどうかということですが、それでは、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今の森下さんのお話の環境については、広域的な面と地域的な面と２種類、話があって、若干それが混同しているような感じを受けて聞いておりましたけれども、例えば、走行速度が上がってＳＰＭとかＣＯ₂が改善されるというのは、やはり首都圏全体でいろんなところが渋滞していると。そうすれば、インターチェンジということだけではなくて、普通の道路であっても停止したり、発進したり。ゆっくりなスピードで長く走っているということで排出ガスがたくさん出ていて、したがって、例えば外環のような道路をつくって、交通の流れをスムーズにすることによって、全体としての環境の改善を図るという趣旨で申し上げます。

一方でインターチェンジをつくるということになると、今までインターチェンジがなかったところに今度車が来るという形になりますので、確かにご心配の面というのはあるんだと思いますけれども、そういった交通が通ったときに、本当にＳＰＭとかＮＯ_xというのが環境基準が守られるかどうかというのを今回予測させていただいております。それで環境基準を守ることができるだろうというように我々は考えているということです。若干信用できないという話がありましたけれども、データとか、その手法とか、そういったものをしっかりごらんいただいて、その上でまたご意見をいただけたらというように思っております。

インターチェンジの効果については、外環の例をとると、インターチェンジをつくらないよりつくった方が今混雑している一般道路から高速道路の方に交通が転換しますので、そういった意味では、全体としての改善効果というのは高いんだろうというように思っています。ただ、一方でインターチェンジをつくれれば、やはりそれぞれの箇所の環境が心配だという話がありますので、そういった観点でどこにつくったらいいのかとか、そういったことを今回検討して計画案を出しているということでございます。

【司会（鈴木）】 それでは、渡辺さん……（「済いません。大泉の件はどうですか」の声あり）。ちょっとよろしいですか。

【岩崎委員（代理：森下）】 いや、私が質問した大泉の件はどうか。

【司会（鈴木）】 大泉の外環の環境影響評価については、既に協議会時代から何度か説明していると思いますが。

【岩崎委員（代理：森下）】 そうじゃなくて、環境評価と今の現状はどうなんですかということを知りたいんです。

【司会（鈴木）】 大泉の環境の現状についてでございますが……。

【山本委員】 具体的な数値は今もってないので、探して現状がどうかという具体的な数値をお示ししたいと思います。

【岩崎委員（代理：森下）】 はい。

【司会（鈴木）】 それでは、渡辺さん、先ほどから手を挙げていましたので。

【渡辺（俊）委員】 私が聞きたいのは、こちらの方の環境影響評価の日程について聞きたいんですが、その前に先日のP I会議で12日に抗議書を出したんですが、週に2日しか出てこない知事さんにお届けされたのかどうか。まずこれが第1点。

それで、この不十分な概要の一番最後に日程が入っていますね。現在、この段階。この下の赤線以外の部分、住民等の意見、区市長の意見、知事の意見。これら全部含めて最後の公告・縦覧まで、いつごろ日程的に予定しているのか。その辺を教えていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 2点でございます。前回抗議文を出したが、どう扱われているのかという点。それから、このフローにある説明会以降のおおむねのスケジュール、わかる部分についてお願いします。

【臼田委員】 前回いただきました抗議書について、現在処理中でございます。必要な部署へ回覧している最中でございます。

【渡辺（俊）委員】 部署じゃないよ。知事に渡したんだよ。部署は関係ないよ。渡してないなら渡してないで、正直にいいなさいよ。うそをいうなっているじゃないですか、冒頭から。

【臼田委員】 まだ知事には届いておりません。

【渡辺（俊）委員】 それでいいんだよ。それでいいです。もういい。

【臼田委員】 行政の中で必要な処理をさせていただいてる最中でございます。

【司会（鈴木）】 それから、もう一点でございます。今後、この都計案説明会以降の流れ、どういう日程を想定しているのかという点がございましたが、これはいかがでしょう

か。

【臼田委員】 パンフレットの裏側をごらんいただきたいと思います、「現在はこの段階です」というところから最後の「公告・縦覧」までの期間、どのくらいかというお尋ねでよろしいですか（「はい」の声あり）。一概にプロジェクトの規模や性格などでどのくらいかかるということとは言えませんが、一般的には１年から１年半ぐらいの範囲で終えているプロジェクトが多いと思っております。

【渡辺（俊）委員】 じゃ、区市長に対する我々の意見はどこでいえばいいんですか。今の話じゃ、全然はつきりしてないですよ。

【司会（鈴木）】 全体で１年から１年半ではなくて、例えば区市長の意見がいつ出るのかわからなければ、自分たちの意見をいついっていいのかわからないだろうということですね。

【渡辺（俊）委員】 個別にですよ。どの程度想定しているかということですよ。そんなこと聞いてませんよ。

【臼田委員】 緑色のフローチャートのところで、６月２日に公告いたしまして、６月２日から７月３日まで縦覧期間を設けてございます。

【渡辺（俊）委員】 現在の次の段階からですよ。わからないかな。

【臼田委員】 ７月１８日まで意見をいただきましたものについて意見を集約して、その集約した意見に対して見解を添えまして、区市長さんへ送付するというところでございます。その送付されたもの踏まえて、区市長が意見を知事の方に返す流れでございます。これに要する法定の日数は意見の概要と見解書を送付してから２ヵ月以内に区市長の意見をいただくということになってございます。

【渡辺（俊）委員】 ２ヵ月ということは８月いっぱいということですか。

【司会（鈴木）】 住民等の意見を送付してから２ヵ月以内に区市長の意見ということですので、住民等の意見は７月１８日まで。それをまとめて送付した後、２ヵ月以内に区市長の意見ということですので、住民等の意見は法定は７月１８日まで。それをまとめる期間が幾らかあって、その後２ヵ月ということかと思います。

それでは、湯山さん。

【湯山委員】 冒頭にきょうの時間は９時までというお話をいわれたと思うんですが、もう少し進行を上手にやっていただきたい。私は聞くためだけに来ているわけじゃないんです。ですから、やはり時間はちゃんと守っていただかないと。これでは、いつまでやっ

たって、話は尽きないと私は思います。ひとつ頑張ってください、進行を上手にやっていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 申しわけございませんでした。それでは、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 外環で環境改善という話については海外でこんなお話があるようです。「渋滞解消に道路整備で対応しようとするのは、太っておなかが苦しくなったのをベルトを緩めて肥満を治療しているのと同じだ」と。とてもわかりやすいなと思いましたので、ご紹介しておきます。

それと東名以南については、ここでとまることによって、外環を来た車がすべて世田谷で出てくることを心配されている方も多いとは思いますが、また今度は東名以南をつくってしまうと南から来る車があったり、フルジャンクションになることによって、もしかしたらさらに影響が大きくなるのではないかと、慎重に考えた方がよいのではないかと思っているところです。そういう意見があるということも申し上げておきたいと思います。

質問が2つあります。先ほど栗林さんもおっしゃっていたんですが、世田谷区では地域の意見を聴く会で、例えば東名とのジャンクションのつくり方、位置ですとか、料金所のことなどについて、やっと意見交換を始めたところでした。こうした状況の中で、都市計画変更案がもう出てくるというのは何か急な感じがして驚いています。たしかその意見を聴く会の中で、難しいけれども、できないことはない、というような回答を国の方がおっしゃっていたはずで、こうしたやりとりがされている途中で、その後は一体どうなってしまうのでしょうか。今後のことを伺いたいと思います。

もう一点ですが、今年3月末にアセスの指針を定める省令が改正になっているかと思います。施行は9月末ですが、適用できるそうです。その内容は必ずしも環境基準が達成できていればいいのではなくて、ベストを尽くしなさい、検討経緯も明らかにするようとか、予測というのは不確実性があるので、前提条件を変化させて、ばらつきを把握する必要がある、というようなことが書かれているようです。今回出される準備書はこの新しい省令に基づいたものでしょうか。それを伺いたいと思います。

【司会（鈴木）】 2点質問と、あと東名以南をつくと逆に影響が大きくなるというご意見もございましたが、東名ジャンクションの位置、形態の議論をしていたところなんだけれども、どうなるのかということと、アセスの省令改正の反映についてでございます。

【山本委員】 まず、意見交換をしていたところという話がございました。世田谷区で、例えば東名ジャンクションの位置を砧公園にもっていったらどうかとか、地下にしたらど

うかというご意見をいただいて、その検討をして検討結果をお示ししていると。それで前々回でしたか、このP I会議でもお示したというように思っております。できるかもしれないといったという話がありましたが、構造的にはできるかもしれないけれども、それによって移転する戸数が倍になったりとか、あるいは緑を失ってしまうという問題がありますよというようなことで影響が大きいのではないかという話をさせていただいた記憶がございます。

そういったさまざまなご意見、それだけではなくて、各地域でいろんなご意見があって、その意見をまとめたものを何回か前のP I会議で計画概念図にこういった意見がありましたというので整理してお示ししていたかと思っておりますが、では、それに対して国と都の見解はどうかということで文書にしてまとめたものを実は今整理しております。ちょっと手元にあって、こういう厚いものになるんですけども、これまで非常に多くの意見をいただいていますので、その意見を整理しつつ、現段階での国と都の考え方というのをまとめた資料を、本当はきょう間に合えばよかったのかもしれませんが、非常に意見が多いということと、まだ今週も意見を聞いていたりしましたので、そういった最新の情報を入れながらまとめておりますので、できるだけ早く皆さん方にお渡したり、あるいは公表して、これまでの検討の結果を踏まえて、我々が今どう考えているのかというのはぜひみていただきたいと思います。

今後これで手続に入ったからといって、それっきりということではなくて、これを踏まえたり、あるいは今回の計画案とか、アセスの準備書をみていろいろなご意見があるでしょうから、そういったことについても引き続ききちんとやりとりをさせていただきたいと思っております。

それから、アセスの指針が変わったという話でございます。9月から施行ということで、基本的には9月になるんですけども、今回の準備書の中では先取りをさせていただいて、今ご指摘いただいたようなものについても取り込んだ形になっておりますので、ご確認いただけたらと思います。

【司会（鈴木）】 橋本さん、先ほどから手を挙げられていましたので、お願いします。

【橋本委員】 先ほどのスライドを拝見しての感想なんですけれど、平成42年の交通量やなんかが出ていたんですが、交通量予測では交通量がふえていました。そういうデータの部分が早過ぎたので、データの数値を書きとめてる暇はなかったんで、うる覚えになるかもしれない申しわけないんですが、S P M、C O₂、全部数値は横ばいか、あるいは

は交通量がふえているのに下がっていました。それは先ほど山本さんがおっしゃっていた全体の環境のことを考えてのことなのか、あるいは基準値を満たせばいいというだけのことなのか、その辺がすごく不安に思います。

それと、これもちょっと申しわけないんですけど、80キロで走行16キロ、確かに12分。計算機ではなります。最初から80キロで飛ばすんですか。ちょっとむちゃくちゃなことはやめてほしいんですよ。幾ら私の運転でも無理ですよ。最初から80キロで、最後まで80キロでいくのは。これを住民の皆さんに説明するときにおみせするんでしょう。ちょっと困ります。

それと、本当に揚げ足をとるようで申しわけないんですが、先ほど来、皆様が説明していた中で、事後調査を行い、改善をお願いすると。だれにだっていいくなります。そういうご回答があったんですけど、聞き違いであってほしかったです。

【司会（鈴木）】 では……（「時間がないから質問だけ。答えは要りませんから」の声あり）。では、新さん、お願いします。

【新委員】 時間がもう過ぎていたので簡単にいいます。これ、相当前から準備されて、きのう私、評価書と両方みたんですが、こんなに厚いんだよね。あれ、相当前から準備していたんじゃないかと思うんだけど、2、3ヵ月前ぐらいから準備していてP Iにはいかなかったというだけの話だね。多分そういうことだろうと思います。

それから、多摩地域の都市計画に書いてあるんですが、実は外環ノ2が地下に潜ることになって、検討路線として多摩地域の都市計画のプランには10年間で整備すると書いてあるんだけど、23区のこれには書いてないんだよね。あれ、23区の方は前に出たから書いてないんだろうと思うんだけど、あれは外環が地下に入ったら、あの都市計画の中でどの部分が一体外環が地下に入ったときに対応する路線なんですか。それをちょっと知りたいので、後で教えてください。計画がないから判断のしようがない。

それから、NO_xとか、そういったものの予測が実際に外れた場合はどうするかという話がさっきから出ているんだけど、これは希望としてはその時点でジャンクションができれば、インターチェンジができれば、予測をオーバーした場合は車をとめると。そういうことが前提条件になるということですよ。これは自治体と相談していただいてやるようになると思うんですが、そういったことをきちんと担保していただきたい。

それともう1つは、外環が地下に入ることによって都市計画を変更するんですが、そのときにちらっと変なことが書いてあるので、この意味が知りたい。立体的な範囲を定める

区間というものがあります。説明書の中で立体的な範囲を定める区間というのが外環ノ２のところだけかと思ったら、附属道路のところも全部入っている。これは地下のトンネルの位置の周辺を一体的な形で定めるというんであればあれなんだけど、地上部分に関して、この一体的な範囲を定めるということになる、地上の権利を制限することになる。これはちょっとおかしいので、どういうふうな考え方をしているのか、それをぜひ教えてもらいたい。これは今返事されなくても結構です。後からで結構です。

以上です。

【司会（鈴木）】 時間が超えておりますので、簡単に答えられる部分だけ。今、何点かいただいておりますが、橋本さんの３２年、４２年というのは、本線の交通量がふえているだけで、ジャンクションに出ている交通量は余り変わっていない、あるいは減っている、数字は変わってないということだと思います。

８０キロ１２分という誤解を与えるといった点については、計算上のお話だということでご理解いただきたいと思います。事後調査の改善措置の主体、あと新さんがいっていた２３区の方の扱いはどうなるのかといったこととか、立体的な範囲についてはここで答えただけだと思います。では、山本さんからお願いします。

【山本委員】 事後的に改善をだれにお願いするかというお話でございましたけれども、それは実際その道路を管理している者がしっかり対応するという形になります。

【司会（鈴木）】 それでは、都の方から。

【山口委員】 多摩道路の話がありましたけれども、「区部には位置づけられていないのではないか」ということですが、そういうことではなく、東京都は外環ノ２をきちんと検討していきますということで、多摩道路の整備方針の中で必要性について検討すべき路線として位置づけました。多摩だから区部は関係ないということではなく、東京都として行政のそのような計画を指針の中にしっかりと入れたということをお話したことはあると思います。その点、ご理解いただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 それでは、本日時間が既に２０分近く超過してございます。本日の議論は以上としたいと思いますが、まだ質問したいこと、あるいは知りたいこと等あると思います。こういったことにつきましては説明会での質疑、あるいは相談コーナー等でお問い合わせいただければ順次答える、あるいは次回以降のＰＩ外環沿線会議でも議論できる部分があるのではないかと考えております。

次回につきましては、今後ＰＩをどのようにしていくのかについて議論が必要という話、

本日もございました。前回もございましたので、こういったことについて意見交換ができればと考えております。次回の日程につきましては今後調整していくということとしたいと思います。

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——