

第9回P I外環沿線協議会 会議録

平成14年 11月5日(火)
於：東京都庁第一庁舎5F大会議室

【司会(西川)】

それでは、定刻の7時を過ぎましたので、これから始めさせていただきます。まだ傍聴者の方で資料をお配りできていない方がいらっしゃるかと思いますので、その方には、また事務局のほうから改めてお配りさせていただきますので、大変申しわけございません。

本日はお忙しい中、協議会にお集まりいただきましてありがとうございます。私、本日の司会役を務めさせていただきます、国土交通省の東京外環調査事務所の西川と申します。よろしくお願いたします。

それでは、ただいまから第9回P I外環沿線協議会を開催いたします。

本日の協議会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時ということで考えておりますので、発言等はできるだけ簡潔にまとめていただけるよう努めていただきまして、多くの方ができるだけ発言できますよう何とぞご協力、よろしくお願いたします。

それでは、本日、事務局のほうに、調布市の川原さん、それから調布市の新谷さんにおかれましては、ご都合により欠席されるというご連絡をいただいております。ほかの方は、何名かまだ空席でございますけれども、後で遅れて来られると思います。

ここで撮影時間を終了とさせていただきたいと思いますが、報道の方々、よろしいでしょうか。それでは撮影の時間を終了とさせていただきますので、報道の方々、ご協力お願いたします。

それから、傍聴されております方々につきましては、受付のほうで配付しております注意事項に沿って、会の進行にご協力いただきますよう、お願いたします。

それでは、まず冒頭に、最近の外環に関する新聞報道につきまして、東京都より説明がございます。

それでは、成田さん、お願いたします。

【成田協議員】

東京都の成田でございます。

私のほうから、一部報道により、東京都に関しまして誤解を招いておりますので、ご説明を申し上げたいと思います。

まず、新聞報道にありました都の見直し案を明らかにしたという事実は、都としてはございませんし、取材を受けた事実もございません。また、新聞で報道されたような都案を決定したと、このような事実もございません。

このことにつきましては、11月1日の金曜日、知事の定例記者会見で、知事がこの旨の発言をいたしてございます。

東京都といたしましては、インターチェンジの設置や地上部の利用につきましては、地元区市や地域の意向を踏まえながら具体化していくものと考えております。

昨年の計画のたたき台の公表以来、行政として行うべき内部検討については、さまざまな可能性について検討はいたしているところでございます。今後とも、外郭環状道路につきましては、国と都は相互協力のもと、これまで同様取り組んでいくことを、本日、関東地方整備局長と東京都の都市計画局長の間で確認したことを申し添えておきます。

私からの報告は以上でございます。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

この件につきましては、同様のご意見も出ておりますので、後ほどの議論の時間の中でご議論させていただければと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。事務局のほうから確認させていただきます。

【事務局(伊藤)】

事務局を担当します国土交通省の伊藤でございます。

それでは、本日の配付資料を確認させていただきます。右上に四角囲みで資料 - 1、2と書いておりますので、それを見ながら確認していただければと思います。

まず最初が議事次第で、2枚目が座席表です。それから3枚目から資料で、資料 - 1につきましては、前回の会議録でございます。ずっと飛びまして、資料 - 2、右上のところに「資料 - 2【事務局作成】」とありますけど、これは前回の協議会でいただいたご意見等をまとめたものでございます。それから資料 - 3につきましては、協議員の方から提出された資料でございます。今回は米津さん、それから濱本さん、その後、渡辺さん、手書きのものが宿澤さん、それから江崎さん、その後、武田さん、あと東京都、成田さん、あと国のほうで伊勢田さん、大寺さんのほうから事前に資料提出がございました。これにつきましては、後ほど提出していただいた協議員の方からご説明していただきたいと思っております。続きまして、資料 - 4につきましては、本協議会の当面の日程について事務局で作成したものです。1枚紙でカレンダーのようになっているもの、これが資料 - 4です。

あと、参考資料としまして、前回の協議会の概要メモを参考資料 - 1としてつけさせていただきます。それから参考資料 - 2は、協議員の皆様からいただいたアンケート結果、それから参考資料 - 3は、傍聴者の皆さんからいただいたアンケート結果になります。参考資料 - 4につきましては、10月18日から開催しております相談所についてのご報告でございます。別とじの参考資料 - 5につきましてはですけど、これは先週の木曜日に行われました東京環状有識者委員会についての資料をつけさせていただきます。後ほど簡単にご報告させていただきます。と思っております。

資料の確認は以上でございます。

【司会(西川)】

それから、机の上には、これまでと同様、青いファイルのほうに、これまでお配りした説明資料等を綴っておりますので、そちらも参考にござらんください。

資料については以上ですが、足りない資料等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、続きまして、前回の会議録についてでございますが、事前に皆さんにござらんいただきまして、修正のご意見あったものにつきまして対応させていただいたものを、資料 - 1としてお配りさせていただきます。ご確認いただければと思います。

資料 - 1の会議録のほうの内容につきましてはいかがでしょうか。特に意見がないようございましたら、この資料 - 1の内容で、会議録、本日から公表という形にさせていただきます。よろしく願いいたします。

それでは、次第に沿った形で進ませさせていただきます。

前回の協議会で協議員の方々からいただいた意見を整理しておりますので、まず事務局のほうから説明させていただきます。

【事務局(伊藤)】

資料番号、資料 - 2でございます。前回の協議会で皆さんからいただいた意見を整理しております。

整理の項目としましては、まず江崎協議員のほうから出ました資料についての意見、そ

れから必要性の有無について、宮良協議員と伊勢田協議員からの資料に関する意見、それと、その後、環境・生活に与える影響についての意見が主に多く前回は出ております。

そのほか、次のページの資料・議論内容の要望・提案についてということで、米津さん以下何人かの方からの意見について掲載させていただいております。

前回の主な意見は、このように整理しました。

【司会(西川)】

ただいま事務局から説明がありました資料につきまして、何かご意見ございますでしょうか。

特にご意見ないようでございましたら、次に進めさせていただきたいと思います。

続きまして、協議員の方々から事前に資料提出をいただいております。今回は米津さん、それから濱本さん、渡辺さん、宿澤さん、江崎さん、それから武田さん、それから成田さん、伊勢田さん、大寺さんから資料を提出していただいております。

それから、前回、江崎さん等から提出していただいた資料、それから国と東京都からも提出した資料がございましたが、それについては議論ができない状態だったと思います。それから、一部、資料の取り扱いについても次回に持ち越しというようなことになっていたかと思っておりますので、それも含めて議論をこれからさせていただきたいと思っております。

今回、資料 - 3として提出されておりますので、まず、その資料の説明を順次させていただきまして、後ほどまとめた形で、これまでの議論も含めて議論を進めさせていただきたいと思っておりますが、そのような形でよろしいでしょうか。

それでは、お手元にお配りしております資料 - 3の内容について、補足的にでもご説明いただければと思っておりますが。順番に、まず米津さんのほうから資料の説明をいただければと思っております。よろしく願いいたします。

【米津協議員】

ご指名いただきました米津でございます。

この協議会、1回目から8回目まで、ずっと出席して、いろいろ皆さんのお話を伺い、いつでも玄関あけて、「こんにちは」と言って、上がらないで帰っちゃうという状態が長く続いておりました。いつか傍聴者の方のアンケートに、「小学校の学級会のほうがはるかにおもしろい」と、非常にばかにされたような言い方で批判されたこともございますので、もうそろそろ本題に入っていいんじゃないかということで、先日、提出したものを、きょう出していただいたわけですが。

簡単に言えば、私が今まで感じたのは、大泉インターの近辺の人のお気の毒、これが一番先にどうしても気になるんですね。外環からおりてきた人、それからあそこから外環に乗り入れる人、裏道、裏道で、本当に今まで車も通らなかったような5メートルぐらいの道に、もう車がどンドンどンドン行列して入ってくる。あの辺の迷惑を考えた場合に、やはりあの先を少し延長して、東名までは少なくとも延ばすべきだろうと。確かに東京の都民で全員が反対しているんですけど、これはもうつくる必要ないのかもしれないかもしれませんが、やはり東京全体を考えたときに、あそこでとめちゃったまま、これから先、また何十年も、あの状態で置いておいたら、非常に大泉の近辺の方がお気の毒であると。それから、もう一つは、昔から住んでいた人に今さら立ち退いてくださいというのもお気の毒だ。この都市計画ができた後で承知して越してきた人については、ある程度、譲歩してもらわなきゃいけないんじゃないかなと、そんなことを考えました。

それから、中央高速とのインターといいますが、交わる場所ですね。あの辺は、むしろやってくれないおかげでもって破産しちゃったとか、ひどい目に遭ったという方が多いんで、やはりあそこは地上に出てきて中央道と結ぶべきだろうと。

それで、基本的には、これを全部読んでいますと3分以上かかっちゃいますので、簡単に飛ばしますけれども、私の言いたいのは、大岡裁きの三方一両損じゃないですけども、

国・都のほうも計画を少し変えてもらって、それで立ち退いていただく方、何人かはやっぱりそれなりに協力していただいて、とにかくつなごうと。それで、地上に顔を出すと迷惑する人がいっぱいいますので、かなり深いトンネルを掘って東名までつないじゃえばいいんだと。それも、今ある規格の道路をそのままの形でやったら、ものすごくお金がかかりますから、とりあえず恵那山トンネルだとか、上越の清水トンネルの高速道路のところは、初期のときにはとにかく対向車線で1本しかトンネルありませんでした。あの方式でいいから、とにかくつくって、それでまちに出てくる車は、中央道、東名道まで流しちゃって、それから途中の便利さを得る人がいるかわりに、そこで立ち退かなきゃならない、犠牲になる人がいるんですから、途中のインターは省略しちゃって、調布だとか、あるいは大泉だとか、あるいは瀬田から、既にあるインターから入ってもらって外環道も使えばいいじゃないかと、こういった一つの私案を提案したいと思うんです。

これについて、今現在の計画でいくと非常に反対する人が多いんで、こんなことでとりあえず開通して、10年、20年後に日本の景気がまたよくなった時点で、完全な道路になるように、もう一本掘ったらいいんじゃないかという提案を申し上げたのが要約でございます。

以上で説明を終わります。

【司会(西川)】

どうもありがとうございます。

済みません。米津さん、ご協力ありがとうございます。今日は、資料を提出していただいた方が多いものですから、できるだけポイントを絞ってご説明いただければありがたいと思っております。

では、続きまして、濱本さんのほうから資料をご提出いただいておりますので、ご説明いただければと思います。よろしく願いいたします。

【濱本協議員】

濱本でございます。それでは私のほうの提案をさせていただきたいと思っております。

これは前回から私が申し上げていることですが、やはり基本的な問題でありますので、皆さん、何をお考えになっているか、もう一度お聞きしながら、私のほうのご意見を申し上げたいと思っております。

今日まで協議会は8回になりますけれども、私も反省点は多々あるかと思っております。行政側の資料の出し方については余りにもとっぴで、PI協議会の設置を提案した一人として非常に残念に思っております。このような事柄を今後も続けて行政側がするのであれば、地元住民、協議員を「ばか」にした背任行為ではないかと思っております。それにもかかわらず資料を配布しなきゃならない理由は何でしょうか。この機会に協議員の皆さん方が、この協議会についてどのようなお考えであるのか。基本認識、目的、位置づけ等、これについてお聞かせいただきたいと思っております。

私の考え方については、これまでの発言でおわかりと思っておりますが、誤解されている部分もあるかと思っておりますので、申し述べたいと思っております。

外環とは何か。なぜ計画決定以来36年間もできなかったのか。現在は凍結中ではありますが、昨年5月24日、国土交通大臣から、「これまでの経緯について遺憾の意を表明するとともに、原点に立ち戻って話し合いの場を設ける要旨」の発言がありました。大臣が謝罪されてまで、地元住民と話し合いたいとのことであれば参画すべきと思ひ、私ども地域住民代表者との話し合いで、この「PI沿線協議会」が立ち上げられました。

このたびの開催に当たっては、次のような考えを持っています。基本認識として、「外環の計画については、これまでの経緯を十分に踏まえて、実質的には現在の都市計画を棚上げにし、昭和41年、都市計画決定前の原点に立ち戻って、計画線の必要性から議論する」

という当初の理念を尊重します。協議会での議論や、その他の幅広い意見を踏まえ、さまざまなプロセスの中で、外環計画の意義について社会全体で検討することが必要であります。その中には上位計画での議論も含んでおり、社会全体として外環の意義がないと判断がなされれば、事実上、計画を休止することもあり得ること。

また、協議会の目的は、外環について、原点に立ち戻り計画の構想段階から幅広く意見を聞き、計画づくりに反映するため話し合うことを目的とする。また、位置づけとして、沿線7区市の住民、行政関係者代表と国、都の話し合いの場にすることです。また、この協議会のほかに、沿線7区市の各地域における個別説明会やオープンハウスを幅広く用い、意見を十分に把握するということでもあります。

さて、第8回協議会で行政側から出された「環境及び生活の影響に関する資料」は、いろいろ議論しなければいけません。環境及び生活全般に及ぼす影響が大きいので、今後、提出する前提となる基礎的な図として出ささせていただいたと伊勢田協議員から述べました。しかし、この資料は明らかに現計画を前提とした「計画ありき」のものであります。行政側の発言は、さきに申し上げているように、「PI沿線協議会」立ち上げのときの基本認識、協議会の目的、位置づけ等について確認した内容からかけ離れたものであります。このような行為は、これまで築き上げてきた住民と行政との信頼関係を損ない、PIの進展を妨げるものであります。資料は機械的に出すものではなく、提出すべき時期があると思います。今回のやり方は失礼ではないでしょうか。

行政関係者の皆さんはじめ、何人かの協議員は、具体的な資料がないと議論ができないとか、地元の皆様方と一緒に話し合っていくためには必要な資料だとか述べられておりましたが、本来、「外環が必要と認められたとき」議論されることであって、これから「原点に戻った」議論をする時点では必要のないはずではないでしょうか。

まず最初に、(1)昭和41年の都市計画で決定、討議された複数の計画(ルート)がなぜ現在のルートに決まったのか、決まっただけはどうか、その必要性、ルートや構造、その他すべての内容の有無。(2)現在の交通渋滞、大気汚染などの道路に関する東京の状況を真摯に見つめて、意見を交換して対策を講じる必要の有無。この1、2の議論で「対策が必要」とあれば、(3)道路整備以外の選択肢も含めて考えられる。最大限、最大幅の選択肢を求める。そして、(4)その後には道路の計画が必要という議論が出た場合は、その具体的な内容について議論すべきであります。

協議員の皆様にも一度申し上げたい。地域住民が36年間ご苦労され、いまだに精神的公害を受けている住民が待ち望んで、「原点に立ち戻って構想の段階から幅広く意見を聞く」PI協議会の立ち上げを我々に託した当協議会が「今何を議論すべきか」、「外環ありき」の議論をするのは時期尚早ではないかと考えていただきたい。

協議会の皆様に重ねてお願いしますが、資料の収集はこれぐらいにして、これよりは互いの信頼関係を再構築してPIの本題の議論に速やかに入りたいと思いますが、いかがでしょうか。必要な限り話し合いができ、信頼関係が深まり、お互いの意見を尊重することにより、「外環PI」の成果が将来のルート化にも生かせるものと願い、信じています。どうか、このことについて皆さん方のご意見をいただきたいと思っております。

以上であります。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

それでは、続きまして、渡辺さんから資料が提出されておりますので、資料のご説明、お願いいたします。

【渡辺協議員】

調布の渡辺です。協議会の運営について一言提案したいというふうに思います。

過去、1回から8回に及ぶ協議会におきまして、かみ合った議論が十分行われていません。原因についてはいろいろあると思うんですが、一番大きいのは事務局と協議員との間の考え方、これに大きな隔たりがあるということなんです。そこで、今後はしっかりとした、かみ合った議論をするための運営の方法、議題の整理、これらについて考えるために、事務局と協議会有志による話し合いの場、これは運営委員会と言ってもいいんですが、こういう場を、場づくり、これを提案したいと思います。

以上です。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

それでは、続きまして、宿澤さんのほうから資料をいただいておりますが、よろしいでしょうか、宿澤さん。では、資料の説明のほうを。

【宿澤協議員】

杉並の宿澤でございます。

これは、皆様もうご存じの読売新聞の夕刊のことですけれども、10月31日に、突然、読売だけが、しかも第1面に、今にも外環ができるという、地下方式でやるというふうに出ました。大々的ですので、うちのほうの住民は本当にそれを信じまして、「宿澤さん、大変だよ。もうどんどんできるよ」なんて言ってきました。そうしましたら、宮良さんの、言葉は悪いですけど、言いわけというふうに、これは都のほうは全然関係しないで報道が勝手に言ったようなことを書いて、こういうふうに宮良さんから書類をいただきましたけど、これがどうも私たちは納得がいきませんで、とにかく、じゃあ、これの宮良さんのこれを一番大きく拡大にして、私ども掲示板に張ったんです。でも、どうしても新聞……。ほかの新聞は何も書いていないのに、何で読売だけがこういうふうに書いてあるのか。これが不思議で、どなたかが言わなければ、私どもは関係ありませんと書いても、これはもう信じられないんです。それで、都のほうの、これだけのことを言って、協議員に言いわけの手紙を出すよりは、原因を確かめていただきたいと思います。それで、何でこれが発表になったのか、原因があると思いますので、住民の人たちが納得できるような、また読売新聞へ、こういうわけだったとか、その訂正のあれを発表していただきたいと思ひまして、それで、きょう、私はこれを出しましたけれど。

あと、栗林さんに、ちょっとお願いしたいと思います。

【司会(西川)】

これの後の議論のときのほうがよろしければ、そちらのときに発言していただいてもいいかと思いますが、どうしますか。

【栗林協議員】

そうですね。それでは、終わってから。

【司会(西川)】

では、後の議論のときに、また手を挙げていただければと思います。

では、資料の説明だけ先に続けさせていただいて、続きまして、江崎さんのほうから資料のご提出いただいておりますので、引き続きまして、ご説明お願いいたします。

【江崎協議員】

協議員のアンケートにも書きましたけれども、国・都で出された「今後についての提案」によると、首都圏の交通の現状と課題について、交通政策について、から議論することになっていますが、説明と若干の質問、回答があっただけで、しかも疑問が解決されないうちに次の資料が出てきていますので、事務局、進行役は議論が散漫にならないように資料を絞るべきだと思います。

私の資料の説明に移ります。

配っていただいたのは、「東京23区における自動車交通の実態」からなっていますけ

れども、そうではなくて、後ろの2枚の「国土交通省・日本道路公団の広報情報とセンサスの比較」から説明させていただきたいと思います。

前回の協議会で私が提出した資料、ファイルで言うと8-4ですね。「三環状道路と周辺道路の交通量変化」と、伊勢田協議員が出された8-19の外環効果事例の違いに疑問を抱かれた方はいないでしょうか。そこで、ホームページなどで広報されている情報について、道路交通センサスを使って比較してみました。それがこれです。

まず、外環については、伊勢田協議員の資料にもあった周辺道路の交通量が減少しているとされているものについてですが、道路交通センサスによると、下のグラフがそうなんです。ここで書かれている国道463号の大門というところについては逆に増えていますし、ほかの観測地点についても増えています。

蕨鳩ヶ谷線に関しては、この川口市芝という観測地点がセンサスではなかったため、唯一の川口市上青木西というデータを使いましたが、30%は減っていないですね。環状7号線は4地点平均したものですけれども、むしろ増えているように見えます。

次のページですけれども、国土交通省道路局のホームページに、整備後の効果として、周辺道路の大型車混入率が低下とありますけれども、道路交通センサスで見ると、やはり増えています。

圏央道はどうかと日本道路公団のホームページにあったものを見ると、圏央道と並行する道路の交通量が1割程度減少とありますけれども、逆に著しく増加しています。

ちなみに、道路交通センサスというのは、これらの情報を広報している建設省道路局 - 今の国土交通省 - が行っているものですから、知らないはずはないですね。道路交通センサスの目的は、全国の道路の交通量及び道路現況を調査し、道路の計画、建設、維持修繕その他の管理などについて基礎資料を得ることですから、なぜ別に調査して、その数字ばかりを取り上げるのか、とても疑問です。また、せっかく定期的にされているんですから、経年変化を見るべきだと思います。やはり、ここでもPIの基本である「透明性」「客観性」「公正さ」に欠けていると思いました。

それで、1枚目に戻ります。「東京23区における自動車交通の実態」です。

このように渋滞緩和効果があるとはどうも思えない3環状道路ですけれども、なぜこのようなことになってしまったのか。その原因の1つは、よく言われている誘発交通ではないかと思います。前回、米津さんからお話のあったイギリスのM25は、開通するや否や、予想を超える自動車交通が発生して、調査した結果、道路の建設がかえって交通量を増加させている。しかも、道路網のキャパシティが限界近くに達しているときに最も起こりやすいと言われていて、まさに同じことが東京でも起こっているように思えます。渋滞ですとか大気汚染、騒音、振動、ヒートアイランドなど自動車に関連する問題はいろいろありますけれども、では、一体どうしたら解決できるのかということについては、起こっている現象からではなくて、自動車は何の目的でどこへ行く車なのか、貨物車は一体何を運んでいるのかといった現状を、まず知る必要があるだろうと調べたのが、この「東京23区における自動車交通の実態」です。

まず、目的地別発生交通量です。第5回の8月6日にも配りましたけれども、そのときのものは平成6年のもので、これは平成11年の最新版です。自区内だけを移動する車も、23区内だけを移動する車も、前回の平成6年よりも増加しています。平成6年は自区内交通量が224万台、41.1%だったんですが、平成11年は244万台、42.2%です。23区内だけを移動しているという車も460万台、84.3%だったのが平成11年になると495万台、85.6%になっています。

次のページです。では、これらの車は、どういう目的で走っているんだろうかということですが、例えば、乗用車では、1日に2回走りますよという車が64.3%で、個

人所有の車のうち47.6%が「出勤・帰宅」という組み合わせで走っています。法人所有でも24.5%が、やはり「出勤・帰宅」で、「出勤」と「帰宅」だけで全体の46.6%、約半分を占めているんです。

次のページに行きます。では、貨物自動車は一体何を運んでいるのかということ、実は、その半分近くの車は空で走っています。

これらのことから、東京における自動車の問題を解決するのは、新しく道路をつくることでも、ロードプライシングでもない、もっと別の方法を探るべきではないかというふうに思いました。

以上です。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

それでは、続きまして、武田さんのほうから資料をご提出いただいておりますので、武田さんのほうから、資料をご説明いただければと思います。よろしく願いいたします。

【武田協議員】

5分ですか。5分。

【司会(西川)】

できるだけポイントを絞って、よろしく願いいたします。

【武田協議員】

わかりました。

私のほうは、提案と意見ということで、最初に、まずこの会議のあり方と会則について、それから1)番、資料要求の提出、2)番、確認合意から決定へということ。3)番、議決方式の明文化ということが、意見、会議のあり方についてということで触れております。これを一つ一つ読み上げますと、とても15分ぐらいかかってしまいますから、また司会のほうからおしかりをいただきますので、1行ずつですが。

要するに、今までの過去8回を一口に言うと、部分的には有効な議論、そうだなと思えるようなものを含めてありました。しかし、総体として見ると、全く議論がかみ合っていないんじゃないか。それから意見も言いっ放し。つまり、堂々巡りというようなことが繰り返されてきたんじゃないか。会議のあり方について、改善しなきゃいかんだろうと思います。

それで1)番ですが、資料要求の提出。これは全協議員の資料要求を集約し、テーマ別に時系列に整理して、それに沿って論議をするようなことを考えなきゃいけないんじゃないか。それから、その論議の作業工程表ぐらいは出してくださいということを申しあげましたが、非常に大事だと思うんです。が、その集約というか、議決をこの会議はしないということなのか。あと半年かけるのか、1年かけるのか、2年かかるのか。当局は、おおよそこのレベルでどういうことをやっていきたいのかということが全然わかってこない。お互いに忙しいわけですから、有効な議論をするためには、そういう一つの目安が必要じゃないか、このように思いました。

それから、もう一つは、各協議員のほうからの資料をそれぞれ提出してくれという、あるいはアンケート等もありましたが、これに対しても、どうも資料要求を含めて、明快に文書で出されてくる例というのは非常に少ないような気がします。これはやっぱり堂々巡りの一つのもんじゃないのかなと思います。早急に具体策、改善を考えるべきだと思います。

それから、これは会則によることからやむを得ないんだろうと思いますが、確認とか合意ということが、司会者の言葉にしきりに出ました。ですが、確認、合意、同意という概念は極めてあいまいなものでして、社会通念としては、確認とか同意を決めた後には、少

なくとも、この会なり団体の意思として何らかを議決をする、意思決定があつて初めて、それが生きてくるんだと思う。ただ確認しました。皆さん、こういう確認でよろしゅうございましょうかと。昔、よくありましたね。労働組合の大会で、幾つかのスローガン掲げて、皆さん、この確認でよろしゅうございませうか。頑張ろうって、これで一切、あと何もしない、こういう例がありました。過去にはそういう例が非常に多かった。ですから、行政もそうですし、我々住民系の協議員は、その意思決定を尊重する義務があるわけです。そういうことで、確認、同意を後で覆されるような愚かさが出てくる。はっきり、団体の意思を決定とまで持っていかない過去の進め方が問題です。

この1回か2回か3回かわかりませんが、会則の論議をしました。行ったり来たりがありました。要するに、今申し上げたようなことが規約の論議の中で全然あいまいで、意見や要望の出しっ放しの協議会になっているようです。

また、団体の意思決定をしない協議会となり、意見集約の議決方式、これは5人か7人が10人ぐらいたったら全員合意ということは当然出てくると思います。せいぜい五、六人か、10人でも無理だと思ひます。七、八人ぐらいならば、お互いにそうだねという形で合意をしたということが意味を持つてくると思ひます。何たって30何人もいるこの中で、一つの民主主義のルールを踏まえて、多数決がいいかどうかということもありますが、これだけの人数がいたら、そういう意味での議決方式を持たないと意思決定がされない。とにかくいろいろ意見を聞いて、お互いに意見を出し合つて共通の認識を持つた。こんな会議はないだろうと思ひます。

そこで、意見の集約、起立方式、多数決、あるいは3分の2以上。3分の2というのは、私が少なくともわきまえている会議の原則でいけば、特別議決というものは3分の2だと思ひます。そうじゃなければ、やっぱり過半数というのが多数だということだろうと思ひます。ですから、そういうことが明文化されずに今まで来たということが問題なんだと、このように思ひます。

それから、もう一つは、国と都は協議してこういう方向だということをよく言われるし、都と国は、あるいは国と都は、こういう意見を公表したと、メディアの方もよく書かれます。ですが、どうも今までの推移を見ますと、国と東京都の意識と足並みの乱れ。過去の経験でいきますと、三、四回、そういう場面がございます。これだけの大きなプロジェクトを動かしていくんですから、もうちょっと、この案を出している側が十分論議をすべきだろうと思ひます。そして、振れない、一致した姿勢で事を進めていただきたい。

なお、もう一つつけ加えると、多数決、あるいは3分の2がどうだということ、数で押し切つていいということではなくて、価値のある少数意見には十分耳を傾けながら、団体意思の決定できるような、そういう会則を考えてほしいと思ひます。

あとは、次のページですが、2ページ。今後、集中論議を求めたい課題の提案ということで、冗長を避け、以下にスケルトン的なものを提案しました。この1)番は、非常に重要なまちづくりの視点ということが抜けているんじゃないのかな。

あと、ここに書いてあることは省きまして、つまり、これはぜひお読みいただいて、またいろいろご意見をいただきたいと思ひます。私たち市民の求めている都市イメージというのは、この16キロを、おおよそ集約すれば、「水と緑の武蔵野」、それを大切にしていきたいという志向の都市づくりです。それを侵されるものに対しては強く防衛するということが基調にあると思ひますね。ただし、そこでは、いい意味での都市更新が主体であつて、外環が突出して主体になり得ない。外環は都市再生の補助手段にしかすぎないことを協調しておきたいと思ひます。

このような視点からは、この外環協議会には、都市づくり全般を所管する国交省都市局も参加し、首都東京の都市づくり論議に積極的に加わるぐらいの姿勢が欲しい。もちろん、今の道路局がそれで不完全だということではございませうけれども、この東京をどうする

んだということ。東京は、ただ単に地方自治体の一つじゃないんであって、首都であると同時に国際都市東京ということ。いわば、日本の対外的な看板にもなる都市でございます。だから手厚くやれという意味じゃなく、少なくとも都市論、都市づくりをめぐるもうちょっと真摯な論議をすべきじゃないのか。都市論の欠落した議論はあり得ないわけです。そここのところをつけ加えさせていただきます。

これは、行政だけではございませんで、過去数十年前に、この行政を許してしまった、その原点には、都市づくりには非常に無関心な住民、あるいは都民、市民があったということです。これは私、自省を込めて、自分たちもその一因をつくってしまったのかなと思います。

それから具体的なことでは、もう何回も触れておりますが、さっきも江崎さんのほうから、非常に色刷りのきれいなデータを出してもらっております。しかし、私たちが30何年間、外環、あるいは、まちづくりにかかわり合ってきた体感的な数値と、それから、この前、国交省、あるいは東京都がご説明いただいた環境の問題だとかありましたが、大きくかけ離れてはいないんじゃないか。ただし、一部には、これはどうかなと思うようなものがありました。ただし、あの地域に一番大きな障害をもたらしている環八渋滞をどうするかということ、いろいろ論議をする。それから、先ほど濱本さんが触れられましたように、角度は違いますが、あの地域全体をどうするかということで、何が一番マイナスになっているのか、改善するとすれば何があるのか。もちろん、車を入れないとか、あるいはつぐらないとか、できるだけ削減するとかということ。交通マネジメントという話もあると思いますが、現にあそこに流れ込んできているものの実態をもうちょっとミクロにとらえた上で、私たちが日々悩まされてきているものを解明するにはどうしたらいいかという論議をしなければ、外環は必要なのか不要なのかということにはならない、このように思います。まず、そここのところを明らかにした上で、このPI協議会は議論をしていくべきだと思います。

それから、具体的には例のたたき台の説明会が開かれました。あれらをつぶさに、この質問に対しては、どの地域で何%ぐらいの方がどういう意見を出しているんだろうなというようなことを、いろいろカテゴリー化して整理してみますと、やっぱりそれぞれその地域の特性がありまして、切実な質問、あるいは早く知らせてほしい、こういうようなことが出ております。

以下、1)番から2)番、3)番、4)番と挙げておりますが、これは即、皆さんもおわかりのことです。4)番の換気塔、5)番、もう既に用地買収の範囲と補償方式、移転の場合はどうなんだろうと。それからインター、ジャンクションの影響、関連街路と交通量の変化予測、あるいはそれに対してどう対応するか、7)番、その道路はどうつくってくれるんですかという話。さっきの水と緑の武蔵野という修復、保全、生態系の保護、回復。それから、中には蛍の復活というようなのも一つのものであります。

それから9)番は、計画実現の道路財源の原因者一括確保の明示。これだけのビッグプロジェクトをやるわけです。今、経済市況は非常に悪い。しかし、もし一部にささやかれているように、外環はとにかく早くつくって、穴開けて通しちまえばいいんだよというようなことで、インターチェンジの数も、あるいはジャンクションも、今までたたき台で説明されているようなものよりも後退し、とりあえず第1段階はこれだけやっておいちゃえよというようなことは許されない。それによって、新たなまた呼び込み効果というのは多くなるわけです。このところを踏まえた上で、財源論からどうするこうするというような話というのは、少なくとも国レベルの、いわゆる綱引きレベルのことです。私たちは、では、本当の財源はどうなっていくんだろうと。少なくとも練馬から始まって世田谷までの7自治体は何らかの形で負担を強いられるということならば、これはまた大問題だろうと、このように思います。

会議の終わりに、この進め方から、今後に見込まれる具体的な論議の細部に触れてみましたが、後で詳しくお読みいただきたいんですが、当然、幾つかのご批判はいただくことと思いますが、これは外環問題を考えることを目的とする私たちPI協議会は避けて通れない具体的課題だろうと思います。この上の内容に対する国と東京都の対応がどうなるかが、つまり外環の評価、有用なのか無用なのかということの論議をすることには欠かせないことじゃないのかな。きょう、これを書いていることは、1年先のことが2年先のことはわかりませんが、視野にはこういうことを置いて論議をしていく必要があるんじゃないかと、あえて批判を覚悟の上で提出させていただいたと。1つの目標設定しない限り、それから皆さんがそれぞれのことについて、いろいろの角度から検討しながら意見を出していただくという意味では必要なことじゃないのかな、避けて通れない課題という意味で触れさせていただきました。

ちょっと時間が過ぎましたが、失礼いたしました。

【司会(西川)】

ありがとうございます。

続きまして、成田さんのほうからでよろしいですか。では、資料の説明をお願いいたします。

【成田協議員】

私のほうから、前回の協議会でも議題になりました、41年、都市計画決定当時の経緯と都計審での論議についてご報告を申し上げたいと思います。

資料-3の1ページでございますけれども、昭和41年の4月に建設大臣から都市計画審議会会長に外環の諮問がございまして、同4月22日から東京都の都市計画審議会に付議されて、都市計画審議会特別委員会というのをつくりまして付託され、5月18日から審議開始いたしまして、この特別委員会では、6月3日に付託案原案どおり決定し、本審議会に報告するというふうなことで、同6月6日に特別委員会報告どおり、付帯意見を付して、原案どおり答申することが決定されたというふうなことで、7月30日に建設大臣より都市計画決定の告示がなされたというふうなことでございます。

なお、この下にもありますように、武蔵野、三鷹、調布、狛江につきましては、その諮問されるちょっと前に、都市計画審議会に提案する予定であるということから、意見照会がなされております。

それで、次のページでございますけれども、当時の計画決定の考え方でございますけれども、これは都市計画審議会の議事録から抜粋いたしております、この議事録につきましては、プライバシー等の保護とか、そういうふうな面から開示できない部分がありますけれども、議事録の開示は開示請求によりできるようになっております。

それで、この中で、かいつまんで整理したのが、このペーパーでございまして、計画については、当時、第3京浜、東名、中央道、大宮バイパスという、こういうふうなものが東京都の外側から東京に向かって自動車専用道路が整備されてきたと。そういう中で、東京の周辺において分散処理して、都市構造の新しい社会情勢に適用したような都市計画をするために計画をしたと。

この際、当時、東京には、もうかなりの集中がしておりまして、一点集中の都市から交通の処理を分散処理する必要があると。こういうことから、当時のいろいろスプロール化してきた東京全体の都市構造を考えたとき、将来の計画地周辺の交通需要が発生していることは、これは避けることができないというふうなことから、環状線の通る沿道の世帯の交通需要に対処するこめ、この外環は必要な路線であると。

そこで、当時は、昭和41年に新しい縦貫道路法が審議されておりました、この中では、茨城方面、今の常磐道でございますけれども、これが追加される予定でございまして、長距離の高速道路と内部に発生する交通との接触点である既成市街地周辺において、両方の

目的を果たす役割を外環は求められていたというふうなことから、外環の必要性を都市計画審議会の中で説明してございます。

それから、ルートでございませけれども、中に、この東京外郭環状道路の地図が入っていると思ひますけれども、これを参考にしながら。絵柄がないと、ちょっとわかりにくいと思ひますので、これを見ていただければと思ひます。

当時、4つのルートを検討したと、こういうふうに議事録に載ってございまして、それにはA、B、C、Dというのがございまして、Aルートというのは、この図面にあります環八の内側に整備したらどうかという検討をしたということでございまして。これは環六、環七、環八という環状方向の道路を整備するというふうなことから、むしろ環八の内側じゃなくて外側のほうに環状9号線的なものを整備すべきじゃないかということで、このA案については適当ではないと。

それから、B案というのは、環八の上を使ったらどうかと、こういうふうなことで、当時、環八は25メートルで、整備あるいは完成したところがありましたけれども、ここに環八の上に通すとなりますと、幅員を40メートル以上に再拡幅する必要があるというふうなことから、環八の整備状況から考えると、この案をとるということはなかなか困難であると。

それから、Cルートと申しますのは、もっと環八の西側に通したらと。これは現在提案しているルートに近いものでございまして、今、JRの西荻と吉祥寺の間付近を通せなければ、将来の需要もさばき切れないと考えているというふうなことがCルートとして検討されております。

それから、Dルートにつきましては、外環の現在のルートからもっと外側のほうの多摩方面のほうに計画したらどうかというふうなことでございましてけれども、当時は既に多摩の街路網の検討が終わっておりまして、在来の街路網との関係の整合性が非常にとりにくい、大幅に矛盾を来すというふうなことから、それと、現在では、例えば、都心環状線、それから中央環状線、外環、それから圏央道というふうな形で、ある一定の間隔で配置するところからは少し離れ過ぎていると。こんなことで、当時、交通量の問題、それから事業費、あるいは地形、地物、その他の問題を総合的に勘案すると、現在提案された案が一番いいだろうと、こんなことでご説明申し上げております。

それで、当時は複数の案というのは、これは私どもの中には、もう既にこの資料は残っておりませけれども、決定すべき案1つを提案するというのが当時の都市計画の定めでございまして、現在、都市計画決定されているものが、その中に提案されているというふうなことでございまして。

それから、交通量の面から必要性はいかがかというふうなことで、昭和41年当時、昭和55年から60年ごろ、ちょうど計画してから20年ぐらいのところ、どのぐらいの交通量になるかというふうなことを推計してございまして、ここに書いてございませけれども、北側のほうでは約3万8,000台、南側のほうでは約6万6,000台というふうなことで、3万8,000から6万6,000台と。当時、昭和37年のOD調査。これらの調査結果から、こういう推計をしているというふうなことでございまして。

なお、先ほどありました都市計画審議会につきましては、当日、案件を決定するために、104名中54名が、この外環の案件をかけるかかけないかというふうなところで、かけるのに賛成いたしてございまして、その後、外環に関しまして採決をしたところ、挙手により賛成多数というふうなことで外環は決定されてございませけれども、なお付帯意見が4つについてございまして。これは下にありますように、移転者に対する適正な補償と、それから公害等に対する道路構造で配慮すること、それから3点目は交通の安全を図ること、それから4点目としては、生活環境の維持改善に努めると、このようなことが付帯決議として付されまして、都市計画決定がされているというふうなことでございまして。

次のペーパーは、メンバーの構成状況でございます。委員が126名おりましたけれども、総出席者数が107名で採決者が104名と、こんな状況になっております。

それから、次のペーパーは、「これからの東京 - 20年後の展望 - 」というふうな、当時、どのような交通状況があったか、それから鉄道と船と道路の分担割合はどういうふうなことかというふうなことで、これをずっと見ていただければわかると思いますけれども、簡単にご説明申し上げますけれども。

128ページと129ページを見ていただければ、この前段のほうでは事業費等を試算しておりますけれども、輸送施設というふうなことがございますけれども、この中で首都圏で1都3県でございますけれども、当時の運輸省の調査によりますと、関東地方の貨物輸送の現況というのは、関東地方相互の輸送が約91%、内々でございますけれども、91%を占めると。これを機関輸送別に見ますと、自動車が93%で鉄道が4%、海運は3%と、このようなことで、現状に比べますと、鉄道はもっと減っておりますけれども、大体同じようなぐらいの機関分担率になっている。特に、この下のほうにありますけれども、鉄道が何ゆえそうになったかといいますと、ターミナルとしての操車場の能力が限界にありまして、輸送がそれだけ、当時、高度成長経済に乗りまして、どんどんどんどん交通量、あるいは物流が増えてきている中で、相対的に車に依存する形態、量が多くなってきたと、そのようなことが整理されております。

時間もあれでございますので、詳しくは、この資料をあと見ていただくというふうなことで、私のほうからの説明は以上でございます。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

それでは、続きまして、伊勢田さんのほうから資料の説明をお願いいたします。

【伊勢田協議員】

お手元の資料の、資料 - 3で、カラーコピーになっているところからでございます。

この資料でございますけれども、ファイルの2ページ目にあります協議会設立に向けた確認内容で話し合うことになっている項目で、まだご提出していない項目を、きょう、すべて一通りお出しさせていただくという趣旨で出させていただいております。これはファイルの7 - 1ページにもあります協議会の今後についての提案の行政からの資料の提出の項目とも合致しているところでございます。

1ページでございますけれども、大気への影響でございますが、2つございます。連絡路を走行する自動車の排ガスの影響が付近に生じる可能性があるというふうに考えておりまして、対策が必要であると考えております。

2ページ目でございますけれども、トンネルを走行する自動車の排ガスの影響でございますけれども、大気汚染物質を換気所で集中処理しますが、その排ガスにつきましても、換気所で機械設備を設置することによりまして、周辺環境への影響を最小限にする必要があるというふうに考えております。下のほうに書いてございますが、二酸化窒素を高効率で除去可能な脱硝装置については、換気所への適用の検討が進められているという状況でございます。

3ページ目は、自動車本体の低公害化も進んできておりまして、規制値の強化が進められておりまして、だんだん走る車が、この規制後の車になってくれば、低公害化が進むんではないかというふうに考えております。

4ページ目は、騒音の影響でございますが、騒音につきましても、連絡路が地上に出てくる部分で影響が生じる可能性があると考えておりまして、5ページ目が、その騒音対策の例でございますけれども、低騒音効果のある舗装をすとか、遮音壁をつくるとか、トンネル内の出口のところに吸音処理をするというような対策が考えられます。

6ページ目でございますけれども、振動でございます。振動につきましても、連絡路で

の影響が生じる可能性があるというふうに考えられます。下のほうですが、対策といたしましては、橋の継ぎ目のところを、継ぎ目をなくすというような対策が考えられます。

7ページ目は、地下水に与える影響でございます。地下水への影響の可能性といたしましては、地上から掘り下げる工法、開削工法と呼んでおりますけれども、この地上から掘り下げる工法の場合、工事中及び完成後の両方において、地下水の流れに影響が生じる可能性があるというふうに考えております。一番下ですが、地下水対策といたしましては、この地下水面が低下しますと、近隣の自然や建物に影響を与える可能性がありますので、上流側と下流側を接続するなど、地下水の流れを確保して影響を最小限にするということが必要であると考えております。

8ページ目は、現在のところまでにわかっている地下水の大まかな流れ図が上の図でございます。赤い矢印がおおよその流れでございますが、武蔵野礫層を通じて、西から東に流れているというふうに想定されます。それから、下の図は断面図でございます。この付近の地層及び地下水位を出しておりますが、地表面から約7メートルから10メートルの深さに地下水面があるというふうに考えられます。いずれにしろ、この地下水面、地層、地下水の流れの方向、いずれもこれまでの文献でわかっているものを集めたものでありますので、現地調査で地下水を観測するということが、いずれの場合も必要かというふうに考えております。

9ページ目は、地域分断の影響でございますが、外環はシールド構造で地下を走れば、地上部に与える影響は、地域分断の影響は少ないというふうに考えておりますが、一番から一番にあるような状況の連絡路が本線から分岐する位置から、開削ボックスとして地表から掘り下げて工事する必要があるというふうに考えております。このうち連絡路が地下にある区間、一番でございますが、こちらの区間については、工事後埋め戻しをして、地上を住宅や公園などに利用することも可能であるというふうに考えておりますが、一番以降の半地下、地表、高架となる区間では地域分断の影響が懸念されますので、横断連絡路などで影響を緩和することが必要です。これの地図になりますのが、前回議論になりました、ファイルの中の8 - 25ページが、これに対応する地図ということになります。

次に、10ページ目ですが、生活に与える影響のうち、移転の影響でございます。現都市計画は高架構造ですが、現在の都市計画の区域内にある棟数は約3,010棟あります。それを仮に地下構造を考えた場合で、各インターチェンジがすべてある場合、開削ボックスと考えられる区間が合計で2,060棟ほどになり、一方、シールドと考えられる区間が約950棟というふうに数えられます。一方、地下構造の場合で、各インターチェンジがない場合は、開削ボックスと考えられる区間が約1,000棟、一方、シールドと考えられる区間が約1,760棟というふうに数えることができます。

11ページ目ですが、交通集中でございます。インターチェンジが現在の都市計画で計画されている5つのアクセス道路が、その表の中に書いてございます。こちらは現況の交通の状況でございます。混雑度が1を超えておりまして、交通容量を上回る交通が流れてきているという状況でございます。下のほうに書いてございますけれども、インターチェンジがある場合は、接続道路のうち外環の都心側で交通が減少して、郊外側で交通量が増加するという傾向があると考えております。これは外環がない場合に、郊外から環八等を通行していた車が外環を利用することによる影響であるというふうに考えられます。

12ページ目は、参考につけておりますけれども、現況、インターチェンジがある場合、ない場合のそれぞれのアクセスが、5分の圏域、10分の圏域、20分の圏域というものが、どういうふうに変化するかというものを地図にしたものです。

13ページ目は、地下構造の場合の各インターチェンジの影響を参考に添付しております。

14ページ目は、費用対効果でございますが、外環の完成による便益には、直接的な便

益と間接的な便益がありますけれども、このうち金額換算が可能な便益を試算すると、年間約3,000億円の便益が得られるというふうに考えております。このほかには、環境改善というような便益がほかにもあるというふうに考えております。

一方、現在、首都高速中央環状線などの環状道路が地下構造で建設が進められておりますが、こういう地下トンネルの建設には1キロメートル当たり約1,000億円程度要しておりますので、外環の費用は、そもそも地下構造にするのかどうかという構造とか、地下構造にした場合でも、その深さとか、インターチェンジの数とか施工方法で大きく変化しますけれども、地下構造を想定した場合には、仮に他の地下トンネルでの費用を参考にいたしますと、約1.5兆円程度から2兆円程度の費用を要するというふうに考えられます。いずれにしろ、工事コストについては、総合的なコスト縮減が必要であるというふうに考えております。

以上でございます。

【司会(西川)】

それでは、最後に大寺さんの説明をお願いします。

【大寺協議員】

引き続きまして、その次の参考資料についてご説明いたします。2枚ございます。

この参考資料を用意した背景ということでございますけれども、これまでいろいろと協議会の中でいただいた意見の中で整理されたものを2つ用意したということでございます。

ちなみに1つ目のやつは、第7回に新協議員からいただいた意見で、現実には外環道路というのは既にできている部分があると。そういったところを検証しながら返事していただきたいというようなご意見をいただいて、それから第6回に鈴木協議員からもご意見いただきまして、外環道路の整備ができたときに、環境問題について、都市がどうなって、どういふふうによくなっていくのかということも説明されるべきということで、その2点をつくったものでございます。

1枚目は埼玉外環の例でございます。既にできているということで、平成4年に開通した区間の当時のアセスメントの数字と現況を紹介したものでございます。ちなみに、当時は昭和59年に都市計画変更とあわせて環境影響評価を行ってございます。

ただ、若干、現時点と違っているものがございまして、右上の箱の表をごらんいただきたいんですけども、環境保全目標と環境基準とありますけれども、当時の目標値と現在の環境基準と若干違っているものがあります。例えばSPMは当時は目標値としてはなかったということです。現在は環境基準というものがあります。それから、NO2については年平均値だったんですけども、現在では1時間値の1日平均値というふうに、ちょっと変わっているものがございます。

それから、右下の箱で凡例がございまして、黄色い丸が当時のアセスを予測した地点、それから緑が、そのアセスを予測した地点とほぼ同一箇所の、いわゆる自動車排出局、自排局の設置地点の数字、それから赤いところは周辺の一般局の数字ということでございます。一番下の横長の表がございまして。これは交通量ということで、当時の予測した平成12年度の交通量と、現況のといいますが、平成11年のセンサスの値を比較してございます。専用部が効果構造の上の高速道路、一般部が下の298号の国道部分ということでございます。数字をごらんいただければわかると思いますけれども、11センサスのほうがデータとしては大きくなっている部分が非常にあるということでございます。

それから環境値については、全部はちょっと紹介できませんが、一番左上の箱をごらんいただきたいと思いますが、さいたま市辻というところでアセスの予測値がCOとNO2がございまして。NO2の年平均値が0.025ppmだったんですけども、H11、H12で見ますと、その同じ平均値で見ますと0.037、0.038ということで、若干、予測

よりも上回っております。ちなみに現況のNO₂98%値で見ますと0.061ということで、環境基準を超えているというふうなことでございます。SPMについても、真ん中の右端のところは、ちょっと0.1を超えて、環境基準を超えているといったような状況ということでございます。余り、我々としては、できれば出したくないものですが、これからのアセス。アセスやるかどうかというのは決まっていますが、外環に限らず、広くアセスメントの信頼性を増していこうということで、あえて出したものでございます。

その次の資料は、公益的な視点からの3環状、3つの環状道路ができた場合の環境に与える効果を試算したものであるということでございます。

交通量全体につきましては、平成11年度のOD調査をベースにしまして、平成11年の現況の道路ネットワークに3つの環状道路、圏央道、外環、中央環状ができた場合にどういふような交通量になるかということのを試算したものでございます。簡単に言いますと、23区の大規模車の交通量、走行量が約1割削減されます。あわせまして、走行速度も若干上がるということで、23区の自動車の走行速度が約5%上がるということでございます。この2つの試算からSPM、NO_xの排出量を計算しますと、SPMでは年間約400トン削減、NO_xは約3,500トン削減されるということでございます。

簡単ですが、以上でございます。

【司会(西川)】

どうもありがとうございました。

それでは、とりあえず資料-3の説明はここで1度切るような形でよろしいですか。

それから、傍聴者の方で資料の配付がおくれてしまいましたけれども、まだお手元に行っていない方は手を挙げていただければと思います。事務局で対応していただけますでしょうか。また、事務局のほうにご合図いただければと思います。

それでは、きょうは非常に盛りだくさん、資料-3のほうを提出いただいております。それから、さらに前回議論が途中になっているという資料もございまして、今日皆さんから提出していただいた資料、それから前回の資料の取り扱いについても持ち越しになっているかと思いますが、前回の資料、それから今回の資料を含めまして、何かご質問、それからご意見等ございましてでしょうか。

それでは、新さん、お願いいたします。

【新協議員】

今読み上げた最後の国土交通省のやつ、この資料はきょう出されたんですね。こういうのが非常に多いから。

私のところに来ている資料というのは、この協議会の検討課題みたいなやつが来たのが11月2日です。10月31日の読売新聞の件については、その東京都の考え方が書いたやつが来たのはきょうです。こんな状態で、その日に議題に上げてくるというか、説明しておいて次の会にやるというんだらうけど、とにかく時間が、この説明だけでもって、もう1時間半かかっちゃっているんです。話し合う時間というのは、あと30分しかないんです。こんなことをやるよりも、もっと早く資料の配付をして、例えば2週間に一遍ずつあるわけですから、1週間ぐらいですべての資料を配付して、それを全部目を通してもらって、要点の説明だけにして議題に入らないと、いくらやったら、これは時間がかかってしょうがないでしょう。

だから、そういう運営のやり方について、この場所で延々とこれを読むのではなくて、要するに、事前に1週間前ほどに送ってきてもらって、それを読んできて、その要点の説明だけやってもらえばいいと思うんです。非常な時間のむだだと思えます。だから、事務局の資料の配付のやり方を考えていただきたい。それを1つお願いしたいと思えます。

それで、この問題のほかに発言したいことがあるんですが、後でまた。

【司会(西川)】

どうもありがとうございます。

まず、新さんのほうから、資料の事務局からの配付の仕方についてご意見ございましたが、ほかにご意見ございますでしょうか。

橋本さん、お願いいたします。

【橋本協議員】

資料の多さに、読んだり理解するのがついていけません。1度資料を凍結するなりストップしていただいて、もう一度、きちんと見直しするということではできませんでしょうか。どんどんどんどん出てきても、それに消化できるだけの能力はありません。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

今、橋本さんのほうから、資料がどんどん出てきて、なかなか議論ができないということで、1度ここでとめて整理したほうがいいんじゃないかというようなご意見だったかと思いますが、ほかに関連するご意見ございますでしょうか。

きょう、かなり資料がたくさん出てきております。それで説明の時間も大分とってしましまして、時間が限られてございますが、それは必ずしもこの時間ですべてこの資料を議論し終わらなければいけないということではないかと思いますが、今の議論の進め方について、それから資料の内容について、今日の限られた時間でご議論させていただいて、残った課題については引き続きということでは進めさせていただきたいなと思いますが、今日のところ、その議論の進め方について、それから、その他ほかに資料についてご意見等ございますでしょうか。資料の内容でも結構ですが。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】

一番先にお聞きしたいんですが、先ほど成田協議員のほうから出ました資料、私はそれを間違っているんですね。この資料が。

どの部分かといいますと、成田協議員の言いました資料 - 3の2ページです。ここに4つのコース、案がありますが、この中でCルートとDルート、これは入れ違っているんです。

私が入れ違っているんじゃないだろうかというのは、まず、このときの根拠、もとになった図面がないと、ルート図がないというのが、まず第1点。これはやっぱり用意してもらわなきゃいけないと。こういうものがないと、私がこれから説明しますが、誤った説明がチェックできないんですね。

皆さん方、建設省の方たち、私がこれから言う資料、これはご存じだと思うんですが、1999年度、第34回日本都市計画学会、このときの学術研究論文の中に、新潟工科大学の先生で、堀江コウさん。この方は以前、東京都の課長さんをされていた方なんですが、この方の……。もし必要であれば、後ほど資料をお渡ししますが、ここに同じA案からD案の資料があります。この中でも、先生は4つのルートについて説明しているんですが、この中でC案とD案が入れ違っております。

堀江さんの論文を……。どうしましょうかね。ちょっとだけ読ませていただきましょうか。

それよりも先に、まず一部、こちらの資料がありますので、お渡ししておきます。これは後ほど見てください。

それでは言います。今、成田協議員の2ページを読んでください。私がこれから、成田協議員が言ったCルート、それに対する、こちらの堀江先生のほうのを言います。

堀江先生は、いいですか、成田さんが言ったCルートというのはこういうふう書いて

ある。Cルートは京王線仙川駅、中央線武蔵境駅東側、西武新宿線東伏見駅、東武東上線成増駅付近を南北方向に横切り、戸田町、以前は戸田ですね。町ですから。に至るものであり、ルートが余りにも大きく蛇行している。Dルート、現在決定されている外環ルートに近似しているものである。しかし、当時から良好な住宅地と非住宅地が混在していたところであった。これらの各般にわたるルート調査が整理され、現在の外環ルートが決められた。この検討案でわかるように、当時、既に複数の比較ルートが作成、検討されたものである。東京都や国の考えとすれば、おのずとDルートが基本的に選定されることに至ったと考えられる。筆者としては、このルートには、当時、未利用地や荒れ地が多数存在していたとはいえ、セイジウや吉祥寺等の住宅地や善福寺池、緑地、女子大学等の文教施設に近接することなどから、ルート決定について、当時、さらなる調査、研究、検討が重ねられてもよかったのではないかとされるということで、いいですか、この先生のルートは、内側からA、B、D、Cというふうになっているんですね。成田協議員の説明は、内側から順番にA、B、C、Dという言い方をされたんですが、この堀江先生の、前任者の都の担当者が書いたもののほうが正しいのか、きょう説明のあった成田協議員の説明が正しいのか、はっきりさせていただきませんか。

【司会(西川)】

それでは、今の関連でよろしいですか。では、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】

今、私が答えたのは当時の都市計画審議会の議事録からのもので正式なものでございます。堀江さんは、研究者として、これを発表されたんだろうと思いますけれども、我々が今出しておりますのは公文として残っているものを出しておりますので、そういう意味では、我々が提出しているのは、公文として、公の資料として、公で決めたものを出しているというふうなことでございますので、当時の議事録から、こういう形態でA、B、C、Dというふうになっております。

【司会(西川)】

それでは、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】

それでは、これは議事録をまとめたときに間違えたということはないんですか。それは確認できますか。断言できますか。写すときに間違えてC案とD案を入れ違えてしまったということはありませんか。図の順番からいくと、内側からA、B、C、Dなんですけれども、堀江先生のやつはA、B、D、Cと入れ違っています。それをうっかりして、順番だというんでC、Dとしたということはありませんか。公文書はいいんですけれども、そういう確認をしていただきたいんですけれども。

【司会(西川)】

それでは、その確認だけ、簡単に。では成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】

当時の図面は残っておりませんので、現在残っているのは議事録だけでございますので、これが我々としては正しいというふうなことでお答えしておきます。

【司会(西川)】

それでは、もう一点、渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】

これに関連して、こういう図面が今から約4年前に出ているわけです。ところが、今の都のほうは、こういう資料はないんだと。こんなばかな話はないわけです。もし必要であれば、堀江先生にお願いして、この資料をもらってください。

それから、あとこれは要望ですが、申しわけありませんが、事務局のほうで堀江先生にコンタクトをとって、できれば次回のPI協議会、これにお呼び願いたい。もし先生の都

合が悪いようであれば、先生の都合のいい日でよろしいですから、我々有志でもって先生の話をお聞きしたいというふうに考えます。これは提案です。

【司会(西川)】

どうもありがとうございました。

時間も限られていますので、今のような形で、まず質問だけ先に今日出ささせていただいて、議論については、今日全部尽くせないと思いますので、その後、引き続きという形でいかげなと思えますが。先に今のような形で内容確認のご質問等ございましたら、いただければと思います。

では、伊藤さん、お願いいたします。

【伊藤協議員】

資料の関係で伊勢田協議員にちょっとお聞きしたいんですけども。

必要性の有無。ファイルの7 - 1ページですけども、ここの必要性の有無の環境に与える影響、生活に与える影響、費用対効果、これの資料というのは、前回と今回、おおむね出ましたけれども、個別具体的な項目は別にして、必要性の有無についての資料は、一応、これでおおむね終わりと考えてよろしいかどうか、確認したいと思います。

【司会(西川)】

それでは、今のご質問に対して、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】

7 - 1ページにあります項目につきまして、行政といたしましては、一通りの資料を出させていただいたという認識でございます。

以上でございます。

【司会(西川)】

ありがとうございます。

それでは、ほかにご質問はございますでしょうか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】

先ほどの宿澤さんの話の関連と、それは新聞の記事ですが、一等最初に成田協議員が話されました内容について、少々確認したいと思います。

既に協議員のほうには、先ほど成田協議員が話されたことと同趣旨の文書を送られてまいりました。この読売新聞のコピーと、それから「東京都の見解について」という、この書面でございます。

この書面を見ますと、「本新聞報道の内容について発表した事実はなく、取材を受けた事実はございません」と、こう書いてあります。これは問い合わせ先、宮良さんになっていますが、次の日出たものには成田さんのお名前が出ていますね。ちょっと内容が違ってきます。

それはそれとして、そこで知事が触れられたという話です。知事会見の内容をちょっと読んでみますと、朝日新聞の質問で、「一部報道で都の見直し案が固まったと言うが」ということに対して知事が、「それは間違った報道で一部の新聞が先走っている。非常に迷惑している」と、こう答えられています。「具体的にどうするんだ」という重ねての質問に対して、「検討中である」と、こう知事は答えられています。やはり、この新聞が東京都案が固まったというふうに報道されたわけですから、もし本当に固まったとしたら、我々がPI協議をする必要もないわけですね。そういう意味で、これは迷惑しているということは本当だろうと思います。しかし、新聞が誤報だと言うのであれば、この知事が答えられた「検討中である」、これはさらに検討中であると言うからには、これから結論が出るだろうと。それは、やはり新聞の編集局長あての訂正要求であるのではなかろうかと思いますが、その辺の都の考え方を明確にお示しいただきたいと思います。

【司会(西川)】

それでは、よろしいですか。では、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】

知事が抗議に関して検討するというふうには、そこではなくて、こういう見直し案については固まっていなと。ただし、いろんなことは検討しているよと、そういう意味で検討というふうに当日の記者会見で申し上げたというふうに私は記憶しておりますけれども、それで栗林さんのほうは間違いはないでしょうか。

【司会(西川)】

ありがとうございます。

何か、ほかにまだありますか。何かありますか。では、栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】

今、成田さんがそうおっしゃったので、私が見ているのは、これは多分、インターネットに出ていたものだろうと思うんですが、直接テレビや何かを見ているわけじゃないから、ここに書いてあることだけを言っております。

要は、言いたかったことは、東京都から来たものでも、こんなことを発表したことはないと言っておられるわけですから、新聞は誤報だと、こう考えていいはずですよ。そうすれば、誤報であることに対して、東京都としては何らかの抗議をすべきじゃないかと。それも、ただ口頭でということじゃなくて、通常、新聞の編集局長あてに抗議を出すのが通例でございますから、そういうことを考えておられるのですかということを知りたいんです。

【司会(西川)】

それでは、ほかの関連のご質問等がございますか。特によろしいですか。

では、ほかに。今の関連のご質問でも結構ですが。では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】

一番最初に、この問題を、まずやらなきゃいけないと思うんですが、読売新聞がこういうものを出すということね。しかも、かなりトンネル化の問題から、極めてシビアな数字が出てきているわけです。読売新聞も毎日も朝日も、外環はPI協議会をつくって、そこで住民とじっくり話し合って、それで必要性の問題から話し合うということは百も承知しているわけです。なのにこういう記事が出てくるというのは、これは意図してリークしているんじゃないですか。はっきり言って。国土交通省も東京都も我々と、要するに反対している住民等も対応しようと言って準備会をつくってやっていますが、腹の底は本当に見えないね。信頼に値しないと思います。

きょう、国土交通省から出された生活に与える影響、10ページですか。これ見て、やっぱり、「ははーん」と思ったね。この資料の内容そのままじゃないですか。立ち退きする。インターチェンジつくったら何軒、上部をいわゆる道路にしたら何軒、ジャンクションだけだったら何軒、はっきり書いてあるじゃないですか。どこでこの資料が出ていくんですか。我々に公表する前に。我々は信頼して国土交通省や東京都と話し合いをしようとしているんです。裏へ回って、だれが言ったか知りませんよ。だれが言ったか知らないけれど、こういう情報を新聞にリークして、私のところにも十何本電話がかかってきました。PIやっているのに、どうしてこんなの出てくるんだって。そう思いませんか。

私たちは30数年間、この問題で悩み続けているんです。きょうだって楽しくここへ出てきているわけじゃない。周りにはたくさんの住民がいるんです。東京都の都計審の話だって、もっと私は聞きたいことがたくさんある。だけど、それはそれとして、一応、成田さんが約束で出してきたんだから、それはいいと思います。ただ、こういう形でもってリークして情報を操作するというやり方は非常に卑劣だね。信頼できない。だから、これから外環反対連盟の私は一員だったんですけれども、どうするか考えますよ。本当にあなた

方が信頼できる相手なのかね。信頼しようということだけで始めたことだけど、やり方一つとってみれば、こういうことをちょこちょこちょこちょこ。

私はこの間、トンネル化の、要するに立ち退きだとか、どこら辺まで影響があるかという資料を出したとき、将来出しても構わないと言いました。今の段階で出すべきじゃないと私は言った。なぜかといったら、必要性や影響に対しての検討を終わっていないからです。そこから出したって遅くはない。出すなどとは言いません。我々が言っていることが間違っているんだったら、外環通したって構わないです。だけど、その議論を素通りして、既成事実だけ積み上げてくるという、こういうデータがどこかでつくられて新聞に公表されるから、計画案ができていくというふうに思うんです。それだったら、どうして抗議しないんですか。こんな、私たちに言いわけ出す前に、読売新聞に、さっきも言われましたけど、抗議をきちんとして、その抗議文の写しをここに出すべきです。

なめているよね、あんたたちはね。本当に住民がどれだけの思いで、今まで生きてきたか。それで代表を送ってね。この代表出てくるときだって、住民たちは国や東京都に巻き込まれるからだめだと言ったんです。しかし、相手が信頼してくれと言って、信頼関係をつくらうと言ってくれた初めてのケースだから信頼して出てこようって出てきたわけです。それが、たとえどんな形であろうと、こういうことをやるというのは許せないよね。しかも、抗議もしない。抗議をした内容の文書もここに出してこない。抗議しました。否定しました。あれ、ありません。でも、実際にはできているじゃないですか。こういう資料があるんだから。

では、東京都が言わないから、国土交通省の……。大寺さん、国土交通省へ、これ聞きに来たんじゃないんですか。東京都じゃ、こういうような計画しているよと言ったんじゃないんですか。だから、こういうのが出てくるんじゃないんですか。だって、あなたが今お出しになった、伊勢田さんとあなたがお出しになった資料の中に出てくる数字と同じじゃないんですか。どういうのだから、ちゃんと聞きたいね。これからどうするつもりなのかを含めて。

私はあなたを信頼していない。はっきり、どういうふうにするか説明してください。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

それでは、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】

新さんが、どういう証拠をもってリークしているというふうに我々に言うのか、ちょっとわかりません。我々は、私がさっきご説明申し上げましたように、こういう取材も受けていないし、また、こういうことを決定したということもないし、ましてや知事が記者会見でそれを否定する発言をしているわけです。そういう中で、リークというふうに言われているのは、私は少し理解しにくいというふうに思っております。

それから、抗議と言いますけれども、我々のほうでは、今、広報がそれに対する対応をやっておりますので、どういうふうな形にするか、これからまた整理してお話ししたいと思いますけれども。

以上です。

【司会(西川)】

よろしいでしょうか。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】

この問題は、メディアがニュースソースを明かすことは、まずあり得ない。それから、行政の側もなかなかリークしましたなんて言うはずがない。ただ、この場で改めてお尋ねしたいんです。あの記事を見まして、皆さん、いろいろ動揺もしたし、悪意ではなく善意

でいろいろ論議をしている立場からいえば当然なんです。そこで、改めてお尋ねしたいんです。今、東京都のほうばかりになっていますが、国交省にもお尋ねしたいんです。本当に今、新さんがふれたような作為のある情報をリークしたのかしないのか。天地神明に誓って、やりませんと言うのか、責任ある答弁をいただきたい。

それから、東京都がリークしたと言われているんだから、裏読みをすれば、東京都がこの情報を流したということは、まずあり得ないだろうな。なぜならば、直接、このPIの前面に出ているわけですから、そういう意味では東京都が自分が不利になって、会が混乱するようなことは、まずやらんだろうなと思います。そこで、今、やり玉に上がって、成田さん、いろいろ言われて答弁されておりますが、これは大寺さんにお伺いしたいんです。国交省として、この種のことがあったんですか。

さっきの私の質問に戻りますけれども、よく中央レベルで、道路財源をめぐる、いわゆる族議員という方々が、できるだけ地方に財源を持っていきたいと。あと九百何十キロという話がありますね。ですから、中央の行政と、それからもう一つは、いわゆる言葉は悪いけど抵抗勢力、それから道路財源はおれたちのものだというような誤った認識を持っている、そういう政治勢力が絡んで、こういう仕掛けをやって、とにかく早く大泉から中央高速にして、中央高速から東名だけ上げればいいよというようなへんばな考え方を意図してこういうことをやったのかやらないのか、私の読みはそんな感じです。国交省、ジャンクションの3つだけ上げて食い逃げし、あとは東京都と区市町村にインターチェンジの部分は持ってもらうじゃないか。こういうような意図が見え見えなんですね。ですから、そういう意味で言うと、比較的問題のある都市づくりにあまり無関係だという、前の、簡単に都市づくりというのを消された側の方は、あるいはインターについては、もう区市町村、あるいは都の財源負担すべきなんだという、さっきの族議員の思惑と一致する部分がありそうなので、どうも足並みがそろわないな、意見が一致していないなということを冒頭の質問の中で申し上げました。私の説明の中で申し上げた見える部分と見えない部分があります。そこでお尋ねしたいんです。

大寺さん、企画官ですから、その辺について明確な御答弁をいただいて、この場で信頼を回復する努力をしていただきたい。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

それでは、大寺さん、お願いします。

【大寺協議員】

お答えします。

国土交通省がやったのではないかというふうなご指摘だと思いますが、一言だけ申し上げますが、私はこの新聞報道に関しては、事実関係については一切把握しておりません。それだけです。

【司会(西川)】

どうもありがとうございました。

では、濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】

今の東京都とのこの新聞の問題であります。これはいくらこういう話を言っても中身は私共にはよくわからないし、言っていないと言うのであれば言っていないのでしょうか。こういう話ではなくて、私は、今日みなさん方にお聞きしたいのは、こういうところに、このような問題が出て来た事が問題です。

本当にみなさん、PIをやる気がありますか。意見書で先程申し上げたように基本的な方針に基づいて、それとも、今、読売新聞が、このように問題点を提起したように、もう「ありき」の議論になるのでしょうか。そこを皆さん方、行政の方にお聞きしたい。行政

の協議員の方にお聞きしたい。本当にPIをやる気があるのですか、やるのであれば私が先ほどより申し上げてたやり方でやるのか、これがPIの基本だと思いますが如何ですか。そのような気持ちがありますか。

前回は私に先に出された資料のことで申し上げましたよ。流会までしましょうよと私が言ったように「ありき」の資料を出さないでほしいと、また今日も出てきました。それはそれとして、本当に皆さん方はPIをやっていただけなのか、やらないのか、そういう議論をまず確認させていただかないと前に進まないでしょう。いつまでたってもこのような資料を出してきたり。先ほど伊勢田さん、こういうチラシはこれ以上出さないとも言われましたけれども、それはそれとして、本当に議論はやれるのですか。そこをもう一度何回も申し上げて恐縮ですが、特に行政の方の、我々と準備会で話し合いを行った方々は確認されていると思いますが、その確認された気持ちでやる気がありますか。先ほどより私はたびたびお願い致しておりますが皆さん方にそれを確認したい。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

時間の都合もありますので、最後、では、お答えいただいて、それで次回のまとめのほうを私のほうでさせていただきたいと思っておりますので、では、大寺さん、お願いいたします。

【大寺協議員】

簡単にお答えしますが、基本的に、我々としては、そういうPIをやっていきたいと考えております。濱本さん含め、準備会から、このPIの進め方についていろいろ議論しまして、確認書にまとめたところでございます。ただ、確認書の内容について、若干、お互いの認識が違っているところがあるかもしれません。何回も申し上げますが、我々としては、議論の題材として、やるやらない決まっていますけれども、ある仮定のもとに、ある程度の数字みたいなことを出していかないと議論にならないのじゃないかという認識のもとに出させてもらっているわけです。

先ほど申しましたが、一応、一通りのものは資料として出させていただいたつもりであります。若干、まだ追加等、多少あるかもしれませんが、その上で、この間つくりましたフローチャートの中で、どういう順番で議論していくか。それはまた住民の皆さん方ともいろいろ相談しながら、そういうPIを進めていきたいと思っていますし、我々は計画ありきで進めようというつもりはございません。

【司会(西川)】

どうもありがとうございました。

【濱本協議員】

東京都の方はどうか。

【司会(西川)】

発言はよろしいですか。行政の方からは。

それでは、今日は多くの方から資料をご提出いただきまして、時間が非常に押し過ぎてしましまして申しわけございませんでした。

では、江崎さん。最後に、ちょっと時間の都合がありますので、手短かにお願いします。

【江崎協議員】

済みません。途中で話の腰を折ってしまって。

10月31日の有識者委員会で、早ければ今月中にも外環のPIについての提言をまとめるというお話でした。私たち協議員も、その内容を知っておきたいと思っておりますので、一体どういうものを出されようとしているのか、次の有識者委員会が11月15日だそうですから、その時点でのもの、内容の骨子でも、もしできていましたら、次回、11月21日のPI協議会で、資料をつけて事務局から報告していただきたいと思っております。よろしく

お願いします。

【司会(西川)】

どうもありがとうございました。

では、ちょっと手短でよろしいですか。

【宿澤協議員】

新聞社の件ですけれども、さっきから都のほうでも知りません、国交省のほうでも知りませんというお話でしたけど、読売のほうへ抗議を申し込むという気はあるんでしょうか、ないでしょうか。

【司会(西川)】

では、その点だけ、成田さん、お願いします。

【成田協議員】

さっきご説明しましたとおり、1つは、まず知事が公の場で否定しているというふうなことが大きな抗議になります。それと、今、広報を通じて、その事実関係を調査しているところです。

【司会(西川)】

どうもありがとうございました。

それでは、今日、時間がかなり押してしましまして、数多くの資料が提出された関係で、議論が尽くせなかったと思います。今回の提出資料の中では、どの項目について、どういう順番で、どのように議論していくかということのご意見、それから必要性の資料に関するご意見、それから昭和41年当時の都市計画の決定の経緯についてのご意見等に分けられるのではないかなというふうに思います。

今日は資料がたくさん出てきました。前回の積み残しの議論の資料もございますので、これは私の提案でございますが、当面は、今日まで出された資料を中心に、次回、議論をさせていただいて、今、3つの論点が、どのような項目について、どの順番で議論していくか、それから必要性の資料についての議論、それから昭和41年都市計画決定の経緯についての議論、3点の論点がありますが、その3点のうちどれかに絞って順次議論をしていくような形で次回進めたいと思っておりますが、何かご意見ございますでしょうか。

最後に、では、柴田さん、お願いします。

【柴田協議員】

いろいろ資料が出されて、これからどういうふうな順番で議論するかという点につきまして、先ほど渡辺さんのほうから提案されています、事務局と協議会、これは有志と書いてありますが、話し合いの場づくりを提案しますというのがありますよね。もう、この中身の議論をどう煮詰めて議論していくかという、その議論の仕方をこの場で議論しても本当にむだだと思うんです。それは議論の進め方は別途、懇談会でも何でもいいですから、そういう形で議論の進め方だけは手順をきちんと別の形で整理して、この協議会では中身の議論をするように、ぜひしていただきたいと思います。

以上です。

【司会(西川)】

ありがとうございました。

それでは、時間もございますので、先程の3点があったのではないかなと思っておりますが、その中で、どの項目について、どういうふうに議論していくかという点については、できるだけ事前に調整してほしいというようなご意見もございましたので、その点は事務局のほうで十分整理しながら次回に臨みたいと思っております。次回は、ですから、今ご説明させていただいた3点についてご議論させていただければと思いますが、そのようなことでよろしいでしょうか。

ちょっと時間の関係があるので、手短でよろしいですか。

【米津協議員】

31日の夕刊ばかり皆さん気にしているんですが、今月の4日の朝刊のほうに、解説として、この外環道見直し案というのが出ているんです。これは解説部の人の木戸ケンスケさんという方の署名記事でございます。

その中に、私、気になるのが、都がインターチェンジと幹線街路の建設にこだわるのは地域の利便性に役立つからだ。だが、関係者によると、本音は計画の変更は間違いを認めることになるため、1度決めた計画は安易に変えたくないというメンツがあるためなのだというと書いてあるわけですね。ここで気になるのは、その関係者というのは、果たしているのかいないのか。

この人は、一応、署名記事で名前を書いていますから、できれば、この会に次回来ていただいて、実際、これを書いた根拠は何なのか聞いてみたいなと私は思います。そういうことが可能かどうかわかりませんが、一言申し上げておきます。

【司会(西川)】

どうもありがとうございます。

その4日の記事も含めて、次回、議論をさせていただきたいなと思っておりますが、今回の議論の内容については、先ほどまとめさせていただいたような形でさせていただければと思いますが、よろしいですか。

では、最後に、今後の日程について、事務局のほうより、事務局案を資料-4としてつくっておりますので、説明をさせていただきます。

【事務局(伊藤)】

済みません。資料-4、当面の日程(案)と書いているカレンダーの紙です。1枚紙です。

11月までの日程は以前にお知らせしておりますけど、12月以降の日程について、事務局で案をつくっております。

12月、1月と、年末年始、大変お忙しいと思いますので、年末年始は回数を飛ばして、第11回を12月3日、それで年末年始を飛ばしまして、その次、第12回を1月21日に開催してはと思っております。それ以降は今までどおり、2月4日と2月20日、火曜日と木曜日に行ってはどうかというふうに考えております。

【司会(西川)】

ただいま事務局のほうから、今後の日程のほうをご説明させていただきましたが、何かございますでしょうか。

特にないようでしたら、日程はこのとおり進めさせていただきたいと思っております。

では、最後に私のほうから次回の日程だけ確認をさせていただきます。

事前にお知らせさせていただきましたとおり、11月21日、木曜日、7時から当会場ということで開催を予定しております。案内につきましては、別途、ご案内させていただきますので、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、予定の時間をちょっと過ぎてしまいましたが、以上をもちまして、第9回のPI外環沿線協議会を終了いたします。長時間にわたりありがとうございました。

了