

第30回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年12月18日(木)
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。

撮影時間の方は、ここで終了とさせていただきます。ご協力よろしくお願いいたします。

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30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、午後9時厳守ということで考えておりますので、会の進行にご協力をよろしくお願いいたします。

本日、練馬区の須山さん、湯山さん、調布市の川原さん、三鷹市の新さん、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をいただいております。

それでは、まず、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。

1枚目が議事次第。それから座席表。資料-1が前回の会議録です。飛びまして、資料-2が前回の協議会で出された意見をまとめたものです。資料-3が運営懇談会の報告です。それから、資料-4が協議員の皆様から出された資料です。今日は、濱本さん、道家さん、宮良さん、伊勢田さん、宿澤さん、栗林さん、江崎さんから出されております。あと、参考資料で、前回協議会の議事の概要メモ、それからアンケート用紙をつけております。

【司会(西川)】 資料については以上でございます。足りない資料等はございませんでしょうか。

それでは、始めに、資料-1の第29回会議録についてでございますが、事前にご確認いただいて修正の意見があったものを対応させていただいて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。よろしいでしょうか。特にないようでしたら、この形で公表と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意見を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。また、運営懇談会を開催しておりますので、その報告もあわせて行いたいと思っております。

【事務局(伊藤)】 まず、資料-2が前回の協議会で出された意見をまとめたものです。前回は特に「必要性の有無(効果と影響)について」ということで交通量に関してここに書いてあります意見が出されております。確認していただければと思います。

それから、資料-3、12月15日に行われました運営懇談会の報告です。出席者はここに書かれている方々で、12月15日に行っております。その運営懇談会で出されました今回の協議会への提案は3つあります。

1つ目は、まず、今日の協議会の議論の順番ですけれども、都議会での東京都の局長答弁についての質疑、環境調査の説明、効果・交通政策についての議論を進める。2つ目としましては、必要性の議論では、外環がどうしても必要なのかを総括的に説明する資料に基づいて議論していく、こういう提案がされております。3つ目は、協議会の今後の進め方、

それから議論の整理についてですけれども、引き続き、運営懇談会の方で議論していくということになりました。

以上が運営懇談会からの提案です。

【司会(西川)】 今、説明のありました資料 - 2 と資料 - 3 につきまして、順番に確認したいと思います。

まず、資料 - 2 の方につきまして、前回出された意見の整理の方でございませうが、何かございませうでしょうか。いかがですか。よろしいでしょうか。

続きまして、資料 - 3 の方でございませうが、運営懇談会から協議会への提案ということで3項目提案がございませう。この点についてご意見等ございませうでしょうか。ご了解いただければ、ここの提案にありますような流れで、本日の議論を進めていきたいと考えておりますが、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】 運営懇談会の報告についての2)の「総括的に説明する資料」というこの意味がよくわからなかつたので、もうちょっと詳しく教えていただけないでしょうか。

【事務局(伊藤)】 運営懇談会の中では、「必要性の議論の最近のあり方」について議論になりまして、「首都圏全体を考えた場合に外環がどうして必要か、もう少し広い範囲での外環の必要性について、まず議論すべきではないか」という意見が出ております。特に、資料の出し方等が細かい分野に入り過ぎている嫌いがあるので、そうではなくて、首都圏全体での外環の必要性を議論できるような資料に基づいて今後議論していくべきではないか、そういう提案がされていませう。

【司会(西川)】 今の内容でよろしいでしょうか。もしくは、参加された方で何か補足される方がいらっしゃれば、補足説明していただいても結構かと思ひますが。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 最近の協議会の話し合いの場を見ていませうと、環境であるとか、私にいわせれば枝葉、本来、どうして外環道路が必要なんだという幹の部分、根本的な話、これを判断するために話し合いに入ったわけです。準備会から参加している人たちはわかつているけれども、協議会が始まってから外環を勉強した、知つたという方たちにとっては、必要性についてなかなか判断がつかかねるということで、もう少し判断ができるような資料が欲しいということで、環境についてもどういふ影響があるのか、今までそういう話がされてきたんです。

それが、どうもここへ来て、本線から外れるといひませうか、余りにも細かい、つくると決まつてからの話、それがどうも主体となつていて、根本的な、なぜ外環が必要なのかという部分が舌足らず、論議不十分ということになつていませうので、もう一度原点に戻つて、今環境をやつていませうから、環境の調査結果が出れば、またその都度結果を踏まえた話し合いができますけれども、その間はできるだけ本線といふか、幹の部分、原則的な話をもう少し話し合いたい。

そのためには、今まで資料請求されて出てきていませうませんが、将来交通推計、例えば圏央道ができた場合に、14%の都心へ入り込んだ車がどれだけ削減できるのか、また、中央環状ができた場合には同じようにどれだけ削減できるのか。逆に、それだけではどうしても、中間の道路がない、外環がないことによつて、それでもまだ消化できない台数がどれくらいあるんだという基本的な話をもっとしましませう。

今問題になつていませうのは、20年後に少子化だとか、それからあと今まで休んでいませう車がどれだけ出てくるかといふようなことがはっきりしないといふことで、どうも資料を出しあつていませうという動きもあるので、もし将来推計の将来的な数字がはっきりしないといふことであれば、現在の車の台数、交通量、これが続くものとして、仮定でいいから、まずそういう数値を出さう。

その数値が出てくれば、それぞれ将来的にどこがどれぐらい、何%減った場合にはどうなるんだという見当がつきやすいということでもって、もっと原則的な資料、先ほどもいったように、今の交通量で推計を出してほしいというような要求をしています。もっと本線の話は早くはっきりさせたい。どうして外環がこういう場所に必要なのかということ为先日の懇談会では話し合いをしました。

以上です。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

状況の説明については大体よろしいでしょうか。

それでは、他の項目でご意見ございますでしょうか。よろしければ、この流れに沿って今日の議論を進めたいと思います。

それでは、運営懇談会から提案があった流れに従いまして、まずここにありますように、都議会での局長答弁について、今日資料 - 4の中に質問書という形で連名で資料が提出されてございます。

まず、この資料の方、どなたか説明をお願いしたいと思いますが、渡辺さん、よろしいですか。

【渡辺協議員】 それでは、12月15日付ということで、勝田都市計画局長に質問書を現外環反対連盟の協議員一同ということで質問書を出しました。

12月10日、「都議会における都市計画局長の発言に対する質問書」ということで、平成15年12月10日開催された東京都議会第4回定例会の本会議において東京都の勝田都市計画局長が行った発言内容について、質問します。

石原国土交通相は「外環道は大深度地下方式で建設し、早期完成を優先させてIC(インターチェンジ)を設置しない方針」を公表しましたが、勝田都市計画局長は「ICが無ければ都内を通過するだけで都民が利用できず、既存道路の交通量削減や環境改善の効果も発揮できない」としてICは必要不可欠と答弁。また「設置に当たっては都民の利便性確保や時間短縮効果などから検討し、地域の意見も聞く」と述べた、と報じられました。

東京都に質問します。

これまで、PI協議会で東京都の協議員がこのような発言をされたことはなく、IC必要との根拠となるデータも示したことがありません。勝田局長の発言の社会工学的根拠は何か、今後の協議会で明らかにされたいと思います。

あわせて、ICを作ることにより、大深度だけなら1,000戸で済む立ち退き数が2倍も増え、2,000戸にもなってしまいます。立ち退きによる影響を受ける人たちが多数いるということを常に意識し、行政体としての発言が一方に偏りすぎないように強く要望いたします。

以上です。

【司会(西川)】 それでは、今の資料に関連しまして、道家さんの方からも資料を提出されておりますので、そちらの方の説明をいただきたいと思います。よろしく願いします。

【道家協議員】 ただいま、渡辺協議員が代表して読み上げられましたけれども、渡辺さんを初め、濱本さん、須山さん、新さん、栗林さん、宿澤さん、橋本さん、この7人の協議員から今読み上げられた質問をいただいております。

それに対しまして、「都議会質問に対する答弁について」という表題で資料 - 4をつけてございます。資料もご覧いただきながらご説明したいと思います。

資料の中で、一番上に今回の12月都議会開会日の知事の所信表明がございますけれども、その中でも、外環について触れております。外環道について下線を引いたところが今回のインターチェンジ等のポイントではないかということで、この資料をつけてございます。

そして、主題でございます局長の答弁でございますが、それは真ん中でございます。12月10日に一般質問がございまして、それに対して答えた内容でございます。局長の答弁を読ませていただきますと、「インターチェンジの設置についてでございますが、ご指摘のございましたとおり、インターチェンジがなければ、都内を通過するだけで、都民が利用できない道路となりまして、環状八号線など既存道路の交通量削減や環境改善などの効果も十分に発揮できません。このため、都といたしましては、インターチェンジは必要不可欠と考えておりまして、設置に当たっては、都民の利便性確保や時間短縮効果など、社会工学的な観点から検討するとともに、その際には幅広く地域の意見を聞いてまいります。」このように答弁をしたわけでございます。

下の太字の括弧で囲ってある部分が、今回の7人の方のご質問に対するお答えでございます。これも読ませていただきますと、平成15年第4回東京都議会定例会で、国土交通大臣が記者会見において外環道をゼロインターで整備するとの発言に対して、都の方針を問う質問がございました。その質問と勝田都市計画局長の答弁は今読み上げたとおりでございます。新聞報道はこの答弁の一部を伝えたものであると認識しております。

都といたしましては、外環にインターチェンジがないと、中央高速や首都高速道路のインターチェンジを使うことになり遠回りになる、別途料金が必要になるなど都民が使いにくい道路となるばかりか、既存道路の交通量削減や環境改善などの効果も十分発揮できないことから外環の整備に当たってはインターチェンジは必要不可欠なものであると考えております。

インターチェンジの設置に当たりましては、移転戸数の多寡、多い少ないだけで判断するのではなく、都民の利便性や周辺道路の交通量削減など、社会工学的な観点から検討も必要であるとの認識を説明し、幅広く地域の意見を聞いていくと答えたものでございます。このよ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す。

今の資料説明、ご発言に関連しまして、何かご意見等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】 今の回答なんですが、インターチェンジは全て必要不可欠との発言ですが、原則としてなしという答申が有識者委員会の答申に出ております。これは、答申には相反するものといわざるを得ないと思います。それが第1点です。

それから、2つ目としまして、インターというのは大臣が選挙公約でもいっていますけれども、それにも反するもので、国と都は考えの歩調が合っていないということを露呈しているんじゃないかと思われまして。都は、国の方針に反対することなのかどうか、その辺が反対であれば反対ということをはっきり示してほしいし、そうでなければそういうような言い方をしていただきたい。今のままだと、国と都の方針が一致しているようには思えないんですが、いかがかと。

それから、3番目としまして、「移転戸数の多寡だけで判断するのではなく」とありますけれども、それでなくても影響をこうむる、要するに移転せざるを得ないという人たちへの配慮、これが発言の中においても必要なのではないかと思われまして。確かに、全体を見て、移転する戸数だけじゃないというのもわからないわけじゃないですけども、2,000戸近い数が犠牲になるんだ、移転を伴うんだということに対する配慮、これは行政として必要じゃないかと思えます。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

他にご意見は。

では、菱山さん、お願いいたします。

【菱山協議員】 私からもインターチェンジを不可欠とする都市計画局長の答弁に関して意見を申し述べたいと思います。

インターチェンジの必要性に関する東京都の公式な見解は11月28日に開かれた、第5回沿線市区長意見交換会におきましても、これまで都として公式に必要であると発言していなかったと局長がおっしゃっておられますので、このたびの議会での答弁が初めての公式見解であると思います。

東京都が東京全体の都市計画的見地から一定の見解を示すこと自体を云々するものではありませんけれども、インターチェンジの設置については賛否が分かれておりまして、とりわけ青梅街道インターチェンジの設置について明確に反対を表明している杉並区としましては、今後の調整は国及び都が責任を持って行われるものと理解しております。

そのことを考えあわせると、インターチェンジが必要不可欠との前提に立つて行う調整は果たして公平なものになり得るのか、それではインターチェンジを不要とする側にとって調整ではなく説得ではないかと思うとともに、調整がより困難化するのではないかとの懸念を抱くものです。

また、3月の国、都の方針では、インターチェンジについて地元の意向を踏まえて設置の有無を検討する、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについてはさらに地元の意向を把握していくとしておりますことから、インターチェンジが必要不可欠との公式見解を出す前に、順序として、まずは地元の意向を十分に把握すべきではないかということ指摘し、意見といたします。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

他に関連するご意見ございませんでしょうか。

それでは、栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 ここでインターチェンジについて、東京都の局長は、利便性の確保、時間的短縮効果という利点のみを挙げられております。東京全体ではあるいはそうであるかなという気がしないでもないですが、一番肝心の地元にとっては、これは大きな地域分断の原因になるという否定的な側面もあります。そういう意味で、まず、いきなりインターが必要だという言い方は東京都さんとしては、いささか勇み足に近いんじゃないかなということをもまずいえると思います。

その次に、協議会においては、3月に青梅インターに関連して、地元の意向云々という約束事がありました。こういう流れでとりあえず、有識者委員会の提言にもあるように、まずは3ジャンクションのみの外環を考えていこうというのが我々の協議会の共通認識でありました。インターを後回しにするということは、外環についての必要性を考える際には、議論の融通性という点で意義があると思います。そういうものが、これによって制限されていく、そこに議論が狭められていくという懸念があります。

したがって、インターチェンジの問題はまだ必要の議論が完了していない時期に、こういうふうに都の責任者の方がPI協議会の約束事を、はっきりいえば無視することにごとくに議会で発言されることには、我々協議員としてはいささか戸惑いを感じております。すなわち、ここではっきり東京都がインターチェンジありを前提として決められたのかということをお問いただしたいと思っております。私は、こういうのは、PI協議会の話し合いのルールに反している行為と思っております。

以上です。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

他にご意見ございませんでしょうか。

先に手を挙げた濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今回の件につきまして、3人が先にお話をされました。まことに同じような意見になりますけれども、今回の東京都の答弁については、前段としては、平成15

年11月28日に7区長会がありました。

その中の、この間の答弁を見ていますと、区長会でインターチェンジの話が出ておりますが、そのとき初めて東京都として意見をお伺いした区長会の激励によってこういうことが出てきたんだと思うんですが、私はインターチェンジについては、今現実的な話がどんどん出てくるということに対して、先ほど意見も出ましたけれども、非常に憤慨しています。遺憾に思っています。

その中でも都議会でこういう答弁をされるということは、PI協議会をないがしろにしているということでもあります。と同時に、先ほど渡辺協議員から話がありましたように、インターチェンジにつきましては、有識者会議で提言されているということをお我々一番大事に思ってきておりますし、また、先ほど杉並の方からもお話がありましたように、ゼロインターということをお現在の大臣が発言されている、これは選挙公約というんじゃない、正式な発言でありますから、それは尊重すべきであるという立場からと、それから地元の住民が影響することが少なくなるということは、我々としてはインターが、どうしても外環が必要であるというならば、それは一番優先しなきゃならないものだろうと思っています。

そういうところからいって、東京都が今回インターチェンジ云々を出してきたということは私は非常に残念だと思いますし、そういうことのないように、PI協議会としてはしっかり議論させていただきたい、こういうように思っています。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、平野さん、お願いいたします。

【平野協議員】 インターチェンジは必要という立場から述べさせていただきたいと思っております。

私ども、練馬区においてもインターチェンジの設置は不可欠であると申し述べさせていただいております。箇所は別としまして、いわゆる広域道路としての機能を十分発揮するためにはインターチェンジは必要である。勝田局長の発言でございますが、私ども議会の中でも、練馬区においても、区長が議会の中でインターチェンジが必要であると。これは1つの自治体の考え方として述べさせていただいているものであり、今回の勝田局長の考え方においても、都議会、都における実態としての考え方を述べたものだと私どもは理解しております。練馬区も同様に、そのような立場から述べさせていただいております。今後におきましては、3月の方針の中にありますとおり、その立場に立ってそれぞれの意見を議論した中で決定していくものではないかなと思っています。

以上でございます。

【司会（西川）】 では、樋上さん、お願いいたします。

【樋上協議員】 定例会の吉野利明都議会議員は、三鷹選出の議員ですが、議員の主張は、ここにございますように、「インターチェンジがなければ都民にとっては使うことができず」云々でございますが、インターチェンジ全てが必要と云っていません。それから、有識者会議の結果も知っておられるし、いろいろなこと全てご存知の方だと思います。したがって、吉野都議会議員質問の論点というのは、三鷹市民はインターチェンジができるのか、どこにできるかによって地域経済や環境など、いろいろと影響を受けるということだと思います。

そういうわけで、私の個人的な想像でございますが、インターチェンジについて、どのような都の方針なり国の方針があるかということをお一般的に聞いておられるのであって、全てのインターチェンジが必要という質疑ではないと思うのです。そういう意味で、都の回答と議員の質問していることと、多少のズレがあると思うのです。

まだ我々の協議会でもこの点については話し合っていないので、今後それぞれのインターチェンジについては、エリアの利害その他いろいろございますので、それを判断しながら

ら、この場でまた議論を今後深めていけばと思うわけでございます。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 練馬の武田でございます。私どもの区の平野さんと視点を変えて、地域の実態からお話を聞いていただきたいと思います。

大泉インター、その周辺があれだけのひどい状況になっているということは、この会で何回か申し上げましたので、皆さんに十分ご理解をいただけたと思います。

それで、外環全体の構想を見ると、大泉から東名まで約16km、その中間地点がどこになるかということ、大体三鷹の東八道路から少し向こうへ寄るけれども、甲州街道の高架部分のインタージャンクション、こうなります。そうしますと、甲州街道のインタージャンクションから大泉まで何kmあるかということ、約9km前後あります。その間に東八がどうなるかは別ですが。さて、その間に、ちょうど中間よりもやや北に寄ったところに青梅街道のインターということが今話題になっているわけです。

もしそれを石原国交大臣のというような方向で、ゼロだということをいうとどうということになるかということ、中央高速と大泉のインターまではご承知のような距離がございます。その中間点にある青梅街道にインターがないとすれば、大体その中間点、今の青梅街道が4.5kmありますが、4.5kmよりちょっと南側を、ちょうどセンターラインになりますから、そこからの車は全て、つまり既存道路、環8に回るというよりも、当然細街路、住宅地の生活道路をくぐって大泉に来る、こういう状態になります。そうすると、地域の生活環境、教育環境、その他交通事故ということはどういうまでもないわけです。そうなったときには、もし青梅街道のインターがないのならば大泉にはどういう事態が起きるかということをも十分考えていただきたいと思います。

勝田さんの答弁では、「既存道路の交通量削減や環境改善などの効果も十分に発揮できません」と非常に上品に一言でいっていますが、あの間の、環8はもう既に所与のものとして受けとめて、それ以外に西側に入り込んでいった、つまり多摩東部地域と練馬区北西部の地域の住宅環境の汚染、あるいは事故というのは大変だということです。これは未来永劫残っていくんだ、そういうことを十分ご理解いただいて、交通政策としては当然青梅街道にそういうものがあって初めて、つまり交通の1つのパターンとして完結性を持つんだ、こういうことを慎重に検討してみる必要がある。

ただ、インターができるから公害があるんだとか、あるいはインターができるから障害がいつまでも起きる、生活環境を守るといような前提で物をいうべきではなくて、それをクリアするには、どういうインターの構造あるいは上部構造、それから関連街路をどういうふうに整備するか。つまり、前々から私は申し上げているんですが、その周辺の都市づくりのイメージはどういうことをしていくべきかということをも十分論議をして、それをクリアするにはどうすればいいのか。前回も申し上げました。

そういうことについて、踏み込んで議論をしてみて、初めて、それでも青梅街道は無理だなということになるのか。あるいは、そういうことまで深く考えて手当てをしていくんならばクリアできるんじゃないか。何をすればカバーできるか、あるいは障害を除くことができるかという、その辺をただ住民の立場というよりも交通問題について、20回から30回やっているわけですから。つまりPI協議会の協議員の立場で客観的に論議をしてみる必要があるんじゃないか、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。

関連して、では、橋本さん、お願いいたします。

【橋本協議員】 国土交通大臣が外環をつくるに当たっては、ゼロインターで整備しま

すということをおっしゃった後、東京都の方で勝田局長が、「インターチェンジがなければ、都内を通過するだけで」と書いてありまして、「交通量削減や環境改善などの効果も十分に発揮できません」ということは、逆にインターチェンジがなければ東京都は外環に反対だと私は理解できてすごくうれしく存じております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他にご意見ございますでしょうか。柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 石原大臣のゼロインターでという発言もスピード重視という、その観点で述べられているわけですね。しかし、その中でも、地元と話し合いながら検討するようなことも入れてあるわけです。今回の石原知事の方もこれを読みますと、広く関係自治体や都民の意見を受けとめて検討すべきであると。勝田局長も同様な発言をされています。

私ども、外環オープンハウスで、またいろいろなこれまでの国のアンケートやなんかを見ましても、インターの問題は賛否両論あるということにははっきりしています。何が一番重要なのかというと、これをきちっと議論できるような素材を提供してもらうということが一番重要だと思うんです。ここにインターをつくった場合に、どういう影響やメリット、デメリットが出るか、そういったものをきちっと出して、広く地域で議論していかなければ結論というのは出てこないと思います。

それは、再三、私の方からいっているわけで、単純にインターなしがいいんだとか、インターがあるべきだとか、そういう議論は地元の市民の中では通用しないんです。そんな単純な話じゃないんです。本当にここの中でインターがあった場合、なかった場合、インターでもどっち方向のインターがあるか、フルインターがあるか、それによって影響が違ってきます。地域の限られた周辺じゃない、かなり離れた周辺にも本当にどういう影響が出るのか、そういったことをきちっとみんながわかるような情報を出してもらって、幅広く議論する。ここに幅広く議論と書いてあります。幅広く議論することが必要だと思います。単純な、インターあるなしという議論では済まない。非常に難しい問題ですので、私の意見としては、幅広く議論できるような、そういう情報を早く出して、みんなが同じ共通認識の中で、本当にどうあるべきかということが真剣に議論できるような場をつくっていくことが必要だと思います。

それから、2点目は、今日の資料 - 4 の道家協議員が出された、一番下の囲みで囲まれた中の真ん中辺に、「中央高速や首都高速道路のインターチェンジを使うことになり遠回りになる、別途料金が必要になるなど都民が使いにくい道路となるばかりか」と書いてあります。前も協議会の中で私が申し上げたのは、料金をどう設定するかによって、交通量の量と流れが変わってきます。交通量をどのように考えていくのかということが非常に大きな問題だということを申し上げました。しかし、国の方も料金の問題は今の段階でははっきりといえない、そういう話です。東京都は、「別途料金が必要になるということをごういう形でいい切るというのはおかしい話です。

中央道の高井戸インターとか、調布インターから入ると、そこから外環に入っていくときに別途料金が必要になる」ということをなぜ決めたんでしょうか。こんな別途料金が必要になるような高速道路では誰も使いませんよ。国の方のシミュレーションの中で、500円を一応想定しながら交通量を設定したとかいっていましたがけれども、料金問題はこれからどうなるかということはまだはっきりしない中で、1つのシミュレーションとしてそうやったというのはわかりますよ。東京都の見解で、別途料金が必要になるなんということをごういう形で発言すること自体がおかしいわけです。

この点については、東京都から見解をお聞きしたいと思います。意見と質問。

【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。よろしいですか。

それでは、道家さん、お願いいたします。

【道家協議員】 たくさんのご意見いただきました。

まず、有識者委員会の話がございましたので、有識者委員会の資料がファイルNo.1の影響(生活)オレンジ色の表紙の19ページのところにダイジェストでつけてございます。第25回の国交省の資料ということについてございますが、一番上の囲みが有識者委員会の最終提言でございます。

ここに、「したがって、外環計画の議論を進めるに当たっては、インターチェンジなし地下案を検討の基本に置いて議論を進めるべきである」、このあたりをとって先ほどお話があったと思いますが、「なお」と書いてありまして、「一定期間内に地元区市からの明確な要請がなされた場合には、インターチェンジの設置を盛り込んだ案も検討できるように配慮すべきである。この場合においては、交通の利便性の向上や移転家屋数などについての配慮が不可欠である。」このように書いてあるわけでございます。

なお書きにもありますように、実際に、今それぞれのインターチェンジあるいは全体的なインターチェンジについて必要であるという発言の自治体もございまして、これは不要であるという発言の自治体もございまして、さまざまな意見が今出ている段階でございますので、そういう意味では、それを検討できるようにする必要があるというのは、有識者委員会の最終提言にも沿った内容ではないかと私も考えております。

それから、外環についての基本的認識については、これは国と全く同様だと思いますけれども、外環は必要な道路であるという認識でございます。これはずっと変わっておりません。そういう認識を持った上で議論に臨んでいるということでございます。

それから、インターチェンジについて、これまで公式の場で東京都が発言していないということでもございました。確かに、前に私がそういう話を杉並区さんにしたことがあるんですが、よく調べてみますと、実は今年の第1定例会、都議会でございます。都議会の中で、遠藤議員からの質問に都市計画局長が答えております。質問はこういう内容でございました。

今年1月10日に石原知事と扇国土交通大臣から外環に関する方針が示されましたが、この方針の中に、インターチェンジについてはインターチェンジなしを基本とするとし、その設置については地元の意向等を踏まえるとありますが、外環の果たす役割を考えると、幹線道路との接続は地域の利便性、広域交通処理等の観点からも不可欠と考えます。そこで、甲州街道、東八道路は外環を経由して中央道へアクセスさせる必要があると考えますが、所見を伺います。こんなような質問でございました。

それに対して、都市計画局長の答弁でございますけれども、外環の中央道へのアクセスについてでございますが、高速道路を利用する沿道や後背地の交通利便性を確保する上で幹線道路と接続するインターチェンジは必要であると考えます。その設置については、さまざまな観点から検討されるべきものでございまして、甲州街道や東八道路から中央道へのアクセスについても、国とともに地元区市の意見を十分聞いた上で対応してまいります。こういう答弁をして、ここに、インターチェンジについての質問に対して幹線道路と接続するインターチェンジが必要であると考えているという答弁をしてございました。

その後、石原大臣のご発言もあり、当協議会でもいろいろな議論がされました。それから、その後行われた沿線7区市の首長会でも同じような議論がございます。その中で、いずれも、国の方からは、15年3月に国と都で公表した方針に沿った発言であると認識しているというお答えがございましたので、これからは議論していくという姿勢を国の方にもきちんとお願いしたいと思っております。

我々も、今議論が出ましたように、いずれにしてもインターチェンジについて議論が必要であるということには変わりございません。この協議会の場でありまして、行政間の場でありまして、あるいは各自治体がそれぞれの議会やそれぞれの地域での議論、いろ

いろな場で議論があると思います。そういう議論が必要であるという立場には我々は変わりございません。

それから、その中で移転をされる方、これは痛みを伴うことであることは十分承知しております。そういう方にも配慮は必要であろうと重ねておっしゃいましたが、私もそう思います。私の方でお答えした、ただ、移転戸数の多寡、多い少ないだけで判断するのではなくといったのは、もちろん移転戸数が多い少ないというのも重要な判断材料でありますけれども、それ以外にも重要な判断材料があるという意味で申し上げたので、移転者への配慮は、現在もこれからも必要であることには間違いございません。それは、都市計画を進める立場、あるいは事業を進める立場の者にとっても同じ、公共事業を進める立場にある者は全て同じ認識だと考えております。

それから、最後に、私の読み上げた内容に、中央高速や首都高のインターチェンジを使うことになり遠回りになる、あるいは別途料金が必要になる、この料金体系について言及すべきではないんじゃないかということもございましたけれども、これは現行の料金体系が厳然として今ございますので、その場合ということで書いたという認識がございまして、この料金体系も議論するのは自由だと思います。誰が決めるかということ、今ですと、首都公団や日本道路公団になるのでしょうか。そういう議論をすることは自由だと思いますけれども、今の立場での認識では、現行の料金体系に基づいて考えないことには、何も物がいえなくなってしまいますので、そういう意味で、現行の料金体系だとすればという前提で書いたということでございます。

これについても、今ご発言がありましたように、議論が必要であるということであれば、PI協議会は議論の場でございますので、議論をすることはやぶさかではございません。以上でございます。

【司会（西川）】 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。

それでは、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 今の道家協議員のご回答というか、お考えなんです、例えば、有識者委員会の提言では、インターチェンジなしが原則だ、ただし、どうしても必要だという地区があればそれは検討してくださいよということであって、今この発言にあるのが全部だというような形じゃないわけです。もし、本当に全部じゃないつもりでいったのであれば、それなりの説明をつけていただきたい。どっちにもとれるわけです。こういうまやかしはいけません。

それと同じことが知事発言にちょいちょい出てくるんです。大深度案でこの外環は決定したんじゃないです。1つの案として発表されたし、こういう案でやりたいというだけで、決定はされていないんです。それから、同じように、凍結解除、したいとはいったけれども、していません。これも事実なんです。ところが、知事は、常に、凍結解除されたとか、大深度案で決定したといっているわけです。したいという気持ちはわかるんだけど、したというのと、そういう気持ちだということとは違うんです。

道家さんの話を聞いていると、この知事の発言が、道家協議員に乗り移ったような話なんです。どっちにもとれるような。こんなもの説明になっていないと思うんです。もう少し明快な回答をしていただきたいと思うんです。

【司会（西川）】 インターに関連して、他にご意見ございますでしょうか。

では、宿澤さん、お願いいたします。

【宿澤協議員】 今、車の便利さだけを考えて、インターが必要だとか、便利が悪いとかということをおっしゃっていますけれども、では、そのためにその被害をこうむる住民の人たちはどうなるかということを中心に全然考えていただけないんです。ただ車の便利さだけをあれしてインターが欲しいとか、それが1,000戸が2,000戸移転になるとか、

そういうふうに移転、移転といったって、一体どこへ行けばいいのか。そういうことを考えないで、ただインターをつくるということだけ。杉並は幸い区長からして反対していただいているし、大臣も、皆さん選挙のためだとおっしゃっていますが、私は必ずしもそうではないと思います。評議員の先生方もインターなしでということ、わずか16kmのところ、インターがなくともジャンクションは必ずつくるところから、そういうあれは必ずしも私は選挙のためということはないと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他にご発言はありますでしょうか。

それでは、菱山さん、お願いいたします。

【菱山協議員】 道家協議員からお答えいただきましたけれども、過去に公式発言をした、つまり答弁をしたという時期をおっしゃったのをメモし切れなかったのですが、いつのことかわかりませんが、それはこの協議会に資料として出されておるのでしょうか。私は、そのことを知らなかったものですから、認識不足だったなというふうな気がします。

それと、私は、先ほど申し上げましたように、東京都が都あるいは都市圏全体、首都圏全体の見地から、一定の考えを示すこと自体はどうこうしているわけじゃなくて、それは先ほど練馬の部長さんもおっしゃいましたように、自治体としての1つの見解であるから、それはそれで構わないと思うんです。ただ、時期としてあるいは順序として、地元の意向を十分把握してということが前提にあるわけですから、こういうことをおっしゃるといことは、地元の意向を十分把握されたのでしょうか、そこら辺をぜひお聞きしたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

ご発言はよろしいでしょうか。

では、道家さん、お願いいたします。

【道家協議員】 幾つかの点についてお答えをいたします。

まず、先ほど私が読み上げたのは、15年2月13日の都議会第1回定例会の一般質問でございます。遠藤議員の質問に都市計画局長が答弁した内容でございます。協議会の資料としては出しておりませんので、菱山さんが協議会の資料として見ていないというのは当然でございます。

あと、地元の意向を十分踏まえての発言であるかということでございます。まず、前段といたしまして、今現在の都市計画ではインターチェンジが5カ所あるわけでございますけれども、全て必要であるとか、どこどこが要るとか要らないとかということまで言及したものではありません。1つもつからないのでは、先ほど私が申し上げたような利便性だけではなくて、環八等の交通環境改善が十分に図れないなど、環八は例示的に出したんですけれども、そういう効果も不十分ではないか。ないとはいいいませんが、十分に発揮できないんじゃないか、そういう趣旨で申し上げたものでございます。まさにそれをいろいろな場で議論をしていく必要がある。

そういう意味で、既にそれぞれのインターチェンジについて、杉並区であるとか、練馬区であるとか、その他の自治体について、それぞれ現時点での意向が示されているというのは十分把握しておりますし、現地の様子も見ておりますので、いろいろな反対という看板があったり、そういう状況も十分承知しておりますし、PI協議会でも両論議論があることも承知している、そういう範囲の状況認識というのはございます。その上での発言でございます。

それから、移転者への配慮ということでございますけれども、これは先ほども申し上げましたように、公共事業に協力されて移転される方は非常に痛みを伴うということは十分承知しております。これは外環だけではなくて、土地を新たに取得する公共事業はたくさんございますけれども、それぞれ痛みを伴いながら、しかもそれぞれの地権者や生活さ

れている方の理解と協力を得て、進めてきたというのが、東京だけではなく、全国の道路や河川や公園やさまざまな公共事業の基本的な構図でございますので、痛みは十分承知した上で、もし必要だということが十分に説明できれば、協力をしていただくというのが今の仕組みである。ですから、痛みを伴う方には、それに対応する十分な配慮であるとか、具体的な補償であるとか、そういうものをするときちゃんと定めておりますので、そういうことをした上で、ぜひご協力いただくということも、これは一般論ですけれども、あるということでございます。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

インターチェンジについて、いろいろとご意見いただいているかと思えます。もう少し議論を深めていくべきではないかというようなご意見もありました。これは私からの提案でございますが、今日いろいろな意見を出していただきましたので、今後、インターチェンジについてどのように議論していくかということについては、また運営懇談会の中でも少し議論しながら、今日もいろいろ幅広いご意見ありましたので、議論させていただくとして、今日のところはいろいろ意見を出していただいたということで、次の議論に移ってはどうかと思っておりますが、よろしいでしょうか。

あえて、今日この場でもう少し意見を言いたいという方がいらっしゃれば、挙手いただければと思いますが、よろしいですか。

では、柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 東京都は、インターが1つもないという道路ではまずい、困るということですが、東京都としては、その場合の、これだけ皆さん環境問題とか何かいろいろ心配されているんで、インターをつくったらこういう影響があるし、こういう効果もあるけれども、こういう対策が考えられるとか、そのような発想で物事を考えていかないと、理解ができないんです。

議会の質問に対する答弁ですから、余りにも簡潔で終わってしまっているんですけども、私が東京都の発想としておかしいなというのは、先ほどの別途料金のところでも一応こだわりますけれども、別途料金が必要になるから、インターがあって使いやすいものにしようというのは、発想が逆なんです。インターが必要だけれども、その周辺に車が集中しないように、今ある中央高速の調布インターや高井戸ランプも活用できるようにして、分散化しながらインターへの集中を抑えていく、そのためには別途料金を取らないような高速道路にする必要があるとか、どうも発想が逆なんです。

そういうふうに物事を考えていかないと、インターへの車の集中、周辺への悪影響ということをおっしゃる方が心配しているわけで、車に乗る立場からだけ考えているんです、別途料金が必要だからインターというのは。だから、どうも発想が違うんです。地元の住民の皆さんと、地元自治体と、東京都が考えている発想とが、発想にずれがあるんです。そこをわかってほしいなというものです。

それだけ申し上げます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 一言だけ。

先ほど、道家協議員は、東京都は今後それは検討していくんだ、インターチェンジは必要だと思っているけれども、それは地元の意向を聞きながら検討していくんだとおっしゃっています。しかし、よくよく考えてみますと、今の柴田協議員と同じで、私も東京都の考え方は逆ではないかなと。国と東京都の方針の中で、地元の意向を踏まえながら設置の有無について検討する、こうはっきり明示されているわけです。となれば、誰が考えても、これは地元というのは各区市ですから、インターの予定地を持っている各区市の意向を踏

まえながら、考えていくというのが当たり前のことです。今の東京都さんの、今日の資料を見ますと、東京都の意向はインターチェンジが欲しいんだから、それを踏まえて、各区市は考えてくれといっていることと同じです。したがって、それは逆さまではないかというのが私の意見です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 よく目にする既存道路の交通量削減や環境改善の効果ということですが、何を根拠にしているのかがやはり問題かなと思います。今、このPI協議会で、その内訳をよくよく確認したいと思っているところなんですけれども、それがまだのうちにこういうふうに出てくるのは、やはり早過ぎると思います。柴田さんもおっしゃったように、インターが必要ないという前に、その考えるための素材をきちんと出していただく必要があると思います。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

他の方でご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、先ほど私をご提案させていただいたとおり、今日はいろいろなご意見をいただいております。意見の方はいつもどおり整理をさせていただいて、今後インターチェンジについては議論を深めていくべきだというご意見が多数あったかと思えます。どう議論を進めていくかは、また運営懇談会等でご相談させていただいて、またこちらの協議会の方でご提案して、どのように議論を少し進めていくかということを決めていきたいなと思っております。今日のところはそういう形でよろしいでしょうか。

よろしければ、続きまして環境調査につきまして宮良さんと伊勢田さんの方から資料が資料 - 4として提出されております。

それでは、まず宮良さんから説明をお願いいたします。

【宮良協議員】 右肩の資料 - 4、私の名前で出させていただいた「環境影響評価項目の選定について」についてご説明したいと思います。中身は、環境影響評価のうち項目と現地調査についてです。

環境影響評価のうち、現地調査については、地域でいろいろな特性が異なることから、地域毎で話をさせていただきました。

もう一方、方法書に対する皆さんのいろいろなご意見については概要としてとりまとめをさせていただいて、関係区市長の皆さんにもお送りしました。これらのことについては、25回の協議会で話をさせていただいています。

その後、都の環境局でいろいろ審議をされまして、このたび知事意見をいただきました。これらを踏まえて、どのような環境影響評価の項目と調査方法を選定した内容を資料に基づいてお話をさせていただきたいと思えます。

まず、環境局の審議の経過ですが、参 - 1 - 8に「審議経過」というのが出ています。これは環境局で審議された経過が書いてあります。

まず、「審議会」と書いてありますのは、東京都の環境影響評価審議会のことで、7月22日に方法書について環境局が審議会に諮問をしております。その後、環境局では、1つは今お話ししました方法書、私どもでとりまとめた皆さんからいただいた意見の概要、区市長の皆さんからいただいた意見を審議会の委員にご説明して各委員の方の検討をお願いした、そう聞いております。

その後、審議会の部会があって、11月17日に1回目の部会が開催され、その中で、審議項目としては、騒音、振動、以下廃棄物までの項目について審議をした。

続いて、11月25日、第2回の部会で、参 - 1 - 8の「付表」というところですが、大気汚染とか悪臭、それから総括的な審議がされている。

11月26日は審議会の本審になりますけれども、ここで審議会としての答申を得た、そう聞いております。

参-1-2、「資料2」は部会でとりまとめ、本審議会に諮問された内容です。

次に参-1-3です。「都市高速道路外郭環状線事業に係る環境影響方法書について」、「審議経過」「審議結果」、以下が内容になりますけれども、「総括的事項」、次のページを開いていただくと、参-1-4ですが、「個別事項」。「個別事項」については、1の「大気汚染」2「騒音、振動、低周波音」から、以下ずっと捲っていただくと、参-1-7になりますけれども、11「廃棄物」まで、それぞれ意見をいただいております。

は「その他」としての意見もついております。

こういった内容を部会としてとりまとめがなされて、11月26日の本審議会に部会としての審議経過が報告されまして、今お話しした内容で審議会としての答申を出した、そう聞いております。

引き続き、環境局としまして、環境影響評価審議会の答申をもとに、環境保全の立場から、方法書に対する知事の意見をとりまとめまして、12月3日に、私どもに、環境局の方から知事の意見としての送付がありました。

下の参-2-1というものです。これが東京都の知事からの意見書です。対象事業としては、都市計画決定者とか事業の予定者とかが書いてあります。

次は、意見が書いてあります。その中は3つに分かれていまして、は「総括的事項」、は「個別事項」、それから「その他」になっています。

概略をお話しさせていただきますと、の「総括的事項」、これは参-2-2にありますけれども、「当該事業の計画区域付近には、都内の貴重な自然環境が存在するため、具体的事業計画は、地下水、湧水、生態系等に十分配慮し、周辺環境への影響をできる限り回避・低減できるよう適切な検討を行う必要がある」、そういう知事の意見であります。

それから2、3、予測・評価に当たって、工事等、最新技術の導入を検討する、そういった意見とか、4、最新の知見及び情報を活用して、都民等にわかりやすい環境影響評価図書を作成するよう努めるべきである、そういった総括的な事柄が書いてあります。

は、「個別事項」になります。1の「大気汚染」、2の「騒音、振動、低周波音」、「水質汚濁」、ずっと続きまして、11に「廃棄物」があります。

例えば「水質汚濁」の項目を見ますと、地盤凝固剤を使用する場合には、建設省及び東京都の指針に基づき施工を行うとともに、同指針等に基づき地下水等の水質の監視を行うこととか、掘削する地層及び採用する工法によっては、地下水の強酸性化を引き起こすおそれがあるので、工法については地下水の酸性化を引き起こさない工法を採用すること。それから地下水の利用施設、これは三宝寺池などの池等や飲み水として使っている井戸等のことです。利用施設への影響が考えられるので、工事着手前、工事中及び工事終了後に利用施設の水質、水素イオン濃度などの調査を行うなど、地下水保全対策を明らかにすること。なお、上水道の水源として利用されている場合や上水道がなく井戸水を専ら飲用している場合は、水道法に基づく水質基準項目とすること。

今ご紹介したのは水質汚濁のことですけれども、個別に11項目の意見をいただいております。

「その他」なんですけれども、具体的な事業計画が明らかになった時点で、環境に影響を及ぼすおそれのある要因により、新たな調査、予測及び評価の必要性が生じた場合は準備書で対応すること。知事からのそういった意見をいただきました。

では、知事からの意見、皆さんから方法書に対しての意見、それらを踏まえまして、私ども東京都、国といろいろ検討しまして、環境影響評価の項目、調査の手法をこのたび選定いたしました。

方法書からどのような修正あるいは補った手法があるかといいますと、1つは項目で地

下水、湧水等、水環境へのご懸念、そういった意見がいろいろありました。これまでは地盤という項目の中に水循環とあったんですけれども、水環境の方に項目を移して大きく取り上げました。

その他には、具体的な調査の項目について、さらに地域の状況等を検討しまして、例えば騒音、振動、低周波音については、学校などの公共施設の保全の対象の位置を勘案しまして現地調査の地点を選定するとか、水循環については、地下水、湧水と関連してのことが想定されます野川の流量を調査することにしました。

同じく水循環ですけれども、知事意見にもございました三宝寺などの池等や、飲用の井戸、そういった地下水の利用施設の水質の調査を行うことにしました。特に上水道の水源地として利用されている場合には、水道法に基づく水質の基準の項目を調査することにしました。

もう1つ、地盤の調査の項目ですけれども、今まで化学変化によって地盤の強度の低下、そういうことを考えていたんですが、いろいろご意見いただきまして、ガスの発生や水の酸性化などの事柄についても調査を行うことにしました。

もう1つ、電波障害のことですけれども、調査項目に加えまして地上デジタル波の調査を対象に加えることにしました。

そういうことで、今後この項目をもとに現地調査を行おうと考えています。調査の箇所等、それぞれ手法の具体のことは今までにも話をさせていただきましたし、今日も伊勢田協議員と私の連名であります「環境の現地観測」、その項目でまた説明をさせていただきたいと思えます。

【司会（西川）】 続きまして、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 引き続きまして、横A3判の「環境の現地観測」というタイトルの資料をご覧ください。

前回の協議会で案をお出ししましたが、その後、小学校や公園などをお貸ししていただくお願いに回りまして、おかげさまでほぼお貸しいただける見通しが立ちました。

そういうことで、前回お出しした案の箇所から、観測する箇所の増減はありませんが、今ほどの知事からの意見等を踏まえて一部修正しておりますので、改めて簡単にご説明申し上げます。

まず1枚捲っていただきまして1ページです。（大気質、強風による風害）ですが、2の「観測時期」です。気象の調査は、データの信頼性、安定性を図るために1年間の連続観測と充実したいと変更してます。

また、2ページの地図をご覧くださいと思いますが、狛江・世田谷エリアの一番下に書いてますが、喜多見小学校と砧中学での気象の観測につきましては、地形の影響を考慮いたしまして、高さ方向に2つの高度の観測点を予定したいと考えてます。

続きまして、3ページです。（騒音、振動、低周波音）の、2の「観測時期」です。観測は、平日休日の各日を対象に実施しますが、過去の交通量データなどを参考にして、その測定日が平均的な日であることを確認し、検証していきたいと考えております。

続きまして、5ページです。下から4分の1のところに、地盤、水環境に関しての化学反応調査について記述してます。前回は触れましたけれども、大深度地下となった場合に、そこに存在する土や地下水が酸素と触れることによって酸化反応をするのではないかとということ予測・評価できるような調査をあらかじめやりたいと考えてます。

最後に1つ、9ページ目です。（動物、植物、生態系）ですが、左側、一番下から2行目のところがあります。鳥の観測ですけれども、夜間の鳥についても、調査したいということで、日没から夜10時まで鳥についても観測することとしております。

主な変更、追加は以上です。

この現地観測につきましては、1月から具体的に現場で観測等をしたいと考えてます。

付近の方々のご理解とご協力をお願い申し上げます。

私どもも、広報等に努めてまいりますけれども、現場での観測などをご覧いただきまして、何かお気づきの点があれば、ぜひ私どもにご連絡いただければと存じます。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今、資料の説明がございましたが、それに関連しまして、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、宿澤さん、お願いいたします。

【宿澤協議員】 観測なさるときに、前もって土地の協議員とか、そういう人に連絡なさるのでしょうか。

【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】 まず、区市さんには区市の広報に載せていただきたいというお願いをしています。また、具体の日時等について、協議員の方にご連絡をさせていただきたいと考えてます。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

他の方で。今、手を挙げられている樋上さん、お願いいたします。

【樋上協議員】 環境影響調査の追加調査につきましては、先ほど都の道家協議員の方から、「その他」のところで、新たな調査、予測及び評価の必要性が生じた場合はそれに対応するという説明がございました。

11月28日に開催されました沿線区市長会の意見交換会ですか、その席で三鷹市長の方から、計画づくりが進展していく過程で新たに環境の調査が必要となった場合は市と協議しながら追加調査を実施してほしい、と述べております。これに関連いたしまして、もし仮に東八道路に外環のインターチェンジができた場合、東八道路の交通量は増加が予想されます。また今後現在の天文台通りの拡幅工事、調布・保谷線の拡幅工事ができあがりますと、外環ができることによる東八道路の誘発交通量が増えます。同時に、20号線を通る車、これらが天文台通り、あるいは調布・保谷線を上って東八と外環のインターチェンジへ入ることになり、東八道路道路の交通量が加算されます。それらによる振動とか大気汚染などによる環境への影響も懸念されます。

また、換気塔をどこに設置するかは決まっておられません。仮に北野周辺に換気塔ができることになれば、天気の良い日は東風が吹き、三鷹市のエリアがまともに影響を受けることになるわけです。その場合、換気塔から出る排気物質は、その近くよりも距離の離れたところが影響を受けることもあるかと思うのです。

もしもそのような場合の環境調査をすることになれば、東八道路沿いに幾つかの候補地を参考まで申し上げます。まず東八道路沿いに 三鷹市第一小学校、東へと 調布市の調布北高校、さらに東へと 三鷹市大沢台小学校などがあげられます。天文台通りに関して申し上げますと 三鷹市羽沢小学校が候補地となります。

この追加調査を今すぐ必要ということではございませんが、現在、必要性の議論をしているときであり、計画が具体化していない現状で、今お願いするのはまだ早すぎると思います。将来、計画が具体化するとき、必要な追加調査をぜひ実施していただきたいのです。

総括しますと、外環道沿線だけじゃなくて、外郭環状道路から離れた三鷹市西域の換気塔による大気質の影響、天文台通りあるいは調布・保谷線が整備されたあと、東八道路の交通量が増えて車の振動や排気ガスによる環境への影響等が懸念されるので、将来必要に応じて環境影響追加の調査をお願いしたいわけでございます。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

他の方、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】 10ページをご覧いただきたい。この前それぞれの地区でやったときに、こういうことは当然区のデータを基にして入れてあるだろうということを出なくて、申しわけございません。

この10ページの一番右の端に閑越自動車道がございます。ここは八の釜フィールド、八の釜憩いの森がございますが、これから約1kmぐらい西へ上がった、ちょうどここに白子川と白黒で書いてある場所がございます。これが約1kmちょっと上がっていると思うんですが、そこに、実は白子川の湧水群があるわけです。練馬では地元で井頭湧水群あるいは井頭遊水池という言い方をしております。

ここは、いわばなべの底の窪地全体の湧水群になっております。この前もたびたび触れておりますが、合流下水が完備しましたから、非常に浅い地下に降った水がそのまま合流で、シールドで下へ下へと持っていかれてしまう。したがって、それと表面の部分の透水性が落ちてきたために、白子川は水枯れがひどくなっている。

この井頭遊水池、湧水群というのは、白子川にとってはいわばオアシスの役割をしている部分。それから、八の釜憩いの森の部分というのは、台地の上から出てくる一番浅い遊水源である。いわば、この2つがこの辺ではオアシスの役割をしているわけです。

ですから、この白子川全体の水系を確保するということになれば、この湧水群の水の状況がどう変わって、現在どの程度のものが出ているかということを含めて、やはり現況調査は正確にしておいてほしいと思います。相当影響を受けるはずです。

ついでに触れさせていただきますと、大泉インター、ジャンクションというこれだけのビッグプロジェクトをやるんだから、この地域はいずれにしても水枯れがひどくなるだろう。だから、今のこの周辺の、つまり大泉インター、ジャンクションを拠点にしたこの周辺の半径1.5kmぐらいについては、合流方式から少なくとも雨水、個々の家の屋敷に落ちてきたものは、L字溝とかU字溝を含めて、つまり川に流していくような分流方式を採用していくべきだということを申し上げました。

アセスの課題とは、ずれますけれども、少なくともそういうことをしていかなないと、今10ページ目でいろいろ丸を書いて斜線を引っ張ってある地域、それぞれこれはいずれにしても水枯れがひどくなる、つまり地表の透水率が悪くなればなるほどこの地域は干上がっていくわけです。都市化で、ヒートアイランドということになる部分ですから、少なくとも今ここにアメーバ状に記されている野川、丸になっているそれぞれの池を含めて、そういうことをお考えになることが本当の都市づくりではないかということ再三申し上げているんです。これは、そのくらいの政策判断をしてもらっても十分いい性質のものじゃないのか、このように思います。

2番目は追加ですが、そういう問題意識から、もとの白子川に戻りますが、井頭湧水群については、今の八の釜よりはもっと水が多いんです。野鳥が来ることも多いその地域です。頭に置いていただきたいと思います。

以上。

【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】 伊勢田協議員から出された2ページ目の武蔵野エリアですけれども、「市立第三小学校」というのは、武蔵野第三小学校でよろしいんですね。それだけ、まず1点確認しておきます。「市立第三小学校」ってどこの学校かわかりませんので、それを確

認しておきたいと思います。

それから、宮良協議員から出された資料の中で、「資料2」の、東京都の環境影響評価審議会から出された資料と知事が出された意見書の中身は全く同じ文書のように思いますが、知事としての立場からの意見はなかったのか、環境影響評価審議会のそのままの文書が出ているわけなんですか。そっくりそのままなんだけれども、そういうものなのかということが1つ。

もう1つ、宮良協議員が後段で述べていました、水質とかいろんな細かい調査するところをいわれましたね。それが文書になったものはないんでしょうか。口頭だけで聞いたのでは皆さんわからないので、できたら意見書の他に、今協議員がいわれたこと全ての調査箇所、こことここと今回は特別にやるんですよと今いわれたと思いますけれども、その内容を文書化して出し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す。

今の点はよろしいですか。

では、先に伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 樋上さんからおっしゃっていただきました追加調査は、知事意見、三鷹市長の意見も承っておりますので、私どもとしても柔軟にやらせていただきたいと思っています。

武田さんから、白子川湧水群についての情報をいただきましたので、もう一度私ども現地を見させていただいて、必要な観測をさせていただきたいと思っています。

濱本さんから、小学校の名前ですが、武蔵野第三小学校です。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、続きまして、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 濱本協議員のご質問、2つございました。

1つは知事の意見の内容と、アセス審議会が答申した内容が同じであるというご質問です。

これは、環境局で審議会も含めて委員の方への説明とか手続をやっています。その辺の事情はよくわからないんですけども、私どもとしては知事の意見が返ってくるということです。経緯については環境局で審議会の答申とか意見の概要とか、いろいろなものを含めて意見書としてとりまとめて、知事の意見として出てきている、ということです。

それから、個々具体的に調査項目のことを説明しました。例えば、私の方はかなり細かく話をして、そうした方がわかりやすいと思って説明をしました。具体的には、まさにこの調査の箇所図みたいなことで、調査方法も書いてありますから、その内容で、特に知事の意見も踏まえてつけ加えたり直したりするものをこういうもので表現しました。

【濱本協議員】 それはよくわかりましたので、今宮良協議員がいわれた細かい内容を、もう一度、文書になっているんだと思うので、後でいいですから、それを皆さんにいただけないかということです。別に出したっていいんでしょう。まずいの。

【司会（西川）】 宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 今日説明させていただきましたから、その議事録もありますから、そういうのを含めてまとめさせていただきます。

【司会（西川）】 環境の調査について他に。

栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 アセスメントについて意見をいわせてください。

先ほどから、東京都それから国交省からアセスのご説明がありました。知事を初めとするいろいろなご意見を踏まえた上で、大変改善されたように思いますが、このアセスの評

価項目の中でもやはりより重要なものというのがあると思うんです。

それは何かといいますと、この外環計画が、今は地下案でございますから、それを考えれば、この中で最も重要なことは地下の水利構造だということになると思います。それについては、一応このアセスの方法で始まるとしても、今後こういうことをもっと調べた方がいいんじゃないか、検討した方がいいんじゃないかという住民からの貴重な意見というものが出てきましたら、それはまたそのぜひ都度前向きにご判断いただきたい、こう思っております。

過去のいろいろな都市施設に関する問題でも、今まで事前と事後で一番大きく違って問題になっていることは何といたっても水でございますから、水については調査してもそれで全く十分だということはあるんじゃないかという意味で、お約束いただければと思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今の意見につきまして、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 栗林さんご指摘のとおりでありまして、今回私どもが想定しているのは、地下トンネルの道路です。そういう意味からして、地下水に対する懸念を、私どもも大変深く抱いているところであります。

一方で、地面の中のことですので、井戸をつくって水位を定期的に観測してみないことには、これまでの文献、書物のデータだけでは、私どももなかなか十分なことが言えないような状況でした。そういうことで、今回調査させていただきます。

調査した結果は、速やかにできるだけわかりやすい形で公表いたしまして、そこで新たにわかったことなどを通じて、今栗林さんがおっしゃられたような新たなご指摘もあるかもしれません。そういったことで、私どもも新たな発見をすることもあるかもしれませんし、そういう地元の貴重な情報をぜひいただければと思っております。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

他の方で、環境の調査につきましてご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、必要性の議論の方に移りたいと思いますが、残り時間が少なくなっています。本日、議論のためにということで、宿澤さん、栗林さん、江崎さんから資料提出をいただいております。残り時間、資料の補足説明をしていただければと思っております。

宿澤さん、よろしいでしょうか。

【宿澤協議員】 何か、私の感じだとだんだんやる方向へ向いていくので、今日は今年最後の協議会になったものですから、ちょっとご挨拶をと思って。

これを読ませていただきます。

環境が人間をつくと云う言葉があります。

我が杉並区長も環境には充分関心をお持ちです。

人間は土を踏んで歩き、きれいな水の川で緑があって、という事がこの頃は「ゼイタク」になって参りました。コンクリートで固まった家で小川もなく、そこで遊ぶなんて知らない子供が多いでしょう。大人も小人も心の余裕がありません。自慢ではありませんが、私達の住むところは全部そろって居ります。

最近、ダムとか地下鉄とか途中で中止が発表になるにつけて、私達凍結以来37年にもなって居る外環はなぜ今になって造りたがっているのかわかりません。

大深度になれば住民には迷惑がかからないと思って居られるようですが、とんでもない。素人の私が考えてもインターは無くてジャンクション、換気塔等公害は明らかです。

人間が住んでいるからミヤコ(都)であって、会社、車、道路だけでしたらミヤコ(都)ではありません。単なる東京砂漠です。極論でしょうか？

もう一度考える必要があるのではないのでしょうか。

わずか（これは昔のあれでいいまして16km、「四里」と書きました）四里です。

環七が混むから環八を、又環八が混むから外環、それでは余りにも能が無く知恵もないのではないですか。行政の方々も本当の原点に戻って、住民のためにも御一考をお願い致します。

本当に初期の意見です。でも、これは初期から一貫した私の考えです。外環は必要ではありません。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、栗林さんからも資料をいただいておりますので、補足説明をお願いいたします。

【栗林協議員】 今年ももう今日が最後でございますし、今まで一年半もPI協議会が続いてきましたので、4点ばかり、私にとっては基本的ではないかと思うことを、意見書として提出いたしました。

昨日もたしか小泉首相がいつておられました。これからの高速道路計画に関することなんです。今、4公団の民営化問題で、さまざまな考え方が錯綜していて、これは東京外環についてはまだ凍結中でございますから公式には検討の対象とはなっておりません。しかしながら、せんだつても伊勢田協議員がおっしゃった500円の通行料では、建設費の償還は到底無理です。書いてあることはお読みいただければよろしいんですが、要はお金をどうするんだということはPI協議会で議論できることではないかと思いますが、念のため計算してみますと、通行料を500円とすれば、年間収入100億円から150億円にしかならない。したがって、従来償還方法では償還不能だと思います。

一方、道路の必要性という観点からは、例えば11月に秋田県で「救急医療活動と高規格道路のあり方を考えるシンポジウム」というのがありまして、これは地方の道路ですけれども、あそこでは、高規格道路は命の道として絶対に必要なんだということをいつております。ということは、どこの道路でも欲しいと思う人たちにとっては絶対に必要だという場合が多いんじゃないか。そこで、ぜひこれを考える場合に、公益性という側面から外環計画を高いランクに位置づけられるか否か、これは私は大変重要だと思っております。なぜならば、公益性を証明することが国民的な利益にかなう事業であるということ公にすることではないかと思っているからです。

もっと具体的にいえば、客観的に優先順位をつけられるのかという問題であろうかと思っております。この点については、国と東京都の見解をお聞かせいただきたいと思います。私たちが必要性の議論をしていく上でも、本当につくれるのかということは大前提でございますから、まず第1点として伺います。

次に、東名以南の問題です。東名以南については、今まで調査中ということになっていて、実際には何の具体的な方針も示されておりません。ただし、私どもの世田谷区長も、東名以南については、これはもっと具体的に考えてもらわなきゃ困るんだということを何回も主張しておられます。

調べてみますと、実は2002年12月13日の読売新聞に、東名以南についての記事が出ておりました。この東名以南の事情というのが、私たちのPI協議会でいつか議論された昭和30年代後半の、いわゆるA、B、C、D案が出ていた、ああいう経緯によく似ている部分があるということを書いて、いささか驚いております。

どういうことかといえますと、昭和41年、1966年、多摩川の兩岸に一方通行の道路を各1本建設するというのが最初の構想だったと新聞は報じています。その後、70年代後半、アクアラインを外環道と結ぶことになり、ルートを川崎市側に一本化するというものになりました。85年、建設省が縦貫道を外環道と位置づけると国会答弁したところ、市側、多分川崎市だと思っておりますが、川崎市がそれは別路線だと猛反発し、結局外環

は多摩川の東京都側に戻ってしまったという経緯があると新聞に書いてありました。その後、一本化しなければという考え方があるものの、今日まで足踏み状態が続いております。

しかしながら、東京外環の完結という観点から見ますと、やはり東名以南をどう考えるのかということは、これは国や東京都としては、世間に公表すべき一大問題ではないかと私は思います。

次に、自動車交通量需要予測、将来の需要予測です。この間国が説明された交通量は、全て交通センサスに基づく交通配分でありまして、本当の意味での将来交通量ではありません。まして、環8の渋滞緩和のためにという外環建設の理由づけは、むしろ必要性の議論を矮小化させることになるのではないかと、PI協議の柔軟性を失わせることになるのではないかと私は考えます。もし環8渋滞を緩和したければ、環8の容量をふやすか、環8のバイパスを整備すればよろしいわけです。

ということよりも、やはり将来の外環の交通量はどうなるんだということをしてできるだけ早く示していただくことが非常に重要であると私は改めて申し上げたいと思います。将来の人口動向、あるいは車の保有台数、あるいは予測できる誘発交通などを加味した将来交通量予測の想定が非常に重要だと思えます。この場合には、実は3ジャンクション、インターなしの方が考えやすいのではないかと私は思っております。

例えばですが、アクアラインの場合、ミープランという技法があって、これが何年か前になかなかいい結果を出していました。このように、将来の交通量予測をはかっていくのに多分いい方法があるのではないかと。何をやっても完全にイコールではないかもしれませんが、より客観的な将来交通量をできるだけ早く算出すべきだというのが私の3番目の意見です。

次に、環境アセスメントについてですが、今の環境アセスメントは、実は都市施設の無い場所での環境アセスです。本当は、外環ができることによって生じる環境影響を回避・低減させることが重要であって、これがPI的アセスの本質的な意味合いではないかなと思えます。

これについては、例えば1997年4月の日弁連の意見書にこういうことが出ております。住民等は環境情報の形成に参加するだけという低い位置づけしか認めておらず、住民等が関与し得る手続と項目が限定されている。事業者の意志決定に住民等の意見が反映され、また住民が手続の適正さを確保し是正する方法、手続が必要であると書かれております。まさに一番影響を受ける人は地域住民であるという事実を考えれば、これは当然の主張ではないかな、またこれがPI的アセスの本当の目的ではないかと考えております。

以上、私の意見でございます。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

残り時間が少なくなってまいりましたけれども、江崎さん、補足説明をしていただけますでしょうか。

【江崎協議員】 それでは、前回の協議会で伊勢田さんが回答して下さった「交通の追加資料」への疑問と、その前の「交通の分析」についての追加で、疑問点と要望をまとめさせていただきます。

まず、通過交通についてです。最新データに基づいても14%とおっしゃっていましたが、内訳をよく見てみると納得できない点がありました。例えば、内訳として掲載されている内々交通の「平均区部走行距離」「走行量」について、東京都建設局で出されている「東京都の自動車交通の実態」では、ちょっと紹介させていただきますと、平成6年より平成11年、下の赤い文字で書いてあるところがそれに当たります。7.3kmから7.1kmに3%減少しています。また、走行量についても、2,788万台キロが2,768万台キロで1%減少しています。それに対して、伊勢田さんが出された資料では、平均区部走行距離は5.5kmから7.4kmに28%増加しています。走行量についても2,5

30万台キロから3,658万台キロに45%増加しています。また、提出資料だけで平成6年と平成11年を比較しても、内々交通の交通量が460万台から495万台へと7%増であるのに対して、通過交通は35万台から42万台へと20%増と大幅に増加していました。

前にもご紹介しましたがけれども、通過交通というのは何かと何かを足せば出てくるというものではなくて、何らかの計算をしないと出てこないものです。どうも数字だけを見ると不可解なものですから、その計算プロセスを私たちが理解できるように、フローチャートなどを使って明らかにしてください。また、23区を通過するといっても、これには千葉県と埼玉県を結んでいるとか、千葉県と神奈川県といった、今検討中の外環とは関係ないものまで含まれていると思われまますから、その詳細な内訳も明らかにしてください。その上で、計算方法を再検討すべきだと思います。

次に、環7、環8通り抜け交通の測定方法についてです。ナンバープレート調査をされたとありましたけれども、ちょっと聞いたところによりますと、この調査は目視とかビデオによる方法とか、幾つか方法があるそうです。ただ、ひっきりなしに走っている車のナンバーを読み取るということはとても難しいと聞きました。ですから、今回についてはどのように測定したのか、明らかにしてください。

次に、外環道埼玉区間開通後の並行道路の交通量についてです。これまでもよく用いられている並行道路で減少したというデータですけれども、これは開通前後の1日、3地点のみを比較して減少とっています。ただ、例えば以下のような地点では逆に増加していました。例を挙げると、国道463号の所沢市坂之下というところでは23%増加していますし、浦和草加線の草加市花栗では239%増加しています。環状7号線の北区上十条では10%増加していました。

このように、外環開通後に交通量が増加している地点もあるんですから、開通前後の1日ずつ、わずかな地点だけを取り出して、外環道の開通で減少したと評価するのには無理があるのではないのでしょうか。

交通量が減少したとしても、外環以外の原因も考えられると思います。減少した原因、増加した原因を詳細に調べる必要があると思います。また、生活道路、細街路の車が幹線道路に転換して道路状況が改善した可能性があるかもしれませんが、逆に開発が進んで増加しているかもしれませんから、もしデータがあるようであれば、生活道路での交通量の変化も教えてください。

最後に、前回少しお話しした時間評価値についての追加です。交通量推計の推計方法には、時間評価値を用いる方法と転換率式を用いる方法があるそうです。ちょっと勉強しましたら、時間評価値を用いる方法には、大きく2つの問題があるようでした。

1つ目は、単純な平均値で利用の有無を判断するのは困難ということです。例えば、1分短縮できる料金55円の道路があったとします。自分の1分当たりの価値を50円だと考えている方が4人、100円だと考えている方が1人いたとすると、5人の平均をとれば60円ですが、この道路を利用するのは1人かもしれません。

2つ目は、労働に関係する車は実は少数だということです。今回の推計に利用した時間評価値は、労働者の平均月給を平均労働時間で割って計算しているということでした。ただ、例えば乗用車の利用目的別発生量というのを見ると、平日でさえ業務関連交通、多分下のグラフでいうと「業務A」「業務B」と「帰社」。業務Aが17%で業務Bが10%で帰社が8%で、これを合計すると35%にしかすぎません。「出勤」「家事買物」「送迎」「帰宅」といった労働に関係ない車が65%も占めています。

時間評価値にはこういう問題があって、この値によって結果が全く変わってくると思われまます。評価値が適切かどうか、他の予測方法ではどうかなど、前提条件や予測手法を再検討すべきだと思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

少し時間が過ぎてしまいましたので、今日の議論はこのあたりで、今日ご説明いただいた資料についての議論は次回引き続きさせていただきたいと考えております。

最後に、1点だけ事務局から報告事項がございます。

【事務局（伊藤）】 事務局からオープンハウスのご報告をします。

世田谷で12月6日に開催されております。それから、来年1月31日にもう一度世田谷で開催する予定です。1月31日の開催結果も含めて、世田谷のオープンハウスの結果については報告したいと思います。

【司会（西川）】 それでは、最後に私の方から、次回31回の日程につきまして確認をさせていただきます。

次回31回の協議会につきましては、事前にお知らせさせていただいたとおり、来年1月22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、今日の議論の続きをどうしていくか、またインターチェンジについての議論もどうしていくか、今後の協議会の進め方をどうしていくかということについて議論をさせていただきたいと思っておりますので、運営懇談会の開催を考えてございます。事務局の都合で恐縮でございますが、1月19日月曜日7時からという日程で考えてございます。また具体的な日程につきましては、事務局の方からご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

他に何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、予定時間、過ぎてございますので、以上をもちまして第30回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