

第39回P I 外環沿線協議会 会議録

平成16年7月22日(木)
於:東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【司会(鈴木)】 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どうもありがとうございます。私は、本日の司会進行役を務めさせていただきます国土交通省外かく環状道路調査事務所の鈴木でございます。

ここで撮影時間を終了とさせていただきますので、報道の皆様にはご協力をお願いいたします。また、傍聴されています方々につきましては、受付で配付しております注意事項に沿って会の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、ただいまから第39回P I 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けれども、これまでと同様、午後9時を厳守ということで考えておりますので、会議の進行に何とぞご協力よろしくをお願いいたします。

本日、練馬区の武田さん、湯山さん、武蔵野市の村田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。また、杉並区の土肥さんにつきましては、欠席するかもしれないという連絡を事前にいただいております。また、三鷹の新さんからは、都合により遅れて来られるという連絡をいただいております。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

【事務局(西川)】 事務局を担当します国土交通省関東地方整備局計画調整課の西川でございます。

本日の配付資料の確認をさせていただきます。次第、座席表、資料 - 1 から 5、参考資料 - 1、2 でございますが、順番に確認をさせていただきます。1 枚目が次第でございます。2 枚目に座席表がございまして、続きまして資料 - 1、前回の会議録でございます。資料 - 2 につきましては、前回の協議会でいただいたご意見を整理したものでございます。資料 - 3 につきましては、7月15日に行われました運営懇談会の報告でございます。報告の1枚紙の後ろにホチキスどめと、参考と書いてある議論の整理の骨子、これをまとめて資料 - 3 とさせていただきます。資料 - 4 につきましては、協議員の方から提出していただいた資料でございますが、本日は江崎さんから資料の提出がでございます。資料 - 5 につきましては、オープンハウスの実施結果、実施状況について整理したものでございます。参考資料 - 1 でございますが、地域ごとの話し合いについての報告でございます。参考資料 - 2 でございますが、環境現地調査の春の調査結果の報告でございます。あと、協議員の方には傍聴者アンケートの結果とアンケートをつけております。あわせて、A4の横表の正誤表というのをお配りさせていただいております。こちらの方は、資料 - 3 の説明の際に一緒にご説明させていただきたいというふうに思っております。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 資料については以上ですが、足りない資料等ございませんでしょうか。

よろしければ、それでは、まず初めに資料 - 1、第38回会議録についてですけれども、事前に皆さんにごらんいただいております、ご意見があったものについては修正したものです。ご確認ください。特に意見がないようでしたら、会議録については本日

から公表とさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

それでは、次に進みます。まず、前回の協議会で協議員の皆さんからいただいた意見を整理しておりますので、事務局から説明いたします。

【事務局(西川)】 それでは、資料 - 2の方を説明させていただきます。前回、第38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。

1つ目のテーマが地域ごとの話し合いにつきまして、藤川さんと菱山さんから資料の説明がございまして、それに関連して、地上部街路について植田さん、菱山さん、宮良さんから発言があったということで整理しております。

2つ目のテーマが練馬の問題でございまして、これにつきましては岩崎さんから資料の提出がございまして、その説明の後、議論を行っておりまして、その議論の結果を整理しております。

3つ目のテーマが裏になりますけども、必要性の有無についてということで、江崎さんの方から資料提出がございまして、環八の交通量についての議論がございまして、その結果を整理しております。

4つ目のテーマが議論の整理(とりまとめ)ということで、事務局の方から骨子を提出しております。その骨子につきまして栗林さん、武田さん、塩沢さんの方からご意見をいただきまして、それを整理しております。

その他で江崎さんの方からご意見をいただいております。

資料 - 2の方は以上でございます。

【司会(鈴木)】 ただいま事務局から説明がありましたが、協議員から出された意見について、何かご意見等がございましたらご発言いただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

よろしければ先に進みたいと思います。資料 - 3、7月15日木曜日に開催されました運営懇談会の報告について事務局から説明いたします。それでは、お願いします。

【事務局(西川)】 それでは、資料 - 3の方を説明させていただきます。資料 - 3で、運営懇談会から協議会への提案として4つの提案がございまして、

まず1つ目の提案でございまして、協議会の任期につきまして、規約上1年となっており、昨年7月の委嘱から1年を超えることとなるが、現在、議論の整理(とりまとめ)の議論を行っているところでありまして、また規約について必要な事項が生じた場合は協議会に諮ることとされていることから、とりまとめが終わるまでは引き続き現在の協議会のメンバーで議論するというところでございまして、

2つ目の提案でございまして、議論の整理(とりまとめ)について、前回の協議会に引き続き運営懇談会から別紙のとおり提案し、協議会で議論するというところで、その次にホチキスどめした、右方に資料 - 3と書いたものをお配りしておりますが、このとおり提案し、協議会で議論するというところでございまして、

3つ目の提案が、運営懇談会で引き続き議論の整理(とりまとめ)の内容について議論をしていく。

4つ目の提案が、次回の協議会は8月24日火曜日の開催予定とする。

以上、4つの提案でございます。以上でございます。

【司会(鈴木)】 ただいま事務局から説明がありました運営懇談会の報告についてですが、本日の議論を始める前に、まず任期の取り扱いについて、ご意見等ございましたらご発言いただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

よろしければ、任期につきましては提案1に沿った取り扱いと致します。

次に、本日の議題についてですけれども、皆さんのご了解を得られれば、本日の議論は運営懇談会からの提案に沿って進めたいと思います。本日、参考資料 - 1として地域ごとの話し合いの結果が提出されております。前回も冒頭で報告していただいております。

すので、まず地域ごとの話し合いの開催結果について報告していただきたいと思います。その後、提案に沿いまして、運営懇談会で議論してきた議論の整理（とりまとめ）について議論を行い、江崎協議員から提出されている資料、事務局から提出しています環境の現地観測結果の順に進めていくこととしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

よろしければ、そのように進めさせていただくということにして、議論の方に入っていきたいと思います。

それでは、まず地域ごとの話し合いについて、開催結果の報告をしていただきたいと思います。資料は、後ろの方にあります参考資料 - 1 でございます。それでは、まず三鷹市の方から藤川さん、報告、よろしくお願いいたします。

【藤川協議員】 三鷹市では、第2回の地域の話し合いを6月28日にもちました。前回もお話しいたしましたとおり、三鷹の場合にはジャンクションがあり、インターがあり、いろんな問題がございまして、PIもまだ途中、環境調査も途中の段階で、大事なことは、PIの協議員の間で三鷹の抱えている問題点をきちっと把握することが大事ではないか。そのためには、あまり多くない人間でしっかりと問題点を詰めていくことが必要ではないかということで、協議員だけの地域ごとの話し合いをもっているところでございます。

議題については、主に(2)の三鷹の外環道が抱える問題点、環境問題とか周辺道路問題というものを正面に据えまして、三鷹にとってどういう問題点があるのかということ論じました。それを踏まえた上で、協議員の自由討論というような形で進めているところでございます。

主な内容のところに書いてございますけれども、三鷹地域への影響ということで、地下水への影響。特に三鷹の場合には、水道で井戸水を使っておりますので、そのあたりの問題とか、仙川の河床から出ている湧水が保全できるかどうかというような問題。それから、ジャンクションが予定されているわけですが、その周辺部の環境とか緑化の問題がどのようにかかってくるのか。玉川上水への影響はないのかどうなのか。開削をどのようにとるかによって、立ち退きの問題、あわせてこの辺は文化財等もかなり埋蔵されておりますので、そういった問題が出てまいりますので、その辺の共通認識。それから、換気所ができるかもしれないということで、換気所の問題等についても共通認識をもったところでございます。

それから、道路構造の問題では、特に周辺街路ということで、インターチェンジというものを考えた場合に、今の道路の体系で本当に大丈夫だろうか。生活道路への車の流入というのがないのだろうかどうだろうかというような、その辺の問題についても議論いたしました。また、現在示されている交通量の予測というのが一般的なものでございますので、交通量がどちらの方向にどのような形で出入りしていくのかというようなシミュレーションが必要ではないか。あわせて、現在、南北道路が非常に弱いということもございまして、その辺の問題等について議論いたしました。

そうやっていろいろな問題点の共通認識をもつ中で、わかってきたことは、三鷹の場合には、ジャンクションが予定されていますけれども、インターチェンジをどうするかということが、外環の問題を考える上での非常に大きな分岐点になってくるということが浮き上がってきたということでございます。そうした場合には、インターチェンジをつくるのかつくりたくないのか、つくるとすればどのような形で設置すべきなのかといたしますか、設置をするとどういう問題点が出てくるのかというようなことを具体的に議論していく必要があるのではないかとというような共通認識を持つことができ、さらに高速道路の料金問題も問題となりました。現在、中央道の多摩区間を乗ると600円とられてしまうわけです。そうしますと、中央道とのアクセスということ考えた場合、ほとんど走らないのに高速道路の料金がとられてしまうというような現状が出てまいりますので、

その辺の料金問題1つの設定の仕方によって、交通量も相当違ってくるのではないかという議論がなされました。

それから、あわせまして周辺街路の問題等について議論をいたしますと、やはり調布とか、世田谷区さんもお隣ですけれども、お互い同士でどういう役割分担をしていくのか、どのような道路づくりをしていくのか、周辺街路づくりをしていくのか。その辺の話し合いをきちっと進めていくことが必要ではないかというような議論が出てまいりました。そういったことも含めて、これからどういう形で進めていったらいいのかというようなことも、やはり明らかにしていく必要があるのではないかというような問題点が出ているところでございます。

それで、もう一回やろうということになりました。具体的にいいますと、今申し上げましたように、インターチェンジをどうするかということで、非常に議論が分かれてまいります。効果と影響、こういったものが非常に違った答えを出さなければいけない事態が生じてまいります。したがって、一度きちっとどういうインターチェンジのつくり方 もちろんつくるかどうかも含めてですけれども、インターチェンジをどうつくるかで、その影響がどういうふうに違ってくるのか。ジャンクションのあり方も含めて、その辺の構造の問題を一度客観的にシミュレーションしてみて、その上で効果と影響がどうなるかということきちっと分析した上で、問題点の共通認識を得ていきたい。いずれはそういう議論が、市民の皆さんに問題を投げかける場合に非常に役に立つのではないかということで、7月30日にその辺をもう少し詰めた議論をしてみたいというふうに考えております。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。続きまして、武蔵野市の地域ごとの話し合いにつきまして、武蔵野市の塩沢さんの方からよろしく願いいたします。

【塩沢協議員】 それでは、武蔵野市の地域の話し合いについてのご報告をさせていただきます。

7月1日に行いました。武蔵野市の話し合いにつきましては、PI外環協議会が話し合いをすることを目的としておりまして、社会的な議論の素材にさせていただくということがPIの1つの目的ということがございますので、そういったことから、地域の皆さん方がどういうことを考えているかということ協議員としてお話を伺いながら議論をしていく。その素材にするために市民の皆さんからの意見を伺うという方式をとりました。広報につきましては、市報、あるいはホームページでお知らせをしたわけですが、結局、当日の出席者は48名ございまして、市内からは38名、そのうち議員を除きますと27名の市民の方に参加をいただいたということでございます。

主な意見といたしましては、PI沿線協議会について、最初から計画ありきで議論が進められているのはおかしいのではないかと、協議会の位置づけ等をどのように考えているのかとか、方針が議論の途中で出されたりして、協議会の存在が軽視されているのではないかとといったような議論が出されました。

また、外環の本線のことにつきましては、パリの経験等を踏まえて、きちんとした調査をした上で議論をしてほしい。あるいは、外環をつくらない場合のシミュレーションをして考えてほしいとか、大きな目で外環の環境問題からみた議論が必要ではないかといったような議論がございました。

また、地上部街路につきまして、地上部の街路をつくるということについては地域分断というもともとの問題が発生するのではないかと、大深度ということであれば武蔵野市内については影響がないというふうに思っていたけれども、地上部街路ができるということであれば全く同じではないかといったような議論が出されたところでございます。協議員としては、そういう市民の意見を受けとめたところでございますけれども、

一般的には今まで協議会の中で議論をされてきたような内容について、市民からの意見を受けたということで、大方は協議会での議論が市民の関心をバックにした議論であったというふうに思っておりますけれども、地上部街路の問題については、地域の関心からすればもう少し突っ込んだ議論があってもよかったのかなというような感想を受けました。

以上でございますけれども、当日、ほかに参加をした協議員の方から補足があればお願いします。

【司会（鈴木）】 補足があれば……

【濱本協議員】 別にごさいません。今、部長からお話ししたとおりです。ただ、私としては、市民の方々が思ったよりも外環PIについての認識があり多くの意見があったということと、地上部街路については地域の分断ということで、いろいろ話が出ましたけれども、この問題についてはこれから武蔵野市と地元住民と一緒に真剣に話し合いをしなければならぬというふうに思っています。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

それでは、続きまして世田谷区の地域ごとの話し合いにつきまして、世田谷区の栗下さん、よろしく願いいたします。

【栗下協議員】 世田谷でございます。PI外環沿線協議会の地域PIということで、7月3日に実施しております。第1回目でございます。これはオープンハウスと同時開催ということで、2回に分けて実施をさせていただきました。約1時間程度の意見交換ということでございます。

協議員はそこに記載のとおり、世田谷の協議員、国の協議員、東京都の協議員に参加していただきました。第1回目でございますので、今回、世田谷区としては、地域の皆さんの意見を伺うということで開催をさせていただきました。この参加については、区のお知らせに掲載した公募案内に基づきまして、21名の方の応募がございました。当日の出席は19名で、2名の方が欠席でございました。

やり方としては、区の職員が司会等をやらせていただきまして、まずPI協議会の紹介と外環の概要の説明、それと、各参加者全員より外かく環状道路の自由意見ということで意見を発表させていただきました。話し合いの中身でございますけど、概要メモをつくらせていただきました。どれが優先するかという問題等、いろいろ語弊がございますので、この辺については率直に出された意見をすべて網羅させていただいてございますので、意見についてはこの記載のとおりでございます。区に対しての意見もかなりございまして、この意見については、地元、PI協議会ともご相談して、今後、十分に配慮をしていきたいというふうに考えてございます。また、国、都に対しての意見もございましたので、地元から出された意見も国、都は十分考慮していただきたいなというふうに思っております。

参加した協議員、何かありましたらよろしく願いします。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。何か補足とか、他の区市の懇談会について……では、栗林さん。

【栗林協議員】 このとき、私と隣の江崎さん、秋山さんが参加しまして、それぞれ何かご感想をお持ちかと思えます。

一応補足いたしますと、このときは時間が十分なかったものですから、意見をいっただけで、意見交換をするというところまでは残念ながらいきませんでした。そのために、また2回目をやってほしいという希望を述べられた住民の方が大勢いらっしゃいました。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。そのほか補足、あるいはご意見等ございますでしょうか。では、江崎さん。

【江崎協議員】 栗林さんがおっしゃっていたように、こうした地域PIを何度もやってほしいとおっしゃる方が多かったこと。あと、PI協議会をほとんど毎回傍聴に来てくださっている方もいらして、その方からはぜひPI協議会の協議員の方の発表の場をもってほしいという意見もありました。また、外環が必要だとおっしゃっている方の中でも、もろ手を挙げて賛成というのではなくて、何かしらの疑問をもっていらっしやったり、地域の環境に対する懸念をもっていらっしやるという方がほとんどでした。

以上です。

【司会（鈴木）】 それでは、そのほか、地域ごとの話し合いにつきましてご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、提案に沿いまして、提案2にありますように、これまで運営懇談会で議論してまいりました議論の整理（とりまとめ）につきまして、運営懇談会の方から資料-3という形で提案させていただいております。作業中の本文が提案されておりますので、内容について事務局の方から説明をいたします。よろしくをお願いします。

【事務局（西川）】 それでは、資料-3の「PI外環沿線協議会議論の整理（とりまとめ）」と表紙に書かれていて、右方に7月22日現在調整中と書かれているもの、それと、その後ろに議論の整理の骨子ということで、右方に参考と書いているもの、これは前回お配りしたものでございますが、それを使ってご説明をさせていただきます。協議員の方には正誤表というのをA4の横で表をお配りしております。協議員の方には事前に資料を配付させていただきましたが、懇談会の議論から修正漏れ等がございまして、今日、そこところは直していますので、これから資料-3の説明の中で正誤表を使って触れながら、それも含めてご説明をさせていただきます。

これまで運営懇談会で議論の整理を引き続き行ってきたところでございますが、今日お配りした資料-3の内容のところまでは、この間の7月15日の運営懇談会で議論して整理をさせていただいた案でございます。前回の協議会では、1枚開いていただきますと、はじめにがございまして、その後、参加者の名簿、目次がございまして、真ん中のページでいきますと4ページまでにつきましては、前回の協議会でお配りさせていただいております。また、運営懇談会について、中でまだ議論中のものについては、それ以降のところでございますが、調整中というふうに書かせていただいております。調整中と書いているところの構成の考え方につきましては、前回お配りした、今日も参考で後ろにつけさせていただいておりますが、議論の整理の骨子、そちらの方を参考に、項目、構成をつくって資料-3の中に盛り込んでおります。

それでは、資料-3の方、中身の紹介でございますが、1枚めくっていただきまして、はじめににつきましては、前回協議会でお配りしたもののから、てにをは等の修正はありましたが、主な修正としては27行目、28行目のところに、今後どうしていくかということも含めて書くべきではないかということで、栗林さん、武田さんからご意見をいただいたかと思っておりますので、ここについては、その意見を踏まえて事務局なりに修正を加えさせていただいております。これについてもご意見をいただければなというふうに思っております。

以降、資料4ページまでにつきましては大きな修正はしておりません。

5ページでございますが、協議会での主要な論点ということで項目を立てさせていただいております。2行目から6行目までにつきましては、運営懇談会の中でも、14行目以降、各論点ごとに整理をしてございますが、なぜこのような論点で議論することになったのか。その論点を整理していく理由について、冒頭、書いておく必要があるだろうというご意見をいただきましたので、事務局の方で文章を追加させていただいております。

ます。

それから、11行目から13行目のところに調整中とございます。14行目以降にいろいろな意見を列挙させていただいておりますが、その前提として、資料の出し方が不十分だったので、議論が不十分な状況であるというようなことをここに書くべきではないかという意見が出されておりました、それについていろいろな意見が運営懇談会の中でも出されておりました、ここをどういうふうに書いていくのかということは、引き続き運営懇談会の中で議論させていただきたいという趣旨で調整中とさせていただいております。

5ページの14行目以降でございますが、これは、これまで協議会で必要性の有無についての論点ということで、順を追って議論していた項目に沿って整理をしております。例えば環境に与える影響につきましては、5ページに、環境に与える影響全般について出された意見を整理しております。17行目から24行目までは、皆様から出た意見がおおよそそろったもの、事実関係に近いものを整理しております、25行目以降につきましては、より具体的に、個別にいろいろな意見が出されておりますので、主なものを並列させていただいております。この部分につきましては、運営懇談会の中で少し議論させていただいて、このような形で整理をさせていただいているところでございます。

1枚めくっていただきまして6ページでございますが、大気につきましても同じような形で、5行目から15行目まで、大体意見のそろったものを整理させていただいてまして、16行目以降、個別の意見を並べさせていただいております。事前に協議員の方々にお配りした資料からは、ここでいうと11行目から13行目の入っている位置が少し違っていた部分がございます。24行目以降に、運営懇談会ではこれはここに書かないでおこうといていたものがちょっと残った状態でお配りすることになってしまいましたので、ここではその点は修正させていただいております。

6ページの下で、騒音・振動についても同様な形で整理をさせていただいております。

7ページ以降、地下水、自然・景観ということで、以上が環境に与える影響について整理をさせていただいております、8ページ目からは生活に与える影響について、地域分断、移転への影響を同様な形で、3行目から12行目までについてはおおよそ皆様の意見がそろった内容を整理して、それ以降に個別の意見を並べさせていただいております。ここでも事前にお配りしたものに付きまして若干修正がございます、8ページ目の17行目と18行目の間に、本来、運営懇談会でその部分は削除しようとしていたものが残った状態でお配りをしておりました。

8ページ目の23行目ですけれども、交通集中について同様に整理をしております。

9ページ目でございますが、効果につきまして、環境面での効果、地域交通への効果、渋滞の緩和、10ページでございますが、広域交通の利便性の向上、費用対効果ということで、効果についての論点ごとに整理をさせていただいております。10ページ目の8行目と9行目の間にも、事前にお配りしたのものには削除漏れがございます、今日お配りしているものはそこを削除しているところでございます。

10ページ目の27行目からは交通政策ということで、交通需要マネジメント、TDMについての意見を整理させていただいております。

ここまでが必要性の有無についての論点ということで、論点項目の順番に沿って議論してきたものを整理したものでございます。

ここまでの整理について、例えば11ページの6行目のように、あわせて以下のような意見が出されたということで、各項目ごとに箇条書きで列挙してございますが、事前配付したときには、箇条書きの一つ一つに、というような意見が出されたと書かれてございましたが、それは例えば11ページの6行目のような形で、あわせて以下のような

意見が出されたと冒頭につけた関係上、語尾をすべて、という意見が出されましたということをご各条書きに書くのはやめて、その辺の修正は全体を通してさせていただいております。

それが事前にお配りしたのものからの修正でございます。

11ページ目の11行目からは、必要性の有無の論点項目には入ってございませんが、この協議会の中で大きく議論があったものについて、項目ごとに整理をしております。調整中と書いてございますが、12行目の昭和41年都市計画決定について、16行目の国と都の「外環に関する方針」の発表について、20行目の国と都の「環境アセスメント」の発表についてということにつきましては、前回お配りした骨子の中では、そういう項目について整理をしましょうということまでは確認をしていただきましたけども、具体的な中身については運営懇談会の中でもまだ議論ができておりませんので、調整中という形にさせていただいております。

11ページ目の24行目から、ルートについてということで議論がございました。運営懇談会の中で、ルートについての議論の中身だけではなくて、ルート決定に至る昭和41年の都市計画決定の経緯についても触れるべきではないかということでご意見がございましたので、25行目から30行目のところを修正して出させていただいております。11ページから12ページにかけて、これまでの議論の整理の仕方と同様な形で整理をしております。12ページ目の1行目からは個別の意見を箇条書きで整理させていただいております。ここについても、事前にお配りしたものに一部削除漏れがありまして、12ページの8行目と9行目の間に削除漏れがございまして、今日のところはそこを削除しております。

12ページ目の12行目でございますが、ジャンクション、インターチェンジについてということで、13行目から19行目については中間とりまとめと同様の記述でございますが、20行目以降、新しく記述を追加してございます。13ページに入りまして、箇条書きで整理をさせていただいております。13ページの8行目の換気所、12行目の地上部について、16行目の外環練馬区間について、20行目の東名以南につきましては、これも同様に、前回の骨子の中で、この項目については整理をしようということでご確認させていただきましたが、まだ運営懇談会の方で十分議論ができておりませんので、今日のところは調整中ということにさせていただいております。もちろん、今日の議論をする中で、調整中の箇所についてもご意見をいただければと思っております。

最後に14ページ目でございますが、4章としてまとめということで構成を考えております。この構成につきましては、先ほどご説明した参考につけています骨子で確認をさせていただいた内容に沿って、必要性について、それから協議会で確認できたこと、主に協議会の前提について、今後の進め方について、留意点等が確認できているのではないかとということで、その構成で整理をして、最後に今後の課題ということで項目を立てて整理をしていくということで考えてございます。中身については、まだ運営懇談会で十分議論できておりませんが、この必要性について、特に今後の進め方、今後の課題等については、皆様から意見をいただいて事務局の方でまとめていきたいというふうに思っておりますので、必要性についてだとか今後の進め方について、後ほど議論する時間がございますので、具体的なご意見をいただければと思っておりますので、よろしくお願いたします。

資料 - 3の方は以上でございます。

後ろに参考で、前回ご確認させていただいた骨子の方をお配りさせていただいております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、議論の整理（とりまとめ）について、ご意見等をいただきたいと思います。全体を通じて、どこの箇所についても、ご意見がある方はご発言いただきたいと思います。例えばはじめにの部分につきまして、27行目、28行目、栗林協議員、あるいは武田協議員の意見として2行追加しております。前回議論になったところとか、ご意見があれば伺いたいと思います。江崎さん。

【江崎協議員】 では、いろいろありますが、頭の方から。今、司会の方がおっしゃった、「はじめに」の27行目、28行目の文章についてなんですが、この協議会は、計画の必要性から議論する協議会だったはずで、しかも、必要性の議論は途中なままなんですね。それなのに、この1文が入っていると、もう必要性の議論などどうでもいから次の段階に入っていくましようと言っているようにみえてしまっているようにないんです。できれば、これは削除していただけたらと思います。いかがでしょうか。

【司会（鈴木）】 それでは、27行目、28行目の記述についてご意見が出ておりますが、ほかに関連してご意見等ございませんでしょうか。

ここの部分につきましては、前回の会議録を資料-1として出しておりますが、この中で武田協議員と栗林協議員から意見をいただいておりますので、その辺の発言等も参考にさせていただけたらと思います。前回の会議録でいうと21ページ目で栗林協議員と武田協議員からの意見が載っておりますが、ここに今後のPIの話を書くべきだということでしたが、削除するということによろしいでしょうか。栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 今の司会者のお話が、最後の方がよく理解できなかったんですが、私と武田協議員が申し上げたことが29、30に反映したというお話でいいんですね。

【司会（鈴木）】 27行目、28行目と29、30も含めて。

【栗林協議員】 済みません。今日のと郵送されてきたものと行数が違っていたので、失礼しました。

【司会（鈴木）】 大変申しわけありませんでした。

【栗林協議員】 いや、こちらのことで……。では、27、28がそうだとということですね。

【司会（鈴木）】 はい。

【栗林協議員】 今、隣の江崎さんがいわれたことは、その前の22から26についての話でしたね。

【江崎協議員】 違います。27、28です。

【栗林協議員】 違うんですか。わかりました。そうなりますと、結局、このとりまとめた後、どうなるんだという話になってしまいます。そこのところをほかの協議員の方がどういうふうにご考えておられるのか。すなわち、私が申し上げたのは、とりまとめをするんだという前提でこういうことをしているわけですから、必ずしも満足すべき結論があったかどうかは別として、今まで話し合ってきたことを今後にごどうやって生かしていくのか。そこのところについて、ここで約束し合っておく必要があるという意味で申し上げたわけです。ただし、今の江崎協議員のお話では、これを削除するとなると、このとりまとめそのものが何なのかということになりますので、これは大事な問題なので、少々皆さんで議論し合うことを提案いたします。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。それでは、はじめににごどう記述するかということを広げて……。渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】 この問題は、今、江崎さんがいったのは、これだけだと外環の検討に当たってというよりも、もう必要だと認めた段階での意味合いに聞こえるんだと。だからまずいんじゃないか。それで2行ともカットした方がということなんですが、これはそういう意味じゃなくて、この辺の言い回しをちょっと考えなきゃいけないけども、なお、外環の検討に当たっては、もし必要という結論になった場合には、今回の2年間

の協議会のとりまとめ以降も、各段階で引き続き住民の参加による議論をすることが必要だと。要するに、必要となっても、このとりまとめの段階で話が終わってしまうんじゃないくて、この後も引き続いて監視するような体制を何らかの形で残しましょう、つくりましょうということなわけです。ですから、ここに必要という結論になった場合という言葉を入れれば、それで済むんじゃないか。彼女のいう懸念はなくなると思います。ここの条件が入っていないがために、既に必要ということが決定事項だというふうに受けとめられるからということだと思いますので、私も今、ちょっと思いつきでいっていますが、この辺、ちょっと考えていただきたいなど。必要という結論に達した場合、何かその辺のところの言い回し、表現を考えていただければと思います。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。27行目の本協議会のとりまとめ以降も必要という結論になった場合は、計画・事業中・供用後の各段階で…といったような修正をしたらいかがかという意見が出ております。その他、新さん。

【新協議員】 どうも誤解されるような表現なので、確かにこのままで読んでいくというと、このとりまとめの後には、計画・事業中・供用後という形で、その中で住民参加をやっていくという形になるので、今、渡辺さんのいわれた必要性が認められた場合という1文をやはり入れておく必要がある。要するに外環が必要だと認められた場合に、計画・事業中・供用後、この段階で引き続き住民の参加による議論をすることが必要であるということをはっきり入れておいた方がいいですね。このとりまとめでは、外環が必要かどうかということはきちんと理解されていないわけですから、それが大方の了解がとれたというところまでいくとなると、まだ時間がかかる。それなのに、次の計画・事業中・供用後という段階を設定するということが既におかしいんじゃないかというふうに思いますので、渡辺さんがいわれたことを入れていただきたいなと私は思います。

【司会(鈴木)】 それでは、その他、ここの部分、あるいは他の部分についてでもご意見等ございますでしょうか。

それでは、ここの部分につきましては、必要性が認められた場合、といったような表現を追加するという方が誤解を招かないということですので、そのように対応していきたいというふうに思います。

その他の箇所についてご発言をいただきたいと思います。記述の内容、あるいは本日、記述に入っていない、調整中となっている部分につきましても、ご意見をいただければと思いますが……栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 大変細かい話です。ここでいうのもなんですが、1ページのエリア別懇談会に、狛江・世田谷周辺とあります。周辺というと、国語辞典では都市の周辺というふうに書かれていますね。ですから、ここでは狛江・世田谷周辺というと、狛江・世田谷の周辺という意味でおかしなことになりますから、これは狛江・世田谷地域というようにすべきではないでしょうか。細かい話で済みません。

【司会(鈴木)】 それでは、そこにつきましては、言葉の問題ですので、周辺では狛江や世田谷は入らないといったような誤解を招くおそれがあるということですので、修正をしていきたいと思います。

その他、表現でも、あるいは全体的なトーンについてでもご意見をいただきたいと思います。栗下さん。

【栗下協議員】 8ページの交通集中のところなんですけど、東名高速とのジャンクション周辺での交通渋滞発生について、詳細な分析が必要であるとされた。これもおかしいんですけど、ちょっと確認なんですけど、東名高速とのジャンクションの一体的なインターチェンジというのは議論されていないわけですよ。されていないと思うんですよ。したがって、私の認識なんですけど、これについて、東名高速ジャンクション周辺とは、東名インターチェンジ付近の一般道路と首都高速を含むの意味だというふうに

理解をしているんですけど、インターチェンジャー体という話が議論されていまして、その辺の言葉の意味だと思うんですけど、その辺の確認だけしておきたいというふうに考えています。

以上です。

【司会（鈴木）】 この点について、事務局から説明をしたいと思います。

【事務局（西川）】 事務局から、8ページの29行目、30行目の表現ですけども、確かにジャンクション一体型のインターチェンジについての議論というのはされてはいなくて、ジャンクションの置かれるところの周辺、世田谷区、特に東京インター周辺とか、その関連する周辺について、交通渋滞がどうなるのかという議論があったかと思うんですが、そのことを指していますので、表現上、その辺、誤解のないように修正する必要があれば修正してもよろしいかと思えます。事務局が書いた認識としてはそういう認識でございます。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。それでは、その他の点につきましてもご意見をいただきたいと思えます。藤川さん。

【藤川協議員】 1ページのエリア別懇談会のことが先ほど栗林さんの方から出たように、それぞれの開催計画については参考資料-3参照というような形で出ておりました、参考資料-3というのがちょっとよくわからないんですけども、どの程度のまとめをするのか、できれば皆さんで共通認識をもっていた方がいいのではないかなと。

と申しますのは、まとめの中ではかなり一般的な問題とか、あり方だとか、そういうものについて、要するにPIで去年1年間かけてやった初めのころの議論なんかかなり量が多いんですけども、三鷹でやっているようなことはかなり具体的な問題点になってくるわけですね。具体的な地域の問題を報告書の中でどの程度拾っていくのか。あるいは、拾わないでやったという事実経過だけにとどめるのか。その辺を確認できればありがたいなと思っております。と申しますのは、三鷹の場合にはインターチェンジの問題とか、換気所の問題とか、TDM、調布保谷線なんかによって、インターをつくった場合に交通をどの程度減らしていくのかというような交通量の総量の問題だとか、各論レベルで本論と違うような展開、もう少し突っ込んだ展開が出ておりました、全体としてのPIのまとめにはなじまないかもしれませんが、地域でこんなようなことが議論になっているんだという記録をどこまで今回の報告書の中で記録として残していくのかということ、共通イメージをもっておきたいなと思っておりますので、その辺、問題提起させていただきたいと思えます。

【司会（鈴木）】 ただいまの藤川さんのご指摘は、今行われている地域ごとの話し合いをどの程度まとめるかという点でしょうか。

【藤川協議員】 そうですね。地域のオープンハウスでやったときの話し合いだとか、エリア懇談会が主ですけども、全体でやっている議論とはちょっと違った、さらに深まった議論というのをどこまで記録として残すのか。この辺の共通理解をもっておければなと思っております。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。その他、オープンハウスだとか地域ごとの話し合い、あと環境の現地調査に当たってのエリア別懇談会なんかで話し合われた議論について、参考資料という形となると思えますけれども、どの程度のボリューム、あるいは詳しく書くかという点について、ご意見等あれば伺いたいと思えます。道家さん、お願いします。

【道家協議員】 先ほど地域ごとの話し合いの中で、藤川さん、塩沢さん、栗下さんから報告されました。それぞれの地区毎にレポートが出されていますので、それがそのまま参考資料としてつくというのが私のイメージです。皆さん、いかがでしょうか。

【司会（鈴木）】 それでは、今、協議会で報告しているようなレポートのイメージと

いうご意見ですが、そのほか、ご意見等ございましたら。濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今のお話を聞いておりますと、まずエリア懇の問題、環境調査の件、それはそれでいいんですが、オープンハウスの意見となると、全然意味合いが違ってくるんじゃないの？ それと、エリア懇の場合、これはPI協議員だけの話し合いでしょう。それはメモ的になっているだけで、全部まとめたやつもないでしょう。だから、今、藤川協議員がいわれているのは、地域地域の問題点を7地区どういうふうにそろえられるかという話だと思しますので、その辺は皆さんどの様な考えをもっているのか、地域によって違うんじゃないかな。その辺を明確にしないと、今、道家協議員のいわれたことだけではまとまらないと思うけど。

【司会(鈴木)】 道家協議員のいわれたのも、地域ごとの話し合いについてはということだと理解しておりますが、その他の部分についてもご意見等あれば伺いたいと思います。栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 世田谷の場合ですけれども、住民の方たちへのお誘いの仕方というのは、広報「せたがや」でも、また当日でも、私の周囲でも同じことをいいましたけれども、地域の意見はPI協議会に報告するというのをいってあるわけです。事実、それが目的でやっております。したがって、先ほど都の方がいわれたように、世田谷としては何らかの形で記録に残されることがいいなというふうには思います。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。環境の現地調査に当たってのエリア別懇談会とかオープンハウスにつきましては、例えば開催日だけざっと記述するというまとめ方もあると思いますし、中でどんな議論があったという事を一回一回書くという考え方もあるかと思いますが、その点についてご意見等あれば伺いたいと思います。濱本さん。

【濱本協議員】 今の話、残すということは、結局、地域別の問題点だと思うんですよ。簡単にいうとそうでしょう。それは、逆にいうと懇談会のやり方が7地区全部違うんですよ。武蔵野の場合だと、本当に正式な懇談会。住民が自由で、参加の人員も制限しないで。ところが、場所場所によって、PI協議員だけでやっているところもあれば、参加する住民も制限するとか、抽選にするとか、そういうやり方でやっているでしょう。そうだとすると、それが本当に住民の意見かということ、一部の意見になっちゃうわけですよ。そういうことがあるから、まとめ方としてどうするかということは、もう少し懇談会で基本的に相談した方がいいんじゃないですか。

【司会(鈴木)】 ただいまの提案は、地域ごとの話し合いについても、やり方なども違いますので、まとめ方についても運営懇でまた相談したらいいというご意見が出ておりますが、そういう扱いとしてよろしいでしょうか。

それでは、何らかの形でまとめていく事とした上で、どういうふうにまとめていくのかについては、今後、詰めていきたいというふうに思います。

それでは、その他の部分についてご意見等ございませんでしょうか。江崎さん、お願いします。

【江崎協議員】 5ページ目の環境に与える影響の全般のところなんですけれども、私から、「外環埼玉区間で推計値を大きく上回る交通量が確認された」という1文を入れてほしいと申し上げたんですが、入っていませんでした。理由は、ほかの箇所と同じような意見があるからということだったんですが、同じような意見だということを見ると、外環ができたなら周辺の道路がどうなったかということなので、私の意図とちょっと違います。ここで入れてほしいといっているのは、アセスの際の予測交通量が現実にはどうなったかということなんです。アセスの大気汚染、騒音・振動の影響評価は、ここにどのぐらいの交通量があるかという交通量の予測値が反映されます。ところが、埼玉区間では、その予測交通量の2倍近くにもなっていて、大気汚染も環境基準を上回っ

ていたりします。

そもそも、なぜそんな予測をしたのかという問題もありますが、予測というのは不確実なものですから、安全側にとるために、環境に与える影響については最悪の場合を想定して検討すべきであるというような意見になっています。この意見に至る理由で重要ですから、最初に申し上げた、外環埼玉区間で推計値を大きく上回る交通量が確認されたという1文を入れていただけたらと思います。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。交通の状況について、5ページの26行目の意見とあわせて書くべきだというご意見をいただいておりますが、ご意見等ございますでしょうか。渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】 もし入れるのであれば、29行目に、あわせて以下のような意見が出されたというところに、埼玉外環についてはこういうことになったからと。推計値と実際の交通量との差は、そういうことがないように注意するとかいうような形で、入れる箇所については、表現の仕方がありますが、あわせて以下のような意見、ここでまとめるべきだと思いますけども。

【司会(鈴木)】 先ほどの江崎さんのご指摘も、26行目の意見とセットでというふうに理解しておりますが……栗林さん。

【栗林協議員】 この問題は、懇談会で既に議論したはずだと思うんですけども、環境に与える影響については、最悪の場合を想定して検討すべきであるというだけを読んだときに、環境調査の項目というのは、大気汚染だとか水質だとか自然環境とか、いろんなものがあります。外環をもしつくるということになったとして、環境に与える影響ということを考えれば、例えば大気質の問題が片方にあります。しかしながら、そこに大きな都市施設ができることによる地下水への影響とか、そういった問題まであって、そのすべての問題について、最悪の場合を想定すべきだというような認識で、そのとき出席された方は考えられたんじゃないかと私は思うんです。もし今、江崎協議員のいわれたとおりのことだとすると、交通量に関係のない話は最悪の状態を想定するということにはならないというふうにも聞こえます。その点、いかがでしょうか。

【司会(鈴木)】 交通以外についても最悪の場合を想定して検討すべきということから、交通という限定をつけるのはおかしいというご意見でよろしいでしょうか。あるいは、交通の部分で江崎協議員の意見を書くべきということでもあるかと思っておりますけれども……栗林さん。

【栗林協議員】 そうです。ここは環境影響の全般でございますから、ここではやはり交通に限定しない方がいいと思います。

【司会(鈴木)】 濱本さん。

【濱本協議員】 今、栗林協議員と同じで、もしどうしても書かなきゃならないならば、交通のところ、別のところで書いた方がいい。そういうことで了解です。

【司会(鈴木)】 江崎さん、今の濱本さん、栗林さんのご意見は、交通の部分で同じ趣旨の記述をしたらいかがかということですが……渡辺さん。

【渡辺協議員】 6ページの7行目、ここで交通量じゃないけども、大気については、外環埼玉区間では実際にSPMが環境基準を超えている箇所があるという事実を踏まえてと。要するに、こういうのとリンクしてくるわけですよ。だから、埼玉の外環においては、予想と違うというのはそれなりのことは触れているわけですよ。今のは単に交通量だけの問題なわけですね。交通量じゃなくても、こういうふうに項目を変えて取り上げているんだということですから、もしどうしてもというんだったら、交通集中……じゃないな。なくてもいいんじゃないかと思っておりますけど(笑声)。

【司会(鈴木)】 その他、ご意見等……江崎さん、お願いします。

【江崎協議員】 確かに最悪の場合を想定してというのは、大気汚染や何かに限らず、

自然環境についてもそれがいえると思うんですが、予測交通量というのは大気汚染だけではなくて、騒音・振動なども関連してくるわけですから、できれば全般のところに1文、黒ポチで起こしていただいて、入れていただけたらと思います。

【司会(鈴木)】 その他、関連してご意見等ございますでしょうか。全般の部分について、やはり埼玉区間の交通について触れるべきだというご意見ですが……渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】 東京外環ですから、東京外環やるときに埼玉ではこういうことがありましたよと。こういうことに注意して東京外環の場合にもそれなりの検討をしてくだささい、推計をしてくだささいということだと思っで、大きなテーマとして出るわけじゃないんです。それぞれの参考意見としての形のものですよ。だから、26とかどうのじゃなくて、以下の意見と。この中にこういうことを考慮しなさいと。もしそういうことがあれば、他山の石として反省しなさいという意味合いにとどめるべきだと思います。大きな項目として取り上げるのはちょっとおかしいと思います。

【司会(鈴木)】 それでは、環境に与える影響については、最悪の場合を想定して検討すべきであるとくっつけるという意味ではなくて、それと近くの場所に黒ポツとして1つ起こすという形で、先ほどの江崎協議員の意見の趣旨を入れるといった扱いとしていくということによろしいでしょうか。

それでは、ここの部分について、江崎協議員からの先ほどの発言の趣旨を踏まえた記述を追加するということとしていきたいと思っでます。

その他の点について、ご意見等ございますでしょうか。秋山さん、お願いします。

【秋山協議員】 はじめにというページの29行目に、「本とりまとめが、PI活動参加者のみではなく広く地域に浸透し、今後の議論に活用されることを期待する」、まさにこのとおりだと僕は思っでますよ。オープンハウスに何回か出てお手伝いしているんですけども、PIそのものがわからないという方がほとんどです。これは沿線協議会の関係者ばかりが集まっているところでこれなんですから、国道、正式には高速自動車国道というのがこの道路の本名だと思っでますけども、この国道をつくることに関して、オートバイだったらマフラーを外して爆音が聞こえる範囲内の人でしか論議に参加していない。国道をつくるのに、一体何なんだろうというときに、道路をつくれれば、道路というのはみんなのものですから、便利にもなるし、迷惑にもなるし、こういうことをいろんな資料で皆さんに周知していただくようなことがなぜできないのかなというふうに思っでます。

「外環ジャーナル」のページの下に毎回、東京外かく環状道路についてご質問、ご意見をお待ちしていますという広告が載っているんですけども、実際に外環道がどうなのかということに関して、一般の関係なくはないんですけども、沈黙している皆さんがどういうふうに考えているかということ、そういう場がほとんどないんですね。今までの説明会を開いたところ、外環道の何キロまで離れているかしら、まさに沿線協議会なんですけども、これは沿線だけの問題ではないということも道路の性格からあるはずなので、そういう点で、大勢の人が集まるところ、北海道とか沖縄とは申しませんが、関東全体に影響する大きな道路です。

それから、私たち、PIという形で来ているんですけど、前の司会者の西川さんが担当されている横浜川崎ですか、同じような路線の決まっていなにもかかわらず、あちらでも高速ないしは自動車専用道路ができようとしているんです。ですから、私たちの協議会の動き、決め方、こういったものが神奈川県では参考になるんじゃないかと思っでますけども、それにしても、もう2年たっているんですから、いろんな面で、私たちも勉強しなきゃなりませんけど、都民の方、あるいはそういう関係者の方がぜひもっと知っでていただいて、意見を述べる場をつくっていただく。これは、人が集まるところで

やればいいんじゃないですかと、私はそういう提案をさせていただくんですが、もしそういうことができるならお願いしたいなと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 狭い地域の沿線だけでなく、広く参加の工夫をしていただくという方法について検討すべきというご意見をいただきましたが、関連してご意見等ございませんでしょうか。新さん、お願いします。

【新協議員】 広域交通の問題を沿線だけで話し合うのはおかしいじゃないかという今のご発言なんだけど、それは全く違うと思うんですね。要するに、国家、国民、都会に住んでいる住民、そういった人たちが最も利便性を求めているところは、その地域の住民は犠牲になっても構わないという根本的な発想があって、昭和41年の都市計画決定が行われたという事実から、そこを反省点にしてPI協議会が始まって2年間、かなりの厳しい話し合いをしてきました。その結果、さまざまな論点が浮かび上がってきて、結局、その地域の住民が受け入れるものでなければ、公共の道路としてであってもできるものでないという暗黙の了解みたいなものが少しずつでき上がっているような気がするんです。

これは、道路をつくりたい人は別として、自分たちが居住しているところに道路をつくるという場合には、もしどうしてもつくるといふのであれば、こういう条件がありますよということを聞くのは施政者として当然の姿勢でありましょうし、それを調整していくのがこういったPI協議会の役目だろうと。こういったものができ上がったことについて、私は非常にすばらしいことだと思っているんですが、これを画期的なものにするためにも、真剣な討論と、本格的な住民と行政との話し合いというものがもっと頻繁に行われるように希望しております。もちろん、沿線の人たちだけでなく、その周辺の利益を受ける人たちからも話を聞いていくということは当然ですが、要するに他人の不幸の上にだれかの幸福を築かないということがやはり原則になるだろうと。もし他人に犠牲を強いるのであれば、その犠牲をどれだけ和らげるかということが民主主義国家においては最も大事なことだと思いますので、その辺のところを考えた上で、PI協議会のまとめはやっていただきたい。そういうことです。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。ただいまの内容、秋山協議員、あるいは新さんからの内容につきましては、3ページ、外環のPI活動について、いろいろな協議員からいただいているご意見の一部になるのではないかとこのように考えております。外環のPI活動としてこうあるべきといった姿についてのご意見として、まとめの中にも反映できる部分はしていきたいというふうに考えております。

それでは、その他の部分につきましてご意見等ございませんでしょうか。秋山さん。

【秋山協議員】 ただいま私の提案に関して、新さんの方からご意見をいただいたんですが、全体の道路だから全体で考えたいということは、ある面では同じような趣旨なんです。私ども世田谷区から来ているんですが、第三京浜道路というのが横浜から来ています。これが環状八号線で行きどまりになって、都内へ通過する車が恐らく8割以上なのに、環状八号線でストップしちゃっているんですね。これも無断でつくられたんです。それから、東名高速道路もこのような協議する場が全くなく、そして首都高速3号線、青山玉川通り、これが今、国道246号線といいますけども、恐らく24時間通して首都高速道路でも一番交通量の多いところだと思うんですが、これが全部無断でつくられたんです。今さらやめてくださいというようなこともいえません。ですから、迷惑もありますが、いろんなことあるでしょうと。そういうことを皆さんと一緒に考えていただきたいということで私は提案させていただいたんです。いいことも悪いことも両方ありますよということで。

これは世田谷区の人たちが通行どめとなったらえらいことになりますね。以前は、こ

うということで、周りの了解とか賛成とか説明とか全くなくて突然できたんです。ですから、こういうことがないように、多くの皆さんに聞いていただくということで、その場だけではいい問題じゃないというようなことが出てくるということで私はお話ししたんで、そこもご理解願いたいと思います。よろしくお願いいいたします。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

関連してご意見等ございますでしょうか。その他の部分についても結構でございます。新さん。

【新協議員】 今、秋山さんがおっしゃったことはよくわかるんですよ。さんざっぱら練馬で私はしつこく聞いたのは、今、練馬がそういう状態なんですね。突っ放した言い方をすれば、東名だとか第三京浜をあそこでストップするときに、世田谷がどうして抵抗しなかったのかなと私は思うんですね。やっぱりその土地に住んでいる人間が、その土地の問題を真剣に考えて、行政や国や東京都に対してきちんとっていくのが民主主義の原則でありまして、それは確かに過去に起こったことですから、外環によって解決しようというような考え方は、外環によって被害を受ける人たちのことがあって、それはやがては世田谷が陥ったのと同じような形になっていく可能性もあるわけですよ。ですから、みんなそれぞれが自分の居住している地域で、全能力を振り絞って行政と話し合いをし、納得のいく計画をやっていく、あるいは阻止する。そういったようなことをきちんとやっていかないと、本当の意味での住民が東京都を支えているとか、国民が支えているんだなんて話にはならないんですね。

国というのは1つの機関でありまして、国の主体は住民なんですよ。そういった住民が繁栄していくというか、幸福に暮らせるような手段を講じるのが国の責任ですから、今の第三京浜の問題とか東名の問題というのは、私はあのあたりもよく歩きますから知っていますけれども、本当に大変だということはよくわかります。その問題はその問題として解決していくべきだと思うんですね。練馬の問題は、要するに外かく環状道路ができたから解決するというものじゃなくて、あの外環道路をあそこまでつくったときに、既に東京都も国土交通省も、あそこの渋滞については解決すると約束はしなかったんだらうけど、練馬区長の意見を尊重するというふうに表示をして、そのままずっと今日まで来て、最近になってやっとやり始めたという経過があるんですね。だから、外かく環状道路の埼玉区間の問題は、練馬で解決しなきゃならなかったんですよ。それから、東名高速の問題は東名高速自体で解決しなきゃならなかった。第三京浜もしかりなんですよ。そういう行き当たりばったりの泥縄式の行政のやり方でもって住民が苦しめられるのは我慢できないと私は思いますので、三鷹でもってどういうふうになっていくか、徹底的に議論させていただいて、それで方向を決めたいと私自身は思っております。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 今の話は大変重要だと思いますので、一言お話ししたいと思いますが、東京外環道路計画は昭和45年に凍結されております。そのときに議会であったやりとりの8割方は世田谷区の喜多見地区の区画整理事業についてでございます。そのやりとりの中で、当時の建設大臣が住民と話し得る条件が整うまでしばらく凍結するという意味の答えをされております。

そのとき、成城、喜多見で何があったのか。それは、実は外環が来るだけじゃなくて、区画整理事業というのがあって、この地域は非常に狭隘な道路が多かったんです。それを区画整理事業をすることによって道路を広げて、もっと近代的な町にしましょうということだったんですが、これは住民に対しての行政の説明は、自分の土地を幾らか道路として出しなさいと。そうすれば、あなたの家の前の道路はよくなって、土地の値打ちが高くなりますよというようなことだったんで、それに対して、当時、つまり私の親た

ちが非常に反対をしたという記憶をもっております。その当時、喜多見に平野謙という人がいて、この方はたしか評論家でした。この人だとか、それから、成城に青木というたしか一男さんだと思えました。はっきり覚えていませんが、昔の逓信大臣です。そういう人たちが中心になって大変な活動をいたしました。これは外環と区画整理事業が一体になっていたんですね。そういうような背景があって、ようやく最近になってPIでやりましょうという話になったわけです。したがって、昔と今は情勢が違う。これからは、こういう大型の事業でもPIをやっていきましょうというのが新しい都市計画の流れだと思えます。

そういう中で、このPIに参加する人はだれなのかというところが問題でございまして、これは国がお出しになっている「外環ジャーナル」では、利害関係者を含み広く市民から意見を聞くというような表現になっていたと思えます。一方、朝日新聞の解説では、住民、あるいはその道路の利用者というような利害関係者から意見を聞くとなっております。いずれにしても、これに参加する住民、あるいは参加する人がだれなのかということは、少なくともきちんと分けられるべきであるというふうに私は思っております。したがって、だれでもかれでも参加はしていいんだけど、その中に、この人はどういう立場で物を言っているということをきちんと切り分けていくこと、これがPIの大きな課題であると私は思っております。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。広く影響を受ける方、あるいは効果を受ける方が参加しても、立場をしっかりとしないといけないというご意見だったかと思えます。関連して、あるいは他の部分につきましてご意見等ございませうでしょうか。今回、本文中に入っていない部分につきまして、例えば骨子なんかでお示ししています部分につきまして、こういった協議会の場でもご意見をいただければ、とりまとめの中で、今後の懇談会の中でも議論に反映していけるかと思えます。よろしいでしょうか。江崎さん。

【江崎協議員】 9ページ目の環境面での効果の7、8行目なんですけれども、「東京都内の大気環境が悪いという現況の原因のひとつは大型車等の都心通過交通である」とありますけれども、私、第9回の協議会のときに、大型車の9割近くは23区内のみを行き来しているというデータが東京都にあるということをご紹介しました。都内の大気環境が悪い原因をもしここで書くとしたら、大型車等の都心通過交通ではなくて、むしろ車に依存している社会のあり方であるとか、物流のあり方を原因として書くべきなのかなと思えました。

また、同じ段落のところですが、次の9行目、10行目で、「環状八号線の交通量減少で環状八号線沿線の大気環境の改善が見込まれるものの」とあるんですが、これは下の方で22行目、地域交通への効果になりますけど、「環状八号線が空いた分に他の生活道路等から交通が移ることで、結局渋滞緩和にならないのではとの懸念も示された」とあって、ちょっと矛盾しています。

埼玉区間で外環新設分の交通量が1日約15万台も追加されているという現状からすると、書き方としては、環境面での効果の9行目、10行目のところですが、「環状八号線沿線の大気環境が改善されたとしても、渋滞箇所がほかへ移動し、大気汚染がより広域に広がり、外環沿線で新たな大気環境の悪化が懸念される」となるのではないかと思えました。

もう1つ同じところで、11行目から13行目なんですけど、NOxだとかSPMだとかの数字が、あの交通量推計をもとに出されたものだとすると、この数値に疑問があるので、ここに書くほどのことではないかなと思えました。

以上です。

【司会（鈴木）】 9ページ、環境面での効果の部分についてご意見がありました、関連して、あるいは他の視点からご意見等ございますでしょうか。山本協議員。

【山本協議員】 今回の江崎さんのご意見でございますけども、今回のとりまとめの論点の整理している部分については、こういった協議会の場でしっかり議論がなされて、合意された部分と、あとは合意まではいっていないけども、そういう意見が出されたというところを書き分けていると理解しています。今、3点ほどおっしゃられましたけども、1点目の大気環境が悪い原因については、ここでは1つだということで挙げておりますので、私としては、23区内を通り抜ける自動車というのは大型車だけで33%というデータを以前出させていただいておりますので、そういった意味では、都心通過交通というのも原因の1つだと思っております。書きぶりとして、これ1つだけで足りないということで、ほかにあるということであれば、その辺は項目として追加されるというのはあり得るかなと思っておりますが、この都心通過交通もやはり大気環境を悪化している原因の1つだろうと考えておるところでございます。

大気環境の悪化の発生の話、埼玉の事例をもとにご説明されましたけども、これについても江崎さんから、交通が減っていないじゃないかというデータを出されておりますけども、当方からも外環と並行する区間については減っている区間もあるといったデータを出しておりますので、それを合意事項として書かれてしまうのは、我々としては納得いかない。そういった意見もあるという形で書かれるということであれば、それはあり得るのかなと思っております。

同様に、大気環境改善の効果についても、その辺の使い分けをしっかりとした上で、ここに書き残しておかないといけないのではないかなと思っております。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。ほかにご意見等ありますでしょうか。ただいまの部分につきましては、意見の書き方につきましては今後とも細かく詰めていく部分もあろうかと思っておりますので、例えば運営懇談会なんかでも記述の仕方について相談していきたいと思っております。

ほかにご意見なければ、時間も大分たっておりますので、引き続き本内容につきましては運営懇談会で議論して、とりまとめとしてまとめていきたいというように考えております。

それでは、次に、本日、江崎協議員の方から交通に関連する資料が資料 - 4として提出されておりますので、資料の補足説明等ございましたら、よろしくお願ひいたします。江崎さん、よろしくお願ひします。

【江崎協議員】 5月20日のPI協議会に続いて、「外環利用交通の検証」という資料を出させていただきました。皆様のご意見を伺っていると、より詳細なシミュレーションを期待されているようですし、実際、これからきちんとしたシミュレーションが出てくるかもしれません。ですから、なおさら今出されているシミュレーションがどのように導き出されたものなのか、よくみておく必要があると思っております。今ごろまたこういう資料を出してと思われているかもしれませんが、開示請求したOD表が、どうも中をみてみたら、こちらの考えているものと違っていたので、さらに請求してまた1ヵ月かかってというのを繰り返して、検証できるものがそろったのが実は4月22日だったんです。それからまた計算し直して検証してというので、このやりとりを通じて、やはり改めてPIは時間も手間もかかるんだなということを実感したところです。申しわけないんですが、ご理解いただけたらと思っております。

5月20日に出した疑問や意見に対して、国土交通省の方から回答をいただいたものが添付資料でつけてあります。大型車についても出させていただいたので、これもまた計算してみたものを最後につけてあります。回答いただいたものがとてもわかりやすくできているので、この地図をごらんいただきながら聞いていただけるといいんですが、1

枚めくっていただいて、3というふうに番号が振ってある地図です。まず、横浜・川崎から山梨・長野方面についてです。この区間は、現実のOD表の交通量と比べてみると、この間を走っている車全体の79%、大型車で89%が外環を利用すると推計されていることになっています。横浜・川崎から例えば中央道を利用して山梨・長野に行く場合、外環利用ルートと国道16号利用ルートの2つが挙げられています。16号だと78分かかるけれど、外環を使うと45分で行かれるので、より外環が使われるのでしょうかということなのですが、33分短縮できるとはいえ、1,550円かかります。それなのにどうして外環かということ、恐らく33分当たりの時間価値が1,848円で、それより1,550円は低いので、外環ルートを使うとされているのかなと思いました。しかし、これは例えばその分早く出発すれば済むことなのかもしれないという意見も出ています。

次に、4ページ目で、神奈川西部から山梨・長野方面についてです。この区間は外環を利用する車の割合がほかの区間と比べて最も高くなっている区間でもあります。そして、OD表と比べてみると、交通量全体のうち51%、大型車の100%が外環を利用するだろうと推計されているようです。ここでは、神奈川西部から例えば関越を使って山梨・長野に行く場合、国道16号利用ルート、外環利用ルート、圏央道利用ルートの3つが挙げられています。ただ、厚木や座間に住んでいる方に聞くと、山梨・長野へは国道412号だとか、ほかの一般道を使って、相模湖インターから中央道に入るの、外環は遠回りになるから使わないというふうになっていますし、関越に出たい場合でも、3環状が開通した場合のシミュレーションだとすると、外環ではなくて圏央道を使うのではないのでしょうか。

そして、今後、次のような課題があると思いました。それはまた2ページ目に戻るんですが、時間評価は「交通の分析」では平成11年現在の1分当たり56円という数字が使われています。でも、平成15年には車両の機会費用の追加などによって63円に値上げされています。例えば10分早く行かれることに630円払うという方が一体どれだけいるのでしょうか。この数値は渋滞解消の経済効果の推計にも用いられています。でも、これは生活実感とはかなりかけ離れているように思われます。経済学者の方によると、海外では賃金率の20~50%を時間価値としているそうで、日本の時間評価で計算すると過大評価になってしまうというふうにもおっしゃっています。

少し話が変わりますけれども、参考までに国土交通省の費用便益分析マニュアルや事業評価項目をみると、今後、外環の必要性を検討するに当たって、外環の事業費、維持管理費がまだ示されていないとか、沿線地域における走行時間、走行費用、交通事故増加の評価項目が入っていないといった問題があるようです。例えば外環の事業費ですが、外環は1メートル当たり1億円、でも大深度だと用地買収費が要らないので安く済むというふうにも聞きますが、大深度だと工法も地質で変わり、一概に安く済むとはいえないという話も聞いていますし、例えば市川 - 松戸間10キロで、年間の収入が40億円とか、中央環状新宿線は年間の維持管理費が80億円という話も聞いています。この費用もぜひ出していただきたいと思います。

この評価は、あくまで消費者余剰法というのを採用した場合の項目ですから、外環の周辺地域で予想される誘発交通や、それによる大気汚染や交通事故などのマイナスの影響や、外環そのものによる自然や文化財破壊などといった異なった観点での評価も必要だと思われれます。また、そうでなければ、そもそもPIを採用する意味がなくなってしまうのではないかと思います。そして、改めてさらに必要性の検証が必要であると思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。幾つかご意見、あるいは疑問点等ござい

ましたが、関連してご意見等ございますでしょうか。では、山本協議員、お願いします。

【山本協議員】 今、江崎さんの方から資料をいただきました。あまり時間もないようなので、若干気になった点だけ意見を述べさせていただこうかと思っております。当方から出しました図面を使いましてご説明されました。片や、一番最後のページに外環利用交通割合の計算結果という表が出ていまして、恐らくこの表を使いまして、例えば神奈川県西部から山梨・長野方面、大型車が102.48という数値が出ていますので、100%すべて外環を使うのではないかとお話しされたんだと思うんですけども、おっしゃられたように、例えば神奈川県の西部の人がすべて外環を使うかということ、恐らくそんなことはなくて、圏央道を使ったり、いろんな道路を使ったりすると思いますので、最後のページのODの拾い方が江崎さんとこちらの資料とが違うのではないかなという感想をもっています。この場では詳細わかりませんので、またその辺は改めて確認をさせていただいて、この数値が合っているのかどうかというのは検証させていただけたらと思っております。

もう1点、先ほどの道路事業の評価、2ページの3番の2つ目のポツで、評価項目の話がございました。の事業費・維持管理費というのはこれから構造が定まっていく段階でお示しできると思っておりますが、の費用に走行時間増加等の評価項目が入っていないというご説明がなされましたけども、費用に入っていないというのがちょっとよくわからないのです。今回、費用効果について数値を出させていただいておりますけど、これは沿線の地域の道路の渋滞状況なんかもみまして、周辺の道路ですいているところがあれば、それは便益としてプラスになりますし、込んでいる道路があれば、便益の中にマイナスとして評価されるという形になっておりますので、こういった沿線地域に評価項目が入っていない 確かに費用には入っていないのですけども、便益の方で、仮に道路が混雑すればマイナスの便益として中に含まれているというふうに当方は考えておるとのことでございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。
秋山協議員、お願いします。

【秋山協議員】 ただいまの江崎さんのいろんな難しいのを調べていただいたんですけども、実は中央高速道路の高井戸ランプの下り線がまだあいていないんですね。上り線、環八への出口だけできたんですけども、下り線のランプがあいていませぬので、もしこれがあきますと、第三京浜から環八へ出た車が246を横切って、左折して東名へ入って、左の側道へおりて、そこから右折して立体交差で外環道に入るという厄介な動作なんですけど、東名の入り口から高井戸ランプまでは5、6キロですから、もし中央道の下り線のランプがあくとすれば、お金を払って曲がって中央道に入る車はあまりないんじゃないのかなと。江崎さんは、高井戸ランプの下り線があいていないことを前提に調査されたと思うんですけども、やがてはあくと思うんですけども、そうなれば、流れの計算が少し違ってくるんじゃないかなという気がします。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。その他、関連してご意見等ございますでしょうか。時間も大分押しておりますので、続きまして、次の議題に入っていきたいと思っております（「全般的に」の声あり）。濱本さん。

【濱本協議員】 全般的でいいの？ この討議部分じゃなくて。

【司会（鈴木）】 はい。

【濱本協議員】 今、論点の整理を大分行ってきておりますけれども、基本的に私は、今日の議題の一番目に書いてある必要性の有無についてということで、これは全然議論しないんですね。それに関連して、行政側に我々は色々な資料を出していただきたいと

要請しておりますが、必要な資料のほとんどが出ていないですが、そのような中で論点をまとめていますけれども、それでよろしいんですね。どうなんですか。必要性の議論はこの辺で打ちどめにするんですか。それによってまとめ方が変わってくるからね。

【司会（鈴木）】 今後の議論の進め方についてということでしょうか。

【濱本協議員】 というのは、今、江崎さんから丁寧に課題がありますということで、2ページ目にいろいろ出てきましたけど、こういうのが出てくると、その前に三鷹さんだとかいろんなところから、交通量だとか、私も要求しているけども、そういう必要な資料が出ていないんですね。十分に必要性の議論ができなかったという結論になっちゃうんだけど、それでいいんですねということの念を押ししたいわけ。そうしないと、今度の懇談会で次に進められないから。それとも、行政側としてもっと必要性の議論をするために、外環が必要だという住民が納得する資料を出していただけるのかどうか。今までの議論の中で、もう出ないのか出るのか。それをきちんと確認したい。

【司会（鈴木）】 これは、とりまとめをしていくまでの間にさらに資料を出していく用意があるのかという質問ということですか。

【濱本協議員】 今、課題がありますと出たから、課題がありますというと、また皆さん方が資料を出さなきゃいかんでしょう。

【司会（鈴木）】 今後とも、江崎協議員がされているように、例えば必要性についての議論をしていくのかどうか……。

【濱本協議員】 それよりも、今現在は、今まで39回やっていると出ている資料に対して、我々が理解できる、納得できるような資料が出ていないということなんですよ。そういう認定をしていいのかどうかということ。

【司会（鈴木）】 十分な資料が出されていないというまま……。

【濱本協議員】 それを行政側は認めるのですか、それとも出すんですか。そういう議論を続けてやるのかやらないのか。そこのところしっかりしておかないと、必要性の議論の定義とか全部書けなくなっちゃうから。

【司会（鈴木）】 山本さん。

【山本協議員】 今の濱本さんのご意見ですけども、今現在、こういう形で議論の整理、とりまとめというのをさせていただいておりますので、現段階でとりまとめられる部分についてとりまとめるという形でどうかと思っております。

納得いく資料とかデータを出していないじゃないかということについては、それぞれの段階でこちらから出せる資料については出しておりますし、その資料は目の前にある青いファイルの中に残っているという理解でいます。ただ、ご指摘の部分で、例えば環境の影響についてまだ出ていないんじゃないかというふうに言われると、現段階で環境の調査中ですので、おっしゃるとおり出せていない部分もあるという認識ではありますので、そういったものについては、今後、PIをどういう形でやっていくかというのはこの中で議論したらいいと思っておりますけど、引き続き出せていない資料については、こういったPIみたいな形の中で提供させていただこうというふうに思っております。

ただ、せっかくこういう形で議論のとりまとめをさせていただいておる段階でございますので、こちらの議論を中心にさせていただいて、もし出ていない資料等があるのであれば、その辺も例えばこのとりまとめの中で具体例を書くとか、そういった形で考えたかどうかと考えているところでございます。

【濱本協議員】 わかりました。

【司会（鈴木）】 とりまとめの中で、出ていない資料については出ていないといったことを明記するというので、本日配っているとりまとめの本文ですと5ページの中でそういった記述をしていくことになろうかと思いますが、そのような扱いとして、今後、その部分の記述については運営懇談会などでも議論していきたいと思っております。

それでは、本日、環境の現地調査の春の結果の報告を提出しておりますので、事務局の方から補足説明をしていただきたいと思います。

【事務局（秋山）】 それでは、環境の現地調査の春の結果についてご報告します。あわせて、冬季の地質、地下水、景観、人と自然との触れ合い活動の場も今回ご報告させていただきます。

まず1ページですが、大気質、気象、粉じん等について、大気質については20地点について観測してございます。気象については5地点、粉じん等については3地点ということで、 については四季観測、 については通年観測を行ってございます。

次の2ページをごらんいただきたいと思います。大気質の二酸化窒素について冬季と春季についてあわせて比較できるような形で載せてございます。冬季については緑、春季については赤で折れ線グラフで示させていただいています。観測日と測定結果という形で載せてございます。

あわせて3ページですが、浮遊粒子状物質（SPM）についてこのような形の結果を記載してございます。

4ページでございますが、気象の観測結果、それと粉じん。気象については風向と風速について、冬季と春季の結果を載せてございます。粉じん等についても同様に載せてございます。

5ページから11ページにつきましては、動植物の生態系についての調査結果をまとめてございます。これについては一般観測フィールドと重点フィールドにおいて現地観測を行ってございます。具体的には6ページから、観測されたものについて載せてございます。この中で注目される種の名称についている丸数字について、注目される種の決定根拠ということで、これについて10ページの方に載せてございますが、 から まで法律等で指定されている種や文献に記載されているものについて、番号で載せてございます。6ページに戻っていただきまして、例えば野川・国分寺崖線フィールドの動物のところで、鳥類、ササゴイ という形で載せていますが、 は10ページの東京都の保護上重要な野生生物というような形でみていただければと思います。

続きまして12ページですが、現地観測で地質、地下水について、浅層用と深層用のボーリングを行ってございます。それぞれ46本と18本ついて、現地の方で行ってございます。その結果につきましては13ページの方で、各周辺地域ごとに地質のかたさということでN値、水の通りやすさを透水係数という形で柱状図も代表的なところをあらわして、今回整理させていただいてございます。13ページは野川、14ページが中央道周辺、15ページが青梅街道周辺、16ページが関越道周辺という形で整理させていただいています。

17ページにつきましては地下水の調査ということで、浅層用について春と冬季について比較しますと、おおむね春の方が10センチから80センチくらい高くなっています。深層地下水については同様に10センチから50センチの範囲で上下変動しているというようなデータになってございます。

続きまして18ページですが、浅層地下水の流れについて、春季と冬季についてそれぞれどのような流れになっているかという形であらわさせていただいています。みますと、移動方向についてはほとんど同様な傾向がみられてございます。

19ページですが、野川の流域について、今回調査した結果について載せてございます。これにつきましては、区間 、または 、 において河床を通じて流出している流量が約150から360m³/日。 については、逆に河床を通じて流入している流量が約290m³/日でございますというような結果になってございます。

続きまして、20ページですが、湧水について全体で79カ所調査してございます。そのうち水質調査については15カ所行ってございます。この調査結果については21

ページの方に、冬季と春季について載せてございます。

22ページですが、水質試験について行ってございます。これについて調査結果ですが、23ページから28ページまでに水質結果を載せてございます。これについて、今回、ボーリング調査を行った結果、数カ所について環境基準を超えている箇所が確認されてございます。調査結果では環境基準を超えている箇所については数字を網かけで表示してございます。24ページと26ページについて、環境基準をオーバーしているところについて網かけで表示してございます。

続きまして29ページですが、地盤、地下水の酸性化ということで、これについても土壌、地下水の酸性化について試験結果を示してございます。今回の調査では、土壌のpH、 H_2O について4%を示す試料がなく、また土壌のpH、 H_2O_2 について3未満の試料が7地点確認されております。硫化含有量が7.5は超えないということがわかってございます。

続きまして30ページですが、現地観測の経過について、冬季と春季について各エリアについて観測してございます。その結果については31ページから32ページ、これについては代表的なところの写真を載せてございます。

続きまして33ページですが、人と自然との触れ合い活動の場ということで、これについても34ページ、5ページにおいて、結果を代表的なところの箇所を載せてございます。

以上が春季の観測結果です。今後、夏、秋についても同様な形で調査を行っていき、また皆さんにご報告してまいりたいと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 それでは、定刻9時を回っておりますので、ご意見、あるいはご質問等あるかと思っておりますけれども、個別に事務局の方へ問い合わせただければ、答えられる部分については答えていきたいと思っておりますので、本日はそのような取り扱いとしたいと思います。

それでは最後に、次回、第40回の日程につきまして確認させていただきます。第40回の協議会につきましては、運営懇談会からの提案にもありますように、8月24日火曜日、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すけれども、運営懇談会の中でご相談させていただいているところですが、8月2日月曜日、午後7時からという日程としたいと思います。問題がなければ、後ほど事務局の方から連絡したいと思います。以上、よろしいでしょうか。

それでは、予定の時刻も過ぎておりました。以上をもちまして第39回PI外環沿線協議会を終了いたします。長時間にわたりどうもありがとうございました。

了