

第13回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年 2月 4日(火)
於：東京都庁第一庁舎5F大会議室

【司会(西川)】 それでは、お時間になりましたので始めさせていただきます。

本日もお忙しい中、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でございます。よろしくお願いたします。

ここで撮影時間の終了になりますので、報道の皆様にはご協力お願いたします。

また、傍聴されている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たします。

それでは、ただいまから第13回PI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が、午後9時厳守ですので、発言は簡潔にまとめていただいて、できるだけ多くの方が発言できるようにご協力お願いたします。

それから、本日、狛江市の石井さん、調布市の新谷さんにおかれましては、ご都合により欠席と連絡をいただいております。

それでは、本日の配付資料の確認に移らせていただきたいと思います。

【事務局(伊藤)】 事務局を担当しております国土交通省の伊藤でございます。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。第13回PI外環沿線協議会と書いている資料です。議事次第、座席表、資料-1、前回の会議録。

資料-2につきましては、前回の協議会でいただいた意見をまとめたものでございます。

資料-3につきましては、今回、各協議員の皆様から提出された資料でございます。今回は宿澤さん、伊勢田さんから、資料を提出してもらっています。後ほど補足説明などございましたら、ご説明をお願いします。

資料-4、当面の日程というものでございます。これは本協議会の当面の日程について事務局で案を作成したもので、会議の最後に事務局のほうからご説明させていただきます。

それから、参考までに、前回、沿線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。

その次ですけれども、参考資料-2、協議員の皆様からいただいたアンケート結果を整理したものです。

それから、傍聴者の皆さんからいただいたアンケートの結果が参考資料-3でございます。今回、参考資料-3の中で5ページ目を見ていただければと思います。参考資料-3の5ページ目のところ、アンダーラインを引いているところですが、前回の協議会の中で傍聴者の方からいただいた意見の中でこのような意見がありました。紹介しますと、「やるならテロで対抗します。協議員は本当に地元の利益を考えているのか。売国奴みたいなことを言っているんじゃないよ！ インター無しで通過だけ認めて何の意味があるの？」と、このような意見が傍聴者の方から出ております。このように協議員個人を批判し、協議員の方々の身の安全を脅かすような、脅迫めいた記述もありましたので、今後、傍聴者の方におかれましては注意をお願したいと思います。

それで、事務局としましては、今回のこの件につきましては協議会そのものの運営に支障を来す重大な問題と考えております。また、今後、協議員の一般傍聴者の方の公開、非公開も含めて、傍聴者アンケートの取り扱いについて事務局、運営懇談会などで議論させていただきたいと考えております。この件につきましては、再度もう一度改めて確認をさせていただきます。

続きまして、本日の資料の紹介に戻りまして、参考資料 - 4 ですが、これは必要性の有無「効果と影響」についてこれまで提出された資料に対する質問が出されておりますので、それをまとめております。

それから、別紙で色のついた紙で、協議員の方へのアンケート、必要性の有無に関しての質問ということで青い紙をお配りしております。黄色と青い紙のアンケートをお配りしております。

また、協議員の方には別綴じの資料があると思います。今後議論するテーマの中で外環の練馬区間の経緯に関する資料ということで、今回、国と東京都から提出させていただいた資料です。上に参考資料、次回提出予定と書いているものです。これは今日の議論ではなくて、次回以降の議論として、今日は昭和41年都市計画決定というのがテーマですので、この資料についての説明、議論はありませんけれども、次回以降議論するということで事前にお配りしているものです。次回までに内容を確認していただければと思います。

それから、いつものように机の上には、これまでに配付された説明資料を綴じたファイルをお配りしております。特に今日の議論の中心となります41年の都市計画決定についての資料は別冊で綴じておりますので、これからの議論をする際にご覧いただければと思います。

以上、資料の紹介を終わります。

【司会（西川）】 資料について以上でございますが、足りない資料等ございますでしょうか、よろしいでしょうか。

それでは、本日の会議の進め方を簡単に確認をさせていただきます。まず、資料 - 1、2を事務局より説明させていただきまして、皆さんに確認をさせていただきます。その後、前回確認のとおり、昭和41年都市計画決定について、先ほど別綴じのファイルにありました資料に関連する議論をさせていただきたいと思います。

最後に、参考資料 - 4で質問をいただいておりますので、それに関連して提出されている資料がございます。その説明をいただきたいと思います。

今日は、そのような流れで進めさせていただきます。

それでは、続きまして前回の会議録でございますが、資料 - 1のほうにお配りしております。事前にご確認をいただいているかと思いますが、再度ご確認いただいて資料 - 1のほうでよろしければ、このような形で会議録は本日から公表させていただきます。よろしくお願いたします。

それでは、続きまして、前回の協議会で皆様からいただいた意見を事務局のほうで整理しておりますので、事務局から説明をさせていただきます。

【事務局（伊藤）】 資料 - 2でございます。協議員から出された意見ということで、前回の意見を整理しております。外環に関する方針について、昭和41年の都市計画決定について、裏にいきまして運営懇談会からの提案について、それとその他の意見というふうに整理しております。前回、大臣、知事の方針の報道等もありましたので、その件についての報告、意見等についてが多く出ております。そのあたりを意見としてまとめております。

【司会（西川）】 ただいま事務局から説明させていただきましたが、この資料 - 2について特によろしいでしょうか。

特にないようであれば、次に進めさせていただきたいと思います。資料 - 3のほうで、協議員の方から資料を提出していただいております。宿澤さんと伊勢田さんからございますが、まず伊勢田さんのほうにつきましては、最後の時間の参考資料 - 4の議論の中でご説明をいただければと思います。

宿澤さんのほうから提出していただいている資料 - 3につきましては、事前にお配りしているということで、特に説明のほうは宿澤さん、よろしいですか。では、説明のほうは

特に不要ということでございますので、ご確認いただければと思います。

それでは、これから前回確認させていただきまして、昭和41年都市計画決定についての議論に入りたいと思います。議論に使う資料につきましては、机の上に綴じている2-2と書いてあるファイルを開いていただきますと、過去提出された資料のリスト、それぞれの資料が綴じております。今日のテーマにつきましては、この2-2というファイルを中心に議論を進めさせていただきたいと思います。

この資料の中には大きく分けて昭和36年当時に行われた調査に関する資料と、それから、特に昭和41年当時の審議会に関連する資料と大きく2種類があるかと思っております。これを一緒に議論すると混乱するかと思っておりますので、まず整理をさせていただきまして、昭和36年の調査に関する資料ということで、特に前回、それに関連する資料はご提出があったかと思っておりますが、そちらのほうのご意見、ご議論をさせていただきたいなと思っております。今の2-2の資料でいきますと、リストの次を開いていただきますとすぐにある資料でございます。そちらの資料に関連する議論を先にさせていただきますが、何かご意見ございますでしょうか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 2-2のこの36年度資料ですね。

【司会(西川)】 はい、そうですね。特にそこにとりあえずは絞ってご意見をいただいて、その後には……。

【新協議員】 ええ。でも、これ、質問してちゃんとした答えもらえるの？ というのは、このときの担当者なんてほとんどいないだろうし、資料なんて残っていないだろうし、今、提出されている資料を全部見たんですが、これについてきちんと書かれているところがないのでちょっと聞きたいんですよね。資料-4ですが、東京外郭環状道路、昭和36年度道路事業調査と書いてある。いろいろと書いてあるんですが、A、B、C、Dルートとなっていますね。Aルート、Bルート、Cルート、Dルート、各将来交通量、昭和35年データを用いた昭和55年推計交通量と書いてあるのね。利用交通量、1台当たりの建設費と書いてあって、Cルートだけ書いていないんだけど、どういうわけなんだろうと思うんですが、これは何か意味があるんですか。Cルートというのが、これが現在の外環に一番近いやつですわね。ちょっと教えてください。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

ほか、関連した質問があれば一緒にあれだと思っておりますが、特になければ、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 Cルートというのは、その後ろにビニールの袋がついていまして地図が入っているかと思っておりますが、その地図もあわせて見ていただきますと、Cルートというのは一番西側を通過するルートであります。中央線の駅で言いますと、三鷹駅と武蔵境の駅の間を通過するようなルートがCルートになっております。現在の都市計画決定されている外郭環状道路は、この中ではいわゆるDルートと呼ばれているものでございます。Cルートにつきましては、その問題点とかそういうところの記述はあるんですが、将来交通量と利用交通量1台当たりの建設費については、報告書の中には記述がございませんでした。どうしてなのかが少しわかりません。報告書からは読み取れないという状況でございます。

以上でございます。

【司会(西川)】 それでは、他に、この調査に関して、ご意見等ございますでしょうか。よろしいですか。とりあえず、大きく分けて2つの議論があるかと思っております。そのうちの1つのほうの昭和36年当時行われていた調査に関する資料ということですが。では、新さん、お願いします。

【新協議員】 それから、Bルートというのは現在の環八だろうと思うんだけど、

これをずっと見ているとですね。ここで将来交通量、利用交通量1台当たり建設費と書いてあるんですが、これは40メートルで試算したんだと思うんですけども、この5万7,616台というのは、昭和55年推計交通量と書いてあるんですが、現在の環八はどうなんですか、これ。これより多いんですか、少ないんですか。

【司会(西川)】 よろしいですか。伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 現在の環八は、場所によって違いますけれども、約6万台から7万台という日交通量かと思えますので、少しこの台数よりも多い地点があるという状況でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

他にご意見はよろしいですか。濱本さんお願いします。

【濱本協議員】 昭和36年37年の事業の調査の件ですが、これ、今、外環の図面を見ているんですが、東名以南についてはどういう形の調査をやられているんですか。

【司会(西川)】 伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 東名以南につきましては、各ルート、A、B、C、Dいずれの場合も多摩川沿いをおりていくようなルートになっております。

以上でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

他の方で、この調査に関連してよろしいですか。新さん、お願いします。

【新協議員】 すいません、ちょっとよくわからないので、Bルートなんですけれども、環八だと思うんですよ、これ、大体ね。さっき、6万台程度とおっしゃったけれども、この5万7,616台というのは、昭和55年にさらにこれだけ増えるということを考えて、あるいはここに外環を一緒に乗っけた場合、この数が増えるというふうに考えられてこういう数になっているんですか。

【司会(西川)】 伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 報告書では外かく環状道路はいずれの場合も自動車専用道路としてルートの比較がされております。ですから、Bルートにつきましては環状8号線とはまた別に、当時は高架構造で自動車専用道路の外かく環状道路をつくった場合の検討をしております。その結果、外かく環状道路ができれば、昭和55年には5万7,616台が自動車専用道路を走るというふうな推測がされておったようでございます。

以上でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

他の方で、この調査に関連するご意見等はございますでしょうか。特によろしければ、主に、今、36年の調査に関する議論でございましたが、その他昭和41年当時の審議会等で議論されたその経緯等に関する資料が先ほどのファイルの中にごございますので、そちらも含めてご意見等ございましたら。まだご発言いただいていない方、特に何かございましたら。

それでは、よろしいですか。特にご意見ございませんので、昭和41年当時について、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 どなたもおっしゃらないということならば、ちょっとよろしいですか、5分という制限があるから、あんまり長くしゃべれないので。当時の都計審の資料、全部で7冊ございますけれども、取り寄せてやっときのう来まして、その前にちょっと見たことがあったんですが、全体を読みました。ただ、まだ完全にきちんと読んでおりませんので、次回の協議会のときまでに意見書としてきちんと総括して出したいと思っておりますが、印象をちょっと、都計審そのものの印象をお話したいと思うんですが、昭和41年4月22日が第1回で、最後まで本会議が 本会議というか、本審議会が4回、特別委員会が3回開かれているんですが、その資料を見ましたところが、要するにつくられたという

か、こういうふうを持ってくるためのつくり上げられた委員会といいますか、仕掛けが設けられた委員会といいますか、外郭環状道路というものが昭和36年から話が持ち上がって、今は国土交通省ですが、当時の建設省、あるいは東京都の中で話し合いがされて、徐々に形を整えてきた。

最初の首都圏整備委員会がつくった4つのルートということであったんですが、そのうちの1つのルートがだんだんと昇格をしてくる。それは煮詰まってきたのは、建設省内と東京都内で話し合いができていたんだと思うんですが、突然、4月18日、昭和41年4月18日に各市、三鷹市、武蔵野、調布、狛江、そういったところに、早い話がこの案を持ち込まれまして、4月22日に都計審を開くので、それまでに結論を出してくれという形で持ってこられたんだそうであります。この状況というのは非常な憤激を持って、当時参加された各市の市長さん、練馬区もそうですが、練馬区、世田谷を含めて7区市の理事者の方が、この都計審の中で非常に怒って、このことについて言っておられます。この国土計画といいますか、道路計画について利害関係人の意見を聞かないというのは、聞かなくてもいいんだというようなことというのは、これは当時の都計審のやり方として当然であったんでしょうか、どうでしょうか。その辺を成田さんに伺いたいんですが。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

よろしいですか、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 ご指名でございますので。

今、新さんがおっしゃったように、当時の都市計画の決め方というんですか、それは資料-3、11-3ページを見ていただければおわかりと思いますけれども、今の都市計画法じゃなくて、旧都市計画法でございますので、行政側が案をつくりまして、それを都市計画審議会に付議しまして、そこで審議して、それで大臣に報告して、大臣が決定すると、こういうシステムになっていまして、今で言う公聴会とか、意見陳述等をするという、そういうシステムになってございません。この資料-3の11-3ページのところにありますように、左側が旧都市計画法の制度でございまして、右側のほうは、現在では案の作成をいたしますと……。

【司会（西川）】 ファイルの場所でいくと7です。

【成田協議員】 ええ。以前、資料としてお出しさせていただいた。この7のところは資料-3というのが、都市計画法の新旧比較ということでございますけれども、これ、左側のほうを見ますと、今、ご説明申し上げましたように、審議会の議を経て主務大臣が決定。それから、現在のシステムは、原案の作成をしますと、公聴会とか説明会をやりまして、その後、案の作成をして区市町村の意見照会し、それから、意見書をいただき、公告及び案の縦覧をする。その後また市町村からの回答をいただいて、都市計画審議会に付議して国土交通大臣に同意を得て、知事が都市計画決定すると、こういうふうな決定になっている。ここにはありませんけれども、このほかに今、環境アセスメントを同時にやっていくということになっておりますので、そういう意味では、当時は今から見ますとほとんど意見を聞くというふうな、そういうシステムにはなっていなかったということは新さんのご指摘のとおりでございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今の手続の流れについて、他の方は特によろしいですかね、ご意見は。よろしいですか。新さん、お願いいたします。

【新協議員】 都計審の人員の推薦、都計審を構成する人の推薦というのは主務大臣、建設大臣が行っていたようなのでありますけれども、この内訳といいますか、例えばこの東京都市計画地方審議会、昭和41年に開かれたこの審議会では、委員数が126名、でもって、要するに国、この全体、つまり、外環の練馬から世田谷までに至る全部の問題について投票権を持つ者、つまり、国とか東京都の職員、学識経験者、あるいはその関連

する審議会等に関連する方だと思うんですが、それが74名。要するに推進側といいますか、今まで計画してきた側の方が74名、それから、それに関係する市町村から出てきた人たちの合計は52名と、こういうことで間違いございませんか、ちょっと伺いたいんですが。

【成田協議員】 ええ、今のファイルの赤いところの5というインデックスがあると思いますけれども、そここのところを開いていただきますと、都市計画決定当時のメンバー構成という格好で、ここに今、新さんがおっしゃいましたように委員数が126名と。その中で東京都、都議会、学識経験者、国の行政機関、それから、案件にかかる区市町村ということで、この国の行政機関までの方々は全案件に審議に加わる。それから、区市町の場合は、その区市にかかわる案件だけに審議に加わるということで、ここに掲げられている委員の方々が全部の案件にかかわるといような、そういうシステムではございませんで、国の行政機関までの方が全部の案件にかかわり、区市町村の方々はそれぞれの区市がかかわる案件にのみ審議と採決に加わると、こんな制度になっておりました。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今、都計審のメンバーとか、流れについて議論がありました。他の方で何かご意見、これに関連するご意見ございますでしょうか。よろしいですか。

濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今の新さんの件と関連して質問致しますが、都計審のメンバーの、まず議長さんは東京都知事になっていましたけれども、ほんとうに議長さんは東京都知事でやられましたかが1点。

それから、先ほどの委員、全部で126名ということなんですけれども、そのうちの75番から126番までは当該市区の委員だと思えますが、そのほかに私が少々お聞きしたいのは、常任委員と臨時委員と記載されておりますがその委員の区分について説明、基本的なことを3点聞きたいと思えます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

事実確認なので、よろしいですか、宮良さん、お願いします。

【宮良協議員】 今ご覧の資料2-2の5のところなんですけれども、今、ご説明しましたように、会長、委員、それぞれ書いてあります。会長、東京都知事になっています。それで、通例は代理といいますか、副知事、いろいろいらっしゃいますから、そういうのが通例でした。専門委員ですか。

【濱本協議員】 常任委員と臨時委員。議事録の一番最初に出ているでしょう。そこに出席の判が押してありますね。

【宮良協議員】 案件ごとに全体にかかわる委員と、常任の人と、それから、個々都市計画の区域に分けてやりますから、その分けがその委員の分けになっています。

【濱本協議員】 そうしますと、常任委員は全体で何人おられたのですか、常任委員というのは。

【司会（西川）】 宮良さん、よろしいですか。

【宮良協議員】 今、開けていただいているところ、資料があると思うんですが、常任は、出席者の内訳と書いてありますけれども、都、都議会、学識経験者、国の行政機関、これをトータルしたものです。

【濱本協議員】 本会議がそうなんですか。

【宮良協議員】 出席者は、ここに書いてございますように、昭和41年6月6日の都市計画審議会、今お話の常任の方は59名。

【司会（西川）】 よろしいですか、今のご質問。

【濱本協議員】 はい、それでいいです。また後で。

【司会（西川）】 はい、わかりました。

【宮良協議員】 定数については、後でもうちょっと調べさせていただいて、時間をください。

【司会（西川）】 はい、わかりました。では、今の質問の件はよろしいかと思えますけれども、他に、関連したご意見はよろしいですか。

新さん、お願いします。

【新協議員】 3回開かれました特別委員会というのがあります。これはこの審議会の委員の中から選ばれたんだと思うんですが、名前はわからない。教えてもらえないからしようがないんですけども、とにかく何名いて、それが今のこの分類の東京都、あるいはまた都議会、学識経験者、国の行政機関、案件にかかわる区、案件にかかわる市町、これの分類の中でどういうふうな分類になっておりますでしょうか。それで、総員は何名なのかちょっと教えていただきたい。

【司会（西川）】 今、特別委員会のメンバーについてのご質問ということですから、宮良さん、よろしいですか。

【宮良協議員】 今、新さんのご質問なんですけれども、後ほどそれぞれ特別委員会、お話のように3回開かれたわけですけれども、私どものほうで数えて後ほどご報告いたしたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。今のご質問は後ほどということ。

その他、昭和41年都市計画決定について資料をまとめておりますけれども、他に何かご意見等ございますでしょうか。よろしいですか、昭和41年の都市計画決定についてのご議論につきましては。

新さん、お願いします。

【新協議員】 議論しないというんじゃないくて、これについては、私の場合はきちんとしたものを全部整理して、意見書として出しますので、次回、それについて討議するとか何かしていただきたいので、その件についてはお願いをしたい。今日話せというのであれば、わかったところまでは話しますけれども、意見としてのお話になっちゃうので、その辺どうかなと思っているんですよ。

話してよろしければ話しますけれども、皆さんが。

【司会（西川）】 もしご意見があるのであれば、おっしゃっていただいて、今日議論できればとは思いますが、よろしいですか。

武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 時間の制約がありますので、もし次回に意見書という形で出していたら、それで集中的に論議をしたほうがいいんじゃないですか。というのは、新さんの意識レベルと皆さんの意識レベルは違いますから、やはりペーパーがあったほうが効果的だと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

次回、それについては意見書を出していただいて、それについてはまた議論させていただくとして、今日、お手元にお配りした資料について、その他の方からのご意見、特にございませんでしたので、前回、運営懇談会の提案で、1つ目が昭和41年都市計画決定、2つ目に外環の練馬区間についての経緯についても議論というテーマがございまして、これは当初、もう少し時間がなくなるかと思っておって、次回提出予定ということで参考資料でお手元にお配りしておりますが、今、時間が余っておりますので、こちらのほうを簡単にご説明をいただいて、それも含めて今日議論をさせていただいてという形で進め方を変更させていただきたいなと思っておりますが、よろしいでしょうか。

では、資料の説明、よろしいですか、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 お手元にお配りしている参考資料（次回提出予定）と右肩にあります。内容については、今、司会のほうからお話がありましたように、外環の練馬のところ、こ

こには「放射7号線～埼玉県境間の経緯」とあります。資料の中身は大きく分けて2つありまして、1つは都市計画のことに関してです。もう一つは、環境影響評価をやっていまずから、その内容です。

1枚目は時系列のものをまとめたものであります。まず、都市計画のほうなんですけれども、都市計画案の告示日、昭和60年2月27日となっております。それを開いていただくと、じゃあ、都市計画審議会でどんなことを話されたかといいますと、ここに書いてあります変更概要、これはどんなことかといいますと、1つは幅員、道路の幅なんですけれども、23メートルのものを64メートルに広げること。それから、構造を高架嵩上式と都市計画では書きますけれども、要するに高架式であったものを掘割にすると。

もう一つは、いろいろ外環の高速道路に関連しまして、より一般の道路が、普通の道路がありまして、その辺の変更を含んでおります。都市計画の都市計画審議会にかかる様式で書いてありまして、要は名称、例えば一番上をごらんいただきたいんですけども、都市高速道路外郭環状線、これがいわゆる高速部分です。どこの区間を変更してどんな内容というのが書いてあります。今お話ししましたように、要は道路の幅員を広げることと、それは23メートルから64メートルと書いてあります。それから、一部構造の変更、そういうことです。

その下を見ていただくと、次は幹線街路、これは普通の街路のことです。ここに書いてあります、要するに起終点、道路を決めますから、そのうちの終点の位置の変更。位置を変えますと延長が変わりますから、それがどのくらい変わったのかとか、それから、それに関連します付属街路というのがありました。そういったもののあり方、要するに線形の変更、延長の変更、一部廃止したのもございます。

こういった内容に対して、次のページを開けていただくと、都市計画、これはもう新しい都市計画法で変更しております。関係権利者の皆さんから意見書が出されております。内容は大きく分けて2つありまして、1つは賛成の意見をいただいております。一番最初を見ていただくと、意見書の要旨と書いてあります。賛成意見に関するもの1通1名と。それから、次を開けていただくと、今度、反対の意見がございまして。これはここにも一番最初、冒頭に書いてございまして、322名、4団体の方から269通の意見書をいただいているということです。反対意見に関するものなんですけれども、中身は大きく分けて3つございまして、1つはこの外環の全体の計画に関するもの、見ていただくと、例えば(1)交通、(ア)(イ)(ウ)(エ)と続いでいきます。

それから、2番目は環境に関することです。これ、ちょっと分量があるんですけども、めくっていただいて、ページ数が一番下に書いてありますけれども、11ページに2.環境に関すること。これは地域環境とか、ここに見ていただきたいんですけども、それから、悪臭とか、景観とか、地盤沈下等々ございます。それから、3番目はその他の意見としてここに書いてございます。これは意見書であります。

もう一つは、環境アセスメントに関してなんですけれども、右上を見ていただくと、資料2とあります。環境影響評価書、これは当該の今お話をさせていただいている箇所のところですよ。これも開けていただくと、取りまとめをここにコピーして皆さんにお配りしています。要は予測・評価項目、これを見ていただくと10項目に分けてやってあります。大気汚染とか、水質汚濁、騒音に始まりまして、一番最後、景観まで入っております。例えば大気汚染を見ていただくと、工事中のことと、それから道路をつくって実際に供用開始した後、その両方で評価をしています。例えば大気汚染については、工事についても工事車輛の本線内工事用道路の利用等により、影響は少ない。完成後についても、環境の影響は少ないと考えている。結論としては、評価の指標以下となると。この全部で10項目について事前の評価は影響は少ないということです。

これに対しまして、工事完成後、車が実際に走って、それがどうなっているかという、

もう一つ資料をおつけしていきまして、右肩に書いてあります資料 3 事後調査報告書、これは平成8年6月に事業者側から出たものです。開けていただくと、8項目、いろいろありますけれども、ここでは例えば大気汚染、騒音、振動、日照障害、あります。ここで特に2番の騒音を見ていただきたいんですけども、朝、昼、夕、夜の時間帯において道路交通騒音を測定した結果が書いてあります。結論は、その先を読んでいただくと、「特に、環境基準を超えたランプ部においては、今後、騒音の低減を図るため、速度抑制の措置を講ずる」と。これに対しまして事業者としては、例えば看板、速度低減の依頼とか、そういう措置をやっております。そのほかの項目については、おおむね予測結果のうちであることは、その評価、基準以下だと、そういうことになっています。

それから、5番目の電波障害についてはやはり影響がありまして、ここに書いてあります。ごらんいただきたいんですけども、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる障害等に係る費用負担について」、これに基づいて有線方式による共同受信施設を設置したと、そういうことになっています。

以上、今日つけた資料の概要であります。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

まずお断りさせていただきます。今ご説明いただいた資料のほうは、次回議論する予定ということで協議員の方々だけにお配りしていきまして、傍聴者の方々にお配りしていません。今、コピーしておりますので、後ほど間に合えば、ご希望の方は事務局のほうに声をかけていただくなりしていただければ、お渡しできるかと思っておりますので、その点、よろしくお願い致します。

それでは、今、参考資料でお配りしていきまして、練馬区間の経緯につきまして資料説明がございましたが、その点について何かご意見等ございますでしょうか。

武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 私どもの地元のことですが、改めてこれを見ると、そういうことがあったなということです。これについての意見は、前回でしたか、「外環原点論を踏まえて」という私の出した参考資料の中に詳しく触れたつもりです。これをまた繰り返すと、協議員の方、傍聴者からしかられますから省きますが、私どもの原点論は、一言で言えば、当時は非常に乱暴な、それから、古い体質の行政文化で行われた。そのことを改めて今日、追確認をしていただいて、今後行われる都市づくり、あるいは道路づくりにで、こういう轍を踏んでは困りますということにつきます。このPI協議会で私は過去の歴史的犯罪という厳しい言い方をしましたが、そういうことを繰り返さないと反省点に立って、今、このPI協議会が開かれているんだということではないかと思っています。

ただ、それは私どもの過大評価であって、実際に行政の方々が本当にそういう認識で一人一人が臨んでおられるか、行政の下から上までそういう姿勢で臨んでおられるかという、多少の疑問は残ります。しかし、先ほど路線図も改めて出していただきますと、当時、いろいろな政治家がかかわったり、いろいろの要素がからんで4つの中から1つが選ばれて、すでに約40年近くたっている。こういうことを考えますと、今この路線についてもどれがいいか悪いかということよりも、既に歴史的な事実として確定しつつあるわけで、これを右へどれだけ振るか、左へどれだけ振るかというような判定はなかなかできがたいと思います。ですから、これらを踏まえてどう評価するかということになると、これはやっぱり協議員の皆さんがそれぞれ意見を出していただいて、十分論議しなきゃいけないけれども、先ほどはこれに対してあまりご意見がなかったようですが、あと、新さんのほうからご意見署が出るでしょう。

その段階でまたいろいろ論議をいただくとして、この大泉のこの部分については、外環構想が浮上した歴史的背景というのを見ますと、当時、都議会のリコール運動が行われた。いわば都政の大きな変革期を迎える。そういうことを予見した知恵者と申しませうか、

行政と政治の場で駆け込みでいろいろなことをなされたなど、思うんです。で、42年に美濃部都政が生まれる。それから、翌年でしたか、新都市計画法が制定されました。当時の詳しいことを言えば、都市計画決定される前に、例えば関越でもこの外環についても、都市計画決定される前に既に道路公団筋を含めて地元でいろいろなアプローチがありました。私どもが情報を入手したのは半年か1年後であって、要するに一部の地主に対しては、議員さんを含めていろいろな説明が詳細に行われていた。ほとんど買い取り予約が済んだような段階で一般の持ち家住宅の人は情報を知ったというようなことが行われております。

これから以上はもう触れませんが、そういうことは今後あってはならないし、それから、先ほどいろいろ意見がありましたね。残地補償はどうなんだとか、いろいろなことが、当時の意見が幾つか出されていますが、そういう意味では公平に対応してほしい。あと、個別の話については、最初、私どもが道路公団から受けた情報は、高架はやめて平面でやりますというような情報もたらされました。それは絶対困りますよ。半地下か、あるいは地下でなきゃいけませんということで大分やりとりしました。その後、しばらくアプローチがなくて、行政の側が今度は半地下構造でという形の案を提示してきて、それから都計審でいろいろ論議をした記憶があります。さっき申し上げたような用地買収が先行したわけです。まあ、新法になってから少しは姿勢が変わって、いろいろな変更が行われて、住民の意向を酌んで予備折衝というんでしょうか、行われて、半地下構造の都市計画案が区の都計審にかかってきた。そういう意味では少しずつは変化をしていたのかなと思います。

【司会（西川）】 武田さん、5分ですので、まとめてください。

【武田協議員】 ですから反省点に立って、これからの進め方がむしろ問題なんだというところを触れさせていただきます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

武田さんからいただいたご意見の提出資料は、2-2のファイルの11のところに入っている資料だったかと思いますが、それ以外に今の練馬の経緯についてご意見、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 この昭和60年の環境影響評価書には、この区間が開通することによる効果としてたしか谷原交差点の交通渋滞の緩和ということが出ていたように思うんですけれども、そこに載っていた数字が今手元にあるのでご紹介します。谷原交差点総流入量の現況が1日当たり10万1,000台、外環をつくらなかった場合は、昭和65年に11万5,000台で、外環をつくった場合には9万6,000台に減ると載っていたはずですが。これがその後実際にどうなったのか、次回までも結構ですので、数字を教えてください。以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 今、答えられるだけ。確かに今、江崎さんがご指摘のように、大泉までの開通に関しましては、谷原の改良が大変大きな課題でございまして、今、ご指摘の件は昭和60年12月のアセスの評価書からの数字だと思いますけれども、今の数字はまさしくそのとおりでございまして、この後、右折レーンとか左折レーンをつくってございまして、これと多少違ってございますけれども、現況について、今、手持ちにございませぬので、それは後ほどご報告すると思いたしまして、当時は大変混んでいる場所だったんですけれども、それともう一つは井荻の立体が大きく影響してございまして、西武新宿線との立体、そういうふうなものから周辺の道路整備の進展等もございまして、この辺の状況は大分変わっておりますけれども、いずれにせよ、現況の交通量につきましては今手持ちにございませぬので後ほどお知らせしたいと思います。

【司会（西川）】 ありがとうございました。

他の方でいらっしゃいますでしょうか。水上部長、お願いします。

【水上協議員】 今、谷原のお話が出ました。実は練馬の中でも、放射7号線から埼玉県境間の1.5キロについて東京都からの意見照会が来たときには、やはりこの谷原が大変な渋滞状況で困っているということで、結果としてこの1.5キロについては認めざるを得ないよという形になったんですよね。ただ、そのときに練馬区としては都市計画審議会の意見を踏まえ東京都に対しては21項目の条件をつけまして、それをもとに1.5キロについてはいいよという意見を返した。その主なものを申し上げますと、今、お話がございましたように、1つは谷原対策との関連ということで、この外郭環状道路の放射7号線以北は谷原交差点の交通処理対策の一環として位置づけられているというようなとらえ方をそのときしております。その根拠となる交通量の予測は一定の前提に基づくものである。したがって、将来に向けて谷原交差点の現在以上の混雑を招くおそれのないよう、関係機関において必要な措置を講ずることといったような条件を付しております。

そのほか、放射7号線以南の扱いについては、位置と構造の原点からの再検討を行われたい。それから、関越自動車道の交通の広域的分散ということで、川越、所沢、両インター等の分流並びに国道16号線や浦和、所沢線など周辺関係道路の整備について今後とも強力で推進するよう関係機関に働きかけられたい。こういったことを練馬区の都市計画審議会の中でも3回にわたりまして、武田協議員なんかもそのときの委員さんでいらっしゃったわけでございますけれども、相当な議論をして、今申し上げましたような21項目の条件を付して練馬区長の意見として東京都に提出したというような経過がございます。私もこのことにつきましては、今後、議論する上で必要だからということで今整理しようと考えていたんですけれども、きょうの議論になりましたので細かくご報告できないわけですが、また次々回以降ぐらいに機会がありましたら、そういった資料もご提出申し上げたいと考えております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他のご意見は、関連で、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 練馬の問題で、皆さんなかなかご理解いただけないと思います。当時の都計審で、私も委員をしておりましたが、皆さんよくご存じの谷原の交差点、これの構造をどうするかということでいろいろ論議をしました。当時、私が主張したのは、少なくとも谷原の交差点は関越と外環からおりてくる車が平面でそのまま東名のほうに行く、あるいは笹目のほうに左折する。つまり、こういう構造でなければ環八の渋滞というのがあるわけですから、むしろ平面でさばくような方式を考えるべきだ。つまり、目白通りをアンダーにした方がよい。笹目通りをアンダーにしたために外環、関越からおりてきた車が谷原の交差点で左折するとき、あそこのレストランの横の狭い道を延々と右へ渋滞するような構造になってしまったということです。

あのときにしつこく粘ればよかったな思っています。今起きている現状からの反省なんです。当時、東京都、関係者の説明というのは、放射状の道路を平面に持っていく。その環状部のものについては地下に持っていくことが原則だという話がありました。だが、冗談じゃない。大原交差点の甲州街道は放射で地下じゃないか。あれはアンダンしている。ちょっと話が違うんじゃないかという指摘もしました。当時はわりあいいろいろな意見は自由にできる場面でしたけれども、結局、今のような構造をあのとき決定してしまったのは悔いが残ります。いろいろの論議がこれから起きると思いますが、道路の構造1つ1つについて詳細に検討して、主張すべきはしなきゃいけない。そういうことを今でも感じ、谷原の交差点は失敗だったと今も思っております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他に、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 この谷原といえますか、練馬の件は私のほうから提案させていただ

て、きょう議論させていただいていますけれども、先ほど水上協議員からもお話がありましたけれども、私自体はこの練馬の谷原の問題につきましては、なぜ関心を持っているかといいますと、これから外環の必要の有無を議論するときに、どうしても外環の1.5キロをつくられたという形からいってご意見を申し上げなきゃならないなど。それで、今、武田さん、あるいは水上協議員からもお話がありましたけれども、私は現実にも今どうなっているかとお聞きしたい。皆さん方、地域住民の方々には相当混雑していて緩和ができていないということと、それから、生活道路に入ってきている。これは当然、この意見書にも出ているように、当初から、最初から言われているわけです。

武田さん、今、反省で、谷原をもう少しやればよかったというような話が出ていたのですが、そういうことが一番大事な事なんです、私、ここに資料を持っておりますが、当時、練馬区長さんが都市計画の変更についての回答の中でいろいろなサービス道路とか生活道路について意見書を出しています。それについて、今現在、どこまで成立してできているのか、できていないのか。その辺の検証は今の国のほうから出た資料だけじゃわかりませんし、実際に今、例えば前々回、第7回か6回ぐらいでお話が出ているように、生活道路に入ってきているというような現実の数字がよくわからないで議論していますけれども、きちんとその資料ができていますのかどうか、そういうことがなければ、谷原の問題については議論できないと思うので、現実の話をしっかり私は聞きたいと思えますし、皆さん方もこの現状、どう考えているのかご意見を聞きたいと思う。

そういうことで、この問題については必要性の有無に入る前にこの事は大事なことで必ず検証して問題解決をしなければならぬ。また、きちんと報告を出していただきたいし、それに対してどう対処するのか、今、谷原がどうなっているのかということを確認にさせていただきたいと思えます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、谷原の現状がどうなっているかを踏まえた上で議論をすべきじゃないかというようなご意見がございましたが、それに関連してご意見ございますでしょうか。谷原の現状を踏まえての議論でございますが、よろしいですか。谷原に限らず、今の外環の練馬の経緯について資料のご説明がありましたけれども、他の方はよろしいですか。ご発言、まだいただいている方は特によろしいですか。

新さん、お願いいたします。

【新協議員】 そちら辺、そこに住んでいるわけじゃないので単純な質問で申しわけないんですが、外環の入り口ができてから交通事故が多発しているというか、外環から出てくる車と入ろうとする車との間の事故が多発しているという話を聞いたことがあるのと、それから、外環のあの大泉の出口なんですけれども、よく混雑をしているようですね。関越のほうに向かう車で混雑しているときと、大泉方面へ出ていく車が混雑している場合と2通りあるようなあれなんですけど、混雑を起こす頻度というのはどのぐらいなんです。例えば1カ月で何%というのはちょっとあれかもしれませんけれども、交通渋滞を起こす頻度というものがあろう。かなりしょっちゅうあそこは交通渋滞を起こしているようですよ。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

濱本さん。お願いします。

【濱本協議員】 それと関連して、今、谷原のインターの出口の料金所は、あれは関越と全部一緒なんです。料金所は、いろいろ住民の方にお聞きしておりますが、料金所が関越ともう一つどこだったか、東北道？ その出てくるのがみんな同じ料金所で来るのでそれで混雑渋滞するという話はよく聞くんですけど、それはほんとうなんです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

成田さん、お願いします。

【成田協議員】 今、2つあると思いますけれども、濱本さんがおっしゃった高速の話と新さんがおっしゃった下の街路の話ですね。

高速のほうの話からしますと、あそこは外環そのものが関越に入るのに3車線で来たのが1車線に絞られて入ってくるのと、それから、ランプに1車線ということで絞られちゃうものですから、それで能力的にずっと低くて、あそこの関越に入るところでかなり混雑している。料金所に関しては、外環は均一の500円料金ですので、外環を入ったところに料金所がありますし、関越に関しましては大泉から入りまして所沢方面に来て料金所がございますね。それは別々になっております。

それと、新さんがおっしゃった下の街路のほうの渋滞に関しましては、確かに目白通りそのものも多少の渋滞がありますけれども、一番問題になっていたのは、さっきから議論になっております谷原の交差点が環八と目白通りとの交通量がほぼ拮抗するぐらいの交通量が来ている中で、あそこが当時、三重立体の話もあるぐらい、立体をもっとしないとスムーズにいかないというふうなことで、どちらかというよりはやはり谷原の渋滞対策というのが最も大きな課題で、それを解消するためにあそこはいろいろな形で立体をやったり、それから、左折レーンを1車線から2車線に広げたり、歩道橋をつけたりとか、環境対策と一緒にやっております、現在では、今、環八がすぐわきに整備中でございますので、これがたしか17年に完成目途で今頑張っておりますので、その辺が完成すると大分、あそこの交通形態が変わると我々は、今、予測しておりますので。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、今、練馬の関連の議論で、他の方、ご意見ございますでしょうか。ご発言いただいている方で、特にご意見ございますでしょうか、よろしいですか。

秋山さん、お願いいたします。

【秋山協議員】 ただいま、谷原の交差点のご近隣の皆さんが大変迷惑されているということなんですが、これは当時、昔からもある程度見当がついたことだと思うんですが、このきょうもやっています外環道が東名 私ども世田谷なんですけれども、東名高速道路でストップするということに対して、あそこでとまっちゃうと、現在、あの付近というか、利用している人たちは、もしできるとかなり便利になるわけですね。そうすると、目黒区、大田区、川崎市という非常に人口の多いところに住んでいらっしゃる方が東名のところを利用するというんですけれども、実際には内側に用賀中町通り、それから、環八通り、玉堤通り、その3本が関連している道路だと思うんですけれども、どれも全部大型車の交差はできるんですけれども、それを考えますと、これは練馬から世田谷ではなくて、同じ世田谷は世田谷ですけれども、もうちょっと伸ばしていただいて、第三京浜までつなげてもらえないかと、こう提案したいと思います。

工事そのものは、今のこのインターから野川に接続していますし、野川の先、今、改修工事をやっていますけれども、多摩川に入ります。そして、第三京浜の河川敷は非常に広いところがありますので、そうすれば246、瀬田交差点、あの付近。それから、二子玉川の玉堤通りの混雑、これが解消されるので、開通したら困ったという事態が発生するのは目に見えているんですね。ですから、費用も対してかからない野川の地下を川の底を掘っていけばわけないんですから、買収もただですね。ですから、第三京浜までとりあえずつないでいただければ、第三京浜へ乗れば、東名の都築のほうから来た道路とか、川崎道路がもう計画されていますので、とりあえず第三京浜でつないでいただければ、世田谷の人たちは、もしできたらうんと助かるなと思いますので、これ、長い間、月日がたってこういうふうに変化していったんだなと思いますけれども、よろしくお願いいたします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、練馬の関連で世田谷のほうの接続についてのご意見でございましたが、まだご発言いただいている方でどなたかよろしいですか。

栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 先ほどから谷原の問題がいろいろ出ていますので、ここで質問ですが、谷原の交差点周辺が混んでいることはよく知っております。この外環の状況は今までに何度も見学に行っていて、いろいろな点に問題があることはよくわかるんですが、混んでいる混んでいないというのをトリップなどを使ってそれぞれの道路について交通量調査をしたと思うんですね。その まあ、隔年じゃなくてもいいですから、何年かに一遍ずつの調査の資料と、それから、無論、外環ができる前とできた後の比較表とかですね。それから、あそこでよく聞くのは谷原のほかに何という道だかわかりません、東映か何かのある道があると思います。あそこが何かすごく混むということを経験したのを耳にしましたので、あそこの調査結果。

それからもう一つ大事なことは、その渋滞する車の中で外環に出入りする車が何%なのかということについて調査があれば、次回教えてください。それが谷原に関する私の質問です。

もう一ついいですか。次に、最初の話になりますが、世田谷の話も出てきましたので、昭和45年の建設委員会の議事録を見てみると、この世田谷では、当時、区画整理事業が表面化したので外環の反対運動が強くなったと、こういうことを春日委員が言っているんですね。この区画整理事業というのは確かに今でも世田谷では生きております。その区画整理事業と外環との関連がどうであったのかということが第1点。

もう一つは、そのときの質問に東名以南はどうなのかということがチラッと質問には出ていますが、政府委員のほうはどうもきちんとした回答をしていないように思います。もう少しよく読んでみますけれども、その辺についてはその当時どうであったのかということの2点について、次回整理してご返事いただければと思うんですが。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

交通量の調査の調査結果の話と、それから都市計画審議会での当時の世田谷の部分に関しての議論ということでございますね。

【栗林協議員】 国会の建設委員会です、参議院の。

【司会（西川）】 すみません、申しわけございません。国会の建設委員会での議論ということでございます。

他の方でご意見ございますでしょうか。特になければ。武田さん、お願いします。

【武田協議員】 今の外環と関越に入るインターがありますが、ここの交差点をどうするかということで、地元協議の中で苦労しました。実際には谷原の交差点から来た車が、目白通りの下りが右折をして外環に入る路線、それから、関越に入る路線があります。それから、今度は北園の交差点から来た車が関越に入る路線、それから、外環に入る路線となります。それに、今度は外環から出た車が上り車線で谷原に向う路線、それから右折をして目白通りを下る車があります。はっきり言うと、あの交差点に6つか、もう1つたしかあったと思う。7つの動線があの交差点に集中して混雑しているわけです。これを当時は信号規制をどうするか、横断歩道橋をつくるか、横断歩道を設けるか、いろいろ協議をしました。結局、警視庁も石神井警察も、こんなむずかしい交差点は、彼らの経験では対応のしようがないというようなことでお手上げの状態だったんです。それが今の大泉インターの交差点の状況です。

何台行ったか来たかという話は前々から発生交通、あるいは着交通についての量的な調査をしてください、周辺の影響を調べてくださいということを行っているのはそういうことなんです。当時の要求は、目白通りが北園の交差点でストップしているんだから非常に問題で、下りもはけない。桜並木の通りも混む。それから、関越の入り口、外環の出入り口、それぞれがネックになる。当時、予想したとおりの状況なんです。これについては道

路公団を含めて、とにかく目白通りの西延伸が早急に街路整備事業でやってもらわなかったら、とてもじゃなければ事態は解決しないんだということを関越の当時から、また外環の開たときをピークにして随分強く要求しました。そして、道路公団を通じて東京都、あるいは練馬区にいろいろ要請をしました。だけれども、東京都は一向に動いてくれません。

つまり、外環が三十何年間放置されたように、目白通りの大泉インター交差点の渋滞というのは、さっきどのくらい混むんですかということをおっしゃられました。とにかく土曜、日曜日の朝はとてもじゃないが、今のあの交差点へ入る車で延々と何キロ、あるいはもっと右左の住宅地に影響を与えています。大泉学園の駅まで影響を与える。あるいは北のほうの和光のほうから来る車の影響がある。それから、下りが今度夕方です。レジャーが終わって帰ってくる方々は、当然、左折をして北園交差点へ来る、あるいは横丁に入り込んでくる。これはとても大変なものです。ぜひ1回、皆さん現地を見ていただきたい。結局、目白通りがあっても、その先、約1キロのところまでストップしていますよ。だから、これを解消しない限り無理なんだから、当時の条件として、それをそういうふうに進めてくださいよと。地元協議の中でも、道路公団もそれに対して努力をするという協約があってで合意した経緯があります。

だけれども、東京都さんも国も、まあ、練馬区とは申しません。練馬区は都市計画法が変わってからそれなりに身近な行政としていろいろ対応してくれましたから。東京都はそれは道路公団の仕事だと。建設省も業務施工命令を出したら道路公団の仕事だ。そちらへどうぞ。まあ、当時は建設省は雲の上ですよ。という状態で、関連する街路の、基本的な幹線街路の整備さえ三十何年間放っておかれたんだということです。実際には外環が開いてからは十数年近くですけれども、いまだに何の動きもない。だから、今回の外環の見直しとか、いろいろなことがあってたまたま説明されましたが、地元の人たちの中には、「口ではいいことを言っているけれども、どこまでやってくれるかわからんね」というようなことです。量的には今説明しませんけれども、とにかく土曜、日曜、朝晩というのは大変なものです。

地元の状況はそういうことですから、関連街路の整備を　つまり、まちづくりです。その部分を抜きにして外環を幾ら議論したってだめなんです。関連街路の整備もします、まちづくりもちゃんとやりましょうと、それを担保しますよという保証がなければ、さっきの原点論に立ち返って反省をし、いろいろの立場で協力をしていくということではなければならない。ここのところを十分認識して帰っていただきたいと思います。地元から要望があったら、そのとき考えまじょうじゃないんですよ。もう既に何十年もそういう骨格、構造的におかしくなことが行われている。当時の都計審で建設省の方が出て、数量的には計画上は外環ができれば9万何千台で、それで谷原の交差点、それから環八の渋滞の11万何千はこれだけ減りますということをおぼえています。じゃあ、それでは外環南行きの工事は継続してやるんですか。計画容量で物を言っても、その計画自体が先へ進まなかったら、どうにもならないじゃないですかということで三十何年たっているんです。

【司会（西川）】　どうもありがとうございます。

濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】　練馬のことでいろいろ議論が出ていますけれども、私からお願いしたいのは、行政側も協議員の皆様もそうなんですけれども、今、武田さんがちょっと申されましたけれども、この谷原の問題、いろいろ問題があるわけですよ、今現在。それに対して私は、先ほども申し上げましたけれども、これから外環の有無という議論に入っていくわけなんですけれども、その前にまだ昭和42年の都市計画の決定のことについて、もう一度次回行うということで、そこで発言させていただきたくても、その谷原の問題一つにしても、言いつぱなし、聞きつぱなしで、それで終わるのか。あるいはその意見が出たときに行政側は今からでもその対応をきちんとやっていただけるのか。その辺のところを

きちんと議論しないと、このPI協議会というのは、言いつばなし、聞きつばなしで終わっちゃう。それで賛成、反対というのはちょっとおかしくなるので。

まず、谷原の問題については、これは大きな問題で、今、練馬さんも非常に苦労されているということですから、そういう問題があるとすれば、行政側は区にも都ももって原点に戻って、問題のあったことはこれからも、例えば渋滞の問題とかいろいろあると思うんですけれども、そういう議論だけじゃなくて、実際に実態として進めていただけるのかどうか。そこら辺のことを今日は返事ができなかつたら、次回にきちんとしていただく。そうしないと、PI協議会というのは意味ないと思う、これから外環の必要性の有無の議論に入っていく前に。この練馬の件はきちんと結論が出るのか出ないのか、それを質問したいと思っています。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、今後の国と都の対応ですから、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 谷原の問題と先ほどの特別委員会、都計審の定数の関係でお答えしたいと思います。

谷原の関係につきましては、先ほどからいろいろご議論がございますように、外環が大泉まで延長するに当たりまして、谷原の問題を何とかしなきゃならないということで、先ほど水上協議員からもお話がありましたように、練馬区から21項目の要望が出てまいりまして、それぞれ国の機関が対応するもの、東京都が対応するもの、それから、地元、区が分担して行うものというふうなことでそれぞれ分担しながら進めてきておるわけございまして、大体、これはまだ全部整理しなきゃなりませんけれども、やれることは大体やられている。それから、いわゆる渋滞対策としてどうかということですね。そういうことで、長くかかるところもある。

例えば全体の道路ネットワークをつくるということは、これはまだできていないわけです。というのは、それは谷原だけじゃなくて、他のほうのネットワークもつくらなきゃならない。それは順次やっていかなきゃならないと。そういう問題とできる問題とは、これを切り離して議論しなきゃならないだろうということで、例えば目白通りの多摩方面への延長の問題だとか、全体のネットワークを形成するためにそちらのほうの整備も必要だということで、そちらのほうは区画整理地域の整理がなかなかできなくて、今、思うように進んでいない状況ではございますけれども、しかし、これをやめたというんじゃなくて、これは進めていくというふうなことでございますので、そういう問題点を整理しながら、議論になる部分と議論にならない部分が出てくるかと思えます。

それと、先ほどの新さんのほうからの審議会の委員の件でございますけれども、先ほどご説明申し上げましたように、固定委員と臨時委員というのがございまして、固定委員が74名でございます。臨時委員というのは案件ごとに違いますので、146回の都市計画審議会には全部でたしか26件の案件が出ておりまして、その案件ごとに案件にかかわる区市町村長さんとか、議会の議長さんなどが参加するというので、固定委員は先ほど申し上げました、基本的にはこれは赤いところの5のインデックスがついている9-23ページでございますけれども、そのこのところ、その出席者の内訳の中で基本的には東京都、都議会、学識経験者、国の行政機関が、ここが固定委員と考えていただいて、ただ、この中には臨時委員も含まれておりますけれども、基本的にはここで……。

それとあと、案件に係る区市の中に、実は臨時委員だけじゃなくて固定委員の方がいらっしゃいます。このときは三鷹の市長さんが固定委員になっておりまして、案件がありましたら、臨時委員と両方にカウントされているということで、それで、基本的にはそういう考え方です。これは第146回は固定が74名、臨時委員が101名です。それから、147回は固定が74名、臨時委員が52名で126名です。それから、148回は固定委員74名の臨時委員52名、149回も同じです。147、148、149というのは

74名とプラス52名の126が定数ということになっております。

それから、特別委員会の委員でございますけれども、ここは一応、基本的に定数が55名になってございます。行政側が35名、あとは区市町村長さんが20名という構成になっております。

それともう一つは、栗林さん、鎌田のところの区画整理の話で、一応、区画整理に関しましては、区画整理をやる場合は、ここは外環は凍結状態だからというふうなことでご疑問があるんだと思いますけれども、都市計画線としての道路の幅がありますので、区画整理をやる場合は公共用地としてそこを減歩しながら、そこを出し合っただけでその土地を確保するという事ですので、外環にかかっている部分に関しましては、そこは道路用地として区画整理で生み出し、ほかのほうを宅地化を図る。それから、公園用地にするということで、これは外環にかかわらず、一般論として道路が計画線があると、区画整理では公共地としてそこを減歩をしながら出し合うという形態になっております。例えば先般いろいろ話題になりましたサッポロビールのところなんか、あそこは道路、外環の計画分に関しましては、公共用地という形で区画整理の中で、あそこの部分は一般の開発、マンションを建てる場所じゃなくて、公共用地として生み出しまして残ったところにマンションを建設していただいていると、そういう形態にしておりますので、それと同様の扱いになるということでございます。

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。

今、3点まとめて発言があって、濱本さんの意見に対するご意見と、それから、新さんのご質問、栗林さんのご質問に対する意見だったかと思いますが、まず質問のほうの回答はよろしいですかね、今の。新さんと栗林さん。栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 今回の成田委員の話は、私も実はそれはわかっているんです。法的に違うということは、確かにそのときの政府委員もそのように答えています。私がお尋ねしたのは、あのときの委員会で、それが一体化されているじゃないかと春日議員がお尋ねしているんですね。その辺のその当時の関連性というのが何だったんですかということを知りたいんです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

質問の内容はそれでもう1回確認で……。

【成田協議員】 それは国会で政府委員がお答えしていることでございますね。それは国のほうでお調べいただいて。

【司会（西川）】 今日は難しければ、また次回にということで。

それから、濱本さんの意見に対して、今、ご意見がございましたけれども、それについてはご意見等ございますでしょうか。濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今回の回答はわかるんですけども、そういうことで私は話したんじゃないかと、現実的に今問題になっているんでしょう。ですから、それについてどういうやり方で、現時的に今緩和されていなくて、渋滞混雑したり、事故が起こったり、生活道路が入っているということが現実で、まだ資料が出ていませんから私も何も言えませんが、その資料については江崎さんが言われたので、後ほどまた行政側で準備されると思いますけれども、実際に事故が起こったり、そういう問題に対して対策はどうなっているんですかと私は。だから、そういう対策については、もしこういうことをやれるというならば、例えば練馬さんがどういう考えでやっていこうとしているのかやりたいとか、また、住民がどういうことを考えているのかお聞きして、早くその渋滞とかこの問題について、一日も早く解決できないのですかと私は聞いている。

だから、そういうことについてこのPI協議会でこうやりましょうとか、意見が出れば、住民は意見があると思うので、そういうことをできないんですか。そういうことを1

つつつやらないと、外環というものについて議論できないと思うんですよ。そのところをよく僕は、現実的な話をやっていかなければだめだということなんです。それについて行政がほんとうにやれるのかやれないのか、それは言いつばなしで終わるのかという話だ。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

成田さん、お願いします。

【成田協議員】 今回の区のほうから出てきている問題、渋滞対策もそうですけれども、全体のネットワーク、公共交通の整備だとか、そういうふうなものやっていただくというふうな、そういう要望でございまして、それに関してはやらないと言っているんじゃないで、先ほど申し上げましたように、やれることは既にやっております。それで、例えば地下鉄を整備してくれとか、現在、練馬区との間で問題になっておりますのは、要は問題となっているということでありますれば、渋滞対策をどうするかということでは、谷原でやれることは谷原でやっている。それからもう少し全体のネットワークを形成し、他のほうの道路も整備しなきゃならない。この道路を整備すれば、そこは解決していけるでしょうということが前提になっていますので、そういう意味で、先ほど申しましたように環八の整備だとか、それを例えば環八は17年までに完成することで今やっていますよと。それから、目白通りに関しましては多摩方面の抜きに関しては練馬区側はなかなかできておりませんが、今、保谷市側から 今の西東京市ですね。西東京市側から今進めてくるように調布保谷線をやっているというふうなことで、そういう課題は、まあ、短期的な課題と長期的な課題に分けると、大体短期的な課題については整理された。長期的な課題をこれから順次やっていかなきゃならないと、こういうことですね。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございました。関連で濱本さん。

【濱本協議員】 そういうことであれば、短期的なことが整備されたのであればもう渋滞は現在なっていないのですね、今の話ですと。それが現実にやってもできないということは、何か問題があるんでしょうということなんです。そのところを解決しなければ、長期も短期もないんじゃないですか、一般的に言って。

【司会（西川）】 ちょっとよろしいですか。それに関連して、他の方のご意見を聞いてみますか。今、手を挙げられた方。

【水上協議員】 今回の練馬の状況でございますけれども、今、お話しいただいたように、練馬の場合には、練馬区の面積の44%が区画整理施行すべき区域の網がかかっております。この外環のところについても、全部、区画整理施行すべき区域だし、また、風致地区という網もかぶさっている。私どもとしては、外環のところについては、再開発促進地区、いわゆる街づくりの2号地区と我々は言っているのですけれども、そういった都市計画上の2号地区にも位置づけているところがございます。要するに、面的に街づくりをする必要がある。しかしながら、なかなかできないという事情がございます。それと、先ほどからお話が出ております、大泉インター周辺の問題を解決するためには、放射7号線、これは絶対的に必要な条件だと。これは西東京市のほうも大分進んでおりますし、何とか、ここをつながなければいけないというふうに考えております。それとあと、都市計画道路の230号線というのが周辺にございます。それらをこの外環の整備とあわせてやっていかなければ、単体ではできないだろうということで、私どもがずっと主張しております外環の整備に合わせた地域の街づくり、あるいは関連道路の整備、これを一体的に整備をしてほしい。ぜひ国、都においてもご協力をお願いしたいということで、要望書等も提出している。練馬は、これまで、この外環に関連して、そのようなことをお願いしてきているという状況でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、渡辺さんお願いします。

【渡辺協議員】 成田協議員の説明に対して、ちょっと苦言を呈したい。どういうこと

かといいますと、今、谷原地区が問題になっている。そこでもって、ネットワークづくりが大事だと、こういう話なのです。ネットワークづくりは、確かに大事なわけけれども、どうも成田協議員の話の話を聞いていると、練馬だけの範囲のはずで、ちゃんとそういう位置づけをつけてほしい。なぜかと言えば、ネットワークづくりというのは、今、アンケートもやっていますけれども、インターネットも通じ、この外環延長16キロ全体のネットワークづくりということを言っているわけです。そうすると、今の成田協議員の話だと、練馬の谷原地区を解決するための、狭い範囲でのネットワークづくりなのか、全体のことを言っているのか。ここのところ、東京都の発言というのは危ないです。

例えば、私、先日、言いましたけれども、知事が、大臣が凍結解除すると言っていないのに、凍結解除と、簡単に、言わない話を言ったことに発言しています。そして、成田協議員に気をつけていただきたいのは、谷原の問題を解決するために狭い範囲でのネットワークづくり、これをやるというのだったらまだわかるのですが、ともすると、私はネットワークづくりと言っていないか。だれも皆さんは反対しないではないか、外環沿線16キロにおけるネットワークづくりを皆さん方認めたんじゃないかと、下手すると、後で、そういう成田さんからの反論を買いそうなので、はっきりさせておきます。

それから、成田さんもそういうことを踏まえて、あまり幅広い問題があれば限定して、とりあえずこの地区においてはこういうことを考えていますというような言い方をしてください。非常に危険です。後で変な形で利用されては困ります。よろしく。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、成田さんお願いします。

【成田協議員】 今、渡辺さんおっしゃいましたように、ネットワークというのは、全体のことを言うのです。例えば、我々が東京都の中に3,200キロの都市計画道路を持っています。今、そのうちの50%、約1,700キロより完成しておりませんので、これの3,200キロが整備をされて、初めて東京全体の渋滞が無くなる、そういう意味で、谷原に関しましても、本来であれば、全体のネットワークが形成すれば、それは谷原だけではなくて、東京全体の渋滞が解消をされるわけです。

しかし、それは一気にできないわけですので、そのため、順次、優先度をつけ、効果的なネットワークをつくるために、順番に整備をしていくと、こういうふうなことで、その中で、外環あるいは関越道の完成に当たって、谷原の交差点が分岐点になりますので、大きな渋滞が予想されるということで、現に渋滞をしていましたし、そのため、あそこの対策がどうされるべきかというふうなことで、谷原だけではなくて、環八それから目白通り、そういうふうなものをひっくるめて、谷原で整理をするとそういうことです。

ですから、私は先ほどから申し上げていますように短期的な対策、短期的な見方と、それから長期的な対策と長期的な見方と、ここを分けて整理をしておかなきゃいけないというふうな意味で申し上げます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、他の方……。

では、関連で渡辺さんお願いします。

【渡辺協議員】 そういうことですね、成田さん。そうしますと、今、インターチェンジをどうするか、これは決まっていらないわけです。

いいですか。そうすると、そういう話は、このインターチェンジの建設自体がどうなるかということ踏まえてから出さなければいけないし、もし、インターチェンジが5つを予定しておりますけれども、これが全部できた場合にはこうだとか、1つの1か所がこうだとかいう前提つきの話をしてもらわないと困るのです。今、成田さんの話だと全部でき上がったという前提での話になるわけです。まだ、そんなのを決めていないわけです。その質問をこれからやろうという話なのです。その中では、当然、インターチェンジの設置

の有無も入ってくるわけです。決まっていなくてこれから話し合おうという段階で、あたかも既成事実のような言い方をされては困ります。そういうことで私は言っているのです。だから、ちょっとかまをかけたのです、あなたがどういう言い方をするか。そうしたら、案の定、全体だと言いました。だから怖いのです。だから限定させてください。わかりましたか。

【司会（西川）】 どうも、ありがとうございます。 - - 成田さんお願いします。

【成田協議員】 私は、まず1つは、都市計画論としてどうかというようなことを言わなければならない。これが、すなわち全体のネットワークとか、それから街づくりとか、それから、それぞれの基盤整備をどうするべきか、こういうふうなことなわけです。その中で、財源も、それから、それに対応する体制も、それを一気にやれるわけではございませんので、それを優先度をつけながら、今までずっと整備をしてきたわけです。それは何かといいますと、全体計画があり、長期計画をつくり、それから、中期計画をつくり、で、事業計画をつくってということで、順次、優先度をつけて整備をしてきているわけです。そういう意味で、全体の論がなくて、個別の論だけというふうなことで、それはなかなか整合がとれない、全体の論があって、その中で個別の論をどうするか。

例えば、我々の立場から申しますと、外環東京、関越、東名間がないという前提のもとで、道路のネットワークを考えることはできない。これは、やっぱりネットワークとして、放射線が既に、ほぼ100%完成している中で、環状線が今20%ぐらいしか、高速道路の場合完成していないのです、東京圏においては。そういうことで、そこはやはり、ネットワークとして構成して、初めて渋滞の解消というふうなことに繋がっていくというふうなことで、そういう意味で申し上げております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、先ほどから手を挙げていた新さんお願いいたします。

【新協議員】 話が変なほうにいつておるので、ちょっと言いたいのですが、練馬の問題は、今言った、ネットワーク云々という、調布保谷線なんて聞き捨てならないやつができたのですが、どっちにしても、結局、練馬のあそこの出口の問題を片づけていかないことには、どうしようもないわけです。今、外環ができるかどうかなんていうことは、後の話であって、現実に練馬が困っているわけです。それを解決していく、あそこの車を何とかして、いろんな形で工夫をして解決していかないと。今の練馬は、もし外環が通れば世田谷の問題になるのです。だから世田谷が心配して言っているのです。ですから、外環の問題を解決するためには、東京都がやらなければならないことは、あそこの外環の出口、大泉の出口の問題をまず解決することなのです。それをやらなければならないから、さっきから言っているわけです、みんな。それをやった上で、初めて、世田谷の問題も解決ができるということになるのではないですか。みんなが安心をするということになるのではないですか。

それにもう1つ言っておくけれども、すぐ東名以南の話が出てくるのですが、この41年の都計審を読んでいると、何かすごい景気のいい話が出てきていて、100メートルの幅で湾岸道路を通して、それに外環道を接続すると書いてある。玉川をつぶして、あそこに通すと書いてある。言っているのです。玉川だったかな、はっきり書いてあります。そういう話は一体どこにいつてしまったのかということです。外環とともに去りぬってやつですかね。消えちゃったのかもしれないし、それから、よくわからないんだけど、そういう話が多過ぎるんです。だから、そういう話に踊らされていくから我々は迷うのであって、きちんとした都市計画といったら、都市計画というものをやって、それでこれをつくっていく、ここで起きた問題については、こういうふうな解決をしていくというのが、東京都なり、国なりのきちんとした姿勢ではないのですか。それをやらないから、こういう場合はこうもなります、ああもなります。ネットワークができれば解決します。では、ネット

ワークはいつできるのだという話になるではないですか。今、この大泉の問題をまず解決してごらん下さいと、そうすれば、外環の、特に一番ネックになっている世田谷の部分の人たちは安心をしますよということではないですか。我々だって、その問題は、今、あの様なやり方でもって解決できると思っていません。世田谷通りのあの小ささ、それから、8号まで、環八まで行く間の距離、すぐそばに玉川がある、多摩堤通りもある、一体どうなのだろうと思って私は見えています。そういうことを、きちん、きちんと1つずつ、方向をあれして、みんな、住民が安心をするような解決のやり方をしていくというのが、皆さんが東京都や国が作りた道路をつくるということができるということです。とにかく、その辺のところから出発するよりしようがないんですね。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。 - - では、江崎さんお願いします。

【江崎協議員】 私が先ほどご紹介した昭和60年の環境影響評価書に載っていた、谷原の交通量が減るだろうという予測は、全体のネットワークができ上がったら減るだろうという話ではなくて、この放射7号から埼玉県境の区間が開通したら、昭和65年には谷原の交通量が減るだろうという予測だったはずなので、その点は明確にさせていただきたいと思います。

以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

よろしいですか。

では、改めてあるかもしれませんが、他に、関連する議論、ご意見等ございますでしょうか。では、米津さんお願いいたします。

【米津協議員】 外環ができれば、未来の世田谷が今の練馬になってしまうという話が出ましたけれども、これをさかのぼって考えると、外環ができたばかりのとき、たしか和光でおろされてしまって、あそこから、環八のほうへ向かって、延々と時間をかけて東京へ入った記憶があるのです。現在、私は、谷原の交差点というのは、年に五、六回ぐらいしか通ったことはありませんから、門外漢だと思って黙っていたのですけれども、一步翻って、三鷹の駅をちょっと想像してみてください。三鷹の1日の乗降人員というのは17万か18万です。ところが、東西線だとか総武線で、あそこで乗り換える人がいるでしょう。あの先は中央線しかないから、総武線と東西線を下りた人が、あの狭い跨線橋を渡って乗り換える人が乗降人員と同じくらいいるわけです。だから、三鷹駅を通過する人というのは、外へ出る人と乗り換える人を入れると、三十五、六万になってしまう。隣の吉祥寺での乗降人員は、たしか27万ですけれども、あそこは乗り換えは井の頭線等の乗り換えですから、駅の中の乗り換えはないわけです。だから、駅の中の混雑から考えると、むしろ三鷹のほうで混んでいるのではないかと。それと同じことで、かつての和光を出てきた道、あれは川越街道だったと思うのですけれども、あれは、下り線は川越のほうまでつながっている。それから、上りは池袋のほうまでつながっている、途中で切れていないのだけれども、それでも、ものすごく時間がかかった記憶があるのです。ですから、その当時の、谷原の交通量と今の谷原の交通量を一度、数字が何かで比較をしてみただけるとありがたいなと思うのですが、少なくとも、外環を通ってきて、板橋、中山道だとか、川越街道の辺でもおりて東京へ向かいますから、少なくとも、大泉まで来てしまって、谷原の交差点に来る車ってというのは、むしろ右折の車が多い。だから、やはり未来の世田谷の混雑を考えると、振り返って、和光の混雑と比較すると、もうちょっとわかりいいのではないかと思います。その辺を教えていただければと思います。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

今日も、ちょっと時間が少なくなってきましたので、今日、いただいた意見の整理を事務局のほうでもさせていただきたいと思います。

では、まだ議論を尽くせていない点もあるかと思いますが、最後に、次回の確認をさせ

ていただいて、その後、参考資料 - 4 のほうでご質問をいただいている件について、資料が出ておりますので、そちらのほうを説明していただいて、終了という形にさせていただきます。まず、次回の協議会では、今日の、昭和41年都市計画決定につきましては、次回、新さんから意見のペーパーが出るということでもございましたので、それをご提出いただいて、それについて、また、ご議論をさせていただきたく。それから、練馬区間の決定の議論につきましては、若干、資料等の整理がまだ不十分だということもありますので、そこは調整をさせていただいて、改めて議論をさせていただく。その後、今日のように、次に時間があれば、必要性の有無の議論を入れていくというような形で考えたいと思いますが、そのような流れでよろしいでしょうか。

それでは、最後になりましたが、参考資料 - 4 にありますように、必要性の有無につきまして、これまで出てきた資料について、質問が提出されております。この質問に関連しまして、資料を提出いただいておりますので、それでは、伊勢田さん、ご説明お願いいたします。

【伊勢田協議員】 一番最後の紙でございますが、参考資料 - 4 にありますように、ご質問をいただいております。新谷協議員のほうから3ついただいております。インターチェンジの有無に関してのご質問でございます。それに関しましては、10枚ぐらいその前にある紙でございますが、資料 - 3 のカラーコピーのほうを見ていただきますと、資料ファイルを出しております8 - 16 に棒グラフを追加させていただきます。インターチェンジがない場合の水色の棒グラフを追加でございます。例えば、環状8号線の交通量につきましては、インターチェンジがない場合が1日5万8,000台、インターチェンジがある場合が5万4,000台というような変化になるかと試算しております。なお、大型車交通量につきましては、右側のグラフを見ていただきますと、インターチェンジのある場合、ない場合、いずれも1日9,000台程度というふうに変化がないのではないかとというふうに試算をしております。下の棒グラフでございますが、これも8 - 18 に追加をしているということもございます。同じものでございます。裏側を見ていただきますと、インターチェンジのある場合とない場合の掘削土量の試算でございます。

試算の仮定といたしましては、シールド区間につきましては、2本のトンネルで約400平方メートルの断面積での掘削が必要だろうと。開削ボックスでは1,600平米から800平米程度の掘削が必要だろうということで、それぞれ、この水色が掘削することが必要な面積で、これに、それぞれの長さを掛け算して試算いたしました結果でございますが、インターチェンジがない場合で約1,000万立米、インターチェンジがある場合で約1,300万立米の掘削が必要だというふうに試算しております。なお、この数字は、例えば、埋め戻しにどれぐらいリサイクルができるか等や、掘削した土は、ちょっと水が含んでいたり、膨らんだりしますので、そういったような、詳細、細かい点については入っていないものでございます。あくまで、水色のところの体積を算出したものでございます。

続きまして、村田協議員から、大深度地下利用の場合の効果と影響にかかわる資料は、これから提出をされるのでしょうかということでもございますが、大深度地下になりましても、また、浅いところの地下でも、まず外環をつくった場合の効果については、変化はございません。ただ、影響については多少よくなる点がございます。例えば、地下水に与える影響や、地表面の沈下量に与える影響はよくなるというふうに考えていますが、基本的にはこれらは、トンネルの深さによって、他の、例えば騒音とか大気汚染とかそういうものに関しては、大きな変化はないというふうに考えております。なお、具体の計画の議論になった段階で、こういう大深度地下利用の具体的な形をお示しできるような段階になれば、その段階で、また、ご議論をさせていただきたいというふうに考えています。

続きまして、江崎協議員のほうから、4点ほど、ご質問をいただいておりますが、月曜日にいただきまして、準備をする時間がなくて、本日準備はできておりません。次回以降、

準備でき次第、ご回答させていただきたい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、今、説明のあった資料も含めまして、これまで提出された必要性の有無に関する資料について、ご質問があれば、今のような形で事前に、手元にお配りをしている、青色のメモです。そちらのほうにお書きいただいて、今のような形で、できる限り資料の提出ということになるかと思えます。

それでは、最後に協議会の日程につきまして、事務局のほうで案を作成しておりますので説明をさせていただきます。

【事務局（伊藤）】 当面の日程についてご説明します。

資料 - 4 でございます。資料 - 4 にありますように、当面の日程について3月、4月、5月について事務局のほうで案を作成しております。

協議会は、第1火曜日とそれから2週間後の木曜日ということで、今まで月2回ペースでやってきております。ただ、今回の3月、4月は、4月の人事異動、通常、行政の人事異動が4月1日に行われるということを考えまして、その前後、4月1日を外して、3月は3月27日、それから4月は4月8日になるように日程を変えております。それから5月も第1火曜日で行きますと、5月6日ですけれども、これはゴールデンウィーク明けということですので、1週間ずらして、5月13日にはどうかといった事務局からの提案です。

【司会（西川）】 ただいま、事務局から当面の日程につきまして、ご説明がございましたが、このような日程でよろしいでしょうか。

特にないようでしたら、当面の日程につきましては、5月まで、このとおりとさせていただきます。

最後に、次回の第14回の協議会の日程につきまして、確認をさせていただきます。次回につきましては、事前にお知らせさせていただいておりますように、2月20日、木曜日、午後7時から、当会場でということで予定しております。案内につきましては、別途ご連絡させていただきます。

次回のテーマにつきましては、先ほど確認をさせていただいたとおりとさせていただきます。また、次回、協議会に向けた運営懇談会につきましては、いかがいたしましょうか、何か議論することがありますでしょうか。

【新協議員】 今のところ、予定どおり進んでいるわけですから、運営協議会というのは、議題の整理をして、これをうまく運営していくためのものですから、今のところは必要ないのではないのでしょうか。今のところは、昭和42年当時の原点に戻って話を続けて、1回や2回やってという話で今進んでいるわけですから、どうですかね。必要だというのであれば.....。

【司会（西川）】 特に他の方で、懇談会を開いて議論をしたほうが良いというご意見はございますでしょうか。では、特になければ、次回、協議会に向けては、特段、運営懇談会を開催せずに、次回2月20日の協議会に臨むという形にさせていただきたいと思えます。

以上でよろしいでしょうか。

そろそろ時間になってまいりましたので、以上をもちまして第13回のPI協議会を終了いたします。

最後、ご報告でございますが、傍聴の方、先ほど参考資料で傍聴の方にお配りをしていなかった資料が準備できておりますので、受付のほうでお声をかけていただければ、お渡しできるかと思えます。よろしく願いいたします。

それでは、長時間にわたりありがとうございました。

終了いたします。

了