

第27回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年 11月4日(火)
於：東京都庁第一本庁舎5F大会議場

【司会(西川)】 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、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。

私は本日の司会役を務めさせていただきます国土交通省東京外環調査事務所の西川でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、ここで撮影時間の方、終了になりますので、ご協力よろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。

また、傍聴されています方々につきましては、受付の方でお配り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、ただいまから第27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、これまでと同様9時厳守で考えておりますので、ご協力よろしくお願いいたします。

本日、練馬区の平野さん、湯山さん、三鷹市の樋上さん、調布市の新谷さん、世田谷区の秋山さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとご連絡いただいております。三鷹市の新さんからは、ご都合により遅れてこられるというご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。

【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。

本日の配付資料の確認をさせていただきます。

まず1枚目が議事次第。それから座席表。3枚目が資料-1前回の会議録でございます。飛びまして、資料-2が前回の協議会でいただいた意見をまとめたものです。それから、資料-3につきましては、10月29日に行われました狛江・世田谷周辺エリアの懇談会、三鷹・調布エリアの懇談会、練馬北周辺エリアの懇談会の結果をまとめたものです。

それから、参考資料-1は前回協議会の概要メモです。参考資料-2は論点項目の整理に対する質問を整理したものです。参考資料-3は、10月31日の記者会見で石原国土交通大臣が発言した内容の概要を整理したものです。あと、アンケート用紙をつけております。

以上が本日の配付資料です。

【司会(西川)】 資料については以上ですが、足りない資料はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、まず初めに、資料-1、第26回会議録について、事前に皆様にご覧いただいて、ご意見のあったものを修正したものをお配りしております。再度ご確認いただきたいと思っております。内容についていかがでしょうか、よろしいでしょうか。特によろしければ、この形で本日から公表させていただきます。

続きまして、前回の協議会で皆様からいただいたご意見を整理しております。事務局から説明をいたします。また、先週開催しておりますエリア懇談会につきましては、後ほど時間をとりまして、事務局より説明させていただきます。

それでは、まず資料-2の方を事務局より説明させていただきます。

【事務局(伊藤)】 資料-2をご覧いただければと思います。前回、協議員の方から出された意見をまとめたものです。

前回の協議会では、環境調査についてエリア別懇談会について、エリア分けがいいのか悪いのか議論をいただいております。いろいろ議論がありましたけれども、事務局の提案、

懇談会で議論されて提案したもののとおり、エリア別懇談会を行うということでまとまっております。

環境調査の話に入りまして幾つか議論されています。可能性がある構造に対応できるよう、幅広く環境調査を行っていく、そういうやりとりがありました。

「その他」のところで、エリア別懇談会の運営のあり方についてはエリアごとに十分協議していくということが話し合われております。

以上が前回に出された意見の概要です。

【司会(西川)】 ただいま事務局から資料 - 2 を説明させていただきましたが、協議員の皆様方からいただいたご意見につきまして、何かご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特になければ、この形で整理をさせていただきたいと思えます。

よろしければ、本日の議論、環境調査と必要性の議論に入っていきたいと思えますが、議論に入る前に、事前に川瀧さんの方から、先週新聞報道がございましたので、それに関連して発言したいという依頼がありました。まずその発言をお願いしたいと思います。

川瀧さん、よろしく願いいたします。

【川瀧協議員】 国土交通省関東地方整備局の川瀧です。それでは、参考資料 - 3 をお出しただければと思えます。

今、事務局からお話があったように、石原国土交通大臣は金曜日に定例の会見がありまして、そのときに、外環についての発言がありました。新聞報道もされて、ご覧になった方もいらっしゃると思いますが、その速報版というものが手に入りましたので、これで説明をさせていただきたいと思えます。

これはやりとりがあるものですから、最初に(記者)と書いてございますが、記者の方から、「最近配布のリーフレットに「青梅街道ICは設置せず、ゼロインターで」とあるが、その真意は」という質問があったそうです。このリーフレットと申しますのは、ご存じのように、今衆議院の選挙中でございまして、石原国土交通大臣も杉並区の方から立候補しているということでもあります。そのリーフレット、公報の中にこういう記述があるということでもあります。

それについていろいろお答えがあるようでございますけれども、主なところだけをご紹介いたします。幾つか黒ポツがございまして、黒ポツの5つ目を見ていただきたいと思います。黒ポツの5つ目は、「外環の整備に当たっては、「スピード」という視点も必要である。行革大臣が行っていたときに、民間からの出向者と一緒に仕事をしたが、皆口をそろえて行政はスピード感が足りないといっていた。したがって、外環の構造の検討に当たっても、「いかに早く整備するか」ということを一つの重要な視点として盛り込むべきと考えている。用地取得が絡まない大深度地下を基本としたのも、そのため」というお話があり、さらにその下のポツでございまして、「早くつくるためには、やはりゼロ・インターをベースにして、真に必要で実行可能なICがあるかどうかについて、この先、十分議論を尽くすことが必要」ということでもあります。その下のポツ、「その際、青梅街道ICは、地元でも大きな議論となっており、そのある・なしで、整備のスピードが5年以上違ってくる」と考えられる。「私としては、「早く整備」するための一つの知恵として、当面はICをつくらないことを基本として、住民の意見を聞いていくべきと思っている」というご発言があったと聞いております。

その裏のページでございまして、2ページの一番上でございまして、黒ポツの5つ目は、「スピードという観点から新しい問題提起をさせていただいた。東京都、練馬区長、杉並区長、そして地域に暮らしている皆様方と、その観点の重要性も踏まえて、これから精力的に議論を進めさせていただきたいと考えている」ということでもございました。

それから、他にいろいろ質疑があったようですが、同じページの下の方に、問で「意見

のまとめ方は」というところがございます。ちょっとそこを見ていただきたいと思います、
「意見のまとめ方は」外環調査事務所もあるし、自分の区内でも話をする場がある。また
2区にまたがっており、練馬区長と協議をする場もある。そういったところで、地元の方々
と話をしていきたい、こういう発言があったと聞いております。

今、読んでいただいてわかるように、大臣の方から1つの考え方としてこういう提案は
あるのかもしれませんが、いずれにしても住民の皆様、市区の皆さん、東京都、住
民の皆様の中には当然このPI協議会も入ると思いますが、皆様方と議論をして進めてい
きたいということが基本であるのは間違いございません。そういう意味では、去る3月に
国と都で出させていただきました方針は、変わるものではないと考えてございます。

さらに補足的にいいますと、この問題は国でこうだと決めて進むべきものではないのは
皆さんご存じのとおりだと思うんです。繰り返しになりますけれども、住民の皆さん、P
I協議会、市区、都と議論をして、相談をしていきながら進めていくべきものだ我々も
考えているところであります。

簡単でございますけれども、以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

今のご発言に関しまして、何かご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、土肥さん、お願いいたします。

【土肥協議員】 最初は、このインターチェンジなしというのを、石原伸晃さんの立候
補したときの選挙ビラの裏側に印刷してあったように聞きまして、それは1候補の発言か
なと思ったんですが、その後、これは大臣の定例会見で話しているわけです。そうすると、
こういう話がぱっと出てくるということは、やはりこの間の、私は反対ですけれども、こ
こをボイコットされた方がおられる、それと同じことの繰り返しにつながるような気がす
るんですけれども、どうですか。

その辺、ご説明いただきたいんですが。

【司会（西川）】 では、川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 前回、協議会軽視であるというお話があって、我々もそういうことが
ないようにしていきたいと申し上げたところでございまして、今回の件につきましても、
最初に私の方から説明させていただいたのは、事実関係をまず皆さんに知っていただこう
ということでお話をさせていただきました。

新聞報道の見出しを見ると、もうこれで方針は決定したんだという誤解をされたのでは
ないかと思ひまして、真意はそうではない、1つの考え方であるかもしれませんが、
進め方としては話し合いを進めながらやっていくということでございます。

【司会（西川）】 よろしいでしょうか。

では、土肥さん、お願いいたします。

【土肥協議員】 では、これは国土交通省の方針をこういうふうに決定したということ
じゃないんですね。1つのこういう考え方がある、国がやることはのろいから、スピー
ディーをモットーとするために、こういう考え方もあるんだという指針ですか。

我々、報道というのは、なかなか新聞とかそういうもので一元的にとらえてはいけ
ないかもしれませんが、それしか資料がなかったものですから考えているわけですが
けれども、こういうのも1つの方策だと考えているのでしょうか。

【川瀧協議員】 そう思います。

ちょっとさかのぼりますけれども、昨年11月に有識者委員会というのがございまして、
その最終提言というのがまずありました。1月にも国と都の方針というのを
出させていただきました。それから、先ほど申しました3月にも方針を出させて
いただきましたが、そのときにもインターなしを基本に検討を進める、設置
については地元の意見を把握するという形になっておりまして、そういう意味では
前回までの出させていただいた方針と、今

回の大の方針というのは変わりはないと思っております。

【司会(西川)】 では、この件につきましてはよろしいでしょうか。よろしければ、1つ目のテーマの環境調査の議論に入っていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

では、柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 このペーパーの2ページの質疑応答の下に、「その他のICについても作らないという考えか?」という質問に、大臣の方は「スピードを考えると、既存高速とのJCT周辺を中心に整備していくべきと考える」、これはとらえ方によって非常に難しい表現ですけれども、これはジャンクションだけをつくるのか、ジャンクションと一体型のインターチェンジも整備していくということを述べているのか、その辺の真意がよくわからないんですが、この点について確認をさせていただきたいと思っております。

【司会(西川)】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 今日時間があればご説明させていただくことになっておりますが、資料ファイル1のオレンジ色のインデックス、「影響(生活)」の中の19ページ目に「インターチェンジについて」という資料が入っております。

今ほど川瀧協議員からもありましたように、19ページ目の一番上の最終提言、1月の国と都の方針、3月の国と都の方針に沿って大臣の記者会見があったと認識をしております。

今、柴田協議員からご指摘がありましたように、3月の方針の中にも、「インターチェンジについてはジャンクション構造の一体的活用について検討する」というふうの方針として出させていただいております。ということで、ジャンクション一体型の、一体的に活用したインターチェンジであれば、本線を整備していくスピードには大きな変化はないと考えておまして、基本的には「既存高速とのジャンクション周辺を中心に整備していくべき」というのは、このジャンクション構造の一体的活用について大臣がお話しになっているというふうに理解していただければと考えております。

以上でございます。

【司会(西川)】 よろしいでしょうか。

まず、今のところ、事実関係の報告ということだと思っておりますので、具体的な中身についてはまた議論の中でしていきたいと思っております。この辺りでよろしければ、議論の方に移りたいと思っております。よろしいでしょうか。

それでは、まず1点目のテーマとして、環境調査についてでございますので、まずエリア懇談会、先ほど資料の紹介の中でもありましたが、3回開催しております。3回開催されて、そこで出された意見を事務局よりまずご紹介いたしまして、それをもとに、少し議論をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【事務局(伊藤)】 資料-3をご覧くださいと思います。資料-3に沿って説明いたします。

まず1枚目、「狛江・世田谷周辺エリア懇談会」の結果です。10月29日に行われております。そこで出された主な意見としましては、「大気質の観測は、極力多く調査して欲しい」「河川流量の観測は、野川と仙川の合流地点も対象とするなどもう少し広い範囲で行って欲しい」「湧水の観測は、成城4丁目(神明の森みつ池)、成城3丁目の湧水も対象として欲しい」「動植物の調査について、地元住民が調査していることもあり、調査が重複しないよう協力して欲しい」、大深度地下について「大深度地下であってもトンネル走行車の振動や音が地上に伝わってくるのではと心配なので、調査事例を調べて教えて欲しい」、そういう意見が出ました。これが狛江・世田谷周辺エリア懇談会です。

続きまして「三鷹・調布周辺エリア懇談会」が10月30日に行われております。そこで出された主な意見としまして「環境の現地調査は、三鷹料金所、調布インター、高井戸ランプなどで交通量が増える可能性があるため、広範囲に行って欲しい」、現地調査の場所

ですけれども、「環境の現地調査は、JCTができる場所で行うと、できた後に調査ができなくなるため、その周辺で行って欲しい。また、開口部の周辺でも行って欲しい」という意見が出ております。それから地下水について、「地下約200mの深井戸もあるため、深層の地下水の水位・水質を考慮した上で調査して欲しい」「環境の現地調査は、想定条件をはっきりさせた上で調査内容を検討して欲しい」、5)として「大気質の調査は、換気所が設置された場合の影響をきちんと把握できるように調査して欲しい」、6)「交通量や大気質の調査は、JCT・IC周辺に関わる道路は全て対象とし、東八道路、人見街道、吉祥寺通り、天神山通り、下本宿通りの交通量や大気などについて、綿密に調査して欲しい」「環境の現地調査は、結果を見て足りない場合には、追加するようにして欲しい」「交通量の変化の予測、IC設置によって交通が変化するのかなど、交通量の増減による社会的影響についても考慮して欲しい」、これが三鷹・調布周辺エリアの懇談会です。

続きまして、「練馬北周辺エリア懇談会」です。10月31日に行われております。出された主な意見としまして、「青梅街道インターチェンジをつくる、つくらないの両方の可能性を考えて、大気汚染、騒音等の調査地点をもう少し増加させて欲しい。たとえば、青梅街道の北側には、大気質の測定地点が計画されていないので追加する」、2)としまして「騒音・振動については、測定したデータの代表性を確認するため、1週間から2週間の連続測定を実施し、代表的な1日を選ぶようにして欲しい」、3)として「中高層の建築物の居住が多い現在、高さ方向に複数の測定ポイントを設け、調査して欲しい」「沿道から一定程度(20m)離れた地点で厳しくなるということなので、予測・評価の段階で、その地点で評価ができるような測定方法を採用して欲しい」「地下水の調査において、地点や深さの設定にあたっては安全を見込んだ調査を行って欲しい」、6)として「地下水への影響がある場合、石神井公園に係る様々な環境要因が変化してしまうおそれがあるので、史跡・文化財、景観、人と自然との触れ合い活動の場について、調査を行って欲しい」「どういう流れになっているのか、地下水位がどうなっているのか地下水の状況がわかる調査をして欲しい」「史跡・文化財への影響がわかるように調査して欲しい」。

以上がこれまで行われたエリア別懇談会の結果です。

今後、行われていないエリアですとか、また2回目のエリア懇談会を随時行っていく予定であります。

【司会(西川)】 今、これまで開催されましたエリア懇談会の報告の方をさせていただきます。

まず参加された方で、これは事務局の方でその場で確認をしたものをまとめさせていただきましたけれども、補足説明等いただければと思います。参加された方々で何かございますでしょうか。

渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 私は、三鷹・調布エリアに出たんですが、ちょうどそのときに三鷹市議会の方から環境影響評価に対する三鷹市の意見書、これが出ていたんです。他の市区はどうなっているか、ちょっとご紹介していただければと思います。

【司会(西川)】 では、宮良さんでよろしいですか。

【宮良協議員】 他の区市も懇談会に出されたのかという意味でしょう。

【司会(西川)】 今のお話は、30日に三鷹市の意見が配られたので、他の区市はどうなっているのかということですかね。

【渡辺協議員】 はい、そうです。

【司会(西川)】 では、区市の方々からご紹介いただけますでしょうか。出したとか出さないとかということ、事実関係だけ。

では、世田谷区の方から、よろしいですか。

【栗下協議員】 環境影響評価の件だと思うんですけども、世田谷区としては、期日

までに東京都あてに提出してございます。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

順番で、では狛江市、お願いいたします。

【大川協議員】 狛江市でございます。

このエリア懇談会をやったのは10月29日ということで、提出期限の前日ということでしたけれども、私どもの市も環境審議会にもんでいただきまして、30日付で市としての意見をお届けしてございます。

【司会（西川）】 では、三鷹市は出していただいたので、武蔵野市はよろしいですか。

【塩沢協議員】 武蔵野市でございますけれども、10月27日付で提出をいたしております。

以上でございます。

【司会（西川）】 次は、杉並区、よろしいですか。

【菱山協議員】 杉並区でも、環境審議会の意見を踏まえ、また環境部門の意見等を盛り込んだ形で、期日までに提出をさせていただいているところです。

【司会（西川）】 そうすると、今日は調布市、練馬区が来られていないので、それ以外の区市からは意見が出ているということだと思えますが、他の件でご意見ございますでしょうか、よろしいでしょうか。エリア懇談会の報告の内容についてご紹介をさせていただきましたが。

では、柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 エリア懇談会の席でも申し上げたんですが、この協議会でも再三にわたって私の方から申し上げていることですが、環境に与える影響と外環の効果の議論を行う際に、何度も申し上げている首都圏全体の将来交通量が、外環ができた場合とできない場合とでどのように配分が変わってくるのか。圏央道と中央環状ですか、その2つができた想定して、外環が将来できるころの交通配分がどのようになるのかということが、要は予測・評価をする上で非常に重要なポイントになるわけです。

それで、伊勢田協議員の方からは、出します、出しますということで、何度も近く出しますというお話をいただいているんですけども、出てきているデータは、外環の周辺の交通量だけなんです。要は、この3環状9放射という首都圏を構成する交通ネットワークが、外環ができるとできないとでどういう影響や効果が出てくるのかということが一番議論の基本にあるわけなんです。ぜひそういうデータを示して、この環境調査、影響評価、そういったものを、本当に市民の人がわかるような内容で示していただきたい。

これはこの間のエリア懇談会の中でもそういう意見を三鷹市の方から出させていただいておりますので、紹介をさせていただきました。

以上です。

【司会（西川）】 他に、エリア懇談会での報告について、補足的な発言は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】 これは、できるのかできないのかちょっとわからないんですが、三鷹市はエリア懇に三鷹市の考え方というのを出示してもらったんです。各行政区が、恐らくそういったものを今出してくださっているということであれば、できれば参考としてこの協議員に配付をしていただきたいと思いますと思うんですが、そういうことはできませんか。

三鷹の場合は、エリア懇だと知っていますから、公開してあるんです。いかがでしょう。

【司会（西川）】 それは、各区市のことでもありますから、どなたかご発言いただければと思いますけれども。ご発言いただけますか。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 濱本です。

今、3カ所でエリア懇談会をやりましたよね。そこでは、三鷹さん以外の、あとの2カ所は出されているんですか。ちょっとお聞きしたいのですが。日にち的に間に合わなかったとか、そういうことがあったの。それとも……。

【渡辺協議員】 いやいや、出したって。

【濱本協議員】 出したの？ 懇談会に出ているんですか。

【司会(西川)】 私から事務局としてお答えさせていただきますけれども、エリア懇談会の場では、三鷹市の意見がエリア懇談会のときに配られたということです。

【濱本協議員】 他の地区は？

【司会(西川)】 他のところは、エリア懇談会の中に資料として出されたということはないです。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 今新さんからお話があったんですけども、それは原則的に公開はできるんですか。それともできないんですか。できるんだったら出してください。

【司会(西川)】 それは各区市のですね。各区市のご発言をいただけるとありがたいですけれども。

杉並区とか武蔵野市とか、ご発言いただければと思いますが、よろしいですか。

【菱山協議員】 基本的には、環境審の意見が下敷きになっていますし、所管の意見も盛り込まれているわけですから、非公開にする理由はないと思いますので、オープンにすることは可能だと思います。

【司会(西川)】 では、順番によろしいですか。

武蔵野市、お願いします。

【塩沢協議員】 武蔵野市でございますけれども、検討してみたいと思います。

【司会(西川)】 では次は狛江市ですけれども、よろしいですか。

【大川協議員】 狛江市ですけれども、エリア懇談会には時間の関係で間に合わなかった。まとめるまでにちょっと時間があったということなんですが、情報公開に乗せれば開示は可能かなと思っております。

【司会(西川)】 では、次に世田谷区、お願いします。

【栗下協議員】 私どもの方もエリア別懇談会にはちょっと間に合わなかったと思うんですけども、非公開にする理由はないだろうなと感じております。

以上でございます。

【司会(西川)】 今日はちょっと来られていない区市もいらっしゃいますが、今のような状況でよろしいですか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 沿線自治体のPI協議員に出ているわけですから、その方々の根本的な姿勢というのは、結局そこから出てくるだろうと思うわけです。ぜひご検討いただいて公開していただきたい。

ここで考えて方向性や何かを決めていくわけですから、できる限りこの場で、国土交通大臣から東京都知事に至るまで、すべての発言を公開しているということが原則になっているわけですから、ぜひそれをひとつお願いしたい、そう思います。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

では、まだ各区市、少し検討したいという話もございましたので、またそれは個別にご相談をさせていただきたいと思います。

他に、参加されていない方々も含めまして、環境調査について、エリア別にこういう議論をされていますけれども、これについて、ご意見とかご質問とかございますでしょうか。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 東京都さんをお願いしたいんですが、先日住民側の意見書の方は940ちょっとありましたですね。それについて、先日はまとめているという話だったんですが、それの方はどうですか、まとめ終わりましたですか。公開できるような段階になりましたでしょうか。

【司会（西川）】 では、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 前回、まとめについてはこの協議会でお出しいたしました。

今渡辺さんからお話があったのは個々の意見書のことだと思いますが、それは個人情報であり、公開を前提にしていないということから、公開の対象になっておりません。ですから、1つずつ出すわけにはいきません。それにかわって、前回概要書を皆さんにお配りしたところです。

【司会（西川）】 よろしいでしょうか。

他にご意見。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 1つ疑問があるからお伺いいたしますけれども、今周辺エリア懇を開催されているところが何カ所かございますけれども、ここに出ている主な意見というのは、過去二十何回の中で、この協議会の中でこういう点を明らかにしてほしい、こういうことはどうなんですか、明らかにしてほしいということで、十分今までも出ている項目ですよ。

ただ、違うのは天神山通りがどうだとか下本宿がどうだというある地域のある地点のことをいっているだけであって、過去に示された渋滞の地図の中で、ここはこういう形で渋滞していますということは事務局が出してきたデータの中で、いっぱいあるじゃないですか。それを今、改めてエリア懇を開いて、大変失礼な言い方だけれども、大綱を張ったような話を改めてここで繰り返している。では、今まで私たちがここで二十何回議論してきたのは何なんだと、怒りに似た気持ちがいっぱいです。

例えば練馬の場合にはこうこうだから、白子川が枯れちゃって困る、だから、どうせインター、ジャンクションをつくるなら、そういう地点の周辺を含めて、今は合流方式をとっているから川が荒れて、河川の生態系が弱くなっているんじゃないですか。だから、私はそのときに、では5つのインター、ジャンクション、その周辺の半径3 kmなら3 km、直径で4 ~ 5 kmの部分については、分流方式を採用したらどうですか、そういうことを検討してくださいということを行っています。それは政策的に非常に重い課題だということで、伊勢田さんは、重い課題だといって引き取ったまま、今回のこの中でそういうことは全然入っていないんです。環境問題だけに絞るとこういう話になってしまうんです。インター、ジャンクションをつくることによって、地下水が分断される、あるいは練馬の場合には103校の防災避難拠点の学校の生活用水、井戸です。これが枯渇するおそれがあるから、いわばインター、ジャンクションをつくるなら、その周辺の都市づくりを考えて、半径2 kmでもいい、そういう形で、川を生き返らせる方策をとってほしいんだということをお申し上げましたよね。

今回のこれで見ると、非常に部分的な環境問題だといっているんです。それで、こういう話しか出てこない。石神井公園がどうだこうだなんて、今まで何回もいっているじゃないですか。善福寺もそうだし、井の頭公園もそうだし、神田川だってそうじゃないですか。それを今さらまたエリア懇という話で、今までやってきた議論の積み重ねをまたここでやっているんです。私の勘違いですか。

むしろ根本的に伺いたいのは、このエリア懇の中で、私は、大泉なら大泉のインター、ジャンクションの周辺の白子川は死んでいる。あのなべ底のところを生き返らせることをしなきゃだめ。それがまちづくりでしょ。だから、重要な政策として受け止めて欲しいといっているわけです。その裏づけになることは出ないじゃないですか。ただ、部分的なところでこうやって、方法書だからそれでいいんだというんですか。ちょっと論点が

違うかもしれないが、前から意味の疑問があります。

大事なところは全部外れ、過去にいったことは全部消えちゃっている。それで、これが全部重要な項目で皆さんの意向は酌んでいきますという話になっちゃうの。何のために今まで二十何回議論したんですか。

以上、意見です。返答は要りません。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他に、環境調査につきまして、エリア懇談会の議論だけに限らず、ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 前回、私の方からエリア別懇談会、協議員だけではなくて、他の市民も巻き込んで調査箇所や実施方法を検討してほしいという提案をしたんですが、なかなか実現していなくて、とりあえず協議員ということになっていきますけれども、このエリア別懇談会を傍聴したいという方もいらっしゃいます。身近な環境に関することですし、PI協議会同様、せめて傍聴を認めてあげていただけないでしょうか。検討していただければと思います。

【司会（西川）】 その点について、他にご意見ございますでしょうか。他の方で、何かご意見ございますでしょうか。

では、土肥さん、お願いいたします。

【土肥協議員】 僕はつい最近レクチャーを受けたんですが、これは実は善福寺近辺の水のこととか大深度地下のこと。つい最近なので、自分自身まだ消化していないので、ここで発表できる段階ではないんですが、非常にその地域、地域で、その辺のところをよく勉強なさっている方がたくさんいらっしゃいます。そういう方々の意見を少しでも酌み取ってあげるといえる意味を考えると、これに興味がある方は、オープンハウスもありますけれども、前もってこういうことをいいたいということで提出していただいた上で、そういう方々の参加できる会があれば、僕はなおいかな、そのように思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他にご意見ございますでしょうか。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 今のエリア懇談会の問題ですけれども、この懇談会をやる前に、各地域、地域で集会が何かをやって、住民の皆さん方のご意見を聞いて、それでエリア懇談会が開催されるのかなと、私自身はそう思っていました。けれども、今のところ、何もしないでPI協議員だけが各地域に集まって話をされたような内容になっていますね。そのようなエリア懇談会ですからそうなんですけれども、実際はこのエリア懇談会をやる前に、できるならば各地区、地区で住民がどういう考え方を持っているか、こういうことでエリア懇談会をやるんだよという話を、住民の意見を聞いてからエリア懇談会をやるのがいいんじゃないかなと私は思っていました。

ですから、こんなに早く、非常に短期間に2度もやるということを私は疑問に思ったんです。日程的にそういうことになったんだと思うんですけれども。第2回目が開かれるところもあると思いますので、その辺を皆さんに考えていただいた方がいいんじゃないかなと思っています。

少ない人数だったけれども、武蔵野は一応意見を聞くためにやってみました。それで、今回のエリア懇談会に出たいと思っています。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、須山さん、お願いいたします。

【須山協議員】 須山でございます。

ただいまの意見なんですけれども、私どものところでは、幾つかの団体がございまして、そこでこれから日にちを決めまして、それで懇談会に似たような形をとって、環境調査のことをみんなで話し合ってみたいという計画を今持っております。それに対して、区と都と国の方と今折衝中でございます。

できれば土肥さんも、そのときうちのそばでやりますので、ご参加いただけるとありがたいと思います。

【司会（西川）】 では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 私も、濱本さんがおっしゃったように、最初エリア懇をやる時には、例えば三鷹市なら三鷹市、調布市なら調布市、そういったところの環境問題に関心のある団体を集めてひとつ話し合いをして、そこからスタートするんじゃないかなと思っていただけれども、いわば国土交通省と東京都のペースでいったというのは、一番簡単だからね、PI協議員だけを集めてやるというのは。

意見を集約しているだろうと思われるかもしれないけれども、実際に住民の中で環境問題や何かに興味を持ってやっている人たちが非常に多岐にわたって、例えば水の問題、動植物の問題、さまざまな問題を取り上げてやっている。

三鷹市でも、玉川上水を守る会だとか、環境市民連だとか、さまざまな団体があります。そういう話を全部聞いちゃうと全く收拾がつかないということもあるんですが、ですけれども、そういう声が三鷹の中で大きく広がっているということも事実ですから、そういうチャンスをつくっていった方が私はいいと思っているんです。PI協議員は協議員として、自分の今までの過去の、あるいは現在置かれている状況の中で判断をしていくということがありますが、現実にはそういった環境問題に携わっている人たちの意見というものを、やっぱり集約して聞いていく必要があるだろう。

これは、今まで国土交通省や東京都が、そういうスタイルのやり方というのは公聴会みたいな形しかやっていないだろうと思うんですが、それをエリアごとに機会を設けて話を聞いていくということは大事なことじゃないかと私は思っています。

それは、エリア懇が終わった段階で提案しようと思っているんだけれども、ちょっとその辺をお考えいただきたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他にご意見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】 先ほどから続いているお話で、元々エリア懇談会というのは、環境調査とか環境の実測方法を話し合うということで持たれているのだと承知しております。ここで言える範囲内で、世田谷でどういうことがあったかということ、それから私がどう考えているかということをおっしゃっていただきます。

世田谷の場合、地元には環境に関心の深いグループがたくさんあります。プライベートにそれらのグループに集まっていたいただいて懇談会の前に話し合いを持ちました。

アセスの考え方からいうと、環境影響の回避・低減及びその代替措置をどうするかということがアセスメントの非常に大きな目的でございます。それはすなわち、住民の懸念を引き出し、またできるだけ環境影響を少なくするために、住民とのコミュニケーションを図っていくということが非常に重要でございます。そういう点で、世田谷ではかなり前向きに、エリア懇談会でも議論がされました。

逆に私のお尋ねですが、他の地域ではそういう視点から何かお話し合いがあったかどうかを伺いたいんですが。

【司会（西川）】 他のエリアに参加された方で、どなたか他の、三鷹と練馬に参加された方で、ご発言いただけますでしょうか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 エリア懇をやるということを決めてから、スタートするのが早過ぎるんです。大体、市報に公告して、月に2回出しているんですけども、そういう問題について話し合いたいから集まっていただけませんかという話をやるのに、大体1カ月ぐらいかかるんです、それを準備してやるのに。前回のPI協議会で話が決まって、いきなりその月のうちに立ち上げてやるなんという話は極めて乱暴というか、そういう形でやるならばです。だから、乱暴だからとても無理ですよ、それは。

だから、世田谷さんがおっしゃるように、私のほうはそういうことはできませんでした。しかし、まだ遅くないから、これからやりたいとは思っております。

それについても、そういった、ある程度の時間的余裕を置いて、そういうエリア懇の第3回目みたいなのをきちんとやるとか、あるいは別に意見を集約するようなことをやる会を設けるとか、そういったことはこれから討議しなきゃいけないんです。そういったことをやっていきたいと思うので、その辺のところも国土交通省や東京都の方で、資料提出や何かもありますから、ぜひ考えていただきたいというのはそういうことなんです。

世田谷さんの方に申し上げますが、三鷹・調布ではやっておりません。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

練馬区、須山さんの方はご発言ありますか。そういう懇談会について、練馬の中でそういう議論があったかどうかについては。

【須山協議員】 先ほど申し上げたように、私たちは幾つかのグループがあるものから、そこでいろいろこの問題についてお話し合いをしたいと思っております。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

今、意見の聞き方についていろいろ意見をいただきましたので、ちょっと事務局の方でひとつ考え方をご説明させていただいて、それで確認をさせていただきたいと思います。よろしく願います。

【事務局(伊藤)】 エリア別の懇談会の運営の仕方についてですので、事務局の方から2点答えさせていただきます。

まず1点目、協議員以外の参加についてどうかという意見があると思います。これは、前回もそういう意見が出まして議論されたと思います。そのときは、エリア別にいろいろ事情もあるだろうから、具体の運営方法はエリア懇談会のメンバーで考えていくとなっていると思います。ですので、具体的に傍聴したいとかエリア別懇談会に参加したい、そういうご意見があった場合には、そのエリアの方に諮って決めていきたいと思っております。

2つ目、日程調整等で地域の方の意見を聞く時間がないというご意見もあったかと思えます。今回、第1回目はこのように開かせていただいておりますけれども、次回は日程調整の中で、もう少し地域の方の意見を聞けるような時間をとれるように、事務局の方で日程調整を考えていきたいと思えます。

以上です。

【司会(西川)】 濱本さん、願います。

【濱本協議員】 今、日程調整といわれたんですけども、2回目はやめるということ？今の日程をそのままやるの。その他にまだやるということ？

【事務局(伊藤)】 とりあえず、2回目の決まっているところはそのままやらせていただいて、決まっていないところは、また調整させていただきたいと思えます。

【濱本協議員】 全部2回目は決まっているんじゃないの。3回目をやるの、2回で終わるの、どっちなの。2回まで日程は決まっているはずだよ、たしか。

【司会(西川)】 この場で、エリアごとに相談をしていきたいと思いますということでございましたので、1つの提案としては、2回目まで日程も決まっていますので、まだ1回目を開いていないところもございまして、次に開くところで、運営のやり方も確認させていただいて、皆さん必要があるということであれば、それは日程を調整させていただき

たいと思いますが、そういうことでよろしいのでしょうか。特に異論がなければ。

懇談会を3回させていただいた中では、そういう議論が十分されていなかったものですから、次に開催するときには、エリアごとに事情もあるかと思しますので、その点についてもぜひ皆さんにご相談をさせていただきたいと思っております。そういうことでよろしいでしょうか。よろしいですか。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 武蔵野は全然やっていません。これからなので、2回目の日程については第1回目で相談したいと思っておりますけれども、他の地区は、3カ所もう終わっているわけでしょう。次の日程も決まっているんだけれども、その3カ所の終わっている皆さん方はその日程でいいのかどうか、確認しておいた方がいいんじゃないですか。

これから第1回目が開かれるところは、その第1回目でお聞きして日程を考えればいいんだけれども、そのままの日程でやるのかやらないのか、そこを確認した方がいいと思えますよ。

【司会(西川)】 では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 前回のエリア懇で、結局いろんな意見が出てきましたよね。それに対する返事を第2回のときまでに出すという話だから、それはまずちゃんと2回目をやってもらって、その他にきちんと住民の意見、そういう団体の意見等も聞いていかなきゃいけないから、そういう場合は別にもう一回やる必要があるんじゃないですか。

三鷹・調布の場合はそうしてもらった方がいいような気がします。

【司会(西川)】 済んでいるところにつきましては、2回目の日程を決めさせていただいておりますので、そのときに前の議論の続きもしますけれども、今日出た意見についてのご議論もさせていただいて、それ以後の運営も議論するというので、よろしければそういう形にさせていただきます。よろしいでしょうか。特に異論がなければそういう形にさせていただきます。

今まで開催していないところにつきましては、1回目にそういう話をさせていただいて、2回目以降のことをご相談させていただくということでよろしければと思っております。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 関連ですけれども、これは今のエリア懇だけの問題じゃないんです。長期とはいわないけれども、このPI協議会が中期的に、あるいは短期的にどういうスケジュールでどこまで踏み込んでいくのか、あるいは中期的にはこうですよと。とりあえずこれはどうだという話はわかっていますけれども、来年のいつごろまでにどこまで絞り込んでいきたいのか。イメージがわかるようなことをしてもらわないと、全然わからない。

今まで26回やったけれども、残念ながら、当局が、あるいは政治家がいろいろな発言をするたびに、2回も3回も腰が折られて中途半端になって、少なくとも6カ月以上空費しています、この二十何回の中で。もうちょっと事務局レベルで、戦略的に大体この辺でここまでまとまるよう議論する作業行程表を明らかにしてもらわないと、どこまで踏み込んでいいのかわからない。この今のケースもそうでしょう。この間のアセスの方法書について区長、市長の意見を聞く、これもばたばたばたでしょう。何か一丁上がり、一丁上がりで全部やっている感じがします。言葉は悪いけれども。

それと住民のいろいろな方々が集まってもう一度やるんだというけれども、この暮れの忙しいさなかにそういう設定ができるのかどうか。どうもその辺のばたばたばたばたが多過ぎます。

中長期の行程表をつくることをお願いしたい。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

他に、今の関連のご意見でも結構ですので、何か他の方、ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 私の方から前回、環境調査を加えたプロセス案を提案しています。恐らくこれから行う環境調査には1年ほどかかるのだと思います。予測・評価の前に、PI協議会として、つくる・つukらないとまた別の代替案をまとめられないのかなと思っています。

現在比較しているのは、外環をつくるかつukらないかという2つの選択肢があるだけです。もしつukることになれば、立ち退きになる方がいたり、大気汚染、騒音・振動という新たな問題が発生したり、地下水、動植物、生態系に何らかの影響が出るかもしれません。全くないとはいえないです。そして、それなりに建設費もかかります。

一方で、確かに環8は渋滞しているし、都心部の空気は汚れています。もしも外環をつukらないという選択肢を選んだとして、この状態を放っておいていいのかという疑問もあります。私たち協議員は、外環についてはもちろんですけども、外環をきっかけに地域の環境に関心を持つようになった方が多いのではないのでしょうか。少なくとも私はそうです。

外環に関連して、大泉の町を歩いたり、環8へ行ってみたり、環8沿道にお住まいの方のお話を聞いてみたり、車を使う仕事をされている方のお話を聞いてみたり、そして国や都で出されたいろいろな報告書も読んでみました。すると、ただ単純につukる、つukらないという選択肢だけではなくて、沿道住民も物流関係者も、未来世代にとっても納得のいく解決策というのが他にあるのではないかと思えてきました。その解決策を探ることこそがPI、幅広く意見を聞く意味であって、より質の高い計画を目指すことにつながるのではないかなと思っています。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 今回エリア懇談会でご議論をお願いしているのが、資料ファイル1番の黄色いインデックスの73ページ目、これは前々回出させていただいている資料でございますが、現地のどの場所でどういう観測をするのかということをごどもがこれまでの議論も踏まえまして設定した地図がございます。各エリア懇談会では、各地域ごとに大きな地図をつくりまして、相談させていただいているところでございます。

これはごども調査、観測をする立場からのお願いになりますが、できれば冬の観測に間に合うように箇所を設定したいと考えております。そういう意味で、エリア懇談会でエリアごとにやらせていただければ効率的に、現地に則したご相談ができるのではないかと考えてエリア懇談会をお願いしているところでございますので、幅広くご意見、情報をいただきたいと思っておりますが、一方では、こういう協議会もある中で夜集まっていたくという協議員の方のご負担もあるかと思っております。その辺は各エリアごとで実情に応じてご相談をさせていただきたいなと考えております。

今ほど武田協議員の方からも今後のスケジュールというふうなお話があります。これまで、協議会は環境に与える影響についての議論はある程度時間をかけてきているかと思いますが、例えば、生活に与える影響とか、外環があれば本当に効果があるのかないのか等の効果についてはまだ議論ができていない状態でございます。そういうこともありますので、環境のところだけで足踏みするのではなくて、生活に与える影響、効果というふうなところにも早く協議会の議論が進めるようにぜひお願いしたいと思っております。

以上です。

【司会（西川）】 新さん、お願いいたします。

【新協議員】 伊勢田さんに申し上げますけれども、今いった話、要するに住民の意見を聞いていないという意見は、実は環境影響評価方法書の意見書というものが、私も書い

たんですが、要約の中には出てきていない部分というのがかなりあるわけです。そういう意見が九百何十通集まったというので、それが何らかの方法で、名前なんか要らないんですけども、どういう意見が出てきているのかということをもっと細かく提示されれば、その必要はないかもしれないんです。全部出ているとは思いますが。

スピード、スピードと石原さんがいうのであれば、そういうことも考えてきちんと我々に判断する材料を与えてくれないと、我々だって1つの団体の中で行動して、外環反対を20年、30年やってきたわけですけども、実際には町にはたくさんの環境団体があるわけです。そういう人たちの話を聞きたいと思っているので、だから、それはそれとして並行してやっていくという考え方でいいんじゃないかと思うのです。

方法論的には、エリア懇の中で指摘された部分の環境影響評価のための調査というのをやっていきながら、その中でも追加調査をやるといっているんだから、そういう観点も含めて、外部の人たち、他の人たちの話も聞きながら、必要があれば追加していく、そういうふうにはやっていけば全体として遅れはないんじゃないですか。それと、1年ぐらい調査にかかると思いますが、それについてまとめる期間も必要ですよ。

さっき、武田さんがいわれた、時間管理といいますか、そういったものが大切だと思うんですが、環境影響評価のいろいろな数字が出てくる、調査の数字が出てくる、その1年ぐらいの間に、結局、必要性の議論というのを、もっと環境部分以外に、例えば、さっき三鷹の柴田さんがいわれましたけれども、東京都全体でどのような交通状況になっていくのか、それに対して外環がどのような必要性があるのかということを含めて、経済効果だとか、そういったことも含めて議論していく時間に充てていけば、私はいいと思っているんです。

全体としてのタイムテーブルとすれば、環境の問題の調査が終わるのが1年、そこから後、それがまとめて出てくるのはどのぐらいかかるかわかりませんが、その間に、そういった問題を話し合っていく。最終的に環境問題も含めて、両方で外環は可か否かということになるだろうと思うので、そういう考え方でやっていっていただければありが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、エリア懇談会の運営につきましては、先ほどご提案させていただきましたように、2回目、1回目にかかわらず、次に開催される中にご相談をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

環境調査については以上でよろしいでしょうか。よろしければ、必要性の有無の方の議論に入っていきたいと思っております。

前回の運営懇談会の提案の中でも確認をさせていただきましたが、テーマとしては生活に与える影響から議論をさせていただきます。論点の項目につきましては、資料ファイルのNo.1の中に論点ポイントという緑色の目次がございますので、そこを開いていただければと思います。その中の生活に与える影響から議論を再開ということでございます。ただし、これまでに提出された資料で、まだ説明できていない資料がございます。

まず、青い資料ファイルのNo.3のファイルの中に、資料の上部にピンクの付箋を張ってございます。濱本さん、宿澤さん、江崎さん、土肥さんから出ている資料についてご説明をまだしていただいております。それから、資料ファイルのNo.1の方にも、今度は黄色の付箋で上に、交通の分析、それからインターチェンジについてという資料が、まだ説明が行われておりません。

まず、これについて、切りのいいところまで説明をお願いして、必要性の議論に入っていきたいと思っております。順番に、資料ファイルNo.3の中に外環のルートにつきまして濱本さんから資料提出いただいておりますので、そちらについて、まず、説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【濱本協議員】 濱本です。

今、司会からいわれましたので、これは「外環のルートはなぜこの地域に必要なのか明確にすること」ということで、7月24日の第23回で提案させていただきましたけれども、いろいろなことがありましたので、今日になりました。改めて、ここで提案したいと思います。

その前に、このことにつきましては、今私から発言させていただいた後に、できましたら皆様のご意見を1人1人お聞きできれば幸いかなと思っています。

特に、今日の説明は4つの部門に分けてお話をしたいと思います。

1つは、先般2月18日にご説明いたしましたけれども、現計画決定のルートを定めた経緯について。

2番目には、平成12年7月28日、私どもが初めて、第2回目の住民と行政側との話し合いをされた、行政側からの答弁、ルートについての答弁が出ておりますので、それをもう一度ご披露させていただきたい。

3番目に、ルートの新たな検討方法について、まず、住民の声と考え方。

4番目に、なぜルートを検討するか、こういうふうに4つに分けて説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、その資料の前段ですけれども、前段につきましては、中身としては経過しておりますので、省略させていただきまして、第1番目に申し上げたいのは、ルートの経緯ですけれども、1ページの真ん中辺に書いてありますが、37年前、東京都市計画審議会は、新設する外環東京部分はA、B、C、Dの4つのルート案を基本に、7区市を通る現ルート案を採用し、高架式の片側3車線の自動車専用道路を建設するという案を僅差で決定されたことは先に述べたとおりであります。

これは、私が2月18日に昭和41年都市計画決定の経緯についてということでお話ししましたので、この資料を参考にいただければ結構だと思います。

そして、第23回PI協議会に、必要性の有無ということで議論が再開されましたけれども、その中で、生活に与える影響のテーマについて議論されることになりまして、私としては、長年外環道路反対運動を行う中で、なぜこの場所に外環が必要かという疑問を呈して、この場所には外環は要らないと私は申し上げてきました。

その理由は、先ほども皆さんからお話が出ていましたけれども、現在、環7、環8、基本的には環状道路であっても、考え方が違ったとしても出来ている。現在決定している外環計画線と余りにも近くにあり、後で申し上げますけれども、現都市計画法の決定に基づき熟成された閑静な住宅街の下に、大深度であっても、どうしてこんな近くに道路ばかりが必要なのか。これが非常に疑問に思っているところであります。

PI外環沿線協議会が発足前、平成12年4月28日に凍結宣言後30年目にして外環道路の計画について初めて行政側と私ども住民との話し合いが始まりました。住民の意見を聞き、同年の7月28日に、初めて、国と都は地元住民に対しルートについて考え方が出ました。行政側の考え方は、

都市計画の経緯につきましては、41年の都市計画決定が、当時の法制度の制約もあったとはいえ、行政が一方的であったというご批判に対しては、行政として率直に反省し、今後は十分住民のご意見を伺うとともにご理解が得られるよう努力したいとまず、答弁がありました。

その後、扇大臣の遺憾の謝罪があって、PI協議会となってきたわけですけれども、新たな検討方法についてということで、ルートについてこういうことを述べているわけです。

ルートについては、今後さらに話し合いをさせていただきたいと考えているが、これまで法に基づく私権の制限をしてきたことや、ルート近傍地域の土地利用も相当進展していることも配慮せざるを得ないと考えている、こういう答弁がありました。しかし、このこ

とのみで地元住民は計画予定地にそのまま構造のみを議論して、外環をつくるということは我々としては許せませんということであります。合意とはいえ、旧都市計画法に基づいて決定された外環計画ルートも構造同様に、まず原点に立ち戻ってゼロからの発想で議論することが協議会の主旨ではないでしょうか。

私権の制限については、当然行政側はきちんと責任の所在を明確にしてけりをつけるべきであります。また、ルート近傍の土地利用の進展については、37年間凍結中とはいえ、行政側が放置した事実は明白であり、そのことによって近傍地域が成熟したからといって、現計画地で当然のように外環をつくるということは私は許されるものじゃないと思っています。

このような経過があって準備会がつくられ、今日のPI外環沿線協議会がつくられたわけですけれども、第2番目として、外環の必要性の議論を行うときに、構造の関係のみを議論するのではなく、今も大臣発表がいろいろあって、あるいはアセスをやるとか、いろいろ何回もストップしておりますけれども、やはりルートについてもきちんと議論すべきであると、私は思っています。

協議員の皆さん方は、各地区の代表としてどのように考えておりますか。また、地元の住民に問いかけたことはありますか。なぜ構造のみの議論でルートの議論を同等に求めないのか。

昭和41年都市計画決定については、なぜこの場所に外環が必要なのかと、ルートの問題が地元住民より大きく提起されて反発されたんじゃなかったんでしょうか。そういうことじゃなかったんでしょうか。今6地元住民はその様に思っておりませんか。

そういうことで、3番目に私が申し上げたいのは、平成15年3月、先ほど申し上げたように、いろいろお話ありましたけれども、いろいろ発表されました。そういうことで、安くやりたいとか、外径を18mから16mにするとかいろいろいっておりますけれども、それはそれとして構造問題の1つの案だろうと思っております。

私は住民の声として、37年前に計画された計画自体の見直しをやるときに、これまでの経緯を十分に踏まえて、実質的に現在の都市計画を棚上げにして、41年都市計画決定以前の原点に立ち戻って計画の必要性からの議論をするという基本認識とされたように、構造の見直しを行うことになれば、当然ルートについても再検討の必要があるんじゃないでしょうか。

今もし外環建設が必要と決定をなさせるならば、どの場所が外環建設に最善なのかも議論せずにルートの見直しを行わないならば、外環の必要性はないと行政側は認めたものといわざるを得ません。このような考え方で外環をつくるならば、即時中止をすべきだと思います。

私ども外環道路反対連盟は、当初から外環道路建設に対し、中途半端な機能、迂回道路は住宅密集地を外環から外すのは常識ということを反対理由として申し上げました。

外環は放射状の高速道路から出てくる車を受けとめ、都心に用事のない車を迂回させる機能があるといわれております。もともと、迂回道路は住宅密集地を避けるのが大原則です。こんな都心を走らせるならば、せっかくの迂回機能とやらも中途半端で、この意味では欠陥道路といわなければなりません。しかも、この道路は高速道路、つまり通過道路で、そこに住んでいる人には、メリットどころか極めて大きな被害をこうむることになります。大深度の構造の場合でも、基本的には同じじゃないでしょうか。

また、東京には、環状の高速道路の計画だけでも、首都高速中央環状(6km圏)・外環道路(15km圏)・圏央道(40km圏)と3つもあります。その他に、核都市広域幹線道路、外環と圏央道の間ですけれども、こういう計画があると聞いております。

また、外国では、環状道路をつくる場合には、東京のような住宅密集地はまず外して計画します。私もフランスへ出かける機会がありましたので、パリ西方の10kmに位置す

るナンテール市を訪問し、この町の中心部を環状道路A 8 6と放射道路A 1 4が地上で交差する計画が1 2年前に発表されましたけれども、ナンテール市民と私の交流の中で勉強をさせていただきました。

ナンテールの住民は明確に、経済発展に道路建設は不可欠だが、公害、環境問題の発生と引きかえにはできないと指摘し、または2 1世紀に向けて賢い金の使い方を考えるべきだと申しました。自動車以外の交通手段も検討する必要があるとの考えと、また地域に有益か、公共の福祉に合致するかなど住民組織運動を開始したと報告がありました。

反対運動の当初は、国と県は、あなた方は理想家だといっておりましたが、次第に国と県の考え方も変わり、住民の意見に耳を傾け、話し合いが進んでまいりました。以来、フランスの国と県は、ある町に高速道路を建設しようとするときは、幾つかの計画ルートを提案し、その中で一番発展に役立つものを選び、決めるようになりました。

日本の外環計画(1 5 km圏)と違いパリの外環(A 8 6)該当地は森林やゴルフ場で、住宅密集地でもなく、立ち退き件数は1 0軒程度、また代替地も近くにあり、そのまま町が移動できるような計画道路には好条件でありました。よく日本と外国との環状道路未整備率などを比較されますが、各条件が違うので国、都も意識しないで地元の納得するものに最善の努力をすべきだと私は思います。

4番目に、ルートの検討についての必要性ですが、構造については最高の技術を持って行われようと検討されているながら、ルートについて、なぜ3 7年前に決定した場所でなければならないのか。3 7年間においてさまざまな変化が起こっている現状の条件と将来の条件の予測について、しっかりと納得いく結論を確認すべきであると私は申し上げておきたいと思います。

その1つの例として、私は、一番最初に、必要性の有無の議論の中で、外環の練馬区間、関越道から埼玉県についての議論をさせていただきました。今日非常に改善されつつありますけれども、まだ、さまざまな問題が残っているようです。この問題がしっかりと解決されるならば外環の問題についてはいろいろ変わってきて、また、現ルートについても再検討する大きな理由になれるんじゃないかなと私は思っています。ぜひ練馬の問題を早急に解決していただきたい。

それから、2番目には、外環は利便性とそれに関連する目的で建設促進するのではなく、建設が地域にとって有益か、公共の福祉に寄与することができるのか、その他代替案がないのか等、地域住民が協力、寄与できるものを検討し、また幾つかの計画ルートを国、都は提示し、一番地域発展に役立つものを選べる環境をつくるべきだと私は思います。

現計画予定地以外のルートを適用する場合、今まで述べてきましたが、外環が将来を含めて必要との結論となった場合は、新しいルートがどこであろうとも、新たな計画地の住民に容認されるような案でなければならないと私は思います。その事が容認されるような(案)であるならば外環の必要性が生まれてくると思います。ですから、国と都の押しつけでなく、真のPIによって互いに信頼を深めて、そして道路を提供する側と、道路を利用する側がお互いに理解できるようなものをつくっていただきたいと私は思います。

それから、大深度の地下ルートですけれども、大深度地下は地下4 0 m以上の深さで行うのであり、何らの補償もなく道路を造り通過させるものであります。国と都は、外環を大深度にする方針を打ち出していますが、大深度となれば今の都市計画のルートに固執する理由はないのではないかと思います。

そういうことで、いろいろありますけれども、どうかこのルートの問題について真剣に考えて議論をしていただきたい。そして、後世に恥じない十分な議論をされるよう要望し私の意見とします。よろしくご検討ください。お願いします。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

では、続きまして、宿澤さんはご発言されますか。よろしいですか。

では、続きまして、江崎さんの資料につきましては、後ほど伊勢田さんの資料とテーマが近いので、先に土肥さんまでご説明していただいて、今日全部説明していると資料説明だけで終わってしまいますので、そこで区切って一度ご意見を聞かせていただければと思います。土肥さん、お願いいたします。

【土肥協議員】 ごく単純なことなんですけれども、もし青梅街道インターができるのであれば、開削部分に当たる部分に新築の家を建てようとして現在基礎を打っている。もしできる可能性があるんだったら、これはまた補償したり非常にむだですよ。建て主らしい人に、建築はオーケーがとれたんですかと申し上げましたところ、杉並区では何もいわれない、何も規制がないと、普通に建てて結構です、そういうふうにいわれている。それは建て主さんです。本当かどうか知りませんが。ただし、もう既に今日、基礎コンを打っていましたから。その他にも、善福寺界限でもし外環ができるの開削部分が、ぎりぎりに当たるなと思うところに新築の家が既に建っている。この辺が素朴に疑問に思えたんですが、こういうことに対する建築の申請の認可とか、そういうものはどんなふうになっているか、教えていただけたらと思ってお聞きします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、一応ここで区切って、生活に与える影響について少し議論をさせていただきたいと思います。先ほど濱本さんからもルートについて、皆さんのご意見もお聞きしたいというご提案もございましたし、土肥さんからも質問をいただいておりますので、ここで質問に対する答えとか、それから濱本さんから説明していただいた資料についてのご意見等いただければと思いますが、いかがでしょうか。ご発言ないでしょうか。ルートについて。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 濱本さんの質問は、まず第1番に東京都と国土交通省が答えるべきことじゃないんですか。私なんかは、同じような意見を持っていますから、だから、濱本さんに対する質問というのはないです。東京都や国土交通省に対して、同じような質問はあります。だから、これについて東京都ないし国土交通省が今の考え方というのをきちんと説明するべきだろうと私は思います。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 外環のルートは現在の都市計画されているルートを基本にお願いしたいということを私どもは主張してきております。その理由については、また後ほど申し上げることになるかと思うんですが、先ほど濱本さんが「各協議員のご意見をお伺いしたい」と冒頭おっしゃったのは、必ずしも、私ども国がどう考えているかということのをそのままストレートにお答えすればいいということではなく、むしろ皆さんがルートをどうするかということ、この協議会でどういう扱い方をするのかということについてお聞きになりたい、ルートについてどうしてここがいいのかということのを国の考え方を聞きたいということではないんじゃないかと私は思ったんですが、その辺はどうなんでしょうか。

【司会（西川）】 では、濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 私は、これは提案させていただきましたけれども、提案というか、外環の必要性の有無をやっているわけですから、当然、構造だけじゃなくてルートについては41年の計画決定でも非常に大きな問題になった。行政としても反省されたという話がありますから、当然そのルートの決め方についていまだに私も疑問を持っています。それについて、過去のことだからということで、先の2月の意見書のことでは、それで意見をとめましたけれども、ルートについて、本当に外環を必要とするときに、どこにつくるのが一番いいのかということのをまず行政側以外のPI協議員の皆様方にお聞きしたい。

それから、もう1つは、今伊勢田さんが申されたように、行政側としてなぜ計画決定しているところではないのか。これはその前に申し上げなきゃならないのは、今PI協議員を交代したのでいらっしゃいませんが、余りここで同じことをいってもしょう

がないんですけれども、このPI協議会をつくるときに、この問題が一番大きな問題だったんです。我々住民としては、すべて白紙にしてPI協議会で作ってほしい、そういう精神で来ました。

しかし、余りにも時間がかかるので、都市計画については今棚上げしようということで、基本的には、話し合いとしては、白紙と同じ状態でやろうというのがこのPI協議会の本音じゃないかと思っております。それが行政側の皆さん方の意見は、すべて計画決定しているからというような態度でいろいろな問題が発言されている。これに対して、私は非常に怒りを覚えています。

ですから、なぜ本当に計画道路のルートが必要なのかということ、今新さんが申し上げたように、後ほど行政側からもきちんと聞きたいと思いますが、私が平成12年に聞いて回答された内容では承知できないということだけ申し上げておきます。ですから、後ほど、最終的でも結構ですから、行政側からも意見を聞きたいし、まず最初に、各地区のPI代表の皆さん方の意見も、地区でどういうふう考えられているのか、聞きたいと思っています。

それで、答弁になりますか。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、国と東京都の考え方も後で発言していただきますけれども、他の方々でルートについてご発言がいただければと思いますが、ご意見ございますでしょうか。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 濱本さんの意見にどうという意味じゃございませんけれども、私どもの方は、既に外環があそこまで来ておりまして、しばらくしてから、とてもじゃないが、これは大変だと。また、前にも申し上げましたが、外環反対同盟の時代から、2階建てのびょうぶをつくるようなああいう構造はおかしいじゃないか、景観の問題、環境問題等々で非常に問題があるから、やるんならば、この東京の地下を利用すべきだということ、主張した経緯があります。

地下だから完全だということではないんですけれども、上に行くよりも、平面に行くよりもその方がずっといいだろう、こういう認識なんです。そして、鈴木さん時代に、地下を視野に検討する、私たちもそれを要求してきました。そういう意味で、ルートの変更ということですが、いろいろなことで権利制限もしてきている、建築制限もしてきている、そういう歴史があるから、今さらそれを西へ動かすか、中へ動かすということはありませんから、西へ動かす。そうすると、新たに郊外にまたそういう被害をもたらす。

今回地下でやるということであれば、土木技術の進歩あるいは公害の技術の向上ということでそれなりの1つの効果はあるんじゃないか。こういう方法でおおよそ地下何十mでやってもらう。つまりルートの変更というのは、旧都市計画決定が地上1階、2階というような形で来ている縦のルートを、落差でいえば70mか80m下へ下がって地下でやるんならば比較的被害が少ないからいいんじゃないか。そういう意味の上下のルートの変更をしたということは、これは完全ではないけれども評価はすべきだろう。もちろんもっと西へ持っていくというような話がありますが、それは新しい地域に対して何らかの負担を強いることになるから、そこまでは物をいうまいというのが、私たちの地元の意思であり、今まで運動してきた中で地下ならばやむを得ない。

では、地下でやるならば、そのかわりインタージャンクションを含めて、先ほど申し上げたように、インタージャンクションで地下水を分断されるというようなことについてはそれなりの代償を払ってもらいたい。それは何かと云ったら、川を生き返らせる。つまり、合流下水のために川の水が枯渇してきているわけですから、雨水を完全に分流にして地下に浸透させる、あるいは川に戻していく。そういう中で川の生態系あるいは水景の復活を図っていくべきだろうということです。

少なくともここに首都圏だけで3,000万人以上の人間が住みついているわけですから、そこに住みついている以上は、何らかの負担、被害の少ない形での負担はそれぞれ持つべきだろう、こういう考え方で地下に賛成をしている。そのかわり、完全にやらしてもらわなきゃ困ります。

つい最近の話で、石原さんは、予算がかかるから青梅街道のそれがなくなれば1,000億円安いとか高いとか、そういうレベルではないと思うんです。やはりつくるならば完全なものをつくっていく。つまり一番大きい問題は、この4つあるいは5つのインターチェンジの周辺の地域に対して、少なくとも分流下水方式を採用して、地球温暖化、都市の温暖化を防ぐというようなプラスのことを完全に実施するぐらいの政策的な展望を持ってこのことをやっていかなかったら、ただ、外環だけをそこにつくったということになるんじゃないかということなんです。

濱本さんのおっしゃる意味は十分わかります。しかし、私たちは既に現実にそういう被害にさらされている、いわば直接の被害者であるわけですから、もちろん皆さんの方と温度差が違うというのは当たり前だろうと思います。私たちは、今回の石原さんの、基本的に外環はゼロ・インターだというようなことをおっしゃるならば、被害を受けている私たちの方は、では、外環はゼロ・ジャンクションだよ、こういう話になろうと思います。

だから、お互いに譲り合うべきところはどこまで譲り合えるのか。それを行政がどこまで担保して、大事なことは都市の復活ということ、環境の回復というよりも、もっとプラスに持っていくような方法での努力をしてもらわなきゃいけない。そのための投資をするのは当たり前、それこそ意義のある公共投資だ、こういうふうに考えております。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他の地区の方でご発言いただけますか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 東京をこのまま持っていったら、破綻しちゃうんじゃないですか。

例えば、今武田さんの話を聞いていても、要するに、インターをつくって、車が大変だから、それでよそへはかなきゃどうしようもないという、そこまで追い込まれちゃったということを深刻に考えてほしいんです。

大体私が疑問に思ったのは、当初は外環反対で環境問題とか、近過ぎるということもあったんですが、一番はっきりしたのは、このPI協議会の中に入って、35年ぐらいに都市計画審議会、あの辺のあたりの記録を読んだときから初めてわかったんですが、外かく環状道路というのは環状9号線だったという話がその中に出てきます。環7、環8で、それではけ切れなくなった車を一般道路として環状9号で計画していたところに、結局首都高速に入っていく車があふれ出した。

それが、地方から入ってくる高速道路の車をはけ切れなくなるという、現在もはけ切れていないですけども、その可能性があって、そのおそれが強いために環状9号、つまり東京都の計画に国土交通省、当時建設省が乗っかって、高速道路に変更をしたんです。本来は都市の道路というものはドア・ツー・ドアでありまして、要するに利便性の上からいっても、都市の中に高速道路をつくっても何の意味もないというのは、よくわかることだろう、当然のことだろうと思うのです。

結局、インターチェンジをつくって車をたくさん出していく、うんとたくさんインターチェンジをつくれればそれは一般道と同じことになるわけですから、そういう形で計画をしていたならともかくも、高速道路に変更して、5つのインターチェンジということで考えたときから、もうこの計画は破綻していたんじゃないかと私は思うんです。

つまり、東京都都区部内の交通渋滞を緩和するために東京都の周辺の比較的緑の豊かなところに環状9号をつくる、そしてそれがだめであれば環状10号をつくる、そういうよ

うなことを都計審の中でしゃべっているということを私は読みました。

そういう発想でやっていったときに、ジャンクションだけでインターチェンジをつくらない高速道路というものが、果たして東京全体のためにどうなっていくのか。この地域のために、私が住んでいる三鷹のためにどうなっていくのかといったら全く意味がない。濱本さんも書いてありますけれども、全く通過交通だけの、被害だけ受けるものになっていくということです。

それから、また、いろいろなことを東京都のプランの中で書いています。つまり、災害時の緊急の補給だとかそういったものの体制のために書いてあるとありますが、40mの大深度で、それは確かに大深度のトンネルは地震の影響を比較的受けないかもしれませんが、ジャンクション部分というのは全部地上に出てくるわけです。

私は、芦屋に行って阪神大震災を見てきましたけれども、地上部分の高速道路なんというものは、これは全く防災という観点からしては無用の長物どころか、場合によっては大惨事を引き起こすという感じを受けました。使えないんじゃないかという感じを持っています。

いろいろなことをいいますが、今の国の交通政策の中で、今ディーゼルエンジンがSPMの問題でもってうんと規制がかかっています。あれはしかし東京都とその周辺の6県だけで、それ以外のところに対して規制がかかっていない。将来的にはかかるのかもしれないけれども、いつになるかわからない。そういったディーゼルの問題1つ解決できないで、この中に、ここを通る車を一体どういうふうにするつもりなのか。

私は、国土交通省の方にも聞いたんですが、火災が発生した場合には、トンネルの下の、つまり16mの円形のトンネルの下の部分を避難路にして逃げていくとありますが、全線16kmの中で、中央に北のインターがあって、両サイドは8kmのトンネルなんですね。その8kmのトンネルの中で、もし真ん中あたりで被災したら、どう逃げたって、仮にジャンクションが正常に動いていたとして、逃げられる状態であったとして、4kmは逃げなきゃならない。

煙にも巻かれるでしょうし、今みたいにいわゆる化石燃料を使って走っている車というものがどんなふうになるかというのは、かつて日本坂トンネルでもって大事故が起きたけれども、そういった爆発炎上した車が、上部でもって煙が逃げていく、トンネルの上部だけで逃げていくかどうかというのは、私はわからない。その下の歩いていく、逃げていくところの空間まで煙が入っていかないという保障はない。まして、トンネルの中は、送風装置をつけて、中の空気がジャンクションの方に出るように換気扇というか、そういったものを回しているはずなんです。

そういった中で、一体どういうような大惨事が大深度のトンネルの中で起きるのかといったときに、大深度そのものを果たして認めていいものなのかどうなのか。そういうことを非常に危惧の念を抱いております。まして、地元にとっては、要するに、ドア・ツー・ドアなんてものじゃなくて、完全に高速道路から高速道路をつないでいくところの全くの通過交通だけの設備です。これがどんな影響を与えるのか、環境問題のチェックもまだこれからするわけですからわかりません。

しかし、基本的にいっても、基本的な考え方からいっても……。

【司会(西川)】 済みません。新さん、そろそろ、時間ですので……。

【新協議員】 高速道路は都市の周辺、もっと外側を通すべきだろう、だから計画は当然変更すべきだろうと思っています。

以上です。

【司会(西川)】 申しわけございません。

他の方でご発言されたい方。

栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 元に戻りまして、先ほどの濱本さんのご意見について、私なりの意見をと思います。

確かに、ルートの問題は、考えてみましたら、初めから固定されていて、議論の対象になっていないと私も思います。現在の国がお出しになっている地下案というのはあくまでも40年近く前に決めた高架案の計画線の中を地下に潜らせるという案です。これは40年前と現在では環境問題あるいはその他いろいろな問題で大きく変わっております。また、情報量も違っております。

こういったことを考えても、なおかつこの40年近く前に引かれた都市計画線の中で、単に高架案を地下案にすればそれで済むのかといえば、実は環境影響を回避するとか、あるいは地域の景観を阻害しないというような点で本当に問題がないのだろうかということ、いつも思っております。

もう1つは、地下になった場合に、例えば世田谷でいえば、これは立川れき層と武蔵野台地のれき層の間にできることとなります。地震が心配されているこのごろ、本当にここに固定していいんだろうかという心配があります。また、もっと乱暴な言い方をすれば、国は環8の交通量が2割削減される、よくそういう理由をつけられますけれども、だったら環8の下につくったらどうだっていうことを言う住民は結構おります。

こうしたことを考えれば、ルートと範囲を固定するというのは仮定の案に限定しているように見えて議論しにくいという部分があるので、1回ぐらいはこのルートについてももっと柔軟性のある議論をすべきではないかと私は考えます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、先に手を挙げた遠藤さん、お願いいたします。

【遠藤協議員】 ルートの件なんです、このファイル1の首都圏の高速道路の変遷の中に30km、50km圏という輪が書いてある絵があると思うんです。第5回国土交通省関東地方整備局、平成2年から平成12年というところの絵の中に30km圏内にあるぐるっと回る道路が今、外環自動車道として計画されている。それから、50kmの中にある道路として圏央道が計画されているというのが今の計画だと思うんですが、そうすると、30km圏内に圏央道をどこかへつくるということになると、現在計画されているライン以外のところで議論をしてもこういうPIが必要になりますし、また環境問題、それから必要性、例えばここから外へ出すとすると、府中市もしくは国分寺、その人たちにまた集まってもらって、またこういう環境会議をやらなきゃいけない。中に入れたとしてもやはりそうですね。

そしたら、今計画されている道路で1回PIを完結させるというので進められたらいいのかなと。そして、30km圏内のほぼ真ん中あたりに外環があるというのもそれなりの理由があって当時計画されていると思うので、例えばここの道路を環8の下に移すとか、そういう細部での調整の部分はそれぞれ住んでいる住民の方たちの利害関係がありますから、それはそれで補償とかそういう問題があると思うんですが、環境問題そのものについては、これを環8の下に戻そうが、ここにしようが、また府中の方に持っていこうが、同じように必要なことだと思いますので、PI協議会をこのまま存続させて環境問題の必要性を論じた方がいいのではないかと私は思います。

それから、あと、その何ページか後の10ページのところに、環8、環7の沿線の大気の状態というのを見ますと、平成10年と12年の比較がされているんですが、10年より12年がよくなってきているという、東京都と関東地方整備局さんの報告が何点かの測定点で提示されている。ここら辺の技術的な、例えば、車の改善なのか、それとも交通量の改善なのか、その辺は私もよくわからないんですが、こういうふうに改善されてきているということもありますので、その辺も踏まえて、環境問題について議論をして進めていけばいいのではないかなと私は思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、もう一方ご意見いただいておりますが、橋本さん、よろしいですか。

では、橋本さん。

【橋本協議員】 PIが始まる時点で、ゼロからのスタートということで、計画が全部ゼロに戻って、それで話し合いを始めていったと思うんです。そのときに、ルートに関しては、何の話し合いもなく、既存のルートを使うということだったんですけども、それが途中、大臣の発言やなんかによって大深度で行う、インターチェンジなしで行うというふうに、だんだん外環ありきの方に傾いてきちゃっているということがすごく疑問で残念なんですけれども。今それとは並行いたしまして、環境調査をするということでしたら、環境調査を外環のルートに沿ってやるんじゃなくして、環境を破壊しないルートを環境調査によって探すというのが普通で調査と実施というのが逆になっているように思うんですけれども、その辺、いかが思いますでしょうか。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 「ルートにつきましても原点に立ち戻ってゼロの発想から議論すべき。」というご意見をいただいているところでございますが、私ども、原点に立ち戻りまして、この東京西部の武蔵野地域に外環という高速道路が必要なのかどうかということをもさにこの場でご議論をさせていただいているという認識であります。

この東京西部の武蔵野地域、先ほど遠藤協議員は30km圏域内ということをおっしゃいましたけれども、仮にこの武蔵野地域に環状道路の高速道路が必要であるというふうになったならば、私どもとしては、現都市計画の位置を基本に具体的な区域を考えていきたいと考えております。

その理由でございます。まず、ファイル番号 のビニールの袋が後ろの方にございますけれども、その中に首都圏の地図が入っているかと思っております。ちょっと広げていただきますとこういう地図が入っているかと思っております。

もう一方で、先ほど来、昭和41年の都市計画決定の際の経緯というお話がありますので、資料ファイル2番の中に、昭和37年のときに、当時の建設省が調査しました地図が入っております。それが資料ファイル2番の一番後ろのところに同じようにビニールの袋がありますが、その中に地図が入っておりまして、濱本協議員のおっしゃっている、いわゆるAルート、Bルート、Cルート、Dルート、当時4つのルートの候補があったということがわかる資料も入っております。これは以前、私が協議会でご紹介させていただきました。

この2枚の地図を見比べていただきますと、当時はこれは昭和36年のときの地図でございますが、東京に高速道路というものが全くございませんでした。どこにもございませんで。黄色く書かれているのが当時いわゆる高速道路網としてこういう高速道路網が必要なんじゃないかということで首都高速道路の構想やその後の東名高速とか、第三京浜とかになっていく道路が入っている。

その中の1つとして、外かく環状道路一周約90kmから100kmぐらいのものが構想されていまして、東京の西部地域でAルートからDルートまでの候補があった。それを比較検討して、今でいう費用対効果を検討した結果、現在のルートとなっているDルートが最も適切ということで当時都市計画決定となったというのが経緯でございます。その後、約40年近くたっております。その間、首都圏、東京の人口も大変増えました。また、一方で社会基盤整備も進みました。それがこの道路網の地図でございます。首都高速道路網も日本道路公団の行っている高速自動車国道網もおおむね完成に近づきつつあります。この現在開通している道路網をもとに考えますと、ジャンクションの位置は、例えば大泉ジャンクションの位置でございますけれども、西の方から関越自動車道が来ております。ま

た、東北の方からは東京外環の埼玉県区間が既に通じております。そういうことから、もし環状道路が必要だということになればこのジャンクションの位置がやはり最も相応しいと考えています。中央道とのジャンクションの位置につきましても、設置のための空間の確保が比較的可能である点、また調布料金所との距離などを考慮すると、現在の位置が適当であろうと考えております。東名高速との接続であるジャンクションの位置につきましても、同じく設置のための空間の確保や料金所との距離等の観点から現在の位置が適当であると考えているところであります。

大深度地下を活用するという方針をご提案しておりますけれども、それでも開削区域が生じます。そこでは移転、用地買収が伴うわけでありまして、私どもの方針といたしましては、新たな移転が必要となる住民が新たに発生することのないように、開削区域を現在の都市計画区域内に極力おさまるようにしなければならないと考えているところであります。

なお、昭和41年の当時の航空写真を見て、都市計画区域内に存在していた建物数を数えますと、約1,500棟ございます。現在の都市計画の航空写真で見ますと、約3,000棟がございまして、約1,500棟がその後約37年間の間に新たに都市計画区域の中に建てられてきている建物ではないかと考えております。

なお、仮に他の地区にルートを設定いたしましても、現在の東京西部地域の市街地の密集状況を考えますと、ルートは他の地域に設定したとしても現在私どもが提案している大深度地下の構造案の移転の1,000棟を上回ってしまう移転がどこでも生じてしまうんじゃないかと考えているところでありまして、私どもとしましては、この東京西部の武蔵野地域に環状道路の高速道路が必要であるということになったならば、現在の都市計画の位置を基本に具体的な区域を考えていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

時間の都合で、ルート問題についてはまだ十分議論し尽くせていないので、これについてはまた続きをさせていただきたいと思いますが、最後に、土肥さんの質問をいただいておりますので、これについて、簡潔にご回答いただいておりますので、宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 それでは、土肥さんのご質問ですが、開削にかかる想定される部分に建物が建っている、それはどういうことかというご質問だと思います。

都市計画法によりまして、道路とか公園とか、そういった都市施設が都市計画決定された区域では、建築制限があります。具体的には都市計画法の中に規定されていて、2階建て以下で、容易に移転できるもの、そこに例示もありまして、主要な構造物、木造とか鉄骨構造であって、地下を有しない、そういう建築物であれば権利者の方から許可申請があれば許可しなきゃならないということになっています。

ですから、現況を見ていただければ、固い鉄筋コンクリートみたいなのは建っていないと思います。都市計画制限と建築行為の調整をとっているということです。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

今日のところは時間が無いので、最後、では、一言だけ、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 今、伊勢田協議員からの発言ありましたが、私はそういう答弁で納得できるような問題じゃないと思いますので、もっとしっかり考えてほしい。私がいったこと全然わかっていないみたいですから。例えば、41年の問題にしてもそうだし、また、新さんが申し上げたけれども、ああいう41年の決定の仕方も皆さん、理解されていると思ったんだけど、理解されていない。

それから、今ジャンクションがあるからそこにつくらなきゃ、そんなばかげたような発言でこのルートを使うなんというのはとんでもない話だと思う。もう少し国としてしっか

りとした答弁を聞きたいと思う。

それだけいっておきます。

【司会(西川)】 それでは、その点については、時間の関係で議論を十分尽くせていませんので、次回議論の続きをさせていただきたいと思います。

時間が過ぎておりますので、他に何かよろしいでしょうか。よろしいですか。

最後に、では、事務局の方から確認をさせていただきます。次回の協議会につきましては、11月20日木曜日午後7時から当会場で予定しております。案内につきましては、別途事務局からご連絡をさせていただきます。

また、次回協議会に向けての運営懇談会につきましては、既にご案内してありますとおり、次回協議会までの間にエリアごとの話し合いを準備させていただいております。できましたら次回協議会までの間にはエリアごとの話し合いの中で、先ほどもいろいろ議論出ましたので、そういうものも含めて議論させていただきたいと思っています。何か運営に関することがあればエリアごとの話し合いの中でも提案していただければと思います。

次回の協議会につきましては、環境調査に関しましてエリアごとの話し合いの結果を今日のように報告いたしまして、またそれについてご議論した後、論点に沿いまして、生活に与える影響についての議論が不十分でございますので、その続きをさせていただきたいと思います。

最後になりましたが、何かご発言必要な方いらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。特になければ、以上で終了したいと思います。

以上をもちまして、第27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