

## 第36回PI外環沿線協議会 会議録

平成16年4月20日(火)  
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、お集まりいただきましてありがとうございます。私、本日の司会役を務めさせていただきます国土交通省の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、撮影時間の方、ここで終了とさせていただきますので、ご協力よろしくお願いいたします。また、傍聴されています方々につきましては、受付で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。

それから、傍聴席の方々につきましては配付資料がまだ一部届いてございません。届き次第、事務局の方からお配りさせていただきますので、誠に申しわけございませんが、よろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから第36回の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、会の進行にご協力よろしくお願いいたします。

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(秋山)】 事務局を担当します国土交通省外環調査事務所の秋山と申します。4月から人事異動で事務局を担当することになりましたので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の配付資料を確認させていただきます。お手元のクリップどめしてあります最初、議事次第、続きまして座席表、それから資料-1から資料-5までつけさせていただきます。それと参考資料-1、参考資料-2、それとアンケートがいつものようにございます。

それでは、資料1につきましてPI外環沿線協議会の名簿でございますが、初めに住民協議員の方につきまして、練馬区の須山さんが去る3月26日付で協議員を辞退したいとの申し出がありましたので、ご報告させていただきます。その後、推薦者であります練馬区から新たな協議員の推薦をいただき、関東地方整備局長、それと都市整備局長から岩崎さんへの依頼をさせていただきます、名簿を変更させていただきます。

続きまして、地元自治体の協議員につきましては、三鷹市の柴田さんから藤川さんへ変わってございます。また三鷹市、調布市、世田谷区の協議員の役職名称がそれぞれ変更されていますのでご報告いたします。

続きまして、国土交通省につきましては、伊勢田さんから山本さんへ変更になってございます。また、東京都の組織名称が都市計画局から都市整備局に変更されていますので、あわせてご報告いたします。

【司会(西川)】 ただいま事務局から報告ございましたが、ここで新しく協議員になられた方々から一言ごあいさつをいただければと思います。それでは順番に、まず練馬区の岩崎さんの方からよろしくお願いいたします。

【岩崎協議員】 このたび須山協議員が代われ、岩崎が担当することになりました。前任者同様、よろしくお願いいたします。

【司会(西川)】 ありがとうございます。それでは、続きまして三鷹市の藤川さん、よろしくお願いいたします。

【藤川協議員】 皆さん、こんばんは。三鷹市都市整備部調整担当部長の藤川です。異動された前柴田部長から皆さんによろしくお伝えくださいという伝言を預かってまいっております。前部長同様、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【司会(西川)】 それでは続きまして、国土交通省の山本さん、お願ひいたします。

【山本協議員】 4月1日より東京外かく環状道路調査事務所の所長でまいりました山本でございます。前任の伊勢田前所長に引き続きまして、この協議会に協議員として参加させていただくことになりました。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

この協議会については2年前より始まりまして、本日で36回を数えるということでございますが、この協議会を設立いたしました趣旨でありますとか、あるいはこれまでの議論、それから昨年まとめました中間とりまとめ、こういったものを踏まえまして、これまでの積み重ねを大切にしまして、これから議論に参加をさせていただきたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【司会(西川)】 それでは、本日の配付資料の確認を引き続き事務局からさせていただきます。

【事務局(秋山)】 お手元の資料-2でございますが、第35回PI外環沿線協議会の会議録となっております。

続きまして資料-3ですが、前回の協議会でいただいたご意見をとりまとめた資料となっております。

資料-4ですが、4月8日に行われました第21回運営懇談会のご報告でございます。

資料-5につきましては、協議員の武田さんと江崎さんから資料の提出がございました。

参考資料-1ですが、練馬区大泉周辺の状況についての資料でございます。

参考資料-2でございますが、環境の現地観測の結果(冬季)についての資料、それと、もう一つ、環境の現地観測についてということをつけさせていただいてございます。

【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。

よろしければ、まず初めに、資料-2の、前回35回の議事録についてご確認をお願いいたします。事前に皆様にご覧いただきまして、ご意見いただいたものを修正したものでございます。よろしいでしょうか。特になければ、この形で公表とさせていただきます。

それでは続きまして、前回の協議会で皆様からいただいた意見を資料-3として整理しております。また、4月8日木曜日に開催されました運営懇談会の報告を資料-4としてまとめております。あわせて事務局からご説明させていただきます。

【事務局(秋山)】 それでは、資料-3をご覧いただきたいと思ひます。資料-3につきましては、前回の協議会で出された意見をとりまとめたものです。内容については、東京都の整備・開発・保全の方針の見直しについての意見、それと練馬の問題についての意見をいただいております。

引き続き、資料-4をご覧いただきたいと思ひます。運営懇談会の報告です。4月8日にご覧の出席者の方で運営懇談会を行ってございます。運営懇談会から協議会へ3点ほど提案させていただいてございます。1つ目としまして、東京都から都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の資料を提出する。2点目としまして、練馬の問題について議論する。3点目、3月に新聞に掲載された広告記事について説明する。

以上です。

【司会(西川)】 ただいま事務局から説明がございましたが、資料-3と資料-4についてご確認いただきたいと思ひます。

まず、資料-3の方の皆様からいただいたご意見の方でございまして、特に何かございましてでしょうか。よろしいでしょうか。

特によろしければ資料-4でございまして、今日の協議会の進め方についてのご提案が

ございます。この進め方についてご確認いただければと思いますが、よろしいでしょうか。特になければ、この進め方で今日の議論に入っていきたいと思います。

それでは、この提案に沿いまして、まず東京都の方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お願いしたいと思います。それでは宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 お手元にクリップどめで、一番上に「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(案)」というのがあると思います。このクリップを外していただくと、東京都市計画、武蔵野都市計画、三鷹都市計画、それから調布都市計画、4つの冊子になっております。区部がこの東京都市計画、武蔵野市は武蔵野都市計画、三鷹市は三鷹都市計画、調布市と狛江市は調布都市計画に記載があります。

それぞれ一番最初に目次があります。その次を開いていただくと、都市計画の目標、基本的事項があります。

例えば、東京都市計画の18ページをご覧いただきたいと思います。区部の区域ごとの方針が表になっています。の北部環8周辺の中で、「東京外かく環状道路、環状8号線の緑の軸周辺に」、こういう記述がまず出てきます。もう一つは、31ページ、交通施設の都市計画の決定の方針の中で、(1)の道路、そこに外かく環状道路について書いてあります。

多摩区域では、例えば武蔵野都市計画を見ていただきたいと思います。目次の次に都市計画の目標、基本的事項があり、15ページ、交通施設の都市計画の決定の方針の中で、中段のところに圏央道及び東京外かく環状道路の整備を促進していくと位置づけ、記載してございます。ほかの三鷹都市計画、調布都市計画も同様です。

以上です。

【司会(西川)】 今、整備、開発及び保全の方針につきましてご説明ございましたが、これについて資料をお配りされてますが、ご質問とかご意見とかございますでしょうか。よろしいでしょうか。武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 ちょっとお尋ねします。この東京23区の部分の目次に、のBに下水道及び河川の都市計画の決定の方針、35で基本方針、整備水準の目標、以下3、4とありますが、これはここにつづり入っていないんだけど、これは要らないということで外しちゃったんですかな。

【司会(西川)】 では、宮良さん、お願いします。

【宮良協議員】 外かく環状道路に関する事柄が記載してあるところ以外は、省略させていただきました。

【司会(西川)】 では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 また別の機会に触れますけれども、下水道及び河川の都市計画の決定の方針、河川、これ大河川、都市河川の中小河川、いろいろあるんでしょう。非常に大事なことなんですね。というのは、前回も申し上げたと思いますが、流域下水道が普及したために地下水が枯渇してきている。それから、河川の水がやせ細ってきている。つまり、きれいな水が河川に流れないで、一瀉千里でシールドの管を伝わって終末処理場に行くと。これがいわば地球温暖化、あるいは都市の温暖化ということ招いているのだということ前回もたびたび触れてきました。

そういう意味でこのところは、下水道の、特に多摩の地域と連帯するこのいわば外環ベルト地域というのは、できるならば分流方式を採用していくのが、整備方針にあるような水と緑ということを含養していくためには非常に重要な要素になるんだということだと思うんですね。ですから、これはできるならば、あとまた資料要求をしたいと思いますので、それとあわせて次回それを追加していただきたい。このように思います。

【司会(西川)】 宮良さん、お願いします。

【宮良協議員】 次回、追加させていただきます。

【司会（西川）】 それでは、ほかの方で。それでは濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 私はもう意見を申し上げますが、私が第33回にこの問題で質問して、このように3回も時間をかけて、こういう結果になりましたけども、これは基本的に私どもの質問に対して、やはりきちっと早く資料が欲しい、出してほしいというものを出していただければ、こんなに時間はかからなかったと思うんですよ。ですから、行政の皆さん方をお願いしたいのは、問題点の出たものについては、きちっと速やかに出していただいて、速やかに議論するというような形をこれからもとっていただきたいと。こういうふうに要望しておきます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

他にこの件に関しましてご意見とかご発言ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、先ほどの武田さんにご指摘いただいたことは次回引き続きということで、整備、開発及び保全の方針につきましては、ここで議論を終わらせていただきまして、引き続きまして、練馬の問題についての議論に入っていきたいと思っております。新さん、お願いいたします。

【新協議員】 議論を終わらせるというのはちょっと乱暴な話で、これ今日出てきたんですよね。この場所で出てきたわけだよ。これで全部読んで、おかしい点があったら質問したいと思うんだけど、これは今日やるわけにいかないよね。だから、これは次回以後にこの問題については、東京都市計画の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針については、ちょっと質問させていただきたいと思うんですがね。それはよろしいですか、東京都さん。

【司会（西川）】 では、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 資料を見ていただいて、次回でも構いません。

【司会（西川）】 次回もありますし、その前に運営懇談会もありますので、その際にもご質問とかあれば、ご発言いただければと思います。それでは、今日のところの議論としては、ここでもし発言なければ、次に行かせていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

それでは引き続きまして、この練馬の問題についての議論に入っていきたいと思っております。練馬の問題につきましては、いわゆる21項目についての議論というのがあったかと思っております。本日は武田さんから資料-5として、「21項目の取り組み結果と評価」というタイトルが入っておりますが、それについての資料-5が用意されております。これにつきましては、武田さんの方からのご依頼もありまして、事前に皆様にお配りさせていただいて、できるだけ円滑に議論を進めていきたいと考えております。

この件に関しましては、過去に出された資料がございます。青い資料ファイルのNo.2でございますが、その中に、いわゆる21項目と言っているものは、インデックスの16番に入っております。それに関連する資料として、17、18、19という資料が入っております。また前回までに、武田さんや栗林さんから関連して出されている資料につきましては、同じファイルの後ろの方に23というインデックスがございますので、そこを開いていただきますと、そちらの方に入っております。

また、以前に事務局の方から、大泉周辺の状況の事実関係を整理した資料ございましたが、それも同じく23のインデックスのところに入っております。本日関連しまして、事務局の方から追加で参考資料-1として提出しておりますので、そちらの方も事務局の方から説明をさせていただきます。

それではまず、議論に入る前に、そちらの参考資料-1の方を事務局の方から説明させていただきます。

【事務局（藤井）】 事務局を担当いたします藤井でございます。

お手元のA3横長参考資料-1をご覧くださいと思います。タイトルが「練馬外環

周辺案内図」となっております。外環練馬区間に関しまして、関連する都市計画道路などの図面を提出させていただきました。本日の議論にも出てくるかと思いますが、図面の上の方に、点線で記載している補助230号線という路線がございます。大泉学園通りを過ぎまして、大泉学園町六丁目付近で南の方に折れている路線でございます。それから、図面の真ん中あたりでございますが、放射7号線という路線を表示してございます。北園交差点とあるところから同じように点線で表示してございます。それから、先ほどの補助230号線と外環の交差するあたりに、北大泉公園、これは斜線で示してございます。それから、大泉JCTと書いてあるすぐ下のところでございますが、黒い丸で八の釜憩いの森を表示させていただいております。

以上でございます。

【司会(西川)】 これまで練馬の問題につきまして提出されている資料と、今日参考資料-1で配らせていただいております資料、これらの資料を材料といたしまして議論をしていただければと思っております。

まず最初に、練馬区の平野さんの方から、練馬区の状況についてご発言いただくということでもよろしいでしょうか。よろしければ、練馬区の状況についてまずご発言いただいて、その後、資料提出いただいている武田さんと江崎さんにご発言いただいて、議論という形で進めたいと思っておりますが、よろしく願いいたします。

【平野協議員】 承知しました。

それでは、私の方から若干時間をちょうだいいたしまして、今の練馬の状況、この21項目に沿って説明といたしますか、させていただきますと思います。なお、この21項目につきましては、私の前任者である水上前都市整備部長が第14回のこのPI協議会の中でも状況説明をしております。基本的にはそれほど大きくは変わってございませんが、そういう中でも状況の変化、また動きの中で区の考え方等々が変わってきているところもございまして、その辺もあわせまして、また、武田協議員の方から出されてる内容にも、ある程度整合させながら説明をさせていただきたいというふうに考えております。

まず、21項目、それぞれ1点ずつ、簡単にどういう内容なのかをいいながら、状況について説明させていただきたいと思っております。

まず、第1番目に、当時、60年当時ですが、条件として付したのが、谷原対策ということで、先ほど事務局で用意していただきました参考資料-1の中央右側にありますが、谷原交差点というのがございます。笹目通りと放射7号が交差する場所でございます。ここが非常に当時、関越自動車道、それから外環のジャンクションということで、その谷原の交差点を右折することによって東名方向に車が流れると。また、逆に東名方向、今度南側から進むことによって、谷原の交差点を左折することによって、関越自動車道、それから外環道に入るといった状況がございまして、そういう状況をとらえた中で、いわゆる谷原交差点について、その当時の時点ですが、これ以上の混雑を招くようなことのないよう、必要な措置を講じてもらいたいというのを1項目めの条件として出しております。

これにつきましては、前回の中でも申し上げていると思っておりますが、谷原の交差点の改良、いわゆる都道ですので、都において右折レーン等の増設とか、そういう改良が行われていると。これについては、現在においても工事が進められて、改良中であるということでございます。ただ、これら自体が交差点の改良だけで抜本的な改良に結びつくかどうかということになりますと、まだちょっと疑問の点があるのかなと。

武田協議員の方から後ほどお話あるかもしれませんが、もう1つは、この交差点の右側にございます、点線で塗ってあります環状8号線。これが今、工事中でございます。この環状8号線ができることによって、どのぐらいの交通量の変化がこの谷原交差点に生じてくるのか。この辺のものを検証していく必要があるのかなというふうにとらえてございます。これが1点目でございます。

それから2点目についてでございます。2点目は放射7号線、いわゆる大泉ジャンクションから放射7号線以南の取り扱い。今、まさにこのPI協議会の中で議論しているわけですが、この外環道について、当時、位置と構造の原点から再検討をしてもらいたいという要望を出してございます。これにつきましては現在、大深度というような地下構造への変更が提案されているということもございまして、私ども区の方にとっては一定の条件の進展をみたのではないかなというふうにとらえているところでございます。

それから3点目、これは関越自動車等の交通、広域的分散、川越・所沢インター等からの国道16号線や浦和所沢線、いわゆるもっと西側の方の周辺道路の整備についても、働きかけていただきたいという要望を出してございます。なるべくこちらの方に交通集中が過重にならないようにと。現在においては、国道16号線などが整備されているというふうには伺ってございますが、今後もその整備をより図ってもらう必要があるのではないかなというふうに考えております。

次に4点目でございます。道路構造として覆蓋構造等を採用してもらいたいということでございます。いわゆるインターチェンジ周辺等において覆蓋構造にしてもらいたいということでございますが、料金所などを除いた箇所においては、おおむね覆蓋構造になっていると。また、ここの参考図にあります北大泉公園予定箇所等のところについては、地下構造となっているということでございます。これも当時の条件の中では一定の条件が満たされたのではないかなというふうに考えているところでございます。ただ、料金所周辺、またインターチェンジ等については、どうしても覆蓋構造になり得ないという状況がございまして、その辺の環境保全上の問題というのは、今後も整理していく必要があるのではないかなというふうに考えております。

それから5番目が、インターチェンジ部周辺において、やはり環境を保護するために植樹帯を主体とした環境施設帯の設置を積極的に検討されたいという要望が5点目でございます。インターチェンジの周辺部におきましては、達成状況からいきますと、白子川から約80メートル程度については植樹帯が積極的に設置されてると。それから、東側においても、幅員6メートル程度の側道が設置されてるということで、ある程度の環境帯というものは設置されているのではないかなというふうに考えているところでございます。

次に6点目でございます。6点目は、いわゆるサービス道路、外環本線の横にいわゆる側道という機能ですね。側道の機能として通過交通を排除してもらいたいというのが6点目の内容でございます。この6点目につきましても、地元と協議を行いながら、今、バスの運行が可能な構造としてできるだけ通過交通を排除するような構造にはなっているということで、ある程度の条件は満たされたというところがいえるのではないかなととらえております。

それから、7番目、横断区道。これは当時、外環が抜けることによって、放射7号から補助230号線まで、この参考図のところに書いてありますが、その間の区道といいますか、道路が20本近く横断するという状況がございまして、この横断道が地域分断とならないようにということで要望を出してございます。地域分断を招かないような構造ということで、ある程度のものは整理されているのかなと思いますが、おおむねその横断道が配備されている。先ほどの覆蓋構造とあわせて中でそういう整備がされているというふうにとらえているところでございます。

それから、8番目。これは交通施設計画との調整ということで、外環と交差する補助230号線周辺については12号線等の延伸の構造があるので、十分な計画の調整を図ってもらいたいというのが8番目の要望でございます。

この8番目につきましても、現在、この参考図でいきますと、ちょうど先ほどの北大泉公園のところで交差するようになるわけですが、いわゆる覆蓋構造等の形の中である程度の整備が図られている。先を見越したような構造となされている。また、この覆

蓋構造等も12号線延伸に向けてのための工事補強がされているというふうになっておりますので、ある程度の要望はかなえられているのかなととらえております。

それから、9番目は周辺地域の整備ということで、北大泉公園地域については、やはり将来においても公園として活用できるような形としてもらいたいという要望を出してございます。この要望につきましても、今言いました覆蓋構造、また地下構造というものをあわせた中で、上部については公園予定地として活用できるような見込みになっているということでございます。

それから、10番目の条件としましては、地域地区の見直しということで、いわゆる外環道ができることによって、周辺の沿線のまちづくりができるようにということで、地域地区の見直し。また、この地域においては風致地区という指定がされてございます。この風致地区については、その地域の実情と見合っていないところもあるので、その地域地区の解除も図るべきであるというような意見を出させていただいております。

この10番目の要望に関しましては、用途地域につきましてもある程度変更されている状況がございまして、ただ、風致地区につきましても、現在においても、依然その指定が残っているという状況になってございます。この中で1点だけ申し上げさせていただきたいのは、水上前協議員は申し上げてはいなかったんですが、抜本的な解消ということではないんですが、いわゆる運用の中で一定の審査基準を設けまして緩和策が講じられてきているという状況がございまして、今、この辺の中で運用を図っているということで、ある程度地域の実情に合ったような形での指導はされているということがいえるんじゃないか。ただ、抜本的な解消としては、やはり地域地区の指定というものをこれからも見直していく必要があるのではないかなと考えているところでございます。

それから11番目につきましても、周辺の地域のまちづくりということで、周辺のまちづくりに寄与するために、いわゆる地区計画などの整備手法によって、住環境の改善を進めることが必要であるというのが11番目の内容でございまして、これにつきましては昭和61年11月に再開発促進地区に指定されて、この地域においても、周辺まちづくりの整備、または計画の概要を定めている状況があるというところでございます。

12番目につきましても、この地域におきましては区画整理をすべき区域と指定されてございます。その中で、やはり当時、区画整理をすべき区域内においては、区画整理の可能地域として位置づけられているので、区画整理事業によるまちづくりの推進についても協力してもらいたいという内容でございまして。

ここにつきましては、先ほどの12号線の延伸の予定の230号線の区画整理の準備も進めている。また、外環に絡んでのお話ですが、中里地区とか大泉地区で小規模ながら区画整理事業が実施されているという実態がございまして、今後におきましてはこれからの課題となりますが、より必要である骨子等々の整備に当たって、どのように整理していくか。この辺は武田協議員の方からもそのご意見が出ているところでございまして、後ほどお話があらうかと思っております。

それから、13番目。供給処理施設との調整ということで、当時ですが、敷設済み、計画中の下水道施設の支障にならないような十分な調整を図ってもらいたいと。これにつきましては、先ほど武田協議員の分流式という意見がございまして、現行で進めている合流式の中での調整が図られてきたという経過がございまして。

次に14番目、白子川改修計画。これはどこに当たるかといいますと、この参考資料-1の「大泉」C T」と書いてあるところの南側に「八の釜憩いの森」と書いてございます。これにちょうどぶつかるように、蛇がはうように黒い細い線が書いてあると思いますが、これが白子川でございまして。この白子川の調節池。今、「大泉」C T」と書いてあるところと「八の釜憩いの森」と書いてあるところ、ここが調節池の位置でございまして。この調節機能を十分に確保することというのが14番目の条件でございまして。

これにつきましては、八の釜の方の第1調節池、また第2調節池、「大泉」C T」と書いてある方ですが、これは両方とも整備が図られてございます。そういう面では、ある一定の要望は満たされたのかなというように考えているところでございます。

それから、15番目です。地域の生活環境の向上ということで、下水道の周辺地域の普及、それからガスのサービスということで普及。当時においてはガスも、以前武田協議員の方からお話がありましたとおり、まだ都市ガスが通ってない、プロパンガスで処理されているような状況がございましたので、そういういわゆるライフラインのものをきちっと整備してもらいたい。これにつきましては、現状においては、ガス、水道においても、概成100%に近い状態で整備されているという状況になってございます。

それから、16番目としまして、地域交通利便性の向上策として、地域内へのバス交通の導入を促進するよう、関係者に働きかけてもらいたいというものが16番目でございます。この16番目におきましても、大泉学園駅から和光市へ向かう、ちょうど東武東上線と西武池袋線になりますが、バス路線が整備されております。そういう面ではバス路線については整備されているということがいえると思いますが、次の2つ。武田協議員の方にもア、イ、ウと書いてございますが、イ、ウ、いわゆる補助230号線、それから放射7号線などの道路整備を促進するということが当時どうしても、前も私の方から申し上げましたとおり、この外環道を今、大泉ジャンクションがあることによるボトルネックということで処理するものとして、230号線、放射7号線の整備が必要であると。これが大きな問題でありまして、現在のところ、まだ整備に至っていないという状況がございまして、この参考資料の中で記載してございますが、幸いなことに今年度、都市計画道路の整備方針の見直しということで、東京都の中でいわゆる第三次事業化計画優先整備路線にこの両路線とも位置づけていただいたという状況で、今後の早期事業の着工が期待されるところでございます。

それから、ウの地下鉄12号線光が丘～大泉学園延長の早期実現を図ってもらいたいと。当然のことながら、230号線の整備とあわせて、その整備促進を図っていただきたいというのが練馬の都市基盤整備をする上で最大に必要なことであるというふうに考えているところでございます。これにつきましても、今まだ整備が進んでいないということもございまして、230号線とあわせた整備促進を図っていききたい。また、区におきましても、その整備促進を図るための区画整理事業の促進等々も今進めているところでございまして、今後の早期事業着手に取り組んでいけるような方策を講じていただければありがたいと思っているところでございます。

それから、17番目。この事業の中ではその他の事項に入るものでございます。工事公害の防止ということで17番目。工事公害防止に十分留意した万全の措置を講じてもらいたいということで、これにつきましても、当時、東京都の環境影響評価条例に基づいて事後調査報告が提出されるなど、一応の対応は図られているのではないかと考えております。

それから、18番目の周辺の教育環境の保全ということで、この外環周辺には学校等の教育施設もあるということで、道路構造上の配慮などによって、通学路などの安全対策に十分留意してもらいたい。これにつきましては、先ほどの本線の部分に覆蓋化すると。学校周辺については蓋掛けをすとか、側道の中に歩道を設置するとかというような地域の意見を取り入れられた道路構造にしているというような状況がございまして。

それから19番目、補償でございます。移転の対象となる関係者との十分な話し合いで適切な補償をしてもらいたいと。これは現在、この事業は終了しているわけですが、大きな問題はなく、対応が図られたのではないかととらえているところでございます。

それから、20番目。これも補償関係に当たるわけですが、代替地の要望については、その確保について特段の努力をしてもらいたいと。これについても、おおむね十分な対応が図られてきているのではないかと考えているところでございます。

それから、最後に関係住民との協議ということで、今後整備を進めるに当たっては、関係住民と十分協議をして対応してもらいたいということで、それにつきましても対応済みといたしますか、工事説明会、それから大気の測定結果について、毎月報告していただくなどの対応を図っていただいているものでございます。

以上が今現在における練馬区の21項目に対する大体の進捗状況といたしますか、対応状況ではないのかなととらえているところでございます。

最後に、全体的なもののお話の中で申し上げさせていただければ、やはり従前から申ししておりますこの21項目それぞれの中で対応が図られたものの、また、まだ十分図られていないようなところがございます。そういう中で、先ほど来申し上げております放射7号とか補助230号線、いわゆる広域的なこういう幹線道路のはけ口となる道路整備が十分に図られないと、そのボトルネックの影響がその地区内に大きく交通があふれてしまう。私どもが今一番抱えている問題としましては、大泉インターチェンジ周辺の生活道路にインターチェンジ利用の通過車両が入り込んで区民の日常生活に大きな影響を与えているということがまだ現状としてございます。やはりその辺の交通の処理を今後早急に図っていくことが今後の最大の課題としてとらえているところでございます。

雑駁な中で長くなりましたが、以上で終わらせていただきます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、今日資料をご提出していただいている武田さんと江崎さんから資料の補足説明をいただければと思います。まず武田さんの方から配られている資料を補足的にご説明いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【武田協議員】 今、平野さんの方から非常に冷静な評価が出ましたので、私の方はそれらはほとんど同じという考え方で、時間を節約するためにピックアップしてご説明させていただきたいと思います。なお、ここに事前に書いてありますけれども、私のこのコメントについては、実をいうと、平野さんとはこれを書いた後、一切お会いしておりません。むしろ私の方は住民の立場で、多少冷静さを欠いている部分があるかと思いますが、40年間の怨念がこもっておりますので、その辺は十分お含みの上、お聞き取りいただきたい。このように思います。

まず第1に、一般的事項の谷原対策については、今申し上げられたようなことです。ただし、この環状8号線が、私はここでもう既にドッキングしているというふうに書いておりますが、昨年7月にこの工事が完成するという予定だったものですから、そういうふうに書いております。しかし、これははっきり言うと、谷原交差点の渋滞緩和に対してどういう影響を与えるかということについては、ここに書いておりますように、おおよそ3万台くらい発生交通が生まれるんじゃないか。こういうような見方があります。ですから、これについてはここにも書きましたが、これが開通した後、どういう影響になるのか、交通量調査の結果を待たなきゃいかん。ただ、非常に大雑把に言えば、南から来て南田中で、谷原の交差点を通過して笹目通りに行く車が多分環八に流れ込むのが多いだらうという感じがいたします。そういう意味で、笹目通りのいわば外側車線については相当の量の減少がみられるんじゃないのかなというような感じですが、これは交通量調査の結果をみたいということですよ。

それから、放射7号線以南については、もう大体大深度でやるということになったから、区長意見は満たされたんだというような判断。ただし、大深度であるために地下構造になったことによる安全対策、排気ガス、出入り口渋滞、これは非常に深刻な問題が起きてくると思います。大泉インタージャンクションから今度できる外環の地下に入っていくときに、よほど地上の動線をより良くしないと、中で本線上の渋滞が起きてくる。出口に向けて出られないための本線上の渋滞。仮に2車線2車線、あるいは3車3車でやったにしても、事実上、中の両側1車線ずつ渋滞路線になるんじゃないか。こういうようなことが

ありますので、やはり相当はけを良くしないとだめだろうということです。

それから、ついでに申し上げますと、練馬区の都計審は、当時私も委員を仰せつかりましたが、ここに約6ヵ月と書いてありますが、ネットではやはり4ヵ月程度だったと思いますが、区長意見を出しているわけです。その出した意見に対して、行政的にいえば、20年間ほったらかしですよ。何にも変化がない。何の回答もない。もちろん区の方もこういう難しい問題だから、せつかなかったということ。練馬区はおとなしいから、そういうことがあったんだろうと思いますが、少なくとも外環と関越という2つの大きな動線がある日突然、非常に腰の弱い練馬区の骨格構造の中に突っ込んできた。それで、その周辺に対しては一切ほったらかしにしてきたということです。これについてはやはり相当問題だろう。放置してきた責任は非常に重いんだと。だから、国交省と東京都の高いレベルの誠意ある回答を求めたいということです。

あと、多少強い表現をしてありますので、省きます。

それから、関越の交通の広域分散問題については今申し上げたようなことで、ただし、実際には関越の渋滞というのは、所沢から始まって10キロ、20キロ、あの辺からまたばんと増えていく。つまりそれで渋滞していくわけです。関越の下り渋滞というのは大体その辺から始まります。これで圏央道から東側の地域の発生交通量をどういう形で処理するかが大事だというのが当時の議論でした。したがって、浦所線と16号をもっと高規格化道路整備をする必要があるんだろうということを再三申し上げたつもりです。しかし、これは残念ながら、余り改善されていない。所沢の区域をどういうふうに抜けるかということさえ、いまだに結論が出ない。ここのところを処理しなかったら問題があるということです。

それから、次の道路構造につきましては、これはちょっと私、勘違いというか、誤植をしております、2行目に「ただし、北大泉公園」といっておりますが、これは私はちょっと勘違いしておりますので、ここのところは、現在、八の釜憩いの森公園と関越、つまりインタージャンクションのあそこがむき出しになっているものをもうちょっと、車の走る施設だけつくって、その周りの修景を少しもしていないということです。ですから、憩いの森と今ループになっているあの中を、南と北側をあわせて1つの景観修復をやらないと、はらわたがむき出しみたいな状態で、あそこら辺の環境が非常に悪い。こういうことがありますので、今回の外環づくりの中ではそういうアメニティー化を考えていただきたいということです。

それから、次の環境施設帯の設置等々。これは今申し上げたことなんですが、外環本線から関越下り車線に至るループジャンクション部、今申し上げたところです。周辺環境の修復、それから地元要望の多様性から、これらについては、はっきり言いますと、都計審の中で、あるいは事業説明会で説明された緑のイメージよりも後退したものになっております。これは非常に残念なことなんですが、今の外環、ご覧いただければ、確かにご理解いただけたと思うんですが、ある部分は蓋を掛け、ある部分は土盛りをしてあって、ある部分は駐車場になっている。それで緑が少なくなったとういうようなことです。これは地元の意思が不統一だった。はっきり申し上げると、あの当時の外環づくりを都計審で議論したときのイメージよりも相当後退したものになったということがございます。ですから、地元の意向をどういうふうに集約するかということは、今流行の言葉でいえば、地元の人たちの自己責任ということになるんですが、ここのところは不出来なものになってしまったのは非常に残念です。

特に道路公園あるいは国交省に考えてもらいたいのは、地下18メートルにあれだけの車が通っているわけです。都市計画的な事業なんですが、その上にもう1つ駐車場を設置するなんていうことは絶対にあってはならないことだろうと思う。高速道路施設の安全基準はどうなっているのか。その辺をしっかりと押さえてやってほしい。

なぜならば、関越の地下に、あの日の当たらない場所に、ちょうど三軒寺から関越に上がっていく下に児童公園をつくっています。ジャングルジムだとか、そういうものをつくっています。なぜあんなところにジャングルジムをつくらなきゃいけないのか。これをもし地元で要求しているとすれば問題だし、実はあの高架の下で火災がありました。夕方でしたが相当大的な火災でした。関越の腹の下は光ファイバーだとか、いろいろな情報、その他のものが入っております。少なくとも高架下というのは、それなりの安全対策を考えなきゃいけないので、高速道路の施設基準というのは一体どうなっているのかなと思っています。ちなみに私どもの関越の方では、高架下には火災の発生源となる資材置き場、木材置き場、駐車場、こういうものは一切禁止ということを道路公団と申し合わせてきております。

それから、サービス道路につきましては、先ほど説明があったとおりです。

それで、横断区道の取り扱いなんですけど、確かに南北の分断にならないよというところなんですけど、ご承知のような大泉インターの状態ですから、目白通りに外環から出てくる車、入っていく車、それから目白通りから関越に上がる。こういうようなことで、実はここにはきれいな歩道がついておりました。幅2m50cmから3m50cmです。ところが、ここに顔を出してきたために、その緑の並木道をぶった切って、出入り口をつくったということです。当時、石神井警察を含めまして、いろいろ論議をいたしましたけど、結局こんな長い交差点、信号規制も難しくとても対応できないよと。現在、確か12ぐらいの動線があそこに集まっております。つまり限度を超えた交差点づくりだというのが当局、警察側のばやきでした。

その結果どうしたかということ、区道の一部を廃止して、その先に地下道をつくった訳で残念ながら平面の歩道はなくなった。2階建ての陸橋でもつくるかと。ところが、陸橋の長さはとても長いものはできないということで、都道の歩道と区道の歩道が半地下でつくらざるを得なかった。こういうことがございます。地元は、これは月1回ずつクリーンデーでやっておりますが、夜間の防犯対策には非常に苦慮しております。これは今後の外環づくりの中で、どういうふうに整合化するかという課題だと思います。

それから、この次の交通施設計画の問題ですが、平野さんの方も触れられましたが、あそこは実はこういうふうにぐっと下がった、白子川の、こっちが大泉の台地でこっちが比丘尼の台地になります。ですから、ここに地下で外環が通っている。それで、そこに地下鉄が顔を出してくる。地上で平面でくるわけにはいかないから、多分のこの部分はここに書いてあるように、お茶の水の神田川に丸ノ内線がおなかを出してきているような、そういう形をとらざるを得ないんだらうなとイメージしております。この場合に、ここにある補助230号の道路線と地下鉄の走る部分と、それからこの側道の通過というのはどういうふうになるのか、外環の地上部の側道はどうなるのか、ややこしい複雑な処理をしなければならぬ。相当慎重に考えなきゃいけない。難しい課題が残ったと思っております。

それから、道路上部の広場、公園の活用、高架構造から大深度方式になった場合、関越インタージャンクションは大規模構造であり、さっき触れたことですね。12動線に加えて外環本線と出入り口解消対策のために新たに約6車線。今12動線あるんです。それに対して今度は、外環の内回りに入る車、外回りから出てくる車、そういうものを含めて、それから関越からおりて外環の内回りに入る車、それから外環の外回りから関越に乗る車、こういうことで、ここでは約16路線ぐらいを、わずか150mから200mのところ動線処理をしなければいけないこととなります。でも、幸い大深度になりましたんで、その大深度の高さのある地下空間をどういうふうに利用して、16~18動線ぐらいなるものを処理するか、相当工夫したことをしないとだめだろうと思っております。この辺は練馬区さんもそうですが、東京都、それから国交省含めて十分検討していただきたい。私たち地元としては地元なりのイメージは持っております。

次は、3の周辺地域の整備の1ですが、4行飛ばしまして、区長意見を満たすためには目白通り北側の関越外環既設部の2の2の殺風景なむき出し、さっきちょっと触れました。今できている部分ですね。今、1車線1車線なのを2車線ずつの増線工事をしております。あれが終わった段階で、憩いの森と北側のいわばジャンクションになっているところの周りを含め修景計画をして、この八の釜憩いの森と一体化した、つまり緑化、あるいはアメニティープランはぜひ検討すべきだと思います。

それから、この次の問題は飛ばします。それから3番、周辺地域のまちづくりについても同じです。

それで、区画整理の問題についても飛ばさせていただきます。この(4)の下から3行目、外環、関越絡みの目白通り西延伸は、目白通りを区画整理手法ではなく、街路事業として対応する方針のようです。これは都といろいろ折衝し建設局の方が、街路整備事業での対応方針に転換して、既に15、16年たっています。そういうようなことなんです、早急な着手を求めたい。これは(8)に詳細ということになっておりますが、そういうことです。

それから、5番は飛ばします。これは土木機器の接触事故があった程度で、下水のシールドの管一部を壊されたというような程度で、特に問題はなかった。

それから6番、ここが私は一番大事なところだと思います。白子川改修計画との調整。白子川上流調整池、これは、今憩いの森といているところの比丘尼橋上流調整池というのがこのマルポツの左側に入っております。これが既に目白通りができたときにでき上がっております。1971年～1975年にかけてこの調整池ができ上がっております。そして、この下にセキド橋という部分がありますが、これも現在公園になっております。昨年、下流調整池が竣工していると。ここで、70年代の下水道はこの辺は乙地区でした。乙地区というのは、自分の屋敷の中に処理の施設をつくって、そこで簡易処理したものを下水に流す、そういうものですね。ですから、当時は白子川の床上浸水がみられましたけれども、流域下水の普及後は、一昨年9月の集中豪雨でも、これは前にも申し上げました。水位が25～45cm程度しかない。このように都市河川と地下水は枯渇状態にあります。今は白子川に水が流れていかないわけです。分流下水化方式に転換し、雨水の地下供給を行うべきである。外環の大深度と拠点の開削工法は地下水の水収支に影響を与え、ひょっとすると工事の施工中にも何か重大な結果を招くことが予想されるんじゃないか。なぜならば、このように公園、池、河川、緑の後退、水抜けという表現をしてありますが、これは大泉だけじゃないですね。この提供してもらいました大きい判の練馬の地図の一番後ろの方の5ページをご覧くださいとわかりますが、5ページのあみだ状の囲ったところがあります。つまりこれだけいろいろの、左の方は野川ですか。それから幾つかあみだ状に囲ってあります。その間に都市河川があります。これらはそれぞれが水が枯渇状態にある、あるいは公園の水も現在もポンプアップしている。石神井公園しかり、善福寺しかりです。このことは相当重く受けとめて対応策をとっていただかないと、大きな問題が起きてくるんじゃないのかと考えております。

多摩の方は流域下水ということが非常に多いわけですが、23区はほとんどが、一部を除きましてですけれども、6割、7割方が流域下水で、雨水も、それから家庭污水も雑排水もし尿も全部一瀉千里で終末処理場へもっていく。こういう形をとっております。それが結果としては地下水の枯渇を招いているということです。この課題は単に下水道事業経営の污水处理方式が、分流よりも流域の方が安く上がるからというような問題ではなくて、都市の温暖化防止、雨水の地下水浸透率の低下による地下水枯渇、枯れ河川化した都市河川の再生など、水系と生態系の回復という大命題が問われているんだということです。

つい最近、テレビで見えておりましたら、鹿児島新幹線が開通しました。鹿児島でしたか。あそこは割合に山岳隧道のトンネルが多いんですが、あるところでは1つの村に従来は川

があった。そしてそこに水田があった。ところが、それが田舎では水抜けというんですね。底抜けです。トンネルが掘られてしまったために、その村の川が消えてしまって、その水がどこへ流れたかという、山の反対側の別のところに、相当とうとうと水が流れてしまう。こういう現象があります。これ、皆さんテレビをご覧になっているからおわかりだと思うんですね。別にこれは鹿児島だけの問題じゃないと思います。多分、外環の16キロ、ここでこれだけの大深度で工事をされるならば、そういうことが起きるんじゃないのか。これは十分考えていかなきゃいけない問題です。

その対策として、後で都市水道を入れればいいのかというようなことではないんです。大地が枯渇しやせ枯れていくんだから、少なくとも武蔵野大地はそういう形で、この多摩に連帯しているこの地域、一步多摩へ入れば全部流域下水じゃなくて分流下水でやっているわけですね。だから、例えば千代田、中央、港、あるいは渋谷区というような都心の、山手線の内側ぐらいならば、それはやむを得ない。しかし、武蔵野の大地のあの辺でそれはないだろう。これは、国交省も新しい所長さんおみえになっていますけども、軽く受けとめないで、非常に重要な課題だというふうにお考えをいただきたい。

ここで1つの資料要求をお願いしたいんですが、たまたまネットで調べておりましたら、東京都は立派なもんです。東京都地球温暖化対策指針というのをおもちになっております。その中でいろいろっておりますが、東京都告示第981号、平政13年7月ですか、東京都雨水浸透指針というのが出ております。これは技術的にも、それから非常にミクロにわたって、いかに地下に水を返していくかということをや非常によく勉強されていて、さすが東京都だなと思いました。ただし、これが実態的にどうかということは、ちょっと今これと離れますが、これはできれば都市計画局の方で次回でもこれらに関連する資料、下水道の方法が多摩では分流方式がどのくらいなのか、あるいは23区内でどのくらいやっているのか、それから流域はどのくらいなのかというようなデータをできれば出していただきたい。これは資料要求です。

それから、それに対する東京都の現在どういう分流というか、今申し上げました東京都地球温暖化対策指針というものがどういう状況になっているのか。今、隣に平野さんがおいでになります。練馬区はそういうことを十分考えて微力、微力と言ってごめんなさい。一生懸命です。例えば私どもの家の前は、実はある程度区画整理ができ上がったというふうな形をしているものですから、道路の舗装を雨がしみ通るような粒子の大きい舗装をしています。つい1ヵ月ぐらい前にも、あれ年に1回じゃないと思います。2年に1回ぐらいだと思いますが、強力な高圧の水で洗浄しまして浸透率を高めております。それともう1つは、参考までに申し上げますと、関越の緑道をつくる時に1つの工区は在来工法でやりました。それからもう1つの工区は、浸透の舗道の石を取り入れています。ところが地下水の浸透する舗装をしてあるところの……

【司会（西川）】 すみません。武田さん、もう20分過ぎていきますので。

【武田協議員】 はい。木の緑の伸びが早いんですよ。そうじゃないところは、緑の伸びが非常に少ないですね。ということがあります。それで効果があるんだということをお含みいただいて、東京都の方から今後どうしようとするのかということをお考えいただきたい。

それで、あと、7番、8番は飛ばして、230号、放射7号ですが、これについてイの方ですね。補助230、放7ですが、ここもいささか住民としては納得いかないという部分なんです。区長意見を提出したのが1985年11月です。今から20年前。それから地元自治会が、関越開通後から目白通りの工事終了した1971年でこれは65年ごろから放射7号線の西延伸、原因者である事業施行者、道路公団なのか、あるいは当時は建設省、このことは何回も要請してきましたけれども、いまだにやっていない。要するに地元要望から40年、区長意見から20年。つまりこれは練馬問題、練馬問題と申し上げます

が、至るところの町で渋滞があるというのは、今まで十分図面や何かでみましたけれども、根本的にいえば、関越、外環ネックの課題の根本的解消というのは骨格構造をいかに努力するかです。高速道路をつくるような熱意と同じに、練馬区の骨格構造をどうするのかということ、都市計画局と建設局がいまだに関連街路の計画年次さえ明らかにしていない。そういうことを含めて、国は当然ですけれども、都と区、国の緊急対応策について明快な回答をしていただきたい。区長意見の評価の中で、こういうことをいうのがどうかと思いますが、もう余り機会がございませんからこれはお願いしておきたい。

それから補助230についてもはっきり申し上げると、東京都が光が丘の団地をつくる時に、練馬区が出してきた一番大きい条件ですよ。一団地で造成しますという話を、それはだめよと。3回か4回に分けてやってくださいということで、いろいろの修正をして光が丘の団地はできた。そのときの練馬区の実態は、いわば外は地獄、中は天国なんです。でも、東京都の要請であり住宅問題は重要だからということで、練馬区は自分たちの身の振り方もろくにやらないで、光が丘の問題についてはものすごく協力してきている。

ところが、その条件である都営地下鉄12号線については、ここへ来ていろいろな動きがありますけれども、いまだにできていない。これは光が丘だけの問題じゃないんですね。この大きな地図の上の補助230がここでできるということはどういうことかということ、谷原の交差点の渋滞解消にも非常に大きくかかわってくるんです。今はいや応なしに北園交差点まで来た車が、大泉ジャンクションのここですと通って谷原の交差点、目白通りへ来るということで渋滞しています。問題はこの補助230が学園通りのここですね、ここはヤマダ電機ですが、これをずっと来て、笹目通りに出てくる。それから光が丘の中に入ってどこへ抜けるか。これから先の計画線はございません。しかし、このいわばバイパス効果というのは非常に大きいんです。これは一刻も早くやってもらわなきゃいけないと思います。

【司会(西川)】 武田さん、もう30分話していますので、ちょっとまとめていただいて。

【武田協議員】 はい。もうあと1ページですから。

あと1つ触れさせてください。(2)番、これ、下の方ですが、周辺の教育環境の保全ということですが、実はなぜこれを掲げたかというのは、もし青梅街道云々という話が出てくるなら、青梅街道のあそこに小学校だか中学校がございます。確かに学校環境は非常に悪くなるでしょう。ところが、関越ができ、そして目白通りから関越に上がる道路がまたできた。また関越高架部は、関越南側の大泉北中体育館とプールに接するように軒を連ねております。学校環境は悪化しております。外環南伸は外回り車線から関越下り車線に至るジャンクションの線増と工事が見込まれ、同校の教育環境をより悪化させる。これに対しても区の方には少なくとも二重窓の防音と空調設備ぐらいはやってくださいよということを出しておりますが、残念ながら練馬区、今いろいろ都市整備があつて、これもほったらかしです。あそこに行かれた方はぜひ行ってみたいんですが、ああいう状態の高速道路がつけられるのであれば、そんな高速道路は反対だといわれるのはやむを得ないだろうと思います。

以下はお読みいただいておりますので省きますが、ですから、まとめとして申しますと、今まで渋滞箇所がどこだとか、あるいはデータはどうだとか、いろいろなことが出ましたので、皆さんデータの上での予備知識がおりますが、練馬問題というのは何だといえば、つまりそれだけのものを受けとめるだけの背景整備、骨格整備をしていないということなんです。これは都市計画局が怠慢なのか、建設局が怠慢なのか、あるいはそういう予算を出さない、高速をつくるだけつくて関連予算をつけない国交省が悪いと思うんですが、地下鉄だって国土交通省になったんだから、当然もっと早くいくんだらうと思っておりますけれども、ただ、それは地下鉄も、地下鉄だけの効果じゃないんですよ。今の230が

できれば関越と外環がもたらした弊害が少しでも少なくなるんだということなんです。だから、これをやらないと、青梅街道ほかもだめ。世田谷も同じじゃないですかといたいわけ。それが練馬の問題なんだということを強調して、終わらせていただきます。ありがとうございました。

【司会（西川）】 それでは、秋山さんお願いします。

【秋山協議員】 すみません。皆さんで決めたルールで、発言は要旨を簡潔にまとめて最大5分以内で行うこととしというルールがあるんですよ。ですから、これは皆さんで決めたルールですから、司会者は守るよう、あるいは守らせるよう、ぜひ努力していただきたい。よろしくお願いします。

【司会（西川）】 今は資料の説明ということだったので、時間をとって確認させていただきましたが、また運営についてご意見あれば、運営懇談会の方で確認させていただきますので。

それでは、続きまして江崎さんの方で補足説明をお願いいたします。

【江崎協議員】 すみません。議論をする時間がなくなってしまうようで恐縮なんですけれども、簡単に説明させていただきたいと思います。

先日の運営懇談会でも、私を含め皆さんから、大泉で外環が通る前と後とで何がどう変わったのか、事実を知りたいという話が出ていました。練馬区に関する資料を世田谷区の私が出すのはちょっと変で恐縮なんですけれども、外環ができると町がどのように変化せざるを得ないのか、世田谷通りインターチェンジが計画されている地域の住民としては、特に車の出入りによる変化が大変気になることで、これまで大泉周辺にたびたび足を運んでみたり、周辺のお住まいの方々にお話を伺ったりしてきました。その中で、大気環境の変化についてよくわかる資料をいただきましたので、ご紹介したいと思います。

大気汚染測定運動練馬実行委員会というグループでは、28年前から毎年、簡単な器具を使って身の回りの空気、NO<sub>2</sub>を測定してみましようという調査をされていて、添付した資料は、調査されたうち大泉周辺について外環開通前の1984年と開通後の1999年を比較したものです。

特に驚いたのは、外環に近い場所だけではなくて、町全体の大気環境が悪化していることでした。雨だとか風だとか天候によって値が変わってしまうそうですし、1984年と1999年しか掲載されていないので、信憑性を心配される方もいらっしゃるかもしれませんが、ほかの年を取り出しても外環開通前後では同じようにはっきり違うそうです。インターチェンジに限らず車の出入りが予想される地域では、同じようなことが起こる可能性があるのではないかと思います。

大気汚染と健康の関係については、東京都の大気汚染健康影響調査の報告の中でも、交通量が多く大気汚染物質の濃度が高い地区の住民は、それが低い地区の住民に比べて、のどがいがらっぽいか、目が痛い、しょぼしょぼするなどの症状を訴える率が高く、肺機能値も低い傾向があり、大気汚染は私たちの健康に何らかの影響を与えていることが示唆されています。また、二酸化窒素は酸性雨の原因にもなっているようです。大泉はもちろんです、今後車の出入りが予想される地域で大気汚染の悪化によるさまざまな影響が心配です。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございました。少し説明の時間が長くなってしまいましたが、先ほど平野さんから21項目、各1項目ずつ練馬の状況、それから武田さんの方からも具体的に詳しく21項目についての状況認識について、それから江崎さんの方から大泉周辺の大気の変化の資料を出されておりますが、主に21項目について議論ということでございましたので、どこかご関心のある点についてご意見とかご発言いただければと思いますが、どなたかよろしいでしょうか。では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 直接21項目どの部分じゃなく、21項目全体ととらえていただきたいんですが、今、谷原の交差点の問題が出ていますけども、この図でいきますと、八の釜憩いの森のあたりにあります三原台地区、ここには学校がございまして、三原台中学とか東新小学校とあります。今この辺の住民が、自分たちの生活道路に大型車が入り込んで身の危険にさらされるというような状態が起きているわけです。以前、外環は反対だといっていたような人たちが、現実に自分たちの生活道路にまでそういう車が入り込んで、逆にこの状態を解消してほしいと。ということは、外環の南伸を促進しなきゃ自分たちの生活が保てない。安心して生活できないというような状態になっているわけですね。

それでお伺いしたいんですが、今のような状態が生じたのは、まず基本的に設計のミスなのかどうか。それから、行政側の説明は、あのときに練馬でされたのは、こういう大泉でジャンクションをつくっても生活道路に入り込んで周りに迷惑をかけないんだという話があって、しぶしぶといたしますか、あそこではとりあえず認めた経緯があるわけですが、設計ミスなのか、それとも意図的に、こういう設計でいけば当然住民が困って南伸を認めざるを得なくなるだろうという意図のもとに、ああいう私にいわせれば中途半端な設計をしたのか。

それから、また、この21項目いろいろやって、今まだできていないものもありますけれども、トータルでいって、なぜ現実的にこういう三原台のような問題が生じているのか。このもとは何なのか。先ほどの説明、武田協議員だとか平野協議員の話も聞いても、全然それがみえてこない。その辺に疑問を感じます。その説明をいただきたい。

それから、あと、これはちょっと21項目と違うんですが、武田協議員の方でありました、練馬の方でもありましたが、どうも話を聞いてみると、今外環の必要性を本来この協議会で論じているはずなんです。ところが、話を聞いてみると、まちづくりが先で、外環が従だと。地下鉄の問題とかいろいろありますけども、外環の必要性と地下鉄は私は関係ないと思うんですよ。まちづくりする上で外環をどうしようかという話の延長で、そういう話が出てくるんじゃないかと。この協議会は基本的にはまず、今その段階では認めていないわけですから、必要性をまだやっている段階ですから、外環が必要かどうか、まずこれが主体となって話し合いがなされなきゃいけないんじゃないかというふうに思います。これは感想です。

今どうして三原台のああいう渋滞が起きているか、この説明がいただきたいということです。

【司会(西川)】 2点ご指摘いただきましたが、1点目について議論すればよろしいということですね。では、なぜ三原台のような問題が今起きているかということについて、他の方でもご意見いただければと思いますが。それでは、平野さん、お願いいたします。

【平野協議員】 私も武田協議員も多分同じ意見だと思うんですが、最終的に武田協議員の方からもお話しありまして、外環というのは全土交通、もしくはその地域における広域交通としての利用の基盤整備であるというふうに考えますね。そのときに基盤整備に合わせた中で、例えば地域に交通がおりるときに、いわゆるその地域における基盤交通もあわせて一緒に同時に整備しないとこういう弊害が出てきますよというのが、この大泉がいい例ではないかなと。三原台の問題も、ですからやはり議論するとき、外環のインターチェンジも議論していますけれど、インターチェンジをつくる、ジャンクションをつくる、そういうどこかでおろす、乗せる場所が必要になってくる。そのときに、その地域における骨格となる道路整備もあわせてやらないと、いろいろな環境問題やら弊害が出てくる。

この江崎協議員の資料だって同じですよ。私からとらえれば、きちっとその周辺整備がされないがために、渋滞が巻き起こり、広域にわたってこういう排ガス問題が出てくると。やはりその辺をきちっと整備する必要があるということなんです。私はそう思ってますけ

ど。

【司会（西川）】 それでは濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 今の渡辺協議員と練馬の皆さんのお話をお聞きしていましたが、そうであれば、外環のような国家的な道路をつくる場合に、地域の道路基盤ですね、その整備をなぜ一緒にやらなかったのか。そういう疑問です。それをやらないで外環だけ、皆さん方が全体的に認めたというんならば、これはちょっとおかしい話で、今、外環のこれから南伸の問題を必要性の有無を議論するとき、渡辺協議員も述べているように、そういうことが今現在練馬地区でやられていないんならば、練馬区だけじゃなくて国も都もそのことについて、まず最初に外環ありきじゃなくて、練馬の問題を整備しなきゃならないのが先だと思うんですね。それについて今、20年前から例えば230号とか7号線とか云っておりますけれども、それをいつまでやるのか。まずそれを先にお聞きしたい。それをやれば練馬さんはある程度納得されるんだろうと思います。また我々も納得できるんじゃないか。その事の解決が先じゃないかと思うんですが、それをまずどなたか責任をもってね。できるのか、できないのか。

【司会（西川）】 それは、なぜ地域の道路整備が一緒に行われなかったかということについてですかね。ご発言いただけますか。では、宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 今、基盤整備という話がひとつ、それから具体的な路線名として、補助230号線とか放射7号線の整備という話がありました。放射7号線、補助230号線の整備ですが、東京都で今年3月に区部の都市計画道路を計画的につくるため、第三次の事業化計画を定めました。放射7号線、補助230号線ですが、参考資料-1に案内図があります。まずここの中の補助230号線、図面の北側ですけど、笹目通りから大泉学園通りまでが書かれてあります。第三次事業化計画優先整備路線(3.2キロ)この区間と、もうひとつは、放射7号線は、大泉学園通りから区市境までの2キロ、この路線については優先的に整備するように位置づけています。

それぞれ具体的な状況をお話ししますと、放射7号線では、現地を把握するため、平成14年度に航空測量をやっています。今後地元の皆さんのご理解とご協力を得て、事業化を進めていきたいと考えています。

それから、補助230号線は、3.2キロあります。区画整理事業とか、街路事業とか、いろいろあります。それぞれ現地の測量をやっていますが、道路整備の他に周辺のまちづくりの構想を検討しているところです。調査結果を踏まえて、道路を整備するだけでなく、周辺のまちづくりを含めて整備していくなど、地元練馬区と十分連携して、事業化に向けた合意形成に向けて進めている状況です。

都では、補助230号線、放射7号線とも早急に事業化を考えています。

【司会（西川）】 では、濱本さんお願いいたします。

【濱本協議員】 今、東京都さんの方でやっています、やっていますと云っておりますけれども、例えば先ほど一番最初の都市計画区域の整備とか開発及び保全の中にも、この230号とか7号線のこととは全然何も載っていませんよね。それでやっている、やっているといったって、誰が信用するんですか。主要施設の整備の目標としておおむね10年以内に外環は入っているんですけど、その前にやらなきゃならないものは何も入っていないし、何も書いていない。そんなことでもいいんですか。考え方がちょっとおかしいんじゃないですか。

【司会（西川）】 それでは、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 一番最初に説明いたしました都市計画区域のマスタープランは、いわば都市計画を決めるときの青写真になるもので、具体の事業計画という位置づけではありません。今お話ししました事業化計画というのは、まさにアクションプログラムで、その中に位置づけているということです。

【司会（西川）】 それでは、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 だとすれば、重要計画ということになっているんならば、何年以内にやるとかそういうのはきちっと出ているんですか。

【司会（西川）】 では、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 都市計画道路の区部の話ですが、第三次事業化計画で優先整備路線というのを、まだ整備されていない路線の中で選定しています。それについては、おおむね10年以内に優先的に整備すると位置づけをしています。個々の路線については、今お話ししましたように、放射7号線では航空測量をやって現況を把握しているとか、補助230号線でいえば、地元の方と一緒に周辺のまちづくりも含めて話をしている状況です。

【司会（西川）】 それでは、関連でほかの方でご発言。まだご発言いただいてない方でいらっしゃるでしょうか。よろしいですか。それではご発言ある方は手を挙げていただいて。では、先、渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】 今の東京都の話を知っていると、世田谷さん、大変ですね。東名で同じことが起きますよ。それでまた附帯道路がいつどうなるかわかりませんから、大変な話ですよ。大田区、東名以南だってどうなるかわからないわけだし、この後は、今下手にここで外環を認めてしまうと、練馬の二の舞が世田谷で起きますね。大変です。東京都のこういう話を聞いたんじゃない、話になりませんね。信用できません。感想です。

【司会（西川）】 それではほかの方で。では、次、栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 今日の練馬の話は将来の世田谷という感覚で聞いておりました。まず、今、道路問題の議論が交わされました。濱本協議員がお尋ねになったのは、大泉の計画をしたときに周辺道路をどういうふうに計画したのと。それはまだやってないんじゃないのという質問をされたはずですよ。今どうなのかじゃないと思うんですね。

実は世田谷の場合、東名ジャンクション周辺の道路整備はもっとおこなわれております。そういう意味で、PI協議会でもしこの議論をしたら、まだ外環の必要性を今議論していますから、それを容認したわけではないんですが、外環を考えるならば周辺の道路整備も一体のものとして考えなきゃいけない。そういうルールが絶対必要だと思います。どうも聞いておると、練馬のやったときに、それを一体化してなかったんじゃないかというふうに思います。

それから、時間をいただきましたので簡単にほかのこともいわせてください。今日、まず武田協議員が白子川の話がされました。分流下水化方針というのが出ております。実は分流下水化でも地下水がとまる、あるいは変わるケースがどうもあるようです。この国分寺崖線の世田谷地区の成城の台地では、たしか下水の分流化工事を行っています。ところが、つい最近、それによって成城みつ池の湧水が切れたということが問題になっております。これは、今日でなくて結構ですから、東京都さんの方でお調べになってご報告ください。私の方は、今日、冬季の環境調査の資料が出ましたから、これを見て専門家といろいろ相談してみる予定にしております。

それから次に谷原ですね。谷原は実は14回の資料で、平成5年の交通量が平成6年に減っております。ところが、またその後ふえてきて、平成11年はかなり増えています。したがって、東京都だったか国だかが出された資料では、当初つくる前は谷原交差点の交通量は減りますという予測を出されたんですが、実際には増えてしまったという資料が出ております。それでみますと、交通の分析、これはいつ……7月24日だと教えてくれましたが、その交通の分析によりますと、外環ができることによって、この環八の用賀・瀬田交差点間は同程度の灰色になっているんですね。これはどうも、外環ができるとこの区間は実際には交通量がふえるんじゃないかなというふうに普通は考えられます。そこで、これについて、これも次回国の方から、このときの交通量をお出しになったその根拠をもう一回お出しいただきたいと思います。前回は数値だけ出ておりますけれども、どうもそ

うではないんじゃないかと。交通量は増えるというふうに考えております。

いろいろありますけれども、そういうことが私の意見です。

【司会(西川)】 それでは、みつ池の件と、それから交通の分析の東名のところについては次回報告ということでもよろしいでしょうか。

他に、ご発言いただいている方でご意見ありますでしょうか。それでは、新さんお願いいたします。

【新協議員】 練馬区の平野さんにちょっとお伺いしたいんですが、武田さんの出された資料の中で、「外環構想に対する区長意見(21項目の取り組み結果と評価)」というふうに書いてあるんですけども、これは、当時出されたものに対する、それがどうできてきたかというような評価ではないように見受けられるんですね。外環ができるということになったから解決がされるであろうというようなところが随所にみられるんですが、その辺はいかがなんでしょうか。もし仮に外環が以後全然できなかったとしたら、現状でそうするとご満足いくんですか。それをちょっと伺いたい。

【司会(西川)】 では、平野さん、お願いします。

【平野協議員】 まさしくそれが原点です。武田協議員、それから私の方も申し上げたのは、当時、練馬でおりるということに対しての条件を21項目設けさせていただいた。ところが、先ほどいったような方針やら解決に至っていないところがまだ残されている。抜本的な解決は、やはり外環そのものの機能を発揮するために、世田谷さんには申しわけないんですが、東名まで抜いていただかない限り、練馬の抜本的な解決には至らないというふうにとらえております。そういう中でも、外環そのものの機能というのは乗っておろすというものが先ほど来申し上げていますから、そういう地域においてはその地区の基盤をきちっとそのときにあわせてやっておく必要があるんだというふうに私は理解しております。

【司会(西川)】 それでは、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今のお話を聞いてよくわかったんですけど、ずっと伺ってみて、もし私の地元に谷原があったら、関越があって外環がおりてきたら、極めて絶望的な状況だなというふうに私は今思うんですよ。恐らく世田谷の方もそう思っているだろうと思うんですがね。結局、そのときにいわれたこと、もう事前に予測して、1985年に都計審で6ヵ月もかかって考えて出された意見というものに対して、国土交通省なり東京都というものは一切こたえなかったという形になるわけですよ。しかも、あの当時のアセスの環境影響評価の中には、現在出ているような環境汚染だとか渋滞だとかという問題は全くどこにも出てこないという事実なんですよ。現実はどうかということ、大変な渋滞が谷原に起こって、その谷原も、渋滞が平成6年に外環が開通したときには若干減ったようですが、その後、平成11年になるともとどおりになってしまっているという。こういうふうな状態というものを、当時練馬の都計審はおそらく予測して区長意見として東京都なり国土交通省に出したと思うんですが、それがそれから11年たって外かく環状道路が完成して、なおかつその時点でもその問題に対するきちんとした回答がなくて、平成16年の現在に至って、これから10年計画でやるというような構想が初めて出てきている。こういう状況というのは、実は世田谷あたりだったらどうするつもりだろうというふうに思うんですね。

私どもの三鷹でも、東八と中央高速との間でジャンクション処理するというような形になっていますが、これがまさしくそこにインターをつけたという形になってきたときに、223号線、それから放射5号線、こういったものとの連結、三鷹市内にあふれ出てくる車、そのジャンクションというかインターチェンジに集まってくる細かい細い道路を通ってくる車の渋滞の問題をどうやって解決していったらいいか、そういう大きな問題を突きつけられるわけですよ。これを事前に処理せずして、世田谷の方から言われましたけど、

事前に計画を立てて同時に処理しない限り、この問題というのは解決しないだろうと私は思っているんですね。

これは今日お話を聞いたばかりで、もう時間もあと10分しかありませんから、もっと細かい質問をしたいんですが、質問は次回にさせていただきたいと思うんですが、いかがでしょう。

【司会(西川)】 残り時間少ないので、次回、どう議論するかはまた運営懇談会で確認させていただきます。あと残り時間少ないですけども、1人か2人ぐらいご発言いただいて...先、では、江崎さんお願いいたします。

【江崎協議員】 練馬の問題について、周辺の道路が整備されると解決されるのか、外環が南へ延びると解決されるのか、ちょっとよくわからないような気がします。もしかしたら、広がってしまった道路に大型車がたくさんやってくるかもしれないですし、南側から外環や関越に乗ろうとして集まってきていた車が減るかもしれませんが、そのかわり外環で東名方向、南側に行こうとする車が、さらに大泉に集まって来るかもしれないと思います。

生活道路に通過交通が入り込んでくることについて、住民にとってはどういう方法が考えられるのか。必ずしも道路整備をすることだけではなくて、もしかしたら通過交通が入り込まないような工夫をするということもあるのかなと思いました。

以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。そうしたら、残り時間少ないので、では、菱山さん、先ほど手を挙げられましたので。

【菱山協議員】 武田協議員の説明、それから平野協議員の説明を聞きまして、もともとの練馬問題を取り上げたというのは、私の認識では、練馬の実例からどういう影響が出るのか、それをよく検証した上で、必要性の論議の中に反映させていこうと。もちろん必要性というのは交通政策とか、あるいは効果、あるいは影響という多角的な検討が必要なんですけれども、いろいろここで指摘されているような問題に対してどういう対策が、あるいは解決策がとり得るのか。有効な対策がとり得ないとするならば、外環の必要性はそれなりにあるとしても、そうした対策がとり得ないのであれば、やはり今はつくるべきではないという選択肢もあるんじゃないかということ、私、以前にも発言させていただきました。

ですから、今日いろいろご指摘、あるいは質問がありましたけれども、これに対して、すぐに回答はできないものもあると思うんですが、言いつ放しにならないように、これは国やあるいは都の方のこれに対する見解、考え方を次回あたりきちっと説明してもらわないと、どうも言いつ放しになりそうな気がします。

練馬問題、今、21項目説明していただきましたけれども、どこでも起こり得る問題として共通な、普遍的な問題と、それから練馬に特有な問題、例えば12号線延伸問題とか、あるいは区画整理計画区域内の取り扱いといった、いわゆる固有の問題に整理できるんじゃないかなと思います。普遍的な問題としては、やはりどこにインターチェンジ、あるいはジャンクションをつくるにしても、その周辺の環境整備であるとか交通の渋滞解消、あるいは通過交通の流入といった問題は起こり得るというふうに思いますし、地下水の枯渇の問題もそうかもしれません。それから江崎協議員からも指摘のあった大気汚染が広範囲に広がる可能性があるというようなことも含めて、少しこの辺は普遍的な問題と特有な問題、これに整理して論議する必要があるのかなというふうに思いました。

【司会(西川)】 それでは、濱本さんお願いいたします。

【濱本協議員】 先ほどの件は次回また議論させていただくとして、ちょっと2つお聞きしたい事があります。1つは、外環が大泉に事業を開始する前に、地域高規格10号線というのがあったんですか。目白通りの地下を走るとか何か、そういう計画があったのか。

それが1点と。

それからもう1つは、補助135号線というのは練馬区の中にはあるのですか。それはどうなって……それも外環と一緒にですね、たしか。その辺のことをお聞きして、全体的に、230号線と7号線だけじゃなくて、135号線も確か入っていたような気がしたんですけども。この事については練馬区地域の住民の方から質問してほしいという話がありましたんで、つけ加えておきます。よろしくお願ひします。次回で結構ですから。

【司会(西川)】 はい。では、今、2点、10号線と補助135号線については次回。また運営懇談会で1回確認した上で、次回議論させていただきます。

残り時間が少なくなってきましたので、練馬の議論については……それでは宮良さんお願ひします。

【宮良協議員】 放射7号線、それから補助230号線については、練馬区長からの21項目の意見に入っていて、都としても地元に入りました。具体的にお話しすれば、例えば放射7号線、それから補助230号線も区画整理手法を活用してまちづくりをし、道路を整備しようということでした。

そういう経緯もあり、いきなり今年の3月に事業化計画に位置づけたわけではありません。

それから、谷原の対策ですが、周辺の道路づくりもありますし、谷原の交差点自体について、平野部長や武田さんからもお話しがありました。右折車線の用地買収を順次しながらつくっていたり、その前には、笹目通りと放射7号線で、立体交差をやっていて、関係機関の方とも話をして今でもやっています。

それから、環状8号線の話も出ました。参考資料-1を見ていただきますと、点線になっている南田中というところは事業中で、この路線が開通できれば、谷原交差点に行くと右に曲がったりする車が環状8号線の方を利用するかと考えており、谷原交差点の渋滞解消にもなると考えています。

【司会(西川)】 それでは、練馬の問題につきましては今日も議論不十分な点と、あと質問等もいただいておりますので、一度運営懇談会で議論した上で、練馬の問題について次回どういうふうに議論していくか相談をして、また引き続き議論をしていきたいと思っております。

それでは、先ほどの資料-4で確認させていただきました、提案の3にあります、3月に掲載された新聞広告につきまして説明するという事になっておりますので、川瀧さんの方から説明をお願いしたいと思います。

【川瀧協議員】 関東地方整備局の川瀧です。右上に参考と書いてある資料があると思いますので、それを使って報告させてください。これ、実際新聞の一面の広告を出させてもらったんですけども、縮小して小さくて恐縮なんですけど、上に書いてあると思いますが、朝日新聞2004年3月23日ということで出させていただきました。内容としては、右側に東京外かく環状道路のまさにPIでいろんな協議をしていただいて、その結果を踏まえて、この沿線の環境調査をしているとか、オープンハウスをやっていますとかいうあたりの情報を提供させていただくとともに、我々としましては一般の方々にもPIをしていきたいという目的で、この広告と言ったらいいんでしょうかを出させていただいたところです。

ちなみに、この左側に、同じく私どもの関東地方整備局の中で、横浜でも東京外かく環状道路のようにPIをやりながら今計画をつくっている箇所があるんです。それについても一緒に出させていただきました。横浜環状北西線というのは、下の方に地図があると思いますけども、ちょっと小さいですが、横浜環状北線というのは、今首都高速道路で事業している箇所です。その延伸を図りまして、東名高速まで結ぼうというのがこの横浜環状北西線という道路でございまして、今、計画のたたき台を公表したりとか、あと、こちら

と同じようにオープンハウスでいろいろな意見を皆さんに聞いているとかいうことをしている状況でございます。

これらについて、こういう形の新聞広告を出して一般の方からもご意見を賜ろうという趣旨でやらせていただいたところであります。

その新聞の真ん中に、ちょっと大きい字で、3行目ですけども、「東京外かく環状道路と横浜環状北西線は政府決定された都市再生プロジェクトとして取り組んでいます」と書いてあるんですが、ここについてちょっと説明をしてほしいという運営懇談会の意見がありまたので、2ページ目にそれを抜粋ですけども、つけております。都市再生プロジェクト、都市再生本部というのは本部長が総理大臣ですけども、13年8月に決定された、ちょっと前ですけども、内容です。それで、いろいろとたくさん内容があるんですけど、その中で道路関係については、この大きい2番の大都市圏における環状道路体系の整備という項目がありまして、1番が東京圏です。2番とか3番は大阪とか名古屋なんですけども、1番が東京圏における環状道路の整備というのがあります。これは私もいつもいわせていただいておりますが、三環状道路の整備を推進するという項目が(1)の最初のところでございます。それから、のところで、東京外かく環状道路、今議論していただいているこの区間でございますけども、については地下構造に変更し、都市計画決定の変更に向け早期に関係者間の調整を図ると。関係者間の調整を図りたいということで書かせていただいておりますけども、これも従来の国の方針でございますので、これが書いてあるということでございます。

説明は以上です。

【司会(西川)】 時間もないので……質問、1つだけですか。では、武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 この新聞をみたときに、政府決定とか閣議決定とかいろいろあるよね。この政府決定という概念は何ですか。どういう手続で、どういうことになるの。政策順位としてもどういう位置づけなんですか。誰か答えて。不勉強で申しわけない。

【司会(西川)】 では、川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 ここの新聞の政府決定されたというのが、何て言うんでしょうか、正確にはといたらあれですけども、2ページ目に書いてあります都市再生本部決定、これは閣議でも決定されていると思うんですけども、その閣議で決定されたことを政府決定というふうにここでは書かせていただいております。

【司会(西川)】 よろしいでしょうか。それでは、川瀧さんお願いいたします。

【川瀧協議員】 この都市再生本部の決定が、ちょっと私、今間違っていましたけども、都市再生本部というのは各閣僚の方とかがいるような場なんですけども、総理大臣もトップで、この都市再生本部の決定が政府決定になっているということでもあります。

【司会(西川)】 よろしいでしょうか。はい。

【武田協議員】 そうすると、いわゆる国会、委員会決定、委員会で審議をしてどうだこうだということじゃなく、あるいは昔でいえば国幹審のそれを得て閣議決定したとか政府決定したというようなレベルなんですか。なぜならば、こういうふうに決定したとしても、事業を執行するときに、その財源を含めて、周辺対策を含めてやってきていないじゃないかという基本的な疑問があるわけ。だから、何が閣議決定なのよと。何が政府決定なんだと。それで、言葉だけ都市再生プロジェクト、何をいつているんだと。今の外環で再生プロジェクトという、渡辺さんはさっき都市づくりなんかどうでもいいんだというけども、道路1本やるにしても、1本の道路をつくるのはその都市をつくることでしょ。骨格をつくることでしょ。どうもこういう言葉だけが美辞麗句が並んでいて、実体を伴っていないじゃないかという、これを見たときの疑問なんです。だから今、その概念は何ですかって聞いたわけ。以上。答弁要りません。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、ちょっと残り時間も少なくなってまいりましたので、最後に事務局の方から報告がございました。環境の調査結果と今後の予定について報告をさせていただきます。

【事務局（秋山）】 それでは、参考資料 - 2 をご覧いただきたいと思います。環境の現地調査結果ということで、冬季の観測結果がまとまりましたので、大気、気象、粉じん、それと動植物、生態系、それと地質及び地下水についてとりまとめましたので、ご覧いただきたいと思います。

また、同じく参考資料 - 2 のA 4 判ですが、今後の予定ということで環境の現地調査について、春の調査についてこのような予定で進めていきたいと思います。よろしく願いいたします。

以上です。

【司会（西川）】 それでは、最後に、次回の37回の日程につきまして確認をさせていただきます。第37回の協議会につきましては、事前にお知らせしてございますとおり、5月20日の木曜日、午後7時から当会場を予定しております。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でございますが、できるだけ早い段階で開催してほしいという意見が懇談会でも出されておりますので、来週の4月27日火曜日、午後7時という日程でいかがでしょうかと考えております。よろしければ、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。特に何かございますでしょうか。

ないようでしたら、予定の時間をちょっと過ぎておりますので、以上をもちまして第36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