

## 第35回PI外環沿線協議会 会議録

平成16年3月18日(木)  
於:東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【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、本日の司会役をつとめさせていただきます国土交通省の外環調査事務所の西川でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは撮影の方は終了とさせていただきますので、報道のみなさまにはご協力をよろしくお願ひいたします。よろしいでしょうか。また、傍聴されてます方々につきましては、受付でお配りしております注意事項に沿いまし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35回PI外環沿線協議会を開催致します。

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時厳守ということで考えておりますので、会の進行にご協力よろしくお願ひいたします。

本日、練馬区の須山さん、湯山さん、調布市の新谷さん、狛江市の大川さん、世田谷区の秋山さん、栗下さんにおかれましては、ご都合により欠席という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。

クリップ留めをしている資料、1枚目が議事次第、それから2枚目が座席表、3枚目の資料-1が「前回の会議録」です。それから、飛びまして資料-2が前回協議員から出された意見をまとめたものです。それから、資料-3が「運営懇談会の報告」です。あと、参考資料-1としまして、前回のデータを修正したもの。それから、参考資料-2として環境の現地観測についての報告。あと、参考資料が1点です。

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

それでは、まずはじめに資料-1、前回第34回の会議録についてでございますが、事前にご確認いただきまして、ご意見いただいたものを修正したものでございます。ご確認いただきたいと思いますが、こちらの方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、前回の協議会でみなさまからいただいた意見を整理しておりますので、事務局から説明をいたします。また、3月11日に開催しております運営懇談会の報告もあわせて行います。

【事務局(藤井)】 事務局の藤井でございます。

それでは、資料-2をご覧いただきたいと思ひます。こちらは前回協議員の方から出された意見をまとめたもので、まず「東京都の整備、開発及び保全の方針の見直しについて」、次に「練馬の問題について」、それから「その他について」以上の意見をいただいております。

続きまして資料-3をご覧いただきたいと思ひます。3月11日に運営懇談会を開催しております。出席された方は記載されている通りです。

運営懇談会から3点、提案がございます。

まず、提案の1でございます。第35回の協議会はまず東京都から「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」について説明をし、その後「練馬の問題」について議論する。

提案の2でございます。なぜ「練馬の問題」を協議会で議論するのか協議員間で共通認識を持つ。少し補足をさせていただきます。この提案2でございますけれども、現在外環練馬区間の大泉で起きている問題は、将来外環が東名高速まで作られた場合、沿線のどの地区でも起こりうる可能性があるため、協議員の共通認識のもとに問題を検討し、対処するというところでございます。

提案の3でございます。「地域毎の話し合い」は、まず各区市毎に協議員と区市、都、国の担当者が集まって相談する場を各区市と事務局で3月18以降日程調整をする。

以上、3点の提案です。

【司会(西川)】 ただ今事務局から説明がございましたが、資料-2と資料-3につきましてご確認いただきたいと思えます。

まず資料-2ついてでございますが、前回いただいたご意見を整理してございます。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。

よろしければ、続きまして資料-3の方でございますがこちらの方にいきたいと思えます。提案の方が3つございます。提案の1が今日の会議の進め方、提案の2が今日これからやる練馬の問題についての考えです。それから提案3が地域毎の話し合いについての提案です。この3点について、何かご意見とかご質問とかございますでしょうか。もしくは、関連でこれらのことで何かあればご意見いただければと思えますが、よろしいでしょうか。よろしければ、この形で今日の議論を、それからこれからの議論を進めていきたいと思えます。

では、本日の議論については、提案に沿った形で進めたいと思えます。この提案1に沿いまして、それでは議論に入っていきたいと思えますが、まず東京都から「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」について説明をいただきたいと思えます。それでは宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 それでは私の方から、前回の協議会でご質問をいただきました「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」について、補足して説明をさせていただきます。

今日みなさんに、お手元に別綴じて「参考」という形で「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(案)」を配布しています。1枚目は、23区を区域とする東京都市計画区域の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の抜粋であり「主要な施設の整備の目標」の(1)道路、ここに外環の記述がございます。

2枚目は、武蔵野都市計画区域の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の抜粋であり、「主要な施設の整備の目標」の(1)の道路に外環が書いてます。3枚目は、三鷹都市計画区域の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の抜粋であり、「主要な施設の整備の目標」の(1)道路に外環が書いてます。4枚目は、調布都市計画区域の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の抜粋であり、調布市と狛江市の道路について記載しており、同じく4番目の「主要な施設の整備の目標」の(1)道路のところにも外環の記載がございます。(案)の一部を抜粋して配付しました。

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は東京の都市計画を定めていく際のマスタープランとなるものです。「10年以内に整備する主な施設は次のとおり」と書いてありますが、東京都として早期整備が必要と考える道路や鉄道について記載しており、外環もそのうちの一つとして位置付けしています。

【司会(西川)】 はい。それでは、今宮良さんから説明いただいた資料、「参考」とある資料でございますが、これにつきまして何かご質問とかご意見とかあれば言っていただきたいと思えます。よろしいでしょうか。特によければ、それでは。

はい、意見ですか。それでは武田さんお願いいたします。

はい。上に、右肩に「参考」とあるやつです。枚数は5枚です。

【武田協議員】 34ページは東京都市計画区域区分というふうに書いてある。で、19ページには武蔵野都市計画区域区分、それから同じく三鷹の都市計画区域区分、それから調布の都市計画区域区分ということですが、これは、資料はこういう形であって、練馬とか世田谷については関係ないの。練馬は関係ないの。

【司会(西川)】 宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 23区は、一つの都市計画区域になっていまして、東京都市計画区域の中に入ってます。

【司会(西川)】 はい。それではよろしいでしょうか。はい。それでは武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 そうするとですね、例えば2番の鉄軌道は同じ小田原線、京浜急行、東急目黒、京成押上、といろいろ書いてあるんだけど、これはこのとおりに見て23区で例えば練馬については特に触れているところはどこにもない。23区で練馬はどのような位置づけですか。西武鉄道の駅前開発の意向とかあるいは高架化とか、それに関しては一切触れてないわけです。

【司会(西川)】 はい。それでは宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、あくまでもマスタープランであり、主要なものを上げています。

【司会(西川)】 はい。

【武田協議員】 主要だというけれども、例えばですよ、一番下の4(2)番の鉄軌道。都市高速鉄道第13の建設、池袋から渋谷、平成19年、こうしたのがずっと出てますよね。そうすると、西武線なんかは立体の工事を今、石神井公園から大泉の間をどうするかというような話が出ていて、とりあえず今は、石神井公園と大泉学園の間に出るという話がありましたよね。そういうことは、あまり重要ではないわけ。今のお話だと、主要なことについては触れましたというんですよね。そうでしょ。

それから、もうひとつお聞きしたいのは、世田谷については小田急線の世田谷代田が入ってますけれど、なんでこのように練馬は入ってないの。関係ないんですか。

【宮良協議員】 今お話ししたように「整備、開発及び保全の方針」は、東京全体を視野に入れて策定しています。その中で地域地域では非常に高い社会性があるものもあると思いますが、東京全体を考えて主要なものを選定しています。

【武田協議員】 そうすると、23区の中には豊島区は入りますよね。池袋は西武線だ。つまり、推察するとこうなりますよね。西武新宿線、それから西武池袋線ありますよね。西武新宿線は当然新宿につながってます。少なくとも都内最大の新宿につながっている西武新宿線、それから池袋という大きな駅につながっている西武線、これを都市計画で何も考えてないわけ。ましてや西武新宿線は高架か地下かなんだかんだで西武は途中で地下案計画をポシャったでしょ。これは23区の主要な問題の中に入らないんですか。

この19ページ以降の武蔵野の部分については非常によく分かりますよ。19ページの同じ4、三鷹部分について非常によく分かります。例えば、鉄道駅周辺においては、交通機能の結節点として云々って、交通需要として駅前広場を整備するこんなことがよく出てくるわ。足への影響は大きい西武は問題がないわけ。

【司会(西川)】 はい。宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 個々にはいろいろあると思いますが、我々は東京全体を見て主要なものをあげております。

【武田協議員】 今私が質問しているのは西武、新宿につながっている西武鉄道ですとか、それから、池袋につながっている西武池袋線ね。このこと何でのっけないの。どこに書いてあるの。

練馬は全然出してない。世田谷はある。小田急小田原線世田谷代田、京浜急行云々っていうのあるじゃない。ここにこれだけ入って、なぜ西武池袋線と西武新宿線は入らないの。私は全然納得できない。

それから、さっきも言ったけれどもこの抜粋は、西武は相変わらず入ってないんですか。19ページ、19ページ、19ページ、20ページとこうなっていて、一番最初のページは34ページになってるわけ。この資料の抜粋の仕方。ここに書いてない別の1ページかなんかに出てんじゃないかと思ったんで。

【司会（西川）】 はい。宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 外環のことを聞かれましたので、外環が出ているところをそのまま、ページ数も入れてコピーしました。ですから、ページも、東京都市計画区域では34ページになっていたり、多摩地域の都市計画区域では19ページになっています。

それから、鉄道については、「東京都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の34ページに記載してます。

資料の記載なんですけど、鉄道については現在事業中のものを中心に記載しています。

【司会（西川）】 今配っている外環の資料についてですが。

【武田協議員】 外環についての資料ならば、外環は、西武池袋線も西武新宿線も外環関係ないですか。

【司会（西川）】 はい。宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 武田さんおっしゃっているように、外環の計画におけるという意味では、いろいろな鉄道が関係してます。「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、道路、鉄道、多摩の地域ではそれに交通広場を加えた、主要な施設を記載しています。

【武田協議員】 わかりません。この資料については完全に分からない。なぜ今これを出してきてるのか。23区の主要なことだって。池袋に関係ある新宿に関係ある、そのことは主要なことじゃないんですね。言葉のあやで言うんじゃないですよ。

【司会（西川）】 はい。宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 この話はまた別途お伺いして話をさせていただきます。

【司会（西川）】 そうですね。それでは他の方で。渡辺さんお願いいたします。

【渡辺協議員】 関連なんですけどね、今話聞いてたら多摩地区はって言うんだけど、狛江市は多摩地区じゃないんですか。どうなんです、これは。

【司会（西川）】 はい。宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 狛江市につきましては、都市計画区域としては調布都市計画区域に入っています。

【司会（西川）】 よろしいでしょうか。他に質問とか疑問はありますでしょうか。

はい。新さんお願いいたします。

【新協議員】 この資料をどういうつもりでお出しになったのかってというのがよく分からないんですね。外かく環状道路に関するところだけ出せばいいというふうには決まっていなかったんじゃないんですか。一応外かく環状道路はPI協議会でやるっていうことで、それでまあ大きな問題になったんですけど、こういったものを各区市、行政のですね、自治体に自問してるからその全体像を知りたいから聞きたいわけですよ。外かく環状道路の目標が10余年以内ってことを言われたのは、この会議の席上で言われているわけですからそれはよく分かりますよ。だけど、それは抜粋は抜粋だっていうんでわかりました。ですけども、問題はこういうオープンの資料をですね、例えば、鉄軌道については考え方から、現実はどういうふうなところを現実どういうふうにつまり整備するっていうふうな具体的なことが書いてありますけども、ここで外かく環状道路については、ここで言うところの4がこれ主要な施設の整備の目標ですが、3のところですね、3の1っていうところで道路ってやつがあるはずなんですけどね。例えば、三鷹の場合であれば、事実整理

ですけれども、こういった一番上に歩行者専用道、駅周辺部における歩行者専用道、ペデストリアンデッキ、地下道、これ三鷹駅周辺のことだと思うんですが、こういったことについて、要するに公共交通と連携して歩行者交通のネットワークを形成するように配置するって書いて、このずっと下の方の4番の主要な3の道路ね。4番の(3)の交通広場で三鷹駅南口ってここに書いてある。

建前は分かりますよ。だけど三鷹の場合この3の道路、三鷹322号東京八王子線多摩号ラインと、三鷹326号調布保谷線。これってどういう意味。どうやって整備するの。これ整備するなんて言ってるわけにいかないんで、で、その考え方。どういうふうに考えてどういうふうにしたのかというものをどう受け止めてどう出すのかをですね、これがないとこれじゃ尻切れトンボで、要するに歩行者専用道路のことだとか駅周辺部だとかってところは、これはこの事前の道路に関する一連の文章の外環が関係ないところを抜粋してコピーしてあるようなニュアンスと傾向です。

それと、もうひとつは運営委員会の方で、東京都が半信半疑みたいな外環道路をつくることによって結局交通渋滞の緩和の問題は発生してくる。それがあるので結局都市計画道路の見直しもしなければならない。こういったことも考えてやっていかんとって話じゃなかったんじゃないですか。そうすると、全くこの外環と関係ないような道路の部分なんかに対して、ただ、外環の10年間の整備目標だけ値どおりに出した。こんな資料は、それは要するに、どうして整備計画するのかっていうようなことを考えたのかっていうようなことを書いてある部分が全然ない。

それともうひとつ。34ページ正面ですけどね、主要な道路の整備目標に対してですね、道路の項で外かく環状首都高速、中央環状線、それに東名自動車道以南を除く東京外かく環状線ってあるんです。とすると、これはさすが10年以内にはもちろんつくりたくないし、また、この計画道路についてどういうふうを考えているのかっていうことはやっぱりこの道路のところを見ないことには分からないんだけど、こっから先は難しいからやらないのか、それとも10年経ったらまた考えるべき時に考えるのか。そこら辺のことが全然わからないんですがねえ。

これ、いったいどういうつもりでこの部分だけカットして出したのか。おそらく、各区や市にはこれより、この全文が入ってるんだと思うんですけどね。どうしてそこから外環の10年目標っていうことだけを、この問題のあった場所だけを切ってですね、こういうふうにだけ出したのがこれですよって、なんかこう、話をしようとか会話をしようとか、こんな考え方を知らせようとか、そういうような動きは全然考えられない。ただ、ぶっきらぼうな資料の出し方。非常に不親切な感じがするんですけどね。

ちょっとこの辺のこと、お答えいただけますか。

【司会(西川)】 はい。宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 前回の協議会で、「10年以内」の記載について資料を提出し、説明するよう要請があったと記憶しています。その時私の方から、いろいろ関係部署もありますので、検討をさせていただきますとお話しました。それから、外環のことだけをというお話があったと思うので、それを中心に今日の資料をお出ししています。それから、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、これは都市計画区域ごとにいろいろ記載をしており、その中で東京都市計画区分については、中央環状線及び外環道が入っています。東京都の基本的な考え方として、環状道路の整備を進めております。それから、外環の東名高速以南を除くという記載があったという話ですが、東名以南については、構想段階だということで都市計画の前の段階であるという考え方をしまして、こういう記載をしています。

【司会(西川)】 はい。新さん、お願いいたします。

【新協議員】 結局、出せ出せと言われたから出したんだと。これが、今現在、精一杯

の資料の出し方だということが一つなのかなっていうことがある。まあ考えられるんですけども。それともうひとつだけ、あなたの言ってることが不思議で仕方ないのは、どうしてこの道路に関係した部分、外かく環状に関係した部分が10年ってような根拠が出てくる部分ですが、今さっきも申し上げた、3-1の道路ってところに書いてあるんじゃないかと私は勘ぐってるんですけどね。3がなければ、外環に関する記載が一切ないんであれば、言っていたきたいんですけども。でも、私の勘じゃ、ないはずないと思うんですけどね。それについて何か書いてあるんだらうと思うんです。書いてあるんだったら出して下さいよ。

【司会(西川)】 はい。宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 新さんがおっしゃっています外環道路の考え方は書いてありません。34ページを見ていただくと、4番に鉄軌道があります。その前に道路があります。一連の資料は今お話今日聞きましたのでお出しします。

【司会(西川)】 はい。濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 濱本です。この問題は33回の時に私が流れで質問を致しましたけれども、その時も資料いただいたのがあるんですね。私は由々しく思っているんですよ、この部分について。それで、交通網のその資料、「武蔵野3-3-6 調布保谷線」についてね、大きい1番の(3)にですね、「本都市計画区域の将来像」について書いてありますが、これが1番。これは原案にありますね。それから2番目、大きく2番目に「都市施設に関する都市計画部の決定の方針」と云うことで、ここで外環のことが書いてありますね。それで隣に(A)としてですね、「交通施設の都市計画の決定の方針」ということで基本方針がずらずらと並び、外環のことがだいぶ大きく書いてあります。このような道路整備の問題を日本中で行っていると云うことだけれども、だからそういう意味では分かりやすいですよ、こういうものが出てくるから外環の問題についてはどうなんだってことなんだと思いますよ、この問題は今日で3回目なんですね資料は前回出していただけという話で、この前もお話し致しましたけれど、こういう形だったらだめですよ。何も教えない。しっかりもう一度、強制的じゃないけれども、再々申し上げますけれども、同じことじゃないんですか。きちんと出しますって言いながら全然出さないと云ったようですが、みなさんそう感じますよ。今日の資料は外環をつくるための整備だっていう区域じゃないんですか。

【司会(西川)】 はい。宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 もう一度、資料の全体を見まして外環に関する記述があるところをもう一度出します。

【司会(西川)】 はい、他に。濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 外環だけって言いますけども、武田協議員ああ言われてますから、そこら辺問題なければ全部出していいんじゃないんですか。出せないの。現場的には見たいのではないですか。外環だけじゃなくって、全体の東京都の都市計画のね、交通の事情において外環を考えた場合必要じゃないんですか。

【司会(西川)】 宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 全部となりますと、分量もありましてかなり厚いものなので、それについては中で検討させていただきたいと思います。

【司会(西川)】 はい。先に新さん、お願いいたします。

【新協議員】 指定外ですね、検討中のことについてももっともっと書いてあると思うんですけども、パークアンドライドって鳴り物入りで東京都がやろうとしているのに、工事年間の整理の中にですね、いわゆるそういったものがあんまり入って来てないっていう部分が、まだまだあるのかもしれないけど、その資料が出てないっていうのは、東京都自体は結局、東京都の交通について、東京都の交通政策は確かにこれは出して討議してきた

っていうそれはあるんですけどね、そういうことがないと、そうするにしても駐車場対策なんて絶対必要なみたいの部分でね、ずっと同じなんですえ。

【司会（西川）】 はい。武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 私が質問している意味は、外環が地下に入っていくから、その結果どういうふうになるのかというのがはっきりしないから西武池袋線の連続立体がどこで降りるのか。つまり、外環が下に入るなら西武線の連続立体を石神井公園の先、どこで降りるのか。その先になるとどこで降ろすのかというようなことが非常に大きな問題になる。ですから、その経緯だけわかる説明をしてほしい。それから、2つの西武線については全然触れてない。西武新宿線は、西武鉄道はかつては地下だっという方針を明らかにしてました。で、西武はそれをポシャったわけです。当時の都市計画局は非常に困惑をし、いろいろありましたね。例えば西武池袋線は高架にしたから、つまり環状交通は、例えば環八ですね。笹目通り、混雑が緩和したからよかった。しかし、西武新宿線はそういう経緯があって、今のままになって井荻トンネルが下に入ったわけです。だから、そういう経緯は23区全体の問題だというよりも、西部地域全体にとってはそのことが非常に大きな問題になっているわけです。だから当然、そのことが明らかになるような東京都の方針っていうのがあってしかるべきなんです。それについて詳しく知りたい。

それからもうひとつね、これ推計出てるから、これが何に使用されたのか。これ表紙しかないから分からない。例えばこれに引き続いて議論というような感じで出てきてるものの中に抜粋なのか、あるいは各区市にこうこう都市計画として出したものが出されたのか。ということ。

それはもういい時間くっちゃってしょうがない。あとでそれをよく分かるようにしてください。この資料提出については非常に分からない。

【司会（西川）】 はい。

【武田協議員】 もういいです。これはもう次回でもいつでもいいから。街路でもなんでもいいけど、何で西武線2本が重要じゃないのかですよ。あなたがもし言うようだったら、重要なものだったらのせたって言ってる。それから全外環の方向が決まらないために高野台に入って来て、石神井公園と大泉の間で降ろすのか。それとも大泉までこないのか。それはなぜかって言うと外環の方針が決まらないからだというふうに私は聞いてます。その経緯を含めてお答えいただきたいということです。

【司会（西川）】 宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 武田さんが今おっしゃった西武線の新宿線・池袋線のお話、担当課がありますので話を聞いてみないとわからないことがありますし、それは別途お答えしたいと思います。それから、2つ目ですが、この今コピーしたところを含めて「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の案として、各区市の長に意見を聞いたところです。

【司会（西川）】 それでは栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 これについて、私の方からも質問があります。34ページの下の小田急線ですね。連続立体交差事業、複々線事業です。この外環の説明会でもその説明は聞いてる、そのように覚えています。それに関連した質問です、複々線事業は、小田急電鉄の単独事業だっということになっているように聞いているんですけど、これは私の思い違いしていることかもしれませんけれども、お聞きしたいと思います。

次に、道路について。この首都高速中央環状線についてはこれ全線なのかどうかっていうようなことを具体的に2番目にお尋ねします。

次に、駐車施設、これは駐車場についての東京都の方針というのがここには書いてありません。例えば今東京都は都心にできるだけ自動車、過剰に流入するのをコントロールしようという政策を進めておられます。で、そうした場合に当然その駐車場の設置ということについても何らかの方針があると思うんですけど、例えば鉄道と結合しよう、と。とこ

るが、先ほどの小田急線の駅前資料の中では、例えば成城学園の駅については、駐車場を作るという構想は出てきておりません。作るのは小田急電鉄だけで、東京都や、世田谷区が駐車場を作るという構想が出ておりません。で、こういったことを考えれば、どのような方針をお持ちかを伺います。それから最後に、やはりこの外環をどう考えているのかというようなものを方針の中で全然見えてこない。やはり、この計画の全体構想の中に外環は出てるんじゃないかな、と。それはぜひ出していただきたい。以上です。

【司会（西川）】 はい。宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 外環に関する事というお話がありましたので、先ほどお話ししたように当該の部分をお出しいたします。それから、鉄道に関する都市計画については、担当に確認して、お答えをさせていただきます。それから、首都高速中央環状線については全線という位置づけです。それから、駐車場の話については新さんからパークアンドライドの話がありましたが、試行段階なので、具体的に記載するという段階ではないため記載していません。

【司会（西川）】 よろしいですか、はい。それでは、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」につきまして以上にしてよろしいでしょうか。また、これは次回引き続き資料を用意されますのでよろしくお願いいたします。

それでは、続きまして提案にありまして、練馬問題について議論していきたいと思っております。今回は武田さんと栗林さんから提出された資料をもとに議論をさせていただきました。資料につきましては、お手元にある資料ファイルNo. 2の青いファイルの中に、上に青い付箋が貼ってありますので、ここに前回提出していただいた資料が入っております。さらにその前に、練馬区間のいろいろな議論がございました。それにつきましては整理してあります資料がございましたので、16番以降にそういう資料が入っております。

16番は練馬区長から東京都知事に出されたいわゆる21項目、それ以降関連する資料がこの中に入っております。それから、関連しまして事務局から練馬の状況について紹介する資料を、前回の中で一部、事務局の資料の一部が誤っておりまして、それを修正したものを本日の参考資料-1としてお配りさせていただいております。これらの資料を使いまして、会議の方していきたいと思っております。

それでは、参考資料-1の方で修正をしておりますので、事務局から簡単に説明をさせていただきます。

【事務局（藤井）】 それでは、参考資料-1「練馬区の大泉の周辺の状況について」をご覧くださいと思います。2ページをお開きいただきたいと思っております。前回お出しいたしました資料です。その資料につけました写真の撮影番号にミスがございましたので、今回訂正して再度お出ししています。それから、大泉周辺のところでございますけれども、青い細い矢印がございまして、前回のご指摘から一方通行の道路の方向を青い矢印で記入させていただいております。それから、3ページの写真でございまして、から 番までの写真は一方通行の道路でございまして、写真の中にも一方通行の方向を記入させていただきました。

以上でございます。

【司会（西川）】 はい。それでは、練馬の問題につきまして先ほどの説明の中で触れている項目がございましたが、この練馬の問題につきましては、将来外環がつくられた場合には同じようなことが起り得る可能性があるというような認識のもと、これから議論を進めていきたいと思っておりますが、前回武田さんから出された資料につきまして、これを中心に問題とはどういう点かとかあれば、ご意見いただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

では、新さんお願いいたします。

【新協議員】 運営懇談会で考えて、その前にも2回ありました。私、武田さんに質問



しているいろいろなことを、練馬に横たわる問題といたしますが、外かく環状道路建設当時のそういうような話もあって、当時の住民の考え方、東京都の考え方、道路公団の考え方、それからその周辺の間人関係とかですね、そういった周辺の問題から結局どういうような形に現在なっているのかっていう話を伺いました。なぜそれを外かく環状道路で、道路の今の大泉ジャンクションの話で、練馬の問題がどうして最重要かと言いますと、結局外かく環状道路は東京については凍結をつれていたわけですね。大泉というのも実は東京都でありまして、埼玉県の部分についてやるというわけで、時に大泉もやってしまうっていう話になって大騒ぎになったと。それで、結果としてはそんなもんで、我々のサイドとしてはだいたいそこへもってこれと似たシーンにおいて対応し得ると思います。その時にさまざまなやりとりがあったように聞いているわけです。現在どういうふうな状態が、それでは外かく環状道路が南進してきた場合、やっぱり同じような状況に陥る場所がいくつかあります。例えば、もっと規模が大きくなるであろうことは東京交通であろうことの三鷹の区間であろうし、それから世田谷の東名高速ジャンクションまたはジャンクションに確定していることになってくるという、はるかに三鷹の場合は規模が大きくなるわけですし、住民がやはり同意したこともあるようですし、なおこの認識に沿って東京都に要望してそれに対して東京都は答えてということが出来る。アンケートの中にもさまざまな心配が出てくる。この計画の段階で心配ないって言われたものが、現実に障害が出てきた。渋滞が発生する、大気汚染も発生する、そういった時に国や東京都や道路公団がどういうふうな対応をとって、しかも現在開通しているわけですから、約10年間たってるわけですが、それまでどんな解決の仕方をしているのか。それを検証していかないと、我々はこんなこと言いたくないですけども、安心して三鷹で外かく環状道路のジャンクションを受け入れるわけにはいかない。そういうふうな認識を持っている。ですから、この過去のことをきちんと検証した上で、ジャンクションがあって、それで外かく環状道路を受け入れるか受け入れないか、そういったことも含めて三鷹市の中で調整していきたいというふうに思っているの、ぜひこれは全部のですね、沿線の協議員の方も含めてこの問題に興味を持ってもらえるかどうかわかりませんが、現実にこの外かく環状道路が大深度で通ったとしても地上に出て来る。車が溢れてくるケースが出てくると思うような場合があるわけですから、そういったことを考えた時にですね、共通認識としてみなさんでこの協議会の中でこの話をしていただきたい。しっかりと理解をしてですね、それで外かく環状道路、それから地域レベルの問題が始まるわけですから、それを踏まえてどういう対応をしていくか考えていただきたい。

言いたいことを全部聞いたわけじゃありませんし、どういうふうな事態や問題がこれからおこっていくのかどうかとかですね、そういったことも含めてですね、大泉のインターチェンジ開始と外環のインターチェンジが生活した上でどういうふうになってきたのか、それをきちんと検討していただきたい。ぜひにも。私からは以上です。

【司会(西川)】 はい。ありがとうございます。他の方で。よろしいでしょうか。栗林さんお願いいたします。

【栗林協議員】 武田さんに伺いたいんですが、2)の8番に、目白通り中心の外かく道路の実施状況となっております。これは例えば東京都が考えている第三期事業化計画、都市計画道路分節延長線、その中に出てる放射の中にはですね、これが出てるようなんです。2015年までに計画をしますっていう。伺いたいことは、例えば練馬区長が意見書を出しているのが昭和60年、今から20年前です。その頃にこれを認識しますと言って今になっているのかどうか。これからやりますっていう話が2005年なんで、では、その頃にどういう話があったのかどうか。これを聞きたいなと思っています。

それと、武田さんの中には出ていないんですが、もみじ山でいろんな問題があったっていう。これが、どんなことがあったのかっていうことをお教えください。

それから、もうひとつは、谷原の交差点が、確か外環ができる前には、谷原交差点の交通量が減りますっていう話があったと思うんですけども、隣の江崎さんのお出しになった資料では実際には減ってないんですね。この高速道路ができることによって環境負荷が増大することに実は大きな問題がありますので、この環境負荷が増大させないためにはどうしたらいいかというのが高速道路をつくる場合に一番大事な問題じゃないかと思うんです。そういうことが谷原において、いろいろと予測していたにも関わらず実際には減っていないのかどうか。そうすれば、将来こういった問題をこれから今考えている外かく、大泉以南についてはどのように考えてくれるのかに結局つながってきますので、とりあえずお聞きします。

【司会（西川）】 はい。武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 メモしなかったもんですから、チェックをお願いします。

もみじ山のことは渡辺さんからも聞かれましたんで、それを最初にお答えしたいと思います。私の認識では、もみじ山公園という公園と言えるかどうかですけど。当時これはむしろ議会主導なんですね。各会派からもみじ山をみんなで守れと、こういうような意見が出ました。これがひとつ。

それからもうひとつは、目白通りが谷原の交差点を中心にした渋滞がありましたので、もしこの高速道路が平面で作るにせよ、埼玉県から一気に両側の道路を通じて目白通りに入ってくるということは非常に問題がある。つまり外環計画全体が整っているならば別だが、そこにストレートに陸上の道路が出来て、埼玉区間から入ってくることは困るということがあります。

そういうことからもみじ山の公園はだいたい完了した。それからもうひとつは、地元の要求で道路公団との話し合いをしながら、今の緑地帯の公園計画をイメージし、もみじ山はこういうことがあるようです。なぜ埼玉から車が入ってくるようにしなかったんだというご批判があるようですが、もしあの時にあそこの側道がもし開いていたら、今の大泉インタージャンクションの交差点は今よりひどい状態になっていたわけです。

それから目白通り、確かに伸びましたけれども、それだけの車が入ってくるんだから、基盤整備をしっかりとしなければだめじゃないの、ということがあります。つまり、当時は関越だけでもそういう認識があったわけです。そこで、資料の横長のA3のですね。A3の4ページの地図をご覧くださいますと、大泉周辺の交通状況が分かりやすく書いてあります。この矢印になっているところが外環のいわば内回りからぐるっとループで反転して関越に下って行く車です。それからもうひとつは、目白通りから直接関越に上がってきている1割と書いてあるところのこの路線ですね。この横に大泉北中学校がございます。外環のところですね。この左の赤線を見ていただくとわかるんですが、外環から出た車が増えまして、この赤で目白通り、つまり北園交差点ここに行っている。この地域のボトルネックを解消する策として、目白通りを西へ行く事業をやってほしいということです。前に宮良さんもこういった仕事をやっていた話がありましたが、ここの交通量を見ていただくとわかる。つまり北へ行く車は1割しかないんです。それから東の方、三軒寺の交差点を谷原の方に向かう車は4割です。それで目白通りはあと50%あるっていうことは、目白通りのつきあたりのことは予想できたことです。これは関越が開通した1971年当初から言っております。

時間がないから一言で言うと、これは道路公団がやったことだよということを含めて、このことに東京都は残念ながら対応できていない。1970代ですから、1980、1990、2000年と、35・6年間も答えを出していないということです。

【司会（西川）】 今の、関連資料の関連で。宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 練馬の高架化について、まとめてお話をさせていただきたいと思えます。それから、目白通りの延伸の話ですが、「区部における都市計画道路の整備方針」で優

先に整備する路線を選定いたしました。別途説明させていただきたいと思っています。

【司会（西川）】 それでは。

【武田協議員】 ちょっといいですか。言い足りないことがある。

【司会（西川）】 関連することでしょうか。

【武田協議員】 練馬区が、当時この外環計画案の受入れについて議論したが、21項目の付帯意見についてこれを約束、言葉は悪いんですけど民間的に言えばこのことを実行してくれるならば、地域のいわば区内整備にも役立つから、外環の主要工事だってイエスということになっています、これはほとんど活かされてない。何年も経ったが未だに活かされてない。例えば、地下鉄12号線の光が丘・大泉学園間の延伸について協議実現をはかる。これは、実は地下鉄を大泉に持って来るというよりも、その上にある地域の補助交通の利便性の向上ということです。その上の2のところは区道230号線、放射7号線等の道路づくりを促進することと書いてあります。地下鉄を通す作業もさることながらその上には当然230号の路線を整備してもらうことによって、下の外環の向こうから学園通り、そこへ入りこんでくる車が北園交差点まで入って、この前きちんご説明しましたが、入って来て目白に入ってくる。そして、外環・関越のインターを含めたところでまたぶつかり合う。これを避けるためにはこの230号という約7、800m北側のこの230が整備されると、目白通りの渋滞緩和が相当大きくなるんです。それから、さっきちょっと栗林さんからあった、谷原の交差点の渋滞解消についても非常に大きな役割を果たすだろうということがあって、21項目の(8)の対になっているということです。しかしその結果はどうかっていうと、いまだに東京都の計画の中にも入ってない。

【司会（西川）】 それでは、他の方でもしご意見あれば。柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 この大泉周辺の状況、4ページの交通状況ですね。外環が開通した平成6年とその前後で比較している棒グラフがありますけども、ちょっと申し訳ないですけど私この間、前回お休みいただきました次第ですので、この資料の説明はあったかもしれませんができたら教えていただきたいんですが、ここに交通量が増減している箇所がありますよね。例えばこの(1)の大泉5丁目のところは、平成6年から平成11年にかけて減っていますよね。(2)も、これはなんていうですか、土支田(どしだ)って読むんですか。ここも交通量減っているんですよね。(4)も若干ですが減っているように見えるんです。(5)と(3)は、(5)は特に増えてますよね。(3)も若干なりとも増えてます。で、谷原のところはちょっと数字が、この資料ではほとんど見えないんで、これはもうちょっと修正した資料をいただきたいと思いますが、この交通量の増減の理由っていうのを、分かれば教えていただきたいと思います。

【司会（西川）】 はい、それでは。

【武田協議員】 あの、柴田さんのご質問ですけれど、私もこれ疑問に思ってるんです。こういう近場の状況ですけどね。まあ1kmばかり離れてますけども、特にこの大泉町の周辺でですね、平成11年のこれ第3地点です。約1万台、8千台、4千台ですかね。要は困っているのは土曜日曜ですね。レジャーで出る人、入る人、こういうものが非常に集中しているところなんです。1週間通して、あるいは1ヶ月、年間を通してという需要で割ってしまうとこういう数字が出てくるんじゃないかと思うんです。それから、たぶん笹目通りから来た車が高架のところをこう右へ曲がって三軒寺の交差点、あるいは外環のところにくるとい、そういうことで減ってるのかなあ。ただし、時間的な量から言ったら相当な量です。

【司会（西川）】 それでは、参考資料-1の事実関係について事務局から報告をさせていただきます。

【事務局（藤井）】 4ページの交通の状況の資料でございますけれども、からにつきましては地図上で赤い点で示しているポイントで、昭和63年から平成11年までで

ざいますが、道路交通センサスの調査結果を出したものでございます。それから右下にございます谷原の交差点の方向別交通量でございますけれども、お手元の資料ファイルNo. 2のオレンジ色の項目で20番というところがございますが、第14回の協議会で説明をしたA3の横長の資料で、こちらに交通軸という項目で出させていただいておりますのでご確認いただきたいと思っております。

【司会(西川)】 今、資料ファイルNo. 2の、20です。関連ですか。では柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 こういう資料を見させていただくと非常に分かりやすいので、こういう大泉の状況、最初に新さんが言ったように具体的に書いてありますとそういうところに大きく関係してくるものですから。要は周辺の交通路が、実際として大泉の周辺でどういうふうに変化してるのかというのがこれを見れば自然に分かるんです。これは単純に見ますとね、東西方向はわりと減ってきていますけれども、南北方向が増えてますよね。こういうものについてもやっぱり、分析をして説明をしていただきたいということです。これは非常に参考になるんです。なぜ東西方向が減って南北方向が増えるのか。おおよそその傾向だけですね、だいたいそういうふうに見えるという話をしていますけれども、これはこっちに限ってそういう結果になっているんですよ。それで、そういうものの分析をきちんとしていただければですね、これを三鷹と置き換えて見れば、三鷹にも同じ状況が言えることになるわけです。それで、これはたまたま大泉はこうだったということなのか、他のインターチェンジでも同じような傾向になるってというような、その辺のところを教えてくださいいただければ非常に参考になるのでよろしくお願いいたします。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございます。次回以降で。他にご意見あれば、新さんお願いいたします。

【新協議員】 今の話をちょっと聞きたいんですが。

【司会(西川)】 今の話というと。

【新協議員】 今の話はね、14-61という交通量と、谷原の交差点の交通量と渋滞傾向についてですが、いわゆる環八ですね。外かく環状道路ができた時、できる前、平成5年が高井戸方向に行くのが47,840台、この高井戸方向だけで16本の需要がある。片側の和光の需要が65,587台。それで、平成6年の外かく環状道路ができた時は、高井戸方向に対して49,122台、それから和光方向が61,293台。減ってますよね。ところが平成11年になると、両方向が7万台になってるんですね。70,386台、和光方向が70,313台。ということは、いったいこれはどう考えればいいのか。平成6年に外かく環状道路ができて、その後、特に僕が思うのは和光方向に抜ける交通量なんです、外かく環状道路ができれば減っていくはずなのに、どうしてこれは増えていくのか。非常に面白いでしょう。これどういうふうに見るのか聞きたいなってことが一番。

もうひとつ、あれはですね、武田さんがおっしゃったことの中で、20番だったと思うんですがNo. 2のファイルの16のですね、東京外かく環状道路におけるですね、いろいろな資料を出してきている記述があるんですけども、これがこういう谷原の交差点、何か(1)資料不可欠のように出しておいて、谷原に関連があるっていうには、将来に向けてしまう産業の欠陥、将来に向けてやろうとすれば出てくる事情の混雑を招く恐れ欠陥も何も環境において必要な措置を講ずることをお願いしてあるんですけど、それについてはどういう形でやられる気なんですか。都にですね。

それから、19番の(3)補償。事前の最小となる環境値を十分加えて生活を考えるよう断固としてお応えしたいという5番目ですが、これがあるんですが、武田さんが出されたレポートの中には、結局一番苦労した人の中に、住民の要望による集団移転の代替地の提供あるいはその代金の問題、それから、そういったことについて教育をしたというふうに言われてるんですが、その辺のことは最新版にもちゃんと書いてあるんでしょうか。東

京都なり道路公団なりがきちんと代替地の提供とかやったんでしょ。そういうことをちょっとお聞きしたいんですけど。

【司会（西川）】 はい。それでは続いて武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 代替地については外環ではないです。私が指摘してるのは関越の時期と外環の時期を一緒にして言ってますので、そういう問題があると。ただし、この外環の時には、路線従価をとっちゃだめだということです。要するに路線従価で行きますと、離れたところは例えば100mあればここはこれだけの値段ですよ、というのが路線従価です。だから、一筆評価でなければ困ります。生活体系に響きます。そういうことについて区長立ち会いの上での議事録にサインをしてますから、関越の時も道路公団は非常によく対応してくれたということです。

代償の費用についても、17坪の道路残地があっても当時は17坪以上は残地補償しないということだったんです。だから、この残地補償も、この実質買収したものと同じ価格で代償をしてください、と。

これを道路公団は関越の時に、また外環の時にもそういうことはしてきたわけです。

また情報開示は、私どもの地域では非常に正確にやってきました。これはみなさんの地域で起こる時にも、参考になることじゃないかと思っています。

また新しいところに自分で補償を貰って行った場合も、多少、例えば住宅地の場合、新しいところに移るときは、自宅に車を置けるぐらいの2坪ぐらいの土地を余分に欲しいということがあります。で、そういうようなことについて、道路公団が指定するものだけだと、今と同じようなものしかできないと。場所が悪いところに移ります。で、そういう場合には多少負担して移転、移っていったということがあります。ですから、「去るもの天国残るもの地獄」というのはそのことを指していると思います。まあ移った人たちからは「お世話になりました」と越していられました。どういうものかということは私からは触れません。

【司会（西川）】 はい。資料があるとご指摘をいただいた、これは第14回に出された資料については、お手元にですねグレーのファイル、議事録が綴じてございますが、第14回の時にこの交通量のことについて議論がございましたので、今日議論している際に関係するものがあつたと思います。この中に各回ごとに資料にしてございますが、この14回という部分がございまして、特に19ページですけども、この辺りに関係する内容が出て参りますので、またこの資料等を参考にさせていただいて、14回の19ページ...

はい。

【柴田協議員】 あの、僕の質問に答えてもらってないんだけど。理由を教えてください。

そういうの司会はさ、人の質問に対してきちっと答えるなら答える、答えられないならそれは次回までに調べるとかね。それをちゃんと進行してもらわないと困りますよ。

【司会（西川）】 19ページの真ん中辺りにですね、その関連する資料が付されておりますので、先ほどのご質問にあつた交通量の。それでは宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 谷原周辺の交通量の変化についてですけど、過去に一度この資料をお出しした時も説明いたしました。

【司会（西川）】 はい。ありがとうございました。他に東京都周辺のことで。

栗林さんお願いいたします。

【栗林協議員】 ここに今日の参考資料 - 1 の練馬区大泉周辺の状況についての4ページ目に、交通状況というのがあります。これはまずひとつはお願いなんです、世田谷の東名ジャンクションの侵入先の状況を考えますと、実は今の東名以上に現在でも困った状況があります。それは、まさに外環調査事務所の下に東名が走っていて、あそこが毎日渋滞しているというのはよくご存知だと思います。あの渋滞というのは、東名の料金所の辺

りから都心までつながっていて、朝の一番ひどい時は、私の経験では1時間ぐらいかかっていることも多くあります。且つ、東名ジャンクションにもしたまたインタージャンクションを新しく作るとしたら、あそこには目白通りみたいないい道路はなくて、多摩堤通りという貧弱な道路が1本あるだけなので、もう1つ216号線というのが一応整備計画で優先度が高い道路があります。他には何も道路がない。246に出るにも、このいつも渋滞している多摩堤通りを通るしかない。それから、世田谷通りもいつも渋滞していて、ここにまた新しい自動車を入れることはできないというのが、当面の東名ジャンクション周辺の状況であり、且つ世田谷区内では最も道路整備が遅れているところでもあります。そういった状況なんで、もしできれば、こういうここに書かれた交通状況のシミュレーションを、東名ジャンクション周辺でやっていただきたいということです。それがひとつと。

それから、もうひとつは違う話でございまして、今日の武田さんの資料の中にも9番、あるいは11、12と、いろいろと自然環境の問題が出ております。実際に、現地には緑豊かな東京外環という麗々しい看板が出ているわけです。あれを見てますと、単にあの外環を作る時に緑の目標があったので、というふうに推測できるんですけども、それについては、何かこういうふうにやる時に大きな問題があったのか。それが私の聞きたいことです。

【司会（西川）】 武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 関越の場合も、それから外環の場合もですね、基本的にはとにかく緑をとということが確かに上位にありました。地元と公団との話し合いの中で非常に重要なことでした。それから、特にその外環については、あそこははっきり申し上げると、イメージとしては仙台のあの青葉通りですか、ああいう雰囲気です。両サイドの歩道はケヤキ並木というのがイメージだったんです。当時の外環の審議のイメージ、緑を大切にしたい話が出ております。ですから道路公団の説明資料に、ケヤキが鬱蒼としているようなイメージのイラストがありました。ただ、残念なことは私どもの自治会区域の隣になります。ここははっきり申し上げると、完全には当初計画したとおりにならなかったということです。今の外環道の上部については大雑把にいうと5割程度の緑しかできなかった。この間のレポートで後ろの方に書いておきましたように、緑が非常に多く、地域の住民からは非常に喜ばれているということです。なお、あの目白通りの地域全体はどうだったかというと、キャベツがあるところは緑が多かったが、緑地比率という緑の量から言うと、むしろ、非常にあの道路の周辺全体は、目標とするところの70～80%ぐらい多くなった。それは、目白通りと比丘尼交差点までの緑を含めて相当の量です。

それから、新さんの集団移転の問題はどうなったかっていうお話がありました。それをちょっと飛ばしました。外環の時には、集団移転は、地元から要求がなかったですね。それぞれが移転をしていった経緯があります。ただし、目白通りの場合は、東京都の建設局が非常に協力的でした。で、そういう並木道路をつくるならば、いろいろ考えてみようというようなことで、ああいう道路ができたんです。今の集団移転につきましても、道路にキャベツ畑を3反歩ぐらいのキャベツ畑がありました。それを建設局が買収しまして、移転を希望した人がそちらに十数軒移っています。それだけの広さですから、他の公共事業に協力をした人たちがこちらに移転をしてきています。

ですから、外環の場合もひとつのコミュニティが壊されるわけですから、集団移転先を用意する必要があります。以上です。

【司会（西川）】 他の方でこの同じ項目で、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 谷原などの状況について宮良さんの方で整理してくださるということでしたので、それに関連してなんですけど、今日の冒頭で東京都の「整備、開発及び保全の方針」に関して、新さんから、どうしてそういうことが書かれているのかという理由の部分の部分が大事だというお話がありました。例えば谷原について、現状の何が問題で、何を期

待して、外環が必要だと言っていたのか、その理由がやっぱり大事なんだろうなと思います。期待されていた効果については、私が以前出している、資料ファイルNo. 1の影響の、「外環における推計交通量の実績の比較」の2の部分ですね。推計交通量と実績交通量を比較したものがあります。それで、期待されていた効果がどんなものだったかというのは、おそらく、「環境影響評価書」の、「事業の目的」や「効果」のところに書かれていると思います。ですから、整理される時に、できればこのことも紹介していただきたいなと思います。例えば世田谷区に限らず、外環ができれば環八の交通量が減少するんだ、ということを楽しんでいる方がいると思うんですが、谷原を例にその期待された効果がどうだったか、もう一度確認いただけないでしょうか。

【司会(西川)】 はい。伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 先ほど栗林さんから、外環の東名道との接続についてご指摘をいただきましたことについて、お答えをしたいと思います。

外環の東名道以南につきましては、必要であると考えておりますが、関越道以南の区間が先に開通し、一時的に東名道が外環の端末となった場合、周辺の交通状況がどういうふうになるのかということについては、私も大変重要であると考えております。その際の交通の状況がどういうふうになるのかということにつきましては、シミュレーションをしている段階でありまして、ジャンクション周辺の交通が実際にどういうふうになるのかということもシミュレーションして分析してるところであります。これはこれからの協議会で整理してご紹介させていただきたいと思っております。以上です。

【司会(西川)】 他の方でご発言ございませんでしょうか。はい。栗林さんお願いいたします。

【栗林協議員】 すいません。ついでにもうひとつお願いです。先ほど武田協議員に緑の話の質問させていただきました。緑に関連してですが、およそこのような高速道路の脇に緑を入れるというのは、それは見かけの問題だけではなくて、これが道路から発生する自動車廃棄ガスを阻止するとかですね、そういったような実際的な効果っていうのは期待できるものなんでしょうか。あるいはどう手直しするとか。外環を見ますと、実は緑が失礼ですがあまり多くはありません。決してその木質じゃなくて、各並木の作り方が通常のこの辺の大きな並木とほとんど同じということです。ただし、緑のNO<sub>2</sub>の吸収量とかですね、そういったものを考えれば、緑の効果が幅どのくらいあればどういう効果があって、科学的な数量の出し方というのがあってあるんじゃないかな。確かありました。そういう観点から言って、考えられている外環についてどのくらいの緑が必要なのか、適当なのか、ということも数値的に出していただきたいということをおきます。と言いますのも、前にもご報告しましたが、現在世田谷の排気量が、既にNO<sub>2</sub>の上限を突破しております。ここに外環がくれば、完全にこの地域が公害都市となるのは間違いないので、これについては例えば量についてもやるとしたらこういうことなんですという意味で、そういう数字、この辺を計算して出していただきたいと思います。

【司会(西川)】 緑の整備の数字をとということですね。他に、武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 あの、科学的数値っていうのはむずかしい。今、外環の街路樹ですよ。あそこは、ほんとに小さいものを植えてますから。でも、今伸びようとしている。ですから、あと10年、15年経ちますと、少なくとも北園交差点から比丘尼交差点までのようになる。34年経ってるけど。僕は植え続けるしかないと思っている。そのくらい緑が豊かな武蔵野をイメージするコンセプトです。夜帰って散歩し緑の下に入ると、ひやっと感じます。木の下で緑道は音を吸収し緑を見ることによって安らぎを覚えるということ、気分的に和らぐ癒しの効果っていうのは大きいなあとこう思います。ですから、外環の上部構造の中では相当重視していく必要があると思っています。あと数値的データはまあ東

京都の方からいろいろな形を出していただきたい。以上です。

【司会(西川)】 はい。残り時間少なくなって参りました。まだ発言されてない方、ご意見はよろしいでしょうか。それでは、新さんお願いいたします。

【新協議員】 14回の協議会で出てるっていう問題を見てみたんだけどさ、前任者の成田さんの話ですけど、この定義しているっていうか、考え方をするっていうような定義の中で、まだこういうことをひとつひとつ議論しない時代に、結局、延伸計画ができたってそういう言い回しが出てくるんですけども、どういうことかっていう具体的なことは言いませんけど、これの19ページ一番上の方ですね。谷原と同じような課題が出てくるんじゃないか、それから、調整区域をなくした場合ここが外部になりますので、大泉と同じようなことが起こるんじゃないか、そのような懸念が伝え聞いていますと。そういう中で我々は、関越から東名まで、もし東京都より指定区域で考えています交通が外環の方に転換されますので、谷原の問題とか練馬の大泉とかそういう問題を解決していくべきではなかろうかと、そう言うんですね。当面の大泉の問題に関しましては、こういうことなんですね。ってことは、大泉はインターがあるっていうことで、周囲に車がないっていうことがないっていうこと、練馬区の中でこれをなんとかして欲しいと言う声がございませぬ。この問題を、練馬以南の問題を可能ならば明らかにしてここはなんとか解決できるのではなかろうか、というふうなところで、これはできるんですか。

隣接する道路といたしましては、関越東名間を開通させることにより大きなネットワークの中で計画の推進をするネットワークとしまして、環七・環八の交通量を転換しながら谷原の問題、あるいは練馬の問題を解決し尚かつ用賀・世田谷の問題を解決し得るんじゃないか、と言って、その後東京都の話になるんですよね。平成5年に5億円、13万4千台であることの多摩地区、それから平成6年では大泉まで外環は完成してもうすぐでできるかなという。13万4千台のデータであることは言ってないんですよね。実はここまで言ってることは決定項ですよ。決定っていうのは、笹目通りに和光側からの交通量は交通量に入れて、これは外環の転換を整備すると。これ変ですよ。

次に、平成11年の東京交通量の14万4千台っていうことで、これについてはどうですか。7万2千台っていうこういう統計結果ですね。これも変です。これの通りでいくと、前に整理していただきますと、西武新宿線の井荻の立体交差が、当初は平成10年にいったんの完成っていう期間で14万4千台っていうことで、こういうふうになっています。これね、私よく普通ってたんですけどね、非常に詭弁があるんですよ。実はね、この環八っていうのは外環道路が完成する前から大変混雑してしまっていてね、ギリギリの状態です。14万4千台っていうのは目一杯の状況なんです。これ以上どうやってね、こういう状態の中で結局井荻があれしたからどうだった、僅かなもんなんです。そして、いつも混む道路っていうのは、環八っていうのは満杯状態で推移しているんです。それをどうやって解決していくかっていうことが外環を通す時に練馬の区長から、要望されたことじゃないかと思うんですけどね。その辺りのことがちょっと怠慢だと思うんですね。高井戸側の側道につきましては、それまで1車線だったものを2車線に増やして、現在3車線に増やしておりますので、こういった種類の渋滞を起こしておりません。つまり、高井戸から谷原に行っているのは起こってない。だから、容易に悪化し得るところは3車線4車線に増やさなきゃならないものが、用地買収が遅れているっていうことでこちらがなかなか進んでおられないものから、こちらの渋滞も悪化していると。こういうふうになっているんですね。これはどうしてるんですか。これは買収したんですかね、ちょっと東京都に伺いたい。

それと、結局こういう形でやってきた街路を、外環が通ったからって言って笹目方面の交通量が減っていないっていうことは、これは同じように東名まで外環が行ったって環八は減らないっていうことと同じじゃないかと思うんですけどね。何か効果をこうして均衡



に出しているっていうのであれば、これは環七・環八の渋滞を解消するために外環をつくって清算するっていうのは分かるんですが、なんともこう積極性に欠けるっていうか、非常に曖昧な雰囲気、しかもこれを前に言ったんだからこれで解決済みだなんていうのは、納得がいかないんですけどね。

【司会(西川)】 この話は次回にしようということなので、次に議論させていただきたいということでご了解いただきたいんですが、よろしいでしょうか。

それでは残り時間もなくなって参りましたが、まだご発言のない方でご意見ある方いらっしゃいますでしょうか。それでは樋上さん、お願いいたします。

【樋上協議員】 武田さんにお伺いしたいんですが、前回の資料に調査が不十分という記載がありますが、これで何か問題があったのか、ということがわからないんですが。何か問題はあったんでしょうか。

【司会(西川)】 それでは武田さん、時間がございませんので、手短にお願いたします。

【武田協議員】 30～40分ほどかかる内容なので、手短にお答えいたします。

今大泉が抱えている関越と外環を開通してもボトルネック対策、どの程度の予算、それからどこを重視しているかということです。また毎回言っているように、合流下水から分流下水にしない限り、地下水の水収支という表現を私もよくしていますけども、地下水の供給が絶たれているか。地下へ浸透して入って行って・・・。

【司会(西川)】 すいません。時間がないものですから

【武田協議員】 個別のことは、次回以降に、ということですね。

【司会(西川)】 そうですね、時間の方も終了していますので。

【樋上協議員】 ちょっといいですか。

【司会(西川)】 はい。

【樋上協議員】 ご説明の丁寧なものも結構なんですけれど、時間の方ちょっとかかりすぎますから。簡単に何か分かるような資料を出していただければ、読めばわかると思うんですね。わからないものについて質問するというようなことでどうですか。その中に、いろいろノウハウがあると思うんで、そういうものを参考にしていきたいなと思うんです。何かそういう資料を出していただくということでいかがでしょうか。

【司会(西川)】 今、それを資料にさせていただいてはどうかというご意見いただいていますので、いずれにしても次回の議論の中で、どういう形で共有していくかというような議論の中で、提案していただくということでよろしいでしょうか。

【濱本協議員】 最後によろしいですか。

【司会(西川)】 はい、どうぞ。

【濱本協議員】 今日のね、議論の仕方を見ていると、ダラダラダラダラしており、何が問題かと云うことが少々分からないですね。これちょっと懇談会でも、きちんと何が問題なのかっていうことをご確認いただいて、そうすることじゃだめなの。そうしないと議論がわからない。それだけお願いいたします。

【司会(西川)】 それでは時間過ぎてしまいましたので、事務局の方からの報告の方をさせていただきます。

【事務局(佐藤)】 外環事務所の佐藤です

参考資料 - 2の方をご覧ください。環境の現地観測の状況です。

大気質につきましては、4月中旬から20カ所の二酸化窒素と浮遊粒子状物質の春の観測を行う予定になっています。地下水につきましては、58カ所で地下水の観測を行っております。残る6カ所につきましては現在地質調査を行っております。今月25日まで終了する予定です。動物と植物につきましては、3月15日から早春の観測を開始しております。下に、地下水水位のデータ回収と、野川の底生動物調査の写真を付けておりま

す。以上です。

もう1点ございまして、地域毎の話し合いですが、運営懇談会からの提案3にもありましたように、実施につきましては3月以降、各区市と事務局で協議いたしまして、協議員のみなさまにご連絡させていただきたいと思っております。以上です。

【司会(西川)】 最後に次回の日程でございますが、事前にお知らせした通り4月の20日、火曜日、午後7時から当会場を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。案内につきましては別途事務局からご連絡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でございますが、この間のご提案にありましたようにどういう話をしていくのかというようなことを、次回どうするかということ、議論させていただきたいと思っておりますので、ご参加いただきたいと思います。よろしいでしょうか。日程の方は、4月の8日、木曜日の午後7時からと考えておりますので、また後ほど事務局の方からご連絡をさせていただきます。

以上でよろしいでしょうか。特に、何かご発言等ございますでしょうか。

よろしければ、時間も過ぎておりますので、以上をもちまして第35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