

## 第 1 1 回 P I 外環沿線会議 会議録

平成 1 7 年 7 月 2 8 日 (木)

於:東京都庁第一本庁舎 3 3 F 特別会議室 N 6

【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、第 1 1 回 P I 外環沿線会議にお集まりいただき、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 1 1 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、会議の進行に何とぞご協力よろしくお願いたします。

本日、練馬区の湯山さん、三鷹市の富澤さん、調布市の遠藤さん、川原さん、狛江市の石井さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとの連絡をいただいております。また、三鷹の新さん、杉並区の土肥さんにおかれましては、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。

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 が前回の会議録、資料 2 につきましては第 1 0 回会議で委員から出された意見でございます。資料 3 につきましては委員からの提出資料でございます。本日新たに提出いただいた意見と合わせて、前回までに提出いただいております資料を再配付させていただきます。一番上、江崎さんの資料につきましては、第 3 回、第 4 回、第 6 回に提出された資料と、一番上に今回新たに提出された資料がついております。栗林さんの資料につきましては、第 3 回、第 4 回、第 8 回、第 9 回に提出された資料の再配付でございます。樋上さんの資料につきましては、第 8 回に提出された資料の再配付でございます。邊見さんの資料につきましては、第 9 回に提出された資料の再配付でございます。山本さんの資料は、「外環の必要性」の資料、A 3 版の資料を一部更新したものを本日再配付させていただきます。また、第 7 回、第 8 回、第 1 0 回に提出された補足資料もあわせて再配付させていただきます。

以下、参考資料といたしまして、オープンハウス・意見を聴く会の報告、それから、意

見を聴く会の議事概要、これは一部修正したものと追加が入っております。参考資料 3 といたしまして、東北新幹線のトンネル事故、費用便益分析の手法に関する資料、それから、費用便益費5以上の事業に関する資料、こちらも再配付でございます。また、委員の皆さんには、傍聴者からいただいておりますアンケートの意見を配付しておりますので、議論の参考にしていただきたいと思いますと考えております。

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。 よろしいでしょうか。

それでは、ここで撮影時間の方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、傍聴されてい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、第10回の会議録についてでございますが、こちらは事前に皆さんにごらんいただき、意見があった部分については修正してございます。ここで確認いただきたいと思いますと思いますが、特に意見がないようでしたら、この会議録につきましては本日から公表とさせていただきますと思います。濱本さん。

【濱本委員】 ちょっとごめんなさい。第10回じゃなくて第9回の私の発言の中で、印刷のミスだと思うんだけど、きょう皆さんおもちにならないと思いますから、事務局で確認してください。33ページの上から7行目に、「例えば湾岸だか」、その次に「菊餅」と書いてある。これは「葛飾」の間違いで、漢字が間違っていると思うんで、よろしくをお願いします。

【司会（鈴木）】 濱本さんから、前々回の会議議事録について訂正ですが、事前にうかがっております。高速道路の名称で路線名が間違っておりましたので、そこにつきましては事務局で確認の上、修正をしておきます。ありがとうございました。

それでは、次に資料 2をごらんいただきたいと思います。資料 2につきましては、第10回の会議で委員の皆さんからいただいた意見を整理しておりますので、事務局から簡単に説明いたします。

【事務局（濱田）】 事務局を担当します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。大きく3つの項目について議論

が前回あったかと思えます。が外環の必要性について、が今後の議論の進め方について、がオープンハウスと意見を聴く会についてということだったかと思えます。

の外環の必要性についてですが、宿澤委員から、行政は外環計画の中止もあり得ることを実現させ、住民を安心させてほしい。インターはもちろん、外環及び都市計画には絶対反対というご意見をいただいております。

それから、栗林委員から、環境調査を行う際に、区民ボランティアグループにヒアリングしているのであれば、環境調査結果について報告しに来てほしい。あるいは、「みどりの新戦略ガイドライン」のような施策を行う以上、外環についても十分に慎重な環境への方針の表明があってもよいのではないかとということで、環境について議論があったかと思えます。

それから、のところでも今後の議論の進め方についてでございますが、いろんな方からご発言がありましたので、できるだけ全員の方のをご紹介したいと思います。

まず一番上、渡辺委員からですが、全体の必要性の話が一通り終わってから地上部街路の議論をするという合意ができていたというご指摘がありました。

それから、濱本委員ですが、必要性の議論は構想段階から大深度地下でやった場合どうなるのかの結論を出すのが第1点である。外環が必要かどうかについて明確にした後で、地上の部分の問題や大深度の問題に入っていくべき。あるいは、構想段階でも住民がどう考えているのかを聞いて、ここで意見をいった方がよいという議論があったかと思えます。

それから、江崎委員ですが、国が出されている資料にはまだ疑問が多く、解決されていないことも多い。例えば前提条件などは忙しい方々がみるはずもなく、結果だけひとり歩きしていくですとか、後ろの方になります。話が次に移ったから終わったわけではなく、まだ話し尽くせていないこともあるはずなので、もう少し慎重に考えてほしいというご意見がありました。

板垣委員からですが、約3年間の議論に一定の区切りをつけていくような時期ではないかというご意見がありました。

樋上委員ですが、PI会議は結論を出さない場であるので、なおさらのこと今までの必要性の議論を整理して、今後の進め方を決めてほしいというご意見がありました。

湯山委員からですが、1つ区切りをつけて、これからの展望をどうするのかの話にならないといけないというお話がありました。

栗林委員からですが、P I会議は一定の成果があったと思うので、どういう成果があったかについてしっかり洗い出してほしい。地上部やインターチェンジの議論をいきなり地域で必要性を論じるのは短絡に過ぎるのではないか。今後どうやって議論をしていけばいいのかは、この場でまず1回は議論しておくべきであるというご意見をいただいております。

大川委員からですが、今後どのようなまとめ方、進め方をするのか、聞かせてほしいというご発言がありました。

最後に山本委員からですが、「外環の必要性」の資料で、将来交通量や経済効果など、今の段階で出せる資料は一通り出せたと考えている。議論が足りないことについては、議論すべきと思っている。構想段階の必要性として整理すべき時期に来ていると思っている。引き続き議論すべきことはあり、全体で議論することと、地域ごとに議論することの整理は必要である。次回、今後の進め方について提案させていただくということでご発言いただいております。

それから、オープンハウスと意見を聴く会についての件ですが、武蔵野での意見を聴く会の議事録の件について、濱本委員からご意見がありました。

【司会（鈴木）】 ただいま事務局から説明がありました。第10回で委員から出された意見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。よろしいでしょうか。 それでは、先に進みたいと思います。本日の議題について議論に入っていきたいと思います。

まず、資料3をごらんいただきたいと思います。先ほども説明いたしましたとおり、委員からの提出資料でございます。前回に引き続き、大半の資料は再提出させていただいたものでございます。本日、江崎さんから新たに資料の提出がございます。また、山本さんからも提出されている資料を一部修正し、再提出いただいているものがございますので、まずこれらについて初めにご説明いただきたいと思います。前回まで山本さんの資料に沿って外環の必要性について議論してきましたが、まだ議論不足の点、具体的には12ページ以降だと思いますが、12ページ以降についてはまだ議論が不十分な部分があるとの指摘が前回ございましたので、まず前半ではこの部分について議論をしたいと思います。一通り議論が終わりましたら、前回の会議で外環の必要性に関する議論に続きまして、今後の議論の進め方について多数意見をいただきました。本日の後半ではこの議論の進め方に

ついて、前回に引き続き議論をしていきたいと考えておりますが、本日、このように進めるといふことでよろしいでしょうか。特段ないようでしたら、本日の議論はこのように進めたいと思います。

それでは、まず、本日、江崎さんから資料の提出がなされておりますので、初めに補足説明をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

【江崎委員】 前回の会議で「区切りをつけるべき」という意見が出されましたが、外環の必要性をよく理解できない点があります。例えばどのようなことかといふのを5つほど書き出してみました。

1つ目は時間価値です。経済効果や将来交通量を出すのに大きな影響を与える時間価値について、国内でも異なる数値を使っている例がありました。それがここに書きました川崎縦貫高速鉄道です。外環では63円で計算していますが、これは24円で計算されています。平成13年に47円だったものが、景気の後退ですとかフレックスタイムの導入で、いかに速く行かれるかといふことより、どれだけ安く行かれるかを重視するようになったので、平成15年には24円で計算されることになったそうです。道路と余りにも違いますが、やはり大きな影響を与える数字ですので、理解できるような説明が必要だと思ひます。

次に費用対効果です。経済効果は東名以南あり、費用は東名以南なしで計算されているといふことですが、やはり条件をそろえなければ比較できないのではないのでしょうか。そこで、あくまでも概算なんですけど、次のページに、費用、効果ともに東名以南ありで計算してみたものがあります。関越から湾岸は36キロといふことなので、それを掛けて、そうすると、B/Cは1.48になります。さらに、これは時間価値と書いてしまったんですが、経済便益。時間価値が63円が24円になっていて、約3分の1なんですけど、それに乗車人数ですとか、機会費用を考慮して、半額ぐらいかなといふことで計算してみました。そうすると、B/Cが0.74になりました。この時点では計算が間に合わなかったんですが、国交省の資料をまたよく読み込んで、それに合わせてもう一度厳密に計算してみても、やはり0.95で、1にはなりませんでした。

次に誘発交通です。埼玉外環でなぜ予測を上回る交通量が発生して、交通環境が悪化しているのか調査する必要があると思ひますし、東京外環について心配されている誘発交通を考慮しようと思ひない理由がどうも理解できません。

さらに進めて、環境改善効果についてです。地球温暖化に限りませんけれども、最近はライフサイクル・アセスメントという考え方が普及しています。これは消費段階だけではなくて、製造から廃棄までを総合的に評価するというものです。このことは技術専門委員会の先生も、ぜひこれは計算するべきだとおっしゃっていただきましたが、外環では整備後の走行速度や走行量のみで効果を計算していますが、製造過程ですとか工事中の工事車両や周辺道路の渋滞のことなども加味して、さらに誘発交通なども考慮して計算しなければ改善効果がわかりません。

温暖化と似ていますが、別の問題として、東京にはヒートアイランドの問題があります。ヒートアイランドの原因は、アスファルトの道路ですとか、コンクリートの建築物がふえているとか、緑地面積が減っているとか、エアコンですとか、自動車の排熱などが挙げられています。車に近づくととても熱いと感じるんですが、それがこのことに当たりますね。昨年7月に気温が40度を超えて驚いたときがありましたけれども、そのとき、喜多見小学校でも39.5度で、都内でも最も暑かった地域の1つに挙げられました。東京都の方に理由を聞くと、都心部の暖められた空気が流れ込んでくるためにヒートアイランド現象が起こっているとおっしゃっていました。外環建設で地下水位が低下するとか、地下トンネルで熱せられた空気がもしかしたらここで出てくるかもしれないという心配がありますので、一体どうなってしまうのか、やはりヒートアイランドについても、トータルで効果や影響がどうなのか知りたいと思います。

次に大気汚染についてです。前回、沿線地域の経年変化をみせていただきましたが、P I協議会のときに出されたのが東京都の自排局の年平均値でした。その資料では、NO<sub>2</sub>は横ばいでしたから、あるいはせつかくこの沿線地域で改善してきているのに、外環ができることによって悪化しないかと心配しています。排ガス規制が強化された上で外環を整備しない場合とした場合の大気環境を比較する必要があるかなと思います。

騒音については以前にも申し上げましたが、大型車が有料の高速道路を避けて一般道を走ると聞きますので、やはり環八の交通量が減れば環八を使うのではないかと、素人には思えてしまいます。ですから、時間帯別、車種別の将来交通量をみなければ、外環による環境改善効果がよくわかりません。

代替案との比較検証ですが、東京の交通の現状をみると、自区内、1つの区の中の移動ですとか、23区内を行き来する車が多いですし、乗用車が増加しているということがわ

かります。また、物流関係者の方に伺うと、モーダルシフトをしたくても、荷物の積みかえをする場所ですとか、そういったところが既に再開発で施設が使えなくなっているということも聞きます。ですから、現状を分析した上で、未来は本当はどうあってほしいのかということで代替案を検討して、比較検証することが必要だと思いましたが、まだ納得のいく比較は行われていません。

最後ですが、国土交通省でまとめられた「外環の必要性」の資料は、何度もいいますが、データごとに東名以南の扱いやインターチェンジの扱いの前提条件が異なっているようです。また、都心部の現状ということで、通過交通もそうなんですけど、どうも将来交通量の予測結果をみると、外環が都心部に与える効果や影響というのはわずかで、誤解を与えるような記載がありますので、ぜひこれはまとめ直していただきたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

次に山本さんから資料の修正が出ております。前回、12ページ以降の議論が不足しているとの指摘もございましたので、この部分とあわせて補足いただければと思います。

【山本委員】 山本でございます。私の出した資料の「外環の必要性」というA3のとしてある資料がございます。1ページ、少し変更させていただいたところがありますので、そこも含めて議論が残っていると思われるところを少し説明したいと思います。

資料を修正したのは13ページですが、その前の12ページあたりから少し補足的に簡潔に説明させていただきたいと思います。

この資料は、前半の方で課題とか効果とか外環のねらいを説明させていただきましたけども、後半で環境への影響、12ページからは生活への影響ということで資料を提出させていただいております。12ページは、例えばジャンクションとかインターチェンジはどうしても開削の工事が出てきますので、地域の分断とか建物の移転、こういったものが生じる必要があるということで、こういったところについては影響をしっかりと把握しながら、周辺整備等も含めてしっかり検討を進めていかないといけないだろうということを述べさせていただいております。

具体的にどのぐらいの移転棟数が生じるのか、地域分断が生じるのかということを13ページで資料を出させていただいております。効果と影響を議論するに当たって、インターチェンジのありなしというのは、例えば移転棟数に大きく影響がありますので、そういっ

た意味で幾つかの案について示させていただいております。従来から示させていただいておりましたけども、右側の青梅街道と目白通りにつきましては、前々回でしたか、ご紹介したとおり、練馬区と杉並区で意見を聴く会、オープンハウスを行うに当たって、若干見直しを行いまして、地域の皆様方にご説明した数値で今回入れ直しているということでございます。特に青梅街道は、インターチェンジを設置した場合の移転棟数というのが従来より半分ぐらいに減っているということでございます。これはインターチェンジのランプの勾配とか、鉄道への影響、こういったところを改めて精査をしたというようなことで数字を修正させていただいているところでございます。

最後のページ、14ページは、交通集中の影響を示させていただいております。インターチェンジができた場合にはどのぐらいの交通量が新たに生じるのかといった観点。それから、特に議論がありますが、東名以南、仮に一時的に外環が東名高速でとまった場合に本当に大丈夫なのかどうかといったような議論がありましたので、仮にそういう事態が生じた場合であっても、抜本的な混雑解消というわけにはすぐにはいかないんですが、現状よりは悪くなることはないんといったようなデータをお示しをさせていただいております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。江崎さんからは、まだ議論すべきと感じている点について5点、それから、山本さんからは一部資料の修正と後段の議論不足と前回指摘のあった部分について補足いただきました。それでは、これらの部分につきまして議論をしていきたいと思っております。栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 前回、ただいま山本委員からご説明のあった必要性の中の地域分断のあたりから先、12ページから先がまだ全然議論できていないから、次回、やった方がいいということを私は前回申し上げました。当然、この中で大変重要な問題は、東名以南の問題です。東名以南については、協議会の最後のとりまとめでも、完全な結論にはなっておりません。きょう、改めて東名以南の議論も当然出てくるはずであったわけですが、けさ、朝日新聞に東京外環道の世田谷～大田間、国交省、建設検討へという記事が出ました。これは、いつ、だれがどこでこういうことを発表されたのか。この新聞では国交省と書いてありますから、国交省のどなたかだと思います。

私が問題にしたいと思っていることは、必要性の議論について、まだ最後まで行ってないわけです。この中で、東名以南の問題は非常に大きな問題です。これもこの会議で

議論されるべきでありました。それがきょうの会議の前に国交省が新聞に発表された。あるいは、来週、8月3日に専門委員会がございます。当然、こういった会議で、同じ方針であっても、これを発表すべきところを前もって新聞に出すということは、私どもからみれば、これは国の一種の情報操作ではないか。すなわち、これによって何か世論を誘導して行こうとする意図があるんじゃないかというふうに映ります。

もう1つの問題点は、まさに今回、東名以南について議論しようとしているときに、このような新聞報道が出ますと、これがもし本当に国交省がお出しになったんだとすれば、我々の東名以南についての議論に何らかの制約がかかってしまう。すなわち、議論に幅がなくなってしまうというデメリットがあります。これは、ある意味では平成15年のあの突然の方針発表にも似たところがあるわけで、これはとてもPIに臨む国としての手法ではないんじゃないかということで、抗議とともに意見をまず申し上げたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 本日付の朝日新聞の外環道の世田谷から大田区の区間に関する記事、あるいは東名以南というのが外環を検討する上でポイントになるというご指摘、主に世田谷区に関連する……濱本さん。

【濱本委員】 今の新聞記事の発表なんですけれども、よく読むと、きょうこの場で事務局から発表するんだというような記事になっておりますが、こういう事実があるんですか。今、栗林さんからそういう話ありましたけど、本当をいうと、私も何回も申し上げているように、こういうのはまずPI会議で発表してから行うのが基本でしょう。何度も申し上げおりますけれども、これは非常に遺憾な問題ですよ。どうお考えになるか、まずその辺から聞きたい。

【司会（鈴木）】 本日の新聞報道、東名以南の区間についてご意見が出されておりますが、関連してご意見、あるいはそれについて国交省の方になると思いますが、見解があれば。菱山さん。

【菱山委員】 杉並の菱山です。今、お2方から新聞報道をめぐっての発言がございましたけれど、それとあわせて、この中で40年ぶりに検討を始める理由ということが書いてあるんです。世田谷区が終点のままだと周辺で渋滞のおそれがあると書いてあるんですが、先ほどの外環の必要性の14ページのところには、環八通りの瀬田交差点付近などの利用交通量は、東名以南なしの場合でも現況と同程度と見込まれますと書いてあるんです

が、これは矛盾していないのかどうか。そこら辺もあわせてお答えをいただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 外環の東名以南の区間についてでございますが……栗林さん。

【栗林委員】 全くそのとおりで、もう1つ、それをいえば、ここで川崎縦貫道との一本化を目指してと書いてあります。しかしながら、今春でしたか、新聞に川崎縦貫道の2期工事はほとんど不可能だという記事が出ましたよね。片方で新聞報道によれば、2期工事は無理だといっているのに、そことどうやって一本化するということになっちゃうのか、不思議なことですね。

以上です。

【司会（鈴木）】 それでは、関連してご意見、あるいは国交省の方から。山本さん、お願いします。

【山本委員】 それでは、私の方から。何人かの方からけさの新聞の報道についてご意見をいただいたということでもあります。東名以南の話というのは、先ほど濱本さんのご指摘にありましたとおり、昔のPI協議会、それから今のPI会議でも重要な論点ということで、議論になってきたと理解をしております。2年間のとりまとめのときには、東名以南というのはネットワークとして湾岸までつなぐことが必要だということをもとめさせていただいて、加えて、今現在、いろいろな調査をしているんだけど、こちらの計画が決定されれば、速やかにより具体的な調査、検討を行って、事業化に向けて努力をしていきたいということを表明させていただいていたわけでございます。

その後もPI会議で東名以南というのが大きな論点になっておりましたので、事務所がと新聞に書いてありましたから、私のことになると思うんですけど、この前、必要性の議論の区切りをつけたらどうかという意見もたくさんあったので、改めて今の段階で東名以南についてどういうふうを考えているのかというのを、きょうこの場でお話をさせていただかないといけないだろうと思っておったということでございます。

今回、それを我々から事前にどこかで発表したということではなくて、先ほど15年3月の方針の話がございまして、こちらから記者発表したということなんです。記者さんから取材があったことに対して、本省などが取材対応したということが恐らく記事になったんだろうと思っております。私としては、このPI会議というのは非常に重要な場だと思っておりますので、この場で東名以南の考え方についてお話をさせていただいて、皆様方

のご意見をいただけたらという心づもりでいたということでございます。

記事の中身は、いろいろと事実と違うところもありますので、すべてをこのまま信用されては誤解を生むところもあるというのは確かではありますけども、改めて東名以南の考え方を申し上げますと、練馬問題とか、いろいろ議論あったように、外環というのは1周完成して初めて機能するということですから、必要性については我々としても十分認識をしているということでありまして、具体的な検討をしていきたいという話を2年間のとりまとめでさせていただきましても、こちらの外環の方向性が出れば、やはり検討のスピードというのをしっかり速めて、例えば具体的には関係する行政官の間で調整会議を始めるといったようなこともしっかり考えていきたいということでありまして。

先ほど川崎縦貫の話がちょっと出ました。東名以南の話をするに当たっては、多摩川の向こう側に川崎縦貫道路というものが一部建設中だったり、あるいは計画等がございますので、そこでの調整というのが必要になってくるだろうと想着いて、こういうご時世ですから、多摩川のこちら側と向こう側で2本そのままつくっていくということは、なかなか厳しいだろうということもご意見としてあるわけですから、こういったルートがいいのか、場合によっては外環と川縦との一本化みたいなものを選択肢の中に入れながら検討していったらどうかと想着ているということでございます。川崎側から、例えば川崎の商工会議所なんかは一本化の要望というのがあると私は聞いておりますので、そういったものも選択肢の1つということで検討していったらどうかと想着ているということでございます。

それから、菱山さんからきょうの資料と矛盾があるんじゃないかというような話がありました。きょうの資料は一時的に東名高速で今の外環がとまった場合の状況として、将来交通量を予測してみたわけでございますが、資料にあるとおり、現状と同程度と書かせていただいておりますが、現状というのは、瀬田の交差点、あるいは環八周辺、厳しい状況ですから、一時的にとまったとしても、現状より悪くならないという資料だと認識しております。ここの渋滞を抜本的に改善するためには、やはり東名以南というものをつくっていかないといけないだろうと想着ているところでございます。この資料、14ページをござらんいただきますと、例えば一番右下で環八通り、瀬田交差点付近というデータがありますが、現況6.1万台、東名以南がない場合で6.2万台ということで、現況と同程度。ただ、東名以南をつくと5.5万台ということで、1割近く減少するということですか

ら、そういった意味で東名以南の効果というのは大きいだらうと考えているということでございます。

いろいろご意見が出ていたので申し上げましたけども、いずれにしても、こちらのPIの議論にもよりますけども、方向性が出たというときには、東名以南というのは我々としては必要だということで、具体的な検討、調整というものに入っていきたいと考えているということでございます。ご意見等があればいただけたらと思っております。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。新聞の記事について国土交通省の方からの説明でしたが、新さん、お願いします。

【新委員】 この問題、余り話したくないんですけど、山本さんにお伺いしたいんですけど、こういう話があって、PIで先に話を出してからやるべきだろうという話がありましたよね。みていると、実に下手くそというか……。大体、大深度が出てきたときもそうですよね。それから、その当時から東名以南という話は出ていたわけですよ。やっているうちにいろいろと出てくるのに時間がかかって、しかも、なおかつ、内部でしばらく考えて、ああだこうだやっていて、やっと出てきたときには袋だたきになるというような、非常に拙劣なやり方をしているような気がしてしょうがないのね。

例えば、以前に東名以南の話が非難ごうごうになったときに、関係する世田谷の自治体とか大田区だとか、そういったところと話し合いをしたいのでご協力いただけませんか、要するに、結局、役所だけで考えて出してくるからおかしくなってくるわけですよ。自治体と話し合いをして、そこで計画を煮詰めていって、それから出してくるんであれば、地元の自治体にしても、住民にしても、かなり抵抗が少なくなってくるんですよ。そういうやり方というのが一番望まれるわけなんであって、大深度のときもそうですよ。いきなり大深度になってくる。それから、東名以南のことが今そうですよね。それから、地上の街路についてもそうだ。全然予期していないような形でいきなり出してくるから、非常に大きな問題が出てくる。それを事前に自治体なり住民の代表なりと話をしていって、計画としてある程度かためて、それを出してくるんであれば、全然違うと思うんですよ。それが結局は、住民と国土交通省や東京都の間の信頼関係という話になってくるわけですよ。

もう3年も4年も前から、世田谷から南伸しないと外環の問題は話し合いにならないよということは、あっちからもこっちからもいわれていたはずですよ。あのときにそういう話をしたんだったら、今みたいな話を自治体や何かと相談を始めていれば、今、こない

われることもないわけですよ。非常に拙劣というか、不信感を招くというか、だから、信頼関係がなかなかできない。そういうことをよく考えていただきたいんですよね。やはり方法論だけの問題じゃない。要するに、それは精神だろうと思うんだけど、つまり、自分の手の内を明かさないうで、全部自分たちで考えてやってどうだというようなやり方というのは、これからはちょっと無理じゃないかなというふうに私は思うんですがね。私の意見はそうです。

【司会(鈴木)】 栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 今、新さんもちょっと触れられましたけれども、失礼ですが、先ほどの山本委員のお答えは、私の質問に対しては答えになっていない。なぜならば、実は、必要かどうかということは、まさにこれから結論と言っちゃ言い過ぎかもしれませんが、前回のときに区切りをつけようかと言っていたわけですね。これですと、東名以南はやろうと言っているわけです。だから、そうしたら、逆の言い方をすれば、練馬から東名までだめになっても、東名から湾岸までやるんですかという話にもなってしまうわけです。本来のステップを考えれば、必要性についてきちんとこの会議である区切りをつけて、その上で、東名以南はどうしましょうという話であっていいわけだから、少なくとも会議で国の考え方をお出しになる前に、こういうことを新聞に漏らしたということは、甚だしい道義違反であるというふうに私は考えております。

無論、私は外環を早くつくれなどという立場ではありません。しかしながら、世田谷という場を考えれば、もしできたとして、やはり東名でとまったら困るなということは私も何回か言ったことがありますし、また、世田谷区長もそんなことをどこかで言われています。しかし、それとこれとは話が違いますよね。そういう意味で、先ほどのご説明では、ネットワークの完成という意味では東名以南は必要だと考えているということは、全く答えにはなっていないということです。もうちょっとそういう流れをどう考えていらっしゃるのかということをお明らかにしていただきたいと思います。

【司会(鈴木)】 秋山さん、お願いします。

【秋山委員】 また新聞に先に記事が出ちゃった。ここでこうなったのは3回目なんですよね。信頼関係とかモラルというもの、皆さんは何を考えていらっしゃるのか。マスコミを優先するんですか、それともこの会議とか都民、区民の皆さんを優先するのか、どちらなんだろうかと。第1回目は大深度の問題、抜け駆けで発表。それから、ここでPIの

会議があって、翌日か翌々日、各沿線の首長を都庁に集めて説明会があった。そのときも、あした、皆さんの首長に会って説明しますということも1回も発表がなかったんですね。このときも憤りを感じたんですが、今回またこういうことで、信頼関係というかモラルと  
いうか、こういうことに関して、外部から新しいニュースが聞こえてくるって一体何なの  
かなと。

いいたくないんですけど、公務員の皆さんは国民の税金で、国民のために働いている  
ですよ。そして、それから、途中で交代するでしょう。この2年の間に顔ぶれがうんと変  
わっているんですね。最初からきちんと情熱をもって進めてくださった方が途中でメンバ  
ーが変わっちゃっている。これも1ついけないんじゃないかなという、ある面でみれば癒  
着というふうにみられるかもしれませんが、情熱をもって通して仕事をやってくれると  
いう人が、今、公務員にすごく減っているんですよ。

そういうことを考えていくと、ここが一番新しいニュースがあって討議する場なのに、  
朝刊をみてきて、一体何なのかなと。過去にそういうことが何回も出ているので、この辺  
は裏切られるというんですか、この会議はやはりそれほど軽薄なのかな。非常に残念です  
が、いずれにしても、新聞が勝手に想像して書いた記事ではないんで、どういうところが  
どのような形でもってこれを発表したのか。再三、東名以南の話はしていますね。瀬  
田交差点が谷原以上になるということ。そして、やるならば少しでも伸ばしてください。  
野川と多摩川、この下を大深度じゃなくても行けば、用地買収はただですよ。そして、世  
田谷が影響するであろう公害問題に関しては、東名と首都高速3号線、第三京浜で我慢に  
我慢を重ねているんですけども、皆さんのお役に立つんなら、またこれもしようがないだ  
ろうと私は思っているんですが、そういうものに関して公害をぜひ分散させていただき  
たい。となれば、東名以南をつくってもらわなきゃ困るんですよということを何回かお話し  
しているんですが、その話はいずれ考えましょうということでペンディングになっていた  
んですが、いつの間にかけさの新聞に出ているという。一体これは何なんでしょうねとい  
うふうに本当に悔しくなります。

以上です。

【司会（鈴木）】 東名以南の計画検討について……武田さん、お願いします。

【武田委員】 大筋では皆さんがおっしゃるとおりで、またかという感じです。しかし、  
別の見方をすると、新聞記者が情報を収集してニュースを流す。これは、別の次元でよく

あることです。ただ、この記事は国交省がどういう発表をしたのか。さっきの山本さんのお話では余り正確ではないと思います。抜いた、抜かれたはよくある話。だが、問題は、この記事が間違っているかいないかを含めまして、こういうことはPI協議会時代と、PI会議段階から、この会の位置づけ、機能自体が少しずつ風化してきている。そういうふうに受けとめております。

そこで、これは朝日新聞が抜いたものですから、それについてどうこうはいいません。当然、新聞社ですから書くでしょう。どういう経緯でこれがなったのかということだけお聞かせください。その上でまた質問させていただきます。

【司会(鈴木)】 本日のニュースの出方についての多くの意見と、どうやって出たんだというご質問だと思いますので、出方についてですかね。山本さん、お願いします。

【山本委員】 正直申し上げますと、私もけさ、この新聞をみて大変びっくりしたという方でして、先ほどお話ししたとおり、人事異動がという話がさっきありましたけど、私も途中から参加しているんで、最初からいらっしゃる皆様方には、まだまだ甘いという声があるかもしれませんが、私は私なりにこのPI会議というのは非常に重要で、こういうPIの場で住民の方々にしっかり資料を提出しながらご意見をいただく。それを我々が判断していくというのは非常に重要なことだと思っていて、そういうスタンスでこれまでもPI会議、さまざまな資料を提出してきたつもりです。

正直申し上げて、先ほど申し上げたとおり発表はしていないんですが、どこでどう話が漏れたのかというのはわかりません。取材があって、それに対応した人の情報からということだと思います。私としては、きょう、この場で、皆様方に東名以南の扱いというのはこうだよというのを説明させていただいて、それで忌憚のないご意見をいただけたらというつもりでございましたので、私、この会議を軽視しているというつもりは全くなくて、そういうつもりできょうに向けて準備をしてきたということだけのご理解をいただけたらというように思っております。

【司会(鈴木)】 新さん、お願いします。

【新委員】 重ねていうようですが、信頼関係というのはそういうやり方じゃできないんですよ。山本さんは、だれがリークしたかわからないけど、そういうふうリークしているんだと。だけど、自分もそういうふう考えていたんだと。だから、ここへ来てきょう話をしようと思ったとおっしゃっているんだから、お出になる前に、ここでそれが話

になることは当然わかっているはずですよ。だったら、どうして冒頭にやらないんですか。そちらの方から、こういうことで新聞に出ておりましたけども、これはこういう事情で、自分の方としては発表する予定ではなかったんだけど、私の考えはこうだったんです。これについて、だれかが漏らしてしまったんだと。先に新聞なんかに出ちゃって申しわけありませんということを一言どうしておっしゃらないのか。それがおかしいんだよ。ミスはだれだってやりますよ。だけど、率直にこの会議に出て、ここでもって決めていこうと考えておられるのであれば、きちんとあなたの全責任で、ここで話をし、陳謝をし、了解を求めるといった態度が必要なんです。1対1の人間なんです。ぜひそういうふうをお願いしたい。だから、そういう形が一番困るんですよ。今までもそれで全部紛糾したんですからね。

【司会（鈴木）】 記事について出ております。山本さん、お願いします。

【山本委員】 新さんを初め皆さん方からご指摘いただいたとおり、本来はしっかり冒頭に事情等を説明すべきだったことだと今考えております。また、きょう話をするに当たっては、我々もいろんな人と調整しないといけないので、そういった中であって、どこから漏れたんだと思っております。そういった意味で、情報管理の甘さという意味では、大変申しわけないと思っております。

ただ、東名以南の考え方については、こういうつもりでおりますので、その辺についてご意見をいただけたらということで考えています。

【司会（鈴木）】 それでは、東名以南について……濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今、新さんから発言がありましたけど、信頼関係からいけば、これは大変なことだと思うし、私も申し上げました。東名以南については、4年前、行政側と初めて話し合いをしたときも私どもで指摘したテーマです。それで、今、こういう形で発表されたということはちょっと遺憾に思いますが、私は道路企画官、山内さんにお聞きしたいんですが、同じことで、今、新さんにいわれたようなことで、山内さん自体はどうお考えになるのか。所長はそういう考えなんだけど、山内さん自体はどうお考えなのか。

【司会（鈴木）】 どうぞ。

【山内委員】 山内でございます。結論から申し上げますと、今、所長が申し上げたとおりでございます。意図せずして、こういったけさの記事が出ているというふうに理解しております。内部ではいろいろ議論、検討しておりますので、その中から何らかの形で

こういうふうになっているんじゃないかなと思っておりますが、今後、信頼関係を失わないように、このPI会議、大切にやってまいりたいと思っております。

【司会（鈴木）】 きょうの新聞の出方について、大分議論になっておりますが、その他、意見ございますでしょうか。この部分以外についてもあわせて議論いただきたいんですが。武田さん、お願いします。

【武田委員】 公表できる段階まではいっていないけど、中でいろいろ検討をしているということは、行政ですから当然だろうと思う。そこでこの中身はここに間違ったことはございませんか。それが1点。

もう1つは、川崎縦貫との関連でという説明でしたが、実際に川崎縦貫は、あの狭いところで可能性があるのかないのか。前もここで、やるんならばこういうことしかないじゃないの、どういうふうを考えているかという質問したことがあります。環八沿いで行って、東名にぶち当たって、それから右へ曲がってから左の、川縦に入って、要するにクランクみたいな形で行くということは路線的に非常に不自然な形になる。それならば多摩川の東京側を並走して沈埋工法でいくことが、動線設計から一番いいというような話も出しました。山本さんは当時来ていませんでしたがそういうイメージの議論をした記憶があります。これは検討段階でしょうけれども、その辺はどういうイメージで描いていますか。

【司会（鈴木）】 川崎縦貫道との関係について質問かと思えます。山本さん、お願いします。

【山本委員】 この記事の内容ですけれども、細かいところをとってみれば、例えば東名以南の計画が凍結されていたと書いてありますが、まだ計画が全く発表されていませんので、計画が凍結ということはないですし、あとは細かい書きぶりには幾つか違うところもあるかなと思っております。

ただ、考え方としては、これは2年間のとりまとめでもお話をさせていただいていますが、東名以南の検討をするときには、どうしても川崎縦貫との関係というのは避けては通れないんだろうと思っております。多摩川の両側に外環と川崎縦貫というのをそのまま2本つくるのか、あるいは、さっき川縦が厳しいという話がちょっと出ましたけども、川縦と外環というのをどこかでつないで一本という形にするのか。それも構造も、大深度でいくのか、あるいは第三京浜とどうつなぐのかというのは、さまざまなケースがあるんだと思っております。計画が何か決まっているのか、思いがあるのかという話ですけども、

我々の調査の中ではさまざまな選択肢というのがあって、これは恐らく国がすべてを決めるということではないと思いますから、この記事にも書いてあるとおり、関係の自治体、こういったところと調整をしないといけないんだろうというように思っておりますし、あとは外環でこういうPIという場で議論していますから、しっかり住民の意見も聞きながら決めていくことだろうというように思っておりますので、例えば第三京浜とどうつないでどういう構造になるのかというのが、現時点でかたまっているということは全くありません。そういったような意見をしっかり聞きながら、今後、決めていかないといけないんだろうと。

その際、先ほど栗林さんから、こっちの外環の結論が出ていないのに、そこだけ抜けてというような話がありましたけども、さっき申し上げたとおり、そんなことは全く考えていなくて、やはり外環というのは1周で初めてネットワークとして成り立つものということですから、ここにはすぐに検討みたいなことが書いてありますけど、やはりこちらの外環の方向性がしっかり出た暁には、東名以南についても調整をしていくということだと認識しております。

【司会（鈴木）】 武田さん、お願いします。

【武田委員】 ここでは、「東京湾アクアラインと東名高速道路を結ぶ予定の川崎縦貫道路」と書いてありますよね。「との一本化を目指して、年内に東京都や川崎市など関係自治体との協議に入る」ということは、要するに、世田谷まで行った外環が、多摩川の東京側を歩いていくのではなくて、アクアラインと東名高速を結ぶ予定の川崎縦貫とこの記事は一本に特定していますね。一本化といっていますね。一本化というようなこの記事は誤報か間違いはないのかをお伺いしたいわけ。その辺をお聞きしたかった。

【司会（鈴木）】 川崎縦貫道との一本化について、山本さん、お願いします。

【山本委員】 先ほどもご説明したとおり、ルートの検討をすれば、いろんな考え方があって、ここには一本化を目指してというふうに書いてありますが、一本にするというのも1つの選択肢だろうと思っています。必ず一本で進めるというわけではなくて、さまざまなルートの中の1つの選択肢として検討を進めるということです。それも一本にするというのを決めているわけではなくて、もともと2本ある計画ですから、2本そのままにしておくというケースもあるでしょうし、1本に集約するというのもあるでしょうし、あるいはどこか途中で分岐するとか、さまざまな案があるんだろうと考えておりま

す。

【司会（鈴木）】 どうぞ。

【板垣委員】 世田谷区ですけども、世田谷区としては、これまでも東名以南については早く計画を示してほしいということで、区長も始めそういうことをいつてきたところでございます。それは、他区の方もいろいろ心配していただいているように、第2の練馬になるんじゃないかというような危惧から、できるだけ早く示してほしいということをいつてきたわけでございますので、そういうことからしますと、今回の件につきましては、ある意味ではありがたいといえますか、歓迎すべき話ではないかというふうには思っておるところでございます。

しかしながら、いろいろご意見があったように、発表の仕方といいますか、今日の今日、こういう形で出てくるというのはやはりいかがかなというふうに思っておりますし、これが明日の新聞でこうやって出てくるのであれば何の問題もなかったんではないかというふうに思っているんですけども、何で今日の今日なんだろうかということについては、私も世田谷区としても、中身としてはありがたいんですが、情報の出し方としては非常に残念だなというふうに思っているところでございます。

以上です。

【司会（鈴木）】 東名以南の問題につきまして、2年間のとりまとめでもございましたし、これまでP I会議の中でも意見をいただいていたが、大切な問題であって、世田谷区としては重大な問題だと思っているということではあるかと思えますけれども、マスコミに先に出るといいう出方について大分議論になっております。その他のご意見ございますでしょうか。平野さん。

【平野委員】 残念な出方で、東名以南の問題がここで出てきたということで、P I協議会も通じての今までの議論の中では、関越から東名までを中心にその必要性を議論してこようということで整理してきたんではないのかなと私なんかはとらえているんですが、先ほど栗林さんの方からもありましたように、このような形で東名以南の問題 当然、東名以南の問題は検討する必要がありますし、整理も必要である。また、個人的には練馬区と同じような問題を抱えてくる可能性があるというふうにとらえておりますので、それは今後、整理していく必要があると思うんですが、こういう形で出てきた以上は、この中で再度整理していく。国交省さんがどういうふう考えているのか、その辺について再度

整理していただく必要があるんじゃないのか。この問題もまた議論していくということになれば、今後の進め方にもやはり影響してくる話じゃないのかなと思いますので、その辺をきちんと整理していただければと思います。

【司会（鈴木）】 それでは、橋本さんからご意見いただいた後、国交省の方で整理するというところでよろしいでしょうか。

【橋本委員】 この文章の最後の方の国土交通省のコメントを読んでいますと、初めに東名以南をつくれれば、今現在の外環道をつくりやすくなるみたいに住民をなだめるための理解も得るんですけど、その辺が、東名以南よりも今検討している外環をつくりやすくするためのコメント風を感じるので、とりあえず、でも、東名以南をつくる時に、先ほど来出ていましたけれど、どことどうする、きちんとした検討が必要ですし、東名以南をつくるに当たっては、今の外環道のルートも考え直す必要があると思うんですね。つなぎやすいようにする。どことどういうふうになるということもありますのに、ただ単に東名以南検討しますよ、調査しますよといったときに、それならば今検討している外環も東名でとまらなければというような考えもありますので、その辺のことが、今の住民をなだめるためのコメントのように聞こえるので、お聞きしたいと思います。

【司会（鈴木）】 それでは、まとめて山本さんの方からよろしいでしょうか。

【山本委員】 このPI会議、前のPI協議会も含めて、外環の関越道から東名高速の区間、この16キロの区間について、原点に戻って必要性から議論するというで始められた会議でございますので、そういった意味では、この16キロについて、この場でさまざまな資料を出しながら意見交換をしてきているんだというふうに認識しております。したがって、対象としては、当然、東名より北側の部分の道路だという認識であります。ただ、議論の中で、練馬問題というのも議論になりましたし、東名以南というのが心配だという声がありましたので、きょうの趣旨は東名のところでとまるということは我々は考えているわけじゃなくて、東名より先をしっかりとやりますから、そういったことを前提に、外環の関越道から東名高速の16キロについて議論をしていただきたいし、意見をいただきたいという趣旨で考えております。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 山本さん、だとすれば、なぜ必要性の文章の中に入れてこないのですか？ おかしいんじゃない？ 我々、確かに必要性の中で東名以南はどうなっていますか

とっていましたよ。だけど、今、山本さんがそういうことをいわれるならば、構想段階から議論するのに、東名以南はきちんとやりますよと何でこの中に入れてこれないんですか。今、新聞を出されて初めてこういうけど、それはおかしいんじゃない？ その場限りの言い方したんじゃないよ。皆さん、これからまとめるという話、後段でやるというだけ、この後段のまとめの中に、外環が必要かどうかという結論を出さなきゃいけませんよ。やるのかやらないのか。必要なか必要じゃないかというときに、今、やっと東名の話が出てきて、そういう言い方というのはおかしいんじゃないの？ このPI会議を非常に愚弄していますよ。ずっと前から私も申し上げているけど、この間のジャーナルだってそうですよ。7月のジャーナルについてもそうですよ。内容が全部つくことを前提にジャーナルで書いているでしょう。PI会議で構想段階から議論やっていますよ、こういう結論出しますよなんて一言も書いていないじゃないですか。これと同じですよ。あなた方、常に先行、先行して、どこで決められていくのかわかりませんが、現場で山本さんが頭下げればいいという議論じゃないでしょう。これ、ちょっとおかしいと思うよ。これじゃ議論できないんじゃないですか。今後、構想段階が終わったとしても、ずっと最初からいっている話じゃないですか。皆さん、どう思いますか。そういうことで全然怒りがありませんか。

【司会(鈴木)】 新さん、お願いします。

【新委員】 山本さんにちょっと教えてもらいたいんだけど、国土交通省の外環の責任者ってだれなんです？ 山本さんじゃないの？ だれが責任者なの？ 率直に聞きたいわけよ。さっきからあなたの顔をみていると、あなたが自分で心にもないことを謝っているような顔をしているから。どっちにしてもだれかがやって、あなたは責任とらされてここでいわされているみたいな気がしてしょうがない。だけど、そうであれば、あなたを責めたってしょうがないわけだから、いった人間を出してもらいたい。今、濱本さんがいったけど、本当にそれを希望しますよ。

もう1つは、詐欺的な行為だということは、どういうことかということ、例えば、今、どうしても東名以南をこのステージの上に乗せないと、今までの話がストップしちゃう。つまり、東名以南をつくらぬといったら、世田谷が恐らく外環に反対するだろうと私は思うんですよ。だから、できないというような状態になってくると困るから、そういう話が出てきたんだろうと思う。だけど、それは今までの論議の上でずっとそういうふうに詰ま

ってきてそうだったんだ。ただし、その話をもってきたときに、我々にとって非常にきつい話はこういうことなんです。あれは、これから自治体と話をして、関係者と話をし、ルートを決めていくという話なんです。我々のときは、基本的にゼロからスタートして話をするといったのに、ルートは一切手を触れていないんですよ。触れてもらっちゃ困るという話なんです。

ところが、これからやろうとする東名以南については、ルートを含めて、川崎縦貫を使うかということは、まるっきりルートが違って来るわけだから、多摩川の底を通すか、世田谷を通すか、どうするか知りませんが、そういうルートについては自治体や住民と話し合っ、それでルートを決めてきているんだよ。ところが、我々と今、話をしているのは、ルートは既に決まって動かないわけですよ。その話の底にはどういうものがあるかということ、大深度で通すんだからどこを通したっていいだろうということがあるわけだよね。そうすると、我々の下を通っているんだって、どこを通したっていいじゃないかという話になるんですよ。つまり、あの43年前の都市計画決定というのがいかに災いのもとであったのかということがよくわかるわけですよ。外環問題は仮に今出てきて、話し合いをしたらこんなに紛糾しないですよ。そういうことを考えて、役所の行政のやり方というものが非常に不明朗だというのははっきりしているんです。ですから、だれが決めるのか、決めている人を教えてくださいよ。その人に対して我々は文句をいいたい。来て説明してもらいたい。山本さんが能力がないといっているんじゃないですよ。役所の中での立場というものがありますから聞いているんです。教えていただけますか。

【司会（鈴木）】 東名以南の計画について、一体どうやって決まってきているのか、どうしてこういう記事が出てくるのかということだと思いますが、答えられますでしょうか。あるいは、関連するご質問等あれば、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 これは、国交省というより皆さんに考えていただきたいと思っておりますが、先ほどから東名以南をつくらなければ世田谷は大変なことになってしまうとおっしゃる方がとても多いんですけれども、東名以南ができると本線の交通量はふえてしまうんですね。例えば中央道から東名の交通量でいうと、つくらなければ6.7万台、これがつくと9.5万台にふえるわけです。とすると、本当に東名以南があった方が世田谷の環境、沿線全体の環境がよくなるのかどうか。練馬の問題と同じようによくわからないんです。ですから、もう少しよく考えられた方がいいんじゃないかなと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 また別の視点からご意見が出ております。それでは、東名以南について……栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 交通量がどうかこうとかじゃなくて、やはりきょうのにも出ていますけれども、仮に東名で終わっちゃったらいいんですかという話になりますよね。私は先ほど申し上げたように、外環を早くしろなんていう立場ではないと。こういうことを申し上げたわけです。しかしながら、私が最初に言ったので、私がもう一回申し上げますと、必要性について議論が終了していないのに、こういうニュースが飛び出してくるのはどうということですかと伺ったんです。ですから、交通量がどうかこうとか、東名以南ができたかどうかこうとかという話ではありません。念のために申し上げます。

【司会（鈴木）】 武田さん。

【武田委員】 議事進行についてですが、今ここで山本さんがお話ししていることは大体わかりますよ。それから、山内さんのお話しすることも大体見当がつきます。持ち帰ってこの件について、次回までに整理をし東名以南について、国交省の責任ある見解をお聞かせいただくということでとりまとめをして下さい。今これをやっても、時間がなくなってしまいます。そういうことでお取り扱いをお願いします。

【司会（鈴木）】 それでは、東名以南については議論はここまでとして、持ち帰ってということでもいいですか。山内さん、お願いします。

【山内委員】 今、武田委員からご指摘ありましたとおり、私どもも組織を代表してここに出てきておりますが、一度組織に持ち帰って対応させていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【司会（鈴木）】 それでは、東名以南以外について、まだ論点があると思いますので、ここで質疑をいただきたいと思います。江崎さんからの資料、それから、先ほど説明した資料の後段につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら、順次……栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 ほかの話をしてよろしいんですね。

【司会（鈴木）】 はい。

【栗林委員】 実は皆様に報告かたがたいたいことがあります。私、この何回か、環境調査の話を意見として述べてきました。また、前回でしたか、世田谷の場合、環境調査

に協力をした方たちがいらっしゃるので、ぜひ報告に来てほしいという、調査に協力した方々からの要請をお伝えいたしました。その後、段取りが決まりまして、8月の後半に調査の結果について報告会を開いていただくことになりましたので、ご報告いたします。日にちと場所については、まだきょう聞いたばかりで、自分で確認しておりませんので、それは今は言えませんが、約束を果たしてくださることになったということです。ありがとうございます。褒めるところは褒めなきゃいけない(笑声)。

それから、環境についてなんですが、今まで私がいろいろ申し上げてきました。簡単に言いますと、昨年なされた環境調査については、まず累積的な影響があれば判断しにくいということを申し上げました。それからもう一つ、トンネルでやるという案があるんですから、それを考えれば、地下水と生態系ということが非常に重要だということを申し上げました。もう一つは、環境の調査のメッシュが粗過ぎるのではないかとということを申し上げました。

また同じことを繰り返すわけにはいきませんので、私の環境について申し上げた意見の総括といたしまして、環境影響を考える場合に、回避、低減、代償という段階がございます。もちろん回避することが一番重要なわけです。これを仮にやる場合、どう具現化していいのかということが一番重要なわけです。

特にお尋ねしたいことは、環境調査、そしていずれ最終的には評価というところもあるんだろうと思いますけれども、当然、その間にまた補充調査というものも存在すると思います。この一連の環境影響調査が、外環本体がP Iという手法でやっているわけですから、その中で非常に重要な問題になってくる環境影響の問題もP I的な手法でやるべきではないかと私は考えております。そうしたことを考えれば、今、この時点で、国は住民に対して何を約束できるかということをお明らかにしていただきたいと思っております。これが第1点です。

2番目について申し上げますが、環境にも非常に関係があります。シールドにするとずっと言われています。防災の問題が余りきちんと議論されたことがないと思っております。この間の23日の地震のときも、アクアラインが大分長い時間とまっていたように思います。それから、中越地震では、たしか鉄道のトンネルが壊れたように思います。それから、ずっと昔ですけれども、日本坂トンネルの大火災というのがありました。そうした過去のケースを考えますと、トンネル式が地震だとか、自動車火災とか、あるいは地下水、そうい

ったことについてどれだけ信頼性があるのかということをご報告いただければと思います。

この2点です。

【司会（鈴木）】 環境への影響について、回避、低減、代償措置を考えていく必要があるといったようなこと。それから、トンネルの防災についての考え方がございました。濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今、栗林さんから環境の問題で出ましたけども、私も追加でお話ししておきたいと思います。12ページですか、生活への影響ということで環境問題が出ています。今、栗林さんは防災の問題でお話しされたようですけども、これはできた後の問題であって、ここに書いてある例えば移転だとか、地域分断とか、開削の方法とか、いろいろ書いてありますけども、それはそれとして1つの問題点としていいんですけども、実際に今まで、例えば練馬は谷原までやってきた。あれは地下じゃないですけども、工事をやる時に、例えばジャンクションだとかインターチェンジをやる時に、どういう問題があるかということが1つも議論されていない。今、していませんよね。だれも質問しませんし、私は三鷹のほうから質問が出るんじゃないかと思っていたんですけど、出ませんでしたので、改めて工事をやる時にどんな問題があるか。これが一番大事なんですよ。

簡単に横に学校があるだとか、病院があるだとか、今のルートでいくと下がっているところがありますけども、どこのルートになるかわかりませんが、どういう想定で、どういうことで、前にも1分間にトラックが1台出ていくというような話もありましたけども、そういう場合、どういう交通問題があるとか、渋滞の問題とか、生活にどういう影響があるかという問題は、こうやります、こうできます、こうなりますと一言も出ていません。だから、それは構想段階の問題にしても、きちっと出していただきたいなど。皆さん、どういうふうに考えているのか。これは重要じゃないかと思えますけれどもね。これは栗林さんとあわせて質問しておきます。

【司会（鈴木）】 環境への影響、その対策、あるいは工事中の問題について、どういったところで検討するのか、どういった検討が今できているのかについてということかと思いますが、関連して、その他ご意見ないようでしたら……江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 何かもう次の環境の話になってしまったんですが、私が冒頭で疑問だと思っていることについても、ぜひ答えられるところは答えていただきたいと思います。お願いします。

【司会（鈴木）】 それでは、環境の点と、最初に江崎さんから疑問に出されている点、まとめて出していただいておりますので、これについても答えられる部分は答えていただければと思いますが、山本さんでよろしいでしょうか。

【山本委員】 栗林さんと濱本さんと江崎さんのご質問、ご意見に対してお答えをさせていただきたいと思います。

環境全般につきましては、これまでも申し上げているとおり、特に地域の皆さん方には最も心配な事項だということでもありますので、十分に予測、評価をした上で、どういう影響になるのかということをご説明させていただきたいと考えております。今現在、構想段階、必要性について議論しているということもございますので、具体的なものは今の段階ではなかなかお示しはできないんですけども、具体的な計画を詰めていく段階では、具体的にどういった影響が出てくるのかといったことを予測、評価しますので、しっかり皆さん方の意見を聞きながら進めていきたいと考えております。調査につきましては、前の協議会の際にいろいろありましたけども、エリア別の懇談会等で聞きながら調査を進めてまいりましたので、具体的な計画についても、地域の声を聞いていかないといけないと思っておりますので、構想段階という中では、なかなか具体的な構造というのは難しいとは思いますが、そういう段階になりましたら、しっかりご説明して、ご意見を聞かせていただきたいと考えているところであります。

工事中の問題につきましては、どういった場所でどういう工事をやるかによって、その対策というのは変わってまいりますので、私としては今の構想段階で全体で必要性を議論しているときというよりは、もう少し具体的な構造がかたまって、工法がかたまった段階でご説明すべき事項かなと考えております。

ただ、今まで全く触れていなかったわけではなくて、例えばシールドで工事した場合に、土はどうするのかといったようなご質問があったときには、シールドというのはジャンクションのところから立坑を掘ってそこから発進しますので、土の処理はジャンクション部分から直接高速道路にのせるような工事用の道路をつくって、一般の道路には極力迷惑をかけないといった方法というのを考えないといけないといった話もさせていただいたと思います。具体的には、それぞれの地域でこういう工事をやるときにはこういう対策をとっていくとか、あるいは土はこのくらい出るので、こういう経路で運んでいくというのは、そういうことが決まってきた段階でお話をさせていただいて意見を聞きたいと考えていま

す。

それから、防災の件がございました。この場でお話したか、ちょっと忘れてしまいましたけども、よく地域の意見を聞きに行くと、本当にこんな大きなトンネルを地下につくって大丈夫なの、地震時に大丈夫なのといったような声を聞きますし、また事故があった場合に安全性とか、事故で火災が発生したときに大丈夫なのかどうかといったようなご意見等をよく伺いいたします。中越の新幹線のトンネル構造とは、このシールドのトンネルは大分違いますので、そこで崩れたからこれがということにはならないんですけども、基本的にこういうシールドの構造で地下に構造物をつくるというのは、地震時には、地盤と一緒に動きますので、むしろ安定で安全だというように考えているところでございます。実際、阪神・淡路大震災のときは、地中に埋まったようなライフラインというのは、共同溝とか、地下の構造物の中で守られていて、地上部で電線が倒れていたり、それによって緊急車両が通れないといったことがありましたけども、地下の構造物の方は実はそういったことが極めて少なく、安全だといわれているということもありますので、地下のこういうシールド工法というのは非常に安定な構造物だと考えております。

ただ、実際、本当にどういう地震でどのぐらいの構造にすれば大丈夫なのかというのは、やはり設計した上で説明しないといけないと思っておりますので、どういう地震に対してどういう設計をしているのかというのは、具体的な計画を決める段階で説明をさせていただきたいと思っております。

防災という観点で少し補足させていただきますと、構造物自体が大丈夫かという話がありますけども、一方でこういったようなネットワークをしっかりとつくるというのは、いざ何らかの災害が起きたときには、緊急用の通路というんですか、物資を運ぶような道路になると考えていまして、防災という観点でも非常に有効ではないかと思っています。実際の中越地震のときにも、新潟はかなり被災しましたが、一般の車は通しませんでしたけど、緊急物資というのは関越道を通ってどんどん運び込まれていた。片や関越道も被災しているときには、東北道から磐越道を経由して北側から入ってきたといったこともあって、ネットワークの代替性とかリダンダンシーというのは非常に重要なんだろうと思っています。特にこういう非常に密集している都市部においては、そういうネットワークの代替性というのは非常に重要なんだろうと考えているところです。外環整備のねらいということで、6ページに道路のネットワーク化により多様な機能を実現というところの中で、

その辺の災害時のリスク回避というような説明もさせていただいておりますが、そういった観点でも有効ではないかと考えているというところです。

ちょっと長くなりますが、江崎さんの資料に対してであります。先ほどご説明いただいた疑問が残されている点ということで、何点かいただきました。江崎さんから出された資料、やはりどうも誤解されている点は何点かあるんじゃないかと思っているところもあって、何回か説明させていただいているんですけども、改めてコメントさせていただきたいと思います。

まず1番目の時間価値ですけども、鉄道が47円から24円といったようなお話がありました。24円の根拠、私、よくわからないんですけども、実際、鉄道の評価をするときの時間評価、例えば新しい路線を建設するときの時間評価というのは、地域ごとによって実は変えているんですけど、全国平均では37円とか、東京では48円、これは1人当たりということで、道路の場合は1台当たりという単位を使っていますから、ちょっと単位が違うんですけども、大阪では41円ぐらいとか、そういったような数値を使って評価をしているというように認識しております、それほど大きく道路と違わないんじゃないかと。鉄道は1人当たりとカウントしますし、道路の場合は、同乗者とかいますから、そういったようなものを加味して1台当たり若干高くなっていますが、そういった意味ではそれほど大きな違いはないんじゃないかと認識しております。24円とか、この辺がなぜ合理的と思われるのか、その辺をご説明いただけたらと思っております。

2番目の費用対効果についてです。2ページをごらんいただいて、これも前回お話しさせていただいているんですけども、東名以南がありとなしの場合を比較していることではなくて、前提条件が多少違いますけど、あくまでも関越道から東名高速の16キロの費用対効果を算出してお出ししているつもりです。

江崎さんの2ページの参考ののところですね。概算費用と出している費用は湾岸までの36キロを入れていただいていますので、東名から湾岸までというコストが入っていて、片やそれと比較する経済便益、3兆5,100億というのが分子にあります。これは外環16キロ部分の経済効果しかみていませんので、そういった意味では、これは明らかに比較しているものが違います。もし東名以南も含めて経済効果を議論するというのであれば、経済便益の方も東名以南ある場合とない場合の差を出さないといけませんから、そういった意味では、これは片手落ちというんですか、分母と分子で比べているものが違うと

いう形になりますから、この数値はそのまま信用できないと考えております。

それから、3番目、誘発交通でございます。これも江崎さん、大変詳しいので、改めて申し上げることではないと思うんですが、誘発交通についてはいろんな議論があるというのは認識をしております。ただ、ここでいっている から ということで、 と の2つしか考慮していないということではありますが、 から についても、なかなか細かいところまでというのは難しいんですけども、現段階で可能な誘発交通というのはいろんな段階でみていると考えておりますので、全く議論していないということではなくて、現段階の技術レベルでみられるものはみているというような認識をしております。

それから、3ページでございますが、地球温暖化、ヒートアイランドがございました。必要性の資料の中でも環境の改善効果ということでCO<sub>2</sub>とかNO<sub>x</sub>とか、全体として改善されるというご説明をさせていただきました。地球温暖化のところでは、あるいはヒートアイランドもそうですけども、やはり地球規模的にみて、例えば環状道路を整備することによって全体の交通の流れをスムーズにするということは、トータルで環境改善効果があるんだろうと思っております。ヒートアイランド対策大綱というのも政府が決めておりますけども、そういった中でも環状道路の整備で交通の流れをよくするというのは効果的になっているということでもあります。

最後、4ページでございます。最後というか、幾つかございます。4の大気汚染、騒音といったような話がございます。大気汚染のところでは、排ガス規制が強化された上で比較する必要があると書いてありますが、排ガス規制が強化された上で、要するに将来の時点でどういう比較になっているのかというのは、今までご説明した資料の中で既に考慮されていると思っております。騒音については、個別に予測、評価するときにはどうするのかという話でございまして、実際に騒音を予測、評価するときには、時間変動とか大型車の割合というのは考慮して予測をしていくという形になろうかと思っております。

代替案とか、あと一番最後、コメントで「効果・影響はわずかで」と書いてございますけども、資料の中で効果、影響は具体的な数値を出してお示しさせていただいておりますので、わずかかどうかというのは、その数値をそれぞれの方がどうとらえるかという問題ですので、数値の方をしっかりとらなければいけないかなと思っております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 何点か質問をいただいた点がありました。江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 まず時間評価値についてですけれども、24円が合理的だといっているというよりも、川崎縦貫鉄道の場合は47円から24円に半減していて、この理由をみると理解できる面もあるんですが、逆に道路は、どういうわけか56円から63円に上がっているということで、その点が理解できないということと、鉄道と道路でどうしてそんなに時間価値が違うんだろう。乗車人数であるとか機会費用が加わっているということは、多少理解できるんですが、逆にいうと、それだけ車はコストがかかるものなのかなということもいえます。いずれにしても、地域的にみてもそれほど離れたところでもなく、外環の利用交通をみると、神奈川県の方がかなり使われる可能性があるということもありますので、やはりもう少し納得のいく説明が必要かなと思います。

経済効果について、東名以南がある場合で計算されていると発言されたはずですので、議事録をもう一度ご確認ください。

誘発交通については、埼玉県に限らず、中央環状線、圏央道も調べてみましたが、誘発交通ではないかと思われるようなことが実際に起こっていますので、どうしてそういうことになってしまったのか。これだけ巨額のお金を投資する事業ですから、それ以前に、過去の事例についてやはりもっとよく調べてみる必要があるんだろうなと思います。

地球温暖化については、やはりここに書いたとおりで、実際にできた後、車がどう走るかということだけではなくて、もっと大きくとらえて考える必要があるんだろうなと思います。

大気汚染については、資料に外環を整備しない場合とした場合が書かれているとおっしゃっているんですが、ちょっとわかりにくいので、これももう少しわかりやすく説明していただきたいと思います。

とりあえず以上です。

【司会（鈴木）】 時間価値の再質問と、B/Cの東名以南の件と、それから環境改善は広くとらえるべきというご意見、3点ですね。山本さん、お願いします。

【山本委員】 時間価値について、24円がどうしてこうなってということをよく調べてみないとわからないですし、川崎市特有の数値なのかもしれないので、全国的にはさっきいったように、時間価値というのは道路と鉄道でそんなに大きく変わっているものではないという認識でおりますので、もしその辺、24円とか根拠がわかりましたら、教えていただけたらと思っております。地域固有の数値を使っているのかもしれないと考えてお

ります。

それから、2番目のネットワークについては、要はあくまでも外環16キロについての便益を出す必要があるので、この16キロがない場合と16キロがある場合というその差をとって便益というのを出しています。その場合の周辺のネットワークの条件がどうかということが、これは仮定になるんですけども、周辺のネットワークは将来ネットワークを想定していて、その中には東名以南が入っているということでありまして。したがって、東名以南の道路の経済効果を算出しているというわけじゃなくて、あるということを前提に、あくまでもこの16キロの経済効果を算出しているという理解です。前も多分そう説明したつもりなんですけど、もしわからなければ、また個別にしっかりご説明させていただけたらと思っているということでありまして。

あと、資料がわかりにくいところについては、わかりやすくということでは心がけていきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 時間評価値については、鉄道事業、道路事業とも所得接近法によって出していると思われまして。本省で多分統一的に出していると思っておりますので、こちらにつきましては、そういったところで議論されているんだと思っております。先ほど山本さんの方からは、鉄道事業、全国平均でいえば40円ぐらいの評価値であって、車の機会費用を加算したり乗車人員を考慮すれば変わらないのではないかとということ。

それから、東名以南の考慮については、周辺ネットワークを固定した上で、16キロ区間のありなしで評価をするものであるということですが、さらにここの議論で質問等があれば個別にということでしたけど、それでよろしいでしょうか。

【武田委員】 個別にして……。

【司会（鈴木）】 はい。

それでは、その他。本日は江崎さんの資料、地域分断、移転、それから東名以南といったところが議題かと思いますが、ご質問等ございますでしょうか。秋山さん。

【秋山委員】 きょう、東名以南の話が出たんですけども、来年、多分開通するであろう首都高速中央環状新宿線。これに続いて、ことしあたりから品川線が多分着工になると思うんですよ。ですから、東名以南を無理して莫大な費用をかけてアクアラインまでもっていかなくても、アクアラインの方に間近まで首都高速3号線から新しい道路が着工されるもんですから、そういうことも考えると、無理してアクアラインまでという全線を、

東名以南をここで一度に考える必要もないという選択肢もあるんじゃないかなと思いますので、またこの次、データなり資料なりを出すときには、そのこともぜひ考慮していただきたいなと思います。よろしく願いいたします。

【司会（鈴木）】 東名以南について、全線一度に考えなくてもいいのではないかと一ご意見でございました。

その他、本日の必要性の議論に関しましてでございますでしょうか。江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 先ほどの川崎縦貫鉄道の時間価値についてなんですが、川崎市の方に伺いましたら、国勢調査ですとか大都市交通センサスを解析して算出した数字だとおっしゃってっていました。

それと、経済効果についてよくわからないので、どのような予測をしているか、将来ネットワーク図を出していただけないでしょうか。よろしくお願いします。

【司会（鈴木）】 ネットワークの条件とか24円の根拠につきましては、逆に質問だと思いますけれども、個別に相談させていただきまして、疑問がございますようですので、疑問が晴れるように対応していただくということでよろしいでしょうか。

それでは、その他、特にご意見等ございませんようですので、本日後半に議論するとしておりました件につきまして入っていきたいと思います。本日後半では、前回の会議で外環の必要性について議論していたわけですが、それに続きまして、今後の議論の進め方について意見が出されました。それについて、本日、国と都の方から議論の区切りについて説明して議論するという仕切りとなっておりますので、それについて議論するということで……平野さん。

【平野委員】 ちょっと提案なんですけど、先ほどの東名以南の整理がつかないと、この議論にならないんじゃないのかなと。ですから、先ほど武田さんの方からお話があった、次回に国交省さんの方でその整理をしていただくということになっていますから、それにあわせてそれを議論していただいた方が、皆さん、すっきりするんじゃないのかなと思いますけどね。

【司会（鈴木）】 渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 私も同様ですが、きょうの新聞の件がなければ、そういう考え方で、前回そうだったからいいんですけども、きょう、この新聞がどういう意図でもって流したの

か、それとも抜かれてしまったのかわかりませんが、これの結論を出さない限り、そういう話は先走り過ぎだと思うんですよ。それから、その前提によって考える根底が全然違ってくるわけですよ。どういう結論になるかによってですね。そうすると、この問題を置き置いておいて、先の話ができる話じゃないわけですよ。きょうの新聞報道はそれの中身をもっていると思うんですよ。皆さん方の認識は、ごく当たり前とか当然のことだと思っているのかわかりませんが、我々はそうは思いません。だから、逆にいえば、この先の話なんか、この結論が出ない限り、きょうはこれでおしまいですよ。次のスケジュールをいうだけですよ。でなきゃ、意味ないですよ。

【司会（鈴木）】 外環の東名以南の新聞報道につきましては、先ほど、次回まとめて表明するというようにしております。それでは、残りの時間……濱本さん。

【濱本委員】 今出るか、今出るかと待っていたんだけど、私の前回の宿題はどうなってるのかな。

【司会（鈴木）】 議事録の件でしょうか。最後に報告の中で……

【濱本委員】 報告に納得できるかどうかわからないよ。

【司会（鈴木）】 それでは、濱本さんから前回議論になりました武蔵野の地域の意見を聴く会の議事録の訂正の件だと思いますが、報告をさせていただきたいと思いますが、事務局から訂正の内容、報告をここで一度したいと思いますが、それでよろしいでしょうか。 それでは、事務局の方から。

【事務局（藤井）】 それでは、お手元の参考資料と参考資料 2をごらんいただきたいと思います。参考資料の方は、「オープンハウス・意見を聴く会の状況について」でございまして、7月12日から15日にかけて、練馬区、杉並区でそれぞれ2回、オープンハウスと意見を聴く会を開催いたしました。それから、今後の予定は下の方でございますけれども、三鷹市北野のオープンハウス会場で8月2日と21日に開催いたしますという内容のご紹介でございます。

それから、先ほど濱本さんからご意見がありました、前回ご意見がありました議事録ですけれども、きょうお配りしております資料で、これまでお配りしたものと、それから先ほど申し上げました練馬区、杉並区での意見を聴く会の議事概要もあわせてつけさせていただきますが、前回以降、事務局の方で武蔵野市の意見を聴く会について再度確認をいたしまして、ご指摘のありましたところにつきましては修正して、今回お配りしてご

ざいます。

修正箇所ですけれども、ページ数でいきますと、まず32ページのところでございますけれども、中段あたりに「(回答：東京都)」というところがございまして、以前、都市計画の変更に関するご意見がありましたけれども、「都市計画の変更は可能であり、廃止も含まれる。このことを、どこかに書くべきということについては、どういう形で表現できるか検討する」ということを入れさせていただいております。

それから、前回までお配りしておりましたものには、この後に、パンフレットにもそういう記載があるということを表示させていただいておりますけれども、確認したところ、地上部街路についての議論の中でそういう回答をさせていただいておりますので、隣の33ページの中段から下の方の「(回答：東京都)」のところに、3つ目の黒ポツでございすけれども、「地上部街路のパンフレットにも、都市計画の『廃止』があることを記載している」というふうに修正させていただいております。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 それで結構です。

【司会(鈴木)】 それでは、議事録についてはこの形で訂正した上、公表とさせていただきます。渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 我々の方は、調布なんかは早くやっているんですが、この廃止というのは、どの地区のパンフレットからそうしたんですか。あるところはそういうふうに廃止を入れて、あるところは入れてないというのはおかしいですよ。廃止は、最初から全部について入ってます？

【司会(鈴木)】 事務局から回答します。

【事務局(藤井)】 1月から三鷹市、調布市で最初に始めさせていただいておりますけれども、東京都作成分の資料については調布市、三鷹市でお配りしたのから7月に練馬区、杉並区までお配りしたものはすべて同じものです。今、手元にありますけれども、開いていただいた、皆さんからみていただいて右側のページ、考え方の基本の中に3つ目の段のところで、「代替機能を確保して外環の2の都市計画を廃止」ということを入れてございまして、この資料そのものは変わってございません。

【司会(鈴木)】 それでは、意見を聴く会の報告につきましては以上といたしまして、

全体を通しましてその他、本日の議論の内容、議論不足の点、今後議論すべき点について、ここで議論をいただきたいと思いますが、次回の議論につきましても何かあればここでご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。宿澤さん、お願いします。

【宿澤委員】      どちらでもいいといえばいいんですけど、この前、「必要性(案)」というのが、「(案)」が消えているんです。皆さん、ご存じでしょうか。これは「(案)」をとってしまってもいいというのが出たんでしょうか。

【司会(鈴木)】      山本委員提出資料で「外環の必要性(案)」として当初出していたものを、その後、訂正している件について、山本さん、お願いします。

【山本委員】      私の「外環の必要性」という資料でございますが、第4回でしたかね、ちょっと回数を確認しますが、一番最初に出させていただいたときは、皆さんとしっかり議論していかないといけないということで「(案)」という形で提出をさせていただきました。その後、4回、5回にわたって議論をさせていただいた意見を踏まえて修正したものを、前々回、「(案)」をとらせていただいて「外環の必要性」という形で説明をさせていただいたということでございます。その後、きょうも若干修正がありますけども、議論を踏まえた結果で修正したということで、私の資料としては「(案)」をとらせていただいたという位置づけでございます。

【司会(鈴木)】      山本さんの資料で、最初は案として出して議論した上ということですが、濱本さん、先に。

【濱本委員】      今の必要性のこれなんですけども、毎回いろんなのが出てきているんですけども、どれが最終案かというのが……きょうが最終案でいいんですね。今までののは全部破っちゃっていいわけ？

【司会(鈴木)】      山本さん。

【山本委員】      A3で出させていただいている資料。これはきょう出させていただいたものが最終版と考えておりますので、前のものについては破棄していただいても、ご自由にさせていただいて結構でございます。

【司会(鈴木)】      濱本さん。

【濱本委員】      これが最終版だとすれば、もう一度全部見直す必要があるんじゃないの？ 何回もやり直して、ここだけ訂正しました、ここだけ訂正しましたとやってるけども、きちっとやらないと、どこでどうなっているかわからないよ。

【司会（鈴木）】 それでは、宿澤さん、お願いします。

【宿澤委員】 これ、私の覚えですと、この前の技術専門委員会の際に、先生が終わりのときに、「(案)」をとってくださいとおっしゃったことがあるんですよね。私、その帰りに、PIでは何もいわないで「(案)」をとっていいのかねといいながら帰ってきたんですけど、いつの間にか、この前から「(案)」がとれているわけですよ。だから、専門委員の先生方のいうことを聞いているのかなと。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 前々回、「(案)」をとって資料を出させていただいたときに、議論を踏まえて修正をいたしましたので、「(案)」をとって資料提出させていただきました。あわせてそのときに、「(案)」とどこが違うのかということについても、こことここがこういう形で変わりましたという形でご説明をさせていただいたかと思います。したがって、もし修正された箇所についてご意見等があるのであれば、引き続き、いただけたらと思っております。

【宿澤委員】 PIの会では一遍も「(案)」をとりますとか、とらないとかということをおっしゃらなかったですね。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 この場で申し上げたつもりです。私の方から資料を説明するに当たって、「(案)」をとって修正した資料を提出させていただいていますと説明させていただいたと思っております。

【司会（鈴木）】 その他、議論すべき点等、ご意見ございますでしょうか。 それでは、時間も9時に近づいてまいりました。最後に1点、報告事項がございますので、山本さん、お願いします。

【山本委員】 済みません、終わり間際になって、1点報告をさせていただきたいと思っております。

何回か前のPI会議で、栗林さんからオオタカに関して営巣の情報があるということで教えていただきました。その後、いろいろ関係するところに状況を確認させていただいたわけですが、確たるところはまだしっかりと実際に営巣があったという情報を得ているわけではないんですが、どうもいろいろ情報を総合すると、営巣の可能性があるとというような行動もみられたということでございますので、やはり念入りに調査しないとい

けないということで、追加の調査をさせていただきたいと考えております。

場所としては、オオタカの話なので、どこだというふうに公表させていただくことはできないんですが、一応、我々の環境調査の中で実施しました野川・国分寺崖線フィールドのあたりだという情報がありますので、そこを中心に、あと全線、もう一度、追加的な調査をさせていただきたいと思っております。8月上旬から9月にかけて、皆様方の地域に入らせていただくこととなりますので、またご協力等よろしくお願ひしたいと思ひます。まだ一部調整中がありますので、きょう、資料をお示ししておりませんが、またホームページ等で掲載させていただきたいと思ひます。

【司会（鈴木）】 それでは、残り時間もわずかになっておりますので、次回について確認させていただきます。次回につきましては、先ほど議論のありました東名以南の国土交通省としての考え方について説明するというひこと。その後、本日議論できなかった今後の議論の進め方について議論していくというひことによろしいでしょうか。 それでは、最後に次回の日程について確認させていただきます（「ちょっとその前に」の声あり）。武田さん。

【武田委員】 1つ資料要求ですけども、今、オオタカの話が出ていましたが、埋蔵文化財等については東京都にデータがあるはずなんです。大泉古墳群だとか、いろいろあります。これをやると2年くらい文化財調査でかかります。でも、非常に大事なひことですから。ここの地域は古墳、それから埋蔵されているそういうものが非常に多いですね。これは東京都に正確なデータがあります。この沿線についてのものを皆さんにお配りしてください。これは東京都にお願ひしたい。

【司会（鈴木）】 先に濱本さん、その後……。

【濱本委員】 ごめんなさいね。資料の件だけど、きょう、活断層の件、私個人に送っていたいただきましたけれども、もし出すのがオープンに出来るのであれば、皆さん方に渡していただけませんかね。

【司会（鈴木）】 それでは、活断層の資料について、濱本さん、資料の要求が前回ございましたので、それについては濱本さんだけでなく皆さんにお送りするというひこととしたいと思ひます。

埋蔵文化財につきましては、既にデータが一部出ているかと思ひますが、山本さんによろしいですか。山本さん、お願ひします。

【山本委員】 東京都という話がございましたけども、昨年、現地調査をさせていただいた中で、史跡文化財、埋蔵文化財、包蔵地についても調査をさせていただいておりますが、既に皆様方にはどういったものがあったかというはお示しさせていただいておりますが、どこまで細かいのを要求されているかちょっとよくわかりませんので、またご相談させていただいて、配付させていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 箇所と項目については載っているんですけども、それぞれの内容についてのデータということであれば、東京都なのかもしれないですけども、個別に相談させていただいて、必要なデータについてお渡しいただくこととしたいと思います。

それでは、最後、日程の確認をさせていただきますが、よろしいでしょうか。次回、第12回のPI外環沿線会議につきましては、事前に皆様のご都合をお伺いさせていただきました。結果といたしまして、次回8月8日月曜日に開催したいと思いますが、いかがでしょうか。それでは、時間につきましては午後7時からを予定しておりますが、詳しい案内につきましては、後日、事務局から連絡をさせていただきます。以上、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、以上をもちまして、第11回PI外環沿線会議を終了いたします。長時間にわたり、どうもありがとうございました。

了