

第40回P I 外環沿線協議会 会議録

平成16年9月2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、お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東京外環調査事務所の鈴木でございます。

ここで撮影時間の方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40回P I 外環沿線協議会を開催いたします。

なお、本日の第40回P I 外環沿線協議会につきましては、当初8月24日火曜日の開催予定だったものを、都合によりまして本日に延期させていただいたものでございます。

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、練馬区の湯山さん、土肥さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとの連絡をいただいております。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。お手元に配られている資料、上から順に、次第、座席表、名簿がありまして、資料 - 1 から 6、参考資料 - 1 がついているかと思えます。

資料 - 1 につきましては、P I 外環沿線協議会の名簿でございます。今回の協議会から、調布市と東京都の協議員が、1名ずつですが、それぞれかわっておりますのでご報告いたします。初めに、調布市の協議員につきましては、新谷さんから中倉勲さんへとかわっております。本日、ご都合により欠席されると連絡をいただいております。続きまして、東京都の協議員につきましては、宮良協議員から 見隆士さんの方にかわっております。

それでは、ここで、新しく協議員になられた 見さんから一言ごあいさつをいただきたいと思えます。それでは、見さん、一言よろしくをお願いいたします。

【邊見協議員】 紹介いただきました 見でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

調布市の中倉さんはご欠席となっております。

引き続きまして、本日の配付資料を確認させていただきたいと思えます。

資料 - 2 につきましては、前回の会議録でございます。資料 - 3 につきましては、前回の協議会でいただいたご意見等をまとめたものでございます。資料 - 4 につきましては、8月24日火曜日に行われました第32回の運営懇談会の報告でございます。資料 - 4 にとりまとめた本文がついております。資料 - 5 につきましては、協議員の皆さんから提出された資料でございます。本日は、山本さん、村田さん、樋上さん、遠藤さん、江崎さん、秋山さん、湯山さんから資料の提出がございます。それぞれ資料 - 5 というように番号を打っております。資料 - 6 につきましては、オープンハウスについての実

施報告を整理したものでございます。参考資料 - 1 につきましては、地域毎の話し合いについてでございます。資料については以上ですが、足りない資料はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、まず初めに資料 - 2、第39回の会議録についてですが、こちらの方は事前に協議員の皆さんにご覧いただきまして、ご意見があったものについては修正しております。ご確認いただきたいと思っております。特に意見がないようでしたら、会議録は本日から公表とさせていただきます。よろしく願いいたします。

次に進みたいと思っております。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)】 事務局を担当します国土交通省関東地方整備局の西川でございます。

それでは、資料 - 3の方をご覧いただきたいと思っております。前回、第39回協議会で皆様からいただいたご意見を整理してございます。

1つ目が、地域毎の話し合いについて整理してございます。前回は、三鷹の状況について藤川さんからご報告をいただいております。それから、武蔵野市の話し合いの状況につきまして塩沢さん、世田谷区の話し合いの状況につきまして栗下さんから報告をいただきまして、それぞれにつきまして、参加された協議員の方から補足のご意見をいただいております。それを整理してございます。

2つ目の大きなテーマとして、議論の整理(とりまとめ)につきましていろいろご意見をいただいております。前回出した資料の中の「はじめに」についてのご意見だとか、地域毎の話し合いだとか、地域の課題をどのようにして整理していくのか。裏のページでございますが、埼玉外環の事例についてどのように整備するのか。PIをどのように進めていくのかということも大きな課題であるというようなご意見もいただいております。その他のご意見も含めて整理をさせていただきます。

最後に、必要性の有無について、江崎さんから資料のご提出がございまして、その補足説明と、それについての質疑、ご意見、意見交換が行われてございます。

以上3つの項目につきまして、出された意見を整理してございます。

【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、特にご意見等ございましたら、ここでご発言いただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしければ先に進みたいと思っております。

資料 - 4、8月24日火曜日に開催されました運営懇談会の報告について、続きまして事務局から説明いたします。

【事務局(西川)】 引き続き資料 - 4、ご覧いただきたいと思っております。

まず資料 - 4の冒頭の1枚紙でございますが、第32回運営懇談会の報告ということで8月24日に開催しております。運営懇談会からの協議会への提案事項として2つございます。「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。この別紙というのが、次につけてありますクリップどめした分厚い資料でございます。これは後ほど紹介があるかと思っておりますが、提案2に「協議会では、『議論の整理(とりまとめ)』を中心に議論する」という2点の提案でございます。

【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、ご意見等ございましたらご発言いただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。特にないようでしたら、本日の議題ですが、皆さんのご了解を得られれば、本日の議題は運営懇談会からの提案に沿って進めていきたいと思っております。

本日、参考資料 - 1といたしまして地域毎の話し合いの結果が提出されておりますので、議論に入る前に、まず地域毎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、これまでの運営懇談会で議論してきました議論の整理（とりまとめ）につきまして事務局から説明を最初にいたしまして、その後、協議員から関連して提出されております資料について補足説明等いただき、その後、とりまとめについての議論に入っていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。よろしければ、本日の会議はそのように進めていきたいと思っております。

それでは、まず地域毎の話し合いにつきまして、開催結果の報告をしていただきたいと思います。資料は参考資料 - 1 でございます。開催順に、まず三鷹市の藤川さん、よろしく願いいたします。

【藤川協議員】 それでは、三鷹市の報告をさせていただきます。

三鷹市では、以前からお話ししてありますとおり、このPI外環沿線協議会の地域の話し合いというような位置づけで進めているところでございます。三鷹の場合には、ジャンクションができるという特殊な条件がございまして、そのジャンクションにインターチェンジを絡めるかどうか、どのような形でインターチェンジの問題を考えるかということによって、内容、課題、変わってまいりますので、その辺の地域独自の問題をきちんと協議員の間で整理をしていきたいということが原点でございます。そういった議論なしに広く市民のご意見を伺っても、問題が整理されていませんと、議論そのものが整理されないということで、協議員の間できちんと三鷹の問題点について共通認識をもとうということで進めているところでございます。

その上で、3回目となりましたけれども、まず東八道路にインターチェンジを設置する可能性を議論いたしました。そうしますと、現況の道路状況のままでは、インターチェンジを三鷹のジャンクション地域にもってくるということは非常に無理があるということの確認がお互いの間でできました。それと同時に、現在、実施中及び近い将来に実施が予定されている都市計画道路ができたと仮定して、では、インターチェンジをつくった場合はどうだろうかということの議論になりまして、それについても、今予定されているものが、今予定されているペースで進めたとしても、インターチェンジを処理するというのはなかなか難しいのではないかという議論が行われました。そうしますと、都市計画道路網や周辺街路等も含めて、もう少しきちとした形で整理をしていかなければいけないのではないかという議論になりまして、そのためには、そういった道路計画のいろいろなパターン、シミュレーションをしながら、交通量が、どの程度インターチェンジを使うのかというあたりをきちっと詰めていく必要があるのではないかということで、三鷹市は前から、そういった意味での交通量の予測をきちっと出してほしいということを申し上げているわけでございますけれども、そういった資料がきちっと出ないことには、三鷹の場合にはなかなか、外環の必要性を論じることもそうですが、インターチェンジをどのように考えるかということも答えが出ないということで、そのあたりの議論を集中してやったところでございます。

それと同時に、インターチェンジといってもいろいろなつくり方、つくられ方がございまして、片方向へのインター、あるいはフル方向へのインター、調布20号線のインターがどうなるのか等々もございまして、その辺の周辺のインターチェンジとの連携、いろいろな問題が出てまいりまして、その辺に問題、課題があるということをお互い認識しながら、今後、そういった緻密なレベルで議論をすることによって、このインターをどうしたらいいのか。それを通して外環のインターチェンジをつくっても、三鷹のライフラインといいましょうか、都市の基盤として果たしてきちとした形がとれるかどうかの議論ができるんだということを確認してきたところでございます。

あわせて、高速道路、中央道のインターチェンジも調布にございますので、高速道路の料金問題ということもインターの交通量に非常にかかわってきますので、その辺の問題の整理とか、20号線をもっておられる調布市との連携、こういったことも必要では

ないかというような形で、いろいろ議論が煮詰まっているところでございます。

おおむね、三鷹での地域の話し合い、以上のような内容でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

続きまして、練馬区の平野さん、お願いいたします。

【平野協議員】 それでは、練馬区で開いた状況をお伝えさせていただきます。

お手元の参考資料、練馬区はちょっと資料が多くて、「『PI外環フォーラム in 練馬』の概要について」というのと、各協議員の発言内容、それぞれ岩崎協議員、武田協議員、湯山協議員から出された資料、全部で5部つけてございます。協議員から当日発言された内容にそごがないようにということで全文を、いわゆる発言内容等、資料もつけさせていただきます。後ほど、これについてはお目通しをいただければと思います。本日、私からは、概要についてという資料に基づいて報告をさせていただきます。

まず、7月30日に練馬区の多目的会議室でこのフォーラムを開かせていただきました。

練馬区といたしましては、今回このフォーラムを開く目的としまして、いわゆる外環についてPI協議会で議論されている内容、また、各協議員の考え方、練馬区の考え方を広く区民の方々に知っていただくという考えに基づいた目的で開かせていただきました。したがって、当日は、フォーラムに参加される方は制限しませんでした。いわゆる区報に掲載し、自由に参加できるというような形をとらせていただいております。その結果としまして、82名の方がこのフォーラムに参加された。

形式としましては、5番の議事書いてありますとおり、国土交通省から外環計画の概要を説明していただきました。次に、私ども練馬区の外環整備に関する取り組み方針案というものを発表してございます。具体的には、大深度による外環の早期整備促進、青梅街道、目白インターチェンジの設置、外環沿線地域のまちづくりの整備として外環の上部利用、また、上石神井駅の周辺まちづくりというものを提案してございます。それらの内容を説明させていただいたと。その後、国土交通省、東京都、練馬区の各協議員の方々から意見発表をしていただいたと。最後に、この協議会に参加していただいた方にアンケート方式といいますか、当日配付した意見書に記載していただいたものをそれぞれ発表させていただいたというような内容になってございます。

7番目の各協議員からの意見（要旨）でございます。これは、先ほどの資料の中の発言内容に全文記してございますが、主な意見として、ここに載せさせていただいたものでございます。

まず、国土交通省の協議員からは、いわゆる40年間にわたり計画がとまっていることについて、練馬区には大変不便、心配をかけている、遺憾であるというような内容。また、関越、外環が当該地区でとまっているために自動車が一般道路におりてきて、谷原の交差点や環八が渋滞しているため、外環の整備によってこれらの渋滞解消がかなり機能するのではないかというような意見が出されております。

東京都の協議員からは、外環が整備される場合、都民全体の利便性の向上を考えるとやはりインターチェンジの設置は必要不可欠であるというような意見。また、地域の利便性や消防活動などの防災対策、歩行者が安心して歩けるため等から地上部の道路は必要であるというような意見が出されております。

それから、地元協議員からの意見でございます。地元協議員からとしましては、まず、設置要望のあった青梅街道インターチェンジは、さらに地元の意向を把握していくという方針を区は無視しているというような、区に対しての批判。また、外環道に関する取り組み方針を決定する前に、区民、特に外環インターチェンジを含む予定地周辺地域住民に対して十分な説明及び意見聴取の機会を設けることを強く要望するというような区に対してのご要望がございました。次のページをご覧くださいと思いますが、もう

1点は、この協議会で議論していただいた、いわゆる練馬の実態をよく研究して、同じ過ちを二度と犯してはならないという視点でのご提案。また、協議会としてそれらを検証してみようという議論が行われてきているというようなご意見。それから、この外環の議論をするに当たって、国、都から論議をするに足るデータがいまだに明示されていないというようなご意見。それから、40年もの長い年月に外環の都市計画の制限がされている、建築制限が課せられているということによって、建物の建てかえ、商店街の将来設計も立てられない状態にいるというようなご意見。それから、土地利用、道路の交通網、防災などを内容とする上石神井まちづくりに関する提言書を16年7月に区長に提出したというようなご報告等をいただいております。

また、当日、来場者からのご意見としましては、ここに40件ほどのご意見をいただいております。これについては区の方で公表してございますが、この中では、主に出された意見ということで集約をさせていただいております。主な意見としましては、やはり何十年も待たされているような状態では先の計画が立たない。外環は必要な道路であり、一日も早く着工していただきたいというような意見。それから、インターチェンジ及び大深度による外環も利便性のみを主張し、これらに伴う悪影響が何ら発表されていない。非常に不公平な主張である。よって計画自体が反対であるというようなご意見。それから、上部の建設は関係住民の立ち退き戸数を増加させ、都市計画道路の変更など、手続に何年もかかり、外環そのものの実施も大幅におくれ、費用もかかるというようなご意見。インターチェンジ予定地域に在住しているが、環境悪化が心配である。できるだけ最新の技術を使って現在以上によい環境をつくり出してほしいというようなご意見。これらのご意見につきましては、外環そのものに対するご意見でございます。

また、区、都に対するご意見も相当いただいております。下の方に記載しておりますが、外環整備を進めたい人が、その利便性とか効能とか、話を幾ら並べても信じられるものではない。直接関係のない区民にアンケートを行い、賛成が多かったとしても、それは民意を反映しているものではないというような区に対するご批判。それから、地元へきちんと説明すべきであるというご要望等をいただいたというようなものでございます。

このフォーラムは、区民の方にお知らせして、ご意見をいただく場として設けさせていただきました。区としましては、今後、これらのご意見をまた参考にしながら、区の取り組み方針の中に反映させていければというように考えているところでございます。

私からの報告は以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

このほか、調布市と狛江市の方で地域毎の話し合いを行っておりますが、調布市につきましては中倉さんが本日ご欠席、狛江市につきましても大川さんが本日ご欠席ですので、事務局から紹介させていただいた後、協議員の方に補足していただくという形をとりたいと思います。事務局から説明をお願いします。

【事務局（藤井）】 まず、調布市からご説明させていただきます。お手元の参考資料-1をご覧くださいと思います。

調布市におきましては、8月3日と8月27日、2回開催されてございます。開催場所、出席された協議員のお名前は資料に記載のとおりでございます。

8月3日でございますが、主な議論された中身でございますけれども、話し合いの進め方ということで、地域での話し合いに向けた地域での課題を整理する場として話し合いを進めていくということが確認されてございます。

続きまして、8月27日でございます。27日の主な内容と意見でございますが、まず、会の名称について議論がございました。会の名称につきましては、参考資料の一番上にタイトルがございますけれども、「PI外環沿線協議員による調布市の課題につい

ての話し合い」という名称に決まっております。次に、外環整備による地域分断ですとか、埋め戻し部の土地利用、残留を希望する方への対応がどうなるかという議論、外環整備による地域の影響についての議論がございました。それから、インターチェンジの設置に伴う交通集中、あるいは利便性と地域に与える影響など、国道20号線へのインターチェンジ設置について議論がございました。4点目が、外環整備に伴う周辺道路の整備ということで、南北道路の整備、あるいはシールド区間における生活道路の整備、こういったことが議論されてございます。

次回の予定でございますけれども、9月17日金曜日、午後7時から開催される予定でございます。

次に、狛江市のご報告をさせていただきます。2枚とじの参考資料-1、狛江市地域毎の話し合いの資料をご覧くださいと思います。

開催日時、開催場所、出席された協議員、参加者につきましては、資料に記載のとおりでございます。

主な意見でございますけれども、物流の観点から外環は本当に必要な高速道路なのか疑問がある。あるいは、外環のほかに都心の交通渋滞等を解決する方法があるのではないかといった必要性についてのご意見がございました。また、地球温暖化が進む中、二酸化炭素等気温上昇に関する調査項目がないのが疑問であるといった環境に対するご意見もございました。次に、地下水に関するご意見、外環でも地下水問題が起きるのではないかといったご意見がございました。それから、大雨が降った場合、ジャンクション、あるいはインターチェンジから地下トンネルに水が入ることになるけれども大丈夫なのか。あるいは、トンネル内で火災が起きた場合の安全対策は大丈夫かといった安全性に対するご意見がございました。次に2ページ目でございますけれども、「みなさんの声」という資料をお出ししてございますが、市民の皆さんから質問項目が記載されておりますが、その回答がないという情報提供に関するご意見もたくさんいただいております。また、PI協議会につきまして、協議会の住民参加は行政主導で進んでいる印象がある。あるいは、オープンハウスをみていると、もう事業を行うのかと感じるという、PI協議会の運営、あるいはオープンハウス等についてのご意見がございました。また、事業費について、償還方法等の問題解決が先であるといったご意見が出ております。それから、昭和41年のルートにこだわらず、最も環境を破壊しない最短のルートという選択肢もあるのではないかというルートに関するご意見もございました。

ご報告は以上でございます。

【司会(鈴木)】 調布市及び狛江市の方は事務局から紹介いたしましたので、協議員から若干補足等ございましたら補足をいただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

特に補足等なければ、引き続き進行したいと思います。なお、地域毎の話し合い及びオープンハウス等の今後の予定につきましては、事務局から後ほど報告をさせていただきます。

それでは、運営懇談会からの提案に沿いまして、これまで運営懇談会で議論してきました議論の整理のとりまとめについて議事に入っていきたいと思っております。運営懇談会から資料-4の別紙という形で分厚い資料が提案されております。まず、事務局から内容について説明いたします。では、お願いします。

【事務局(西川)】 それでは、資料-4の黒いクリップでとめてある資料について、事務局からご説明させていただきたいと思っております。黒いクリップを外していただきますと、2つの小さなクリップに分かれるかと思っております。前の方が議論の整理ということで全体の第3章まで、後ろの方が第4章のまとめというように分かれてございます。分かれています趣旨も含めて資料説明の中でご説明をさせていただきたいと思っております。この資料自体、運営懇談会で議論してきまして、それを本協議会で議論しようということにな

りまして、先ほどの提案でご確認させていただいたとおりでございます。前回の協議会でも、この該当箇所での段階で整理されたものについてはお配りしておりますので、そこの修正を中心に資料の紹介をさせていただきたいと思っております。

表紙を1枚めくっていただきますと「はじめに」というのがございます。前回の協議会でも、このページについては入れさせていただいておりましたが、ご意見がございまして、27行目でございますが、「なお、外環の必要性が認められた場合」というところを追加してございます。それ以外については、前回ご提示させていただいたものと変更してございません。

1枚めくっていただきまして、これが参加者の名簿でございます。もう1枚めくっていただきまして目次でございます。

もう1枚めくっていただきまして、ここから1ページでございます。下のページで1ページでございますが、ここから第1章として、これまでの協議会の経過、協議会そのもの、運営懇談会、オープンハウス、地域毎の話し合い、エリア別懇談会等々の活動の事実関係を整理してございます。この中で、前回ご指摘ございまして、21行目から22行目にかけては、例えば、今、「狛江・世田谷地区」となっていますが、ここがもと「周辺」だったものを、「周辺」と誤解を与えるということでございましたので、「狛江・世田谷地区」と修正させていただいております。

下のページで2ページに入っておりますが、これが第2章でございます。外環におけるPIの状況について整理をしてございます。第2章につきましては、前回、協議会でご提示させていただいたものと同じでございます。それが運営に関するもの。それから、外環のPI活動について、課題であるというご意見をいただいた部分を3ページに整理させていただいてまして、4ページにオープンハウス、地域毎の話し合い、エリア別懇談会についての紹介。4ページの21行目からにつきまして、構想段階以降の住民参加について整理したものを記述してございます。

引き続きまして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整理をさせていただいております。ここにつきましては、前回の協議会で、それまでに整理された部分についてはご提示させていただいておりますが、今回、例えば5ページの11行目から21行目につきましては、前回調整中ということでございました。これは、運営懇談会の中での議論でございまして、必要性の有無についての議論がどういう状況であったのかというところを冒頭にまとめて書くべきではないかというふうなご意見がございまして、12行目か13行目あたりですが、さまざまな資料の提出や説明がされた。しかしながらということで、15行目、16行目あたりには、いろいろここに列挙されている資料につきましては、現在作業中であることなどから、住民が納得するに足りる資料が提示されなかったと。17行目以降でございますが、こうしたことから議論がかみ合わず、すれ違いの議論が多く、住民の十分な理解を得るには至らなかったと。ただ、19行目以降で、しかしながら、この話し合いについては、一定の成果を上げておりますので、そこで論点に沿って行われた議論を通じて成果が上がったものについて、23行目以降に整理をするという形で、5ページ目の冒頭を整理させていただいております。

5ページの23行目以降につきましては、これまで協議会で議論をしてきた論点項目に沿って出された意見を整理しております。内容につきましては、運営懇談会で整理を確認させていただいたものをここに入れさせていただいております。事前にお送りさせていただいておりますので、内容をすべて読み上げていますと時間がありませんので、少し割愛しながらご紹介をさせていただきます。

5ページに、環境に与える影響の全般についてのご意見を整理してございまして、6ページから大気、7ページに騒音・振動、それから地下水、自然・景観という形で、各

項目について出された意見を整理してございます。8ページに、生活に与える影響ということで、地域分断、移転。交通集中。9ページに効果ということで、環境面での効果、地域交通への効果、それから10ページに入りまして、渋滞の緩和、広域交通の利便性の向上、費用対効果。それから11ページに入りまして、交通政策。各論点項目毎に、主に事実関係と主な意見を冒頭に書いて、具体的な個別の意見については、以下のような意見が出されたという形で各項目毎に整理をさせていただいております。

11ページの20行目以降でございますが、この必要性の論点項目以外にも議論をされてきておりますので、それを「その他の論点」という形で書き下しております。

前回の協議会では、これ以降については、ルートについて、ジャンクション、インターチェンジについてという部分だけをご提示させていただいております。それ以外は、今日協議会の場にご提示するのは初めてでございます。ただ、11ページの21行目にあります昭和41年都市計画決定につきましては、中間とりまとめをベースに22行目から整理をさせていただいております。最後、12ページの13行目、14行目、「広く住民の意見を聞きながら進めていくことが非常に大事であるとの見解を示した」というような趣旨を追加させていただいております。そのページの16行目に、国と東京都が平成15年の1月、3月に公表いたしました外環に関する方針の発表についての経緯。これは中間とりまとめで整理をさせていただいたものを、若干時点のずれ等がございます。そこの記述を修正した形で、主な趣旨は変更しておりませんが、その形で整理をさせていただきます。

13ページに入りまして、これが平成15年の7月に国と東京都が発表いたしました環境アセスメントのことに係る経緯を整理してございます。主にその発表の内容について、2行目から6行目あたりに書かせていただいております。7行目以降につきましては、この協議会で7名の協議員の方が退席をして協議会が中断となった事態の紹介と、そのときのご趣旨、ご発言を整理させていただいております。15行目以降につきましては、それ以降、住民の方々との話し合いを重ねまして、協議会を再開するに至りましたが、その際に、国と都の方でPIに対する姿勢として説明した内容を13ページの17行目以降に箇条書きで列挙させていただいております。

14ページに入りまして、3行目から6行目につきましては、7名の方が戻ってきた、再度協議会を再開するに至ったときの、特に4行目から6行目でございますが、「国及び東京都の回答は100%満足できるものではないが、行政側との話し合いと、国及び東京都の両局長からのメッセージを踏まえ、協議会に再び出席することになった」という経緯を紹介してございます。8行目から11行目につきましては、その後、調査する内容だとか箇所につきましては、協議会、それからエリア毎に集まって話し合いをさせていただいて議論したということと、それ以降、調査を実施し、調査状況、調査結果を公表することになったという経緯をご紹介してございます。それから、14ページの13行目以降につきましては、「ルートについて」ということで、これは前回の協議会でご提示させていただいたものとほぼ同じでございます。

それから、15ページの3行目からは、「ジャンクション、インターチェンジについて」でございますが、これも前回の協議会でご提示させていただいたものと同じでございます。それから、15ページの31行目に、「換気所について」でございますが、これにつきましては、中間とりまとめを出して以降、ここに新たな議論がございましたので、記述の内容としては中間とりまとめと同じ内容を記載してございます。

16ページ目でございます。16ページ目の9行目でございますが、「地上部について」ということで、地上部の街路について確認された内容を10行目から12行目、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離すと。高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うということが確認されたという趣

旨を書かせていただいております。13行目以降につきまして、地上部の街路についてさまざまな意見、不要だ、それから必要だというようなご意見をいただいておりますので、それを14行目以降に列挙させていただいております。同じく16ページの28行目から、外環練馬区間についていろいろ議論させていただきましたが、その内容を整理させていただきます。

17ページに入りまして、練馬区さんから21項目、いわゆる21項目といわれているものでございますが、それについての対応状況の説明に対して、東京都の方から、特に放射7号や補助230号等についての状況説明があったという経緯が大体11行目あたりまで記述させていただいております。12行目以降に、それについて出された意見を書かせていただいております。26行目以降、これらの議論を通じまして、練馬の問題というのは、外環の問題を議論する上で非常に重要であるということと、この周辺の現状や、それから練馬区の21項目、いわゆる21項目の対応状況などを踏まえて、どういう認識を得られたかというところを29行目以降で整理をさせていただいております。

18ページに移りまして、練馬の状況を検証すると、今後、関連街路整備を総合的なまちづくりの観点から行うことが不可欠であるということと、それから今回の議論で指摘されたことを踏まえて、関係機関と協力しながら適切な対応を講ずることという表明が行政の方からあったという趣旨を書いております。7行目以降に、練馬の問題を踏まえた対応につきまして、いただいている意見を列挙させていただいております。それから、18ページ目の21行目でございますが、東名以南につきまして、外環の東名以南の問題は非常に重要なことであると。きちんと説明すべきというようなご意見をいただきまして、これに対しての国の考え方を見解を表明した内容、それから28行目以降に、それに関連する意見をいただいております。

こういう議論を経まして、19ページ目、4行目からでございますが、これらの意見を踏まえまして、国から東名以南につきまして考え方を表明した内容を整理して記述しております。

ここまでが議論の整理のとりまとめとして、第3章で必要性の論点、議論の内容として整理している部分でございます。

引き続きまして、「第4章 まとめ(事務局作成)」という表紙が書かれているものがございます。前回、この第4章の部分につきましては項目のみを記述してご提示させていただいております。運営懇談会の中でいろいろ議論していく中で、こういうまとめに関するご意見などもいただいておりますので、そういう意見を事務局の方で抜粋、整理しまして、文案を作成したのがこの「第4章 まとめ(事務局作成)」と書いているものでございます。ただ、まとめの部分につきましては、先ほどの第3章までに比べまして、運営懇談会の中では十分になかなか議論できていないということがございますので、少し位置づけを変えてみていただければというふうに考えております。ですから、ここにつきましては、まだ議論不十分でございますので、大いに今日の協議会でもご意見をいただければというふうに考えているところでございます。

1枚開いていただきまして、下のページで、20ページでございますが、まとめということで、最初に必要性についての議論のまとめを書かせていただいております。8行目あたりから10行目に当たりまして、お互いの主張について相互に認識できたというようなことで、一定の議論はできたのではないかとこのところでございますが、しかしながら、11行目から12行目にかけて、十分に納得できるだけの説明がされなかったというところで、必要性について最終的に共通認識には至らなかったというまとめをさせていただいております。それから、協議会で確認できた内容ということで、協議会の前提につきまして、16行目から整理をさせていただいております。具体的な中身とし

ましては、協議会の規約の別紙にあるような内容をこの19行目から22行目に整理をしてございます。それから、今後の進め方につきまして、協議会として確認できたこと。それから、おおよそ皆様、方向的には同じようなご意見かなという部分と、それから、まだまだ意見がそろっていない部分とございますので、それを仕分けして、この部分は整理をしてございます。25行目から、次の21ページの6行目までにつきましては、おおよそ皆様で、方向性としてはおおむね意見がそろっているのかなという部分を整理させていただいております。

一方、その間に21ページの8行目から21行目までにつきましては、今後の進め方の中で、今後のPI、特にPIの進め方について運営懇談会の中でいろいろご意見をいただいておりますので、そのご意見を抜粋し、整理をさせていただいております。「国と東京都は、構想段階に限らず将来も広く住民の意見を聞くため、今後も計画の評価に住民が参加するなど、今後のPIの進め方についても、意見を聞きながら進める」ということで、具体的には10行目から21行目までいろいろなご意見をいただいております。それを整理して記述しております。22行目以降につきましては、今後の進め方についていろいろな意見をいただいておりますので、その主なものを23行目以降から次のページの冒頭にかけて列挙させていただいております。

それから、22ページの10行目以降に、今後、外環においてPIを続けるに当たって留意すべきというようなご意見をいただいておりますので、それを整理しております。それぞれの立場でご意見をいただいて意見が一致する部分、違う部分というのが認識されたということについては意義があったのではないかなということも12行目から13行目について書かせていただいております。今回のPIの経験とか反省を、今後のほかの道路事業を実施する場合に十分生かしていくというようなことを14行目、15行目。留意すべきだというふうにいただいているご意見を18行目以降に列挙させていただいております。

最後に23ページでございますが、これまでいろいろな多くの議論がされてきておりますが、現時点では、まだ提出されていないデータがあるとかいうこともございまして、十分に議論が尽くされたといえない状況でございます。そういう中で、これまでの協議会で得られた今後の課題として認識しているものを5行目以降に整理しております。

1つ目が、今回の協議会では提示されなかったデータに基づく議論についての課題。それから、10行目に地上部街路についての課題。それから、17行目に東名以南についての課題。それから、24行目につきましては、構想段階以降の住民参加についての課題。それから、26行目には、計画立案時の対応についての課題ということで、5項目の課題について、今までいただいている意見の中で、事務局で抜粋し、整理をした形で整理しております。これまでの運営懇談会、前回の協議会、それから、それ以降の運営懇談会の中での議論を踏まえて、事務局の方で整理をした資料をご説明させていただきました。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 本日、とりまとめに関連いたしまして、協議員の方から幾つか資料が提出されておりますので、議論に入ります前に、まず関連して提出されております資料の方を説明ないし補足いただきまして、その後、議論に入りたいと思います。

まず、山本協議員の方から「外環の必要性(整備効果)」というカラー刷りの資料が提出されております。資料-5をご覧くださいと思います。これは、運営懇談会におきまして、必要性の議論に当たってこれまで出してきた資料とか出せなかった資料について議論になったときに、これまで国が出してきた必要性に関する資料を整理して説明することとなったものでございます。これまで協議会に出された必要性に関する資料を整理したものでございます。とりまとめの議論のうち、必要性についての部分の議論に

当たりまして、国として外環の必要性を説明するものという位置づけでございます。

それでは、山本さん、説明の方をよろしくお願いいいたします。

【山本協議員】 それでは、資料に沿いまして私の方から説明させていただきます。資料の位置づけは、ただいま司会の方からご紹介があったとおりでございます。今回とりまとめをするに当たりまして、どんなデータが出ていて、何が出ていないのかといったことを明確にする意味もありまして、資料を整理させていただいております。

この資料でございますけれども、タイトルにありますとおり、必要性の中の特に効果に注目をしまして、整理をさせていただいたということでございます。資料の中身は、基本的にはこれまで協議会で提出させていただいた資料をベースに構成させていただいておりますが、一部、最新のデータ、時点修正をして入れたものでありますとか、わかりやすく補足説明を加えたもの、あるいは大変申しわけないんですけど、一部データが間違っていたところがございます、その修正を反映したものであるという形になってございます。

それでは、資料の説明をさせていただきます。資料の説明が続いて、長くなって大変恐縮でございますが、簡潔にご説明させていただきたいと思っております。

まず1ページ目でございます。「首都圏の交通問題とその改善方策」ということで、この全体の流れ、それからこの資料の構成も含めまして、この1枚紙に書いてございます。下の方の図で、首都圏の交通問題ということで、よくいわれております渋滞、それから環境の悪化、それから事故、こういった問題がございますけれども、こういった問題発生の原因を考えてみますと、東京という性格上、大量に集中する自動車交通、それから後ろで説明いたしますが、通過交通が流入しているといった状況がございます。こういったことに対応するような道路交通容量がないとか、あるいは放射状の高速道路は整備できていますが、環状道路がうまくつながっていないといったような不完全なネットワーク、こういったことが原因で先ほどの問題が生じていると考えているところでございます。

こういった問題を解決するためには幾つか施策があると思っております。ここに4つほど書かせていただいておりますけれども、道路自体の交通容量を増やすといった話。それから、外環のような環状道路を整備するといった話。それから、公共交通をもっと利便性よくして整備していくといった話。それから、TDMといった、いわゆるソフト施策を実施していくといったような数々ございますけれども、その中の有力な1つの施策が、この環状道路の整備ではないかと考えているところでございます。環状道路を整備すると、その効果といったものとして、一番右側に書いてありますような、交通サービス、いわゆる利便性が向上したり、あるいは環境が改善されたり、安全性が向上されたりといったような効果があるということでございます。

以下の資料は、それぞれ下にページが書いてございますが、こういった問題、それから原因について、それから環状道路を整備した場合の効果について資料を整理させていただいております。

1枚めくっていただきまして、2ページでございます。環状道路の説明をするに当たりまして、改めまして環状道路の機能ということ整理させていただきました。機能1から機能4という形で書かせていただいております。

機能1、いわゆる通過交通というものが、現在、環状道路がないところは都心部に流入していつているわけですが、環状道路を整備することによって、こういった都心部への流入を抑制する機能。

それから、機能2ということで、郊外から都心部への交通を分散誘導するというところでございます。例えば、都心部に入ろうと思っていたときに、当該道路が交通渋滞で動かないといったときに環状道路を利用して、ほかの道路から都心部に入るといったよう

な分散効果が期待できるということ。

それから、機能3でございますが、環状道路の周辺地域間の移動が直接できるということでございます。当該地域におきましても、例えば世田谷の用賀、それから練馬区の大泉、こういったところの移動が直接できるでしょうし、あるいは埼玉県の大宮でありますとか三郷、あるいは千葉県市の市川、松戸、こういったところにも環状道路を整備することによって直接行き来ができるという機能がございます。

それから、最後、機能4でございますが、たまに首都高速が交通事故とかで通行どめになることがございますが、こういった場合にあっても、現在のように完全に通行どめで、その先に行けないということではなくて、環状道路を利用することによって、ほかの道路から都心部に向かうことができるといったような迂回機能、こういったものがあると考えてございます。

3ページ目でございます。先ほどの首都圏の交通の問題ということで3点、渋滞、環境、それから事故について挙げさせていただきましたが、その現状について紹介をさせていただきます。

4ページでございます。この辺の資料は既に出させていた資料でございますので、簡単にご説明いたしますが、この周辺の高速道路の交通量が左側、右側に混雑時の走行速度が書かれております。例えば、23区内に注目いたしますと、右側の図でいきますと、赤いところ、走行速度が30キロ未満のところほとんどでございます、首都高で渋滞が非常にひどい状況になっているということ。

それから、5ページでございますが、外環を考えている当該地区、環八、環七周辺の渋滞の状況をご覧くださいませても、真ん中の「混雑時旅行速度」という図でございますけれども、真ん中に、縦方向に環八が走っておりまして、周辺のネットワークが書かれておりますが、ほとんどが黄色、あるいは一部赤色があるということでございます。黄色は、そのときの走行速度が時速10キロから20キロ、赤いところが10キロ未満ということでございますので、この周辺では1時間走っても10キロも進まないといったような道路があるという現状を書かせていただいております。

一番右側に「環七・環八の渋滞損失」というデータを示させていただいております。これは初めてお見せする資料かと思っております。これは、右から左側に環八と環七とそれぞれ道路を書かせていただいております、当該区間における渋滞の損失の状況、これは時間であらわしておりますが、これを示させていただいております。でこぼこになっておりますけれども、この紫色の線が高いところが渋滞の損失が大きいという絵でございます。これを平均しますと、その下に、例えば環七と環八が書いてございますが、環八をご覧くださいませると、年間784万時間と書いてございます。非常に膨大な時間ですので、ちょっとイメージがわきにくいかもしれません。1キロあたりに直しますと、年間56万時間と括弧書きで書かせていただいております。これがどの程度かと申しますと、全国の道路の渋滞の損失時間というのをあらわしますと、キロ当たり年間2万時間ということでございますので、全国の平均に比べて、およそ30倍ぐらい時間をむだに使っているということがわかるかと思っております。特にこの図の中で、図の左側、環八の道路のちょうど谷原の交差点のあたり、この紫色の縦の絵が非常に立っているところがございます。これ、実は数値に直しますと170万時間という時間になっております。キロ当たり170万時間。そうすると、全国の平均の2万時間に比べて100倍まではいきませんが、数十倍というむだな時間をここで過ごしているといったようなデータをお示しさせていただきます。

次の6ページでございます。環境についてでございます。このデータも既に協議会でお示しをさせていただいております。最新の平成14年観測のデータに更新をさせていただいております。右側の首都圏の基準の達成状況をみますと、それぞれの円が真っ赤

なところ、あるいは青と赤がございませう。右側の半分の円が二酸化窒素、左側の半分の円が浮遊粒子状物質、SPMでございませう。都心部はほとんど真っ赤という非常に厳しい状況にあるということございませう。

7ページでございませう。事故の状況ということ、これまでも環八を抜け道とする、例えば高井戸付近の交通事故の発生状況ということ、東京都の市町村道の平均に比べて、この抜け道は約5倍ほど交通事故が多いというデータを示させていただいております。右側にもう少し詳しく、これは平成15年のデータでございませうが、この付近の事故の発生箇所をポイントとして打たせていただいております。黒いポツ、あるいはバッテンで赤くなっているところが15年に発生した事故の箇所ということございませう。先ほどの抜け道のところを赤のバッテンで強調させていただいておりますが、非常に交通事故が発生しているのではないかとということがわかるかと思ひます。こういう事故の状況でございませう。

こういった状況でございませうが、次の8ページ、原因ということ、幾つかあろうかと思ひますけれども、特にここでは通過交通が流入しているということに注目をして資料をつくってございませう。

9ページでございませう。一番初めにもご説明いたしましたが、23区に通過交通が流入しているということ、都心部に用のない車、全体の14%通過交通になっているのではないかと。大型車については33%ですから、全体の3分の1が用もないのに都心部に入ってきているという状況でございませう。

10ページでございませう。環七、環八に注目してみますと、例えば環七でいきますと、全体の交通量の34%、環八は全体の交通量の23%がそのまま通過をしているという状況でございませうして、こういった通過交通が、先ほどいったような渋滞の原因になっているというデータでございませう。

こういった問題を解決するために外環の整備というものを考えているわけでございますが、11ページから、それでは外環を整備した場合に、こういったような効果があるのかということ、具体的なシミュレーション等をいたしまして、出させていただいております。

12ページに、「交通量の変化と効果の試算」と書いてございませう。環状道路を整備いたしますと、特に23区の西部地域の交通量、交通の流れが変化いたしまして、ここに書かれているような3つの効果が主なものとして考えられるということ、これを具体的にシミュレーションいたしております。仮定した条件が下に書いてございませう。これまでも説明しているものとほぼ一緒でございませう。現在の道路網に3環状が開通したとして仮定しております。外環の東名以南はここには入ってございませうせん。この外環の関越～東名間はインターチェンジはなしでございませう。それから、その次の「東八道路が開通したと仮定」と書いてございませう。従来お示ししたシミュレーションは、ここは東八道路が開通していない、現状のままでシミュレーションさせていただいておりますけれども、東八が事業着手したり、あるいは放射5号といったものが都計決定をいたしまして、測量説明など現地に入っているという状況を踏まえまして、東八は開通したと条件を変えまして、今回シミュレーションをし直しているということございませう。交通量、料金体系については従来と同様でございませう。

13ページ、こうしたシミュレーションをもとに、外環の交通量を計算いたしますと、利用交通量は、日6万台から9万台という形になってございませうして、その利用交通量の内訳が右側に円グラフで書いてございませう。外環、インターチェンジがないということもあって、地元の交通、あるいは東京都関連の交通というよりは、神奈川県と埼玉県、あるいは北関東、こういったところの割合が非常にふえているというデータを示させていただいております。

ここで、大変申しわけないんですが、従来お示したところとデータが変わっているところがございます。前回、江崎さんから交通関係の資料を出していただいて、少しデータが合わないところがあったというお話をさせていただきましたけども、当方の集計が間違っておりまして、このデータで修正をさせていただいております。具体的には、利用交通量の円グラフの左下、緑色の部分、神奈川西部から北関東・東北方面17%というデータがございまして、これは従来、11%とお示していたんですけども、集計ミスが判明いたしまして17%、この資料が正解でございます。それに伴いまして、その1つ上、横浜・川崎と山梨・長野方面、9%と書いてございます。これは従来、14%と書いてかなり過大に出ておりましたけども、これが9%ということで、今回の資料の形で訂正をさせていただきたいと思っております。ご迷惑をおかけいたしました。

それから14ページでございます。環状道路ができることによってこの地域の交通量がどう変わるかということでございます。左側が現況の交通量を示してございまして、右側が環状道路ができたことによって交通量がどう変わるかということでございます。これもほとんどの区間がグレー、もしくは青色ということでございまして、交通量が減少するという形になってございます。今回、東八が開通したということでシミュレーションし直しましたので、従来、環八の高井戸付近とか、あるいは甲州街道、五日市街道の交通量がふえるということになってございましたが、東八が環八まで開通することによって、そちらに交通が集まるということで、周辺の交通が減って、逆に東八の方に集まっているという状況がわかりいただけるかと思っております。赤くはなっていますが、東八の現在の交通量は4車線で、3万台弱でございますので、開通することによって4車線に対応した交通状況になると考えてございます。

次の15ページでございますが、これも今までお示ししていなかったんですが、今回のシミュレーションで高速道路、首都高速の部分がどういう交通状況になるかというのを改めてシミュレーションさせていただいております。現況、左側でございますが、首都高の3号、4号、5号、いずれも10万台の交通量が流れてございますけども、環状道路を整備することによって、例えば3号渋谷線でいきますと2割、4号新宿線でいきますと1割から2割、それから5号池袋線も大体2割と、区間毎に若干違いますが、中央環状と外環の間で交通量が減るということが計算として出てきております。中央環状より内側は、中央環状の効果ということでございまして、2割ぐらい交通量が減るのではないかと考えているところでございます。

これをまとめましたのが16ページでございますが、現況に対しまして、首都高の3号渋谷線では環状道路ができることによって2割、4号新宿線では1割、それから一般道の環八ではインターチェンジがない場合でございますけども2割といったような減少が見込まれると考えてございます。

17ページでございます。利便性が上がるという例ということで、移動時間の短縮のデータでございます。これも従来お示しをさせていただいております。例えば東名の用賀から日光に行くときとか、東北道に入りますが、川口のジャンクションまで、これは混雑時のデータでございますけども、2時間近くかかっていたものが、外環を使うことによって半分になるといったようなことをお示しさせていただいております。

同様の整理を18ページ、19ページ、これは当該地区に注目しまして計算いたしますと、例えば三鷹市役所、あるいは調布インターあたりから都心部の霞ヶ関に向かう場合、現在1時間近くそれぞれかかっているものが、約20分から25分ぐらい短縮されるといったように都心方向への時間も短縮されますし、それから19ページでございますが、南北方向という意味で、現在大泉から用賀は1時間ぐらいかかりますけども、環状道路を使いますと15分で到達いたします。あるいは、その中間地点の吉祥寺とか荻窪、こういったところが現在35分から45分ぐらいかかっているものも、環状道路を

使わなくても、環八等の渋滞が緩和されることによって10分程度短縮されるということでございます。

20ページ、以上のご説明を少しわかりやすく模式的にかいた絵でございます。左側が現状、右側が環状道路ができた場合というふうにご覧いただけたらと思うんですが、現状は幹線道路、例えば環八、こういった道路に、青い車と赤い車がございまして、当然、当該地区に用のある車も通っていますけども、用事のない交通というのがかなりまじっていると。この幹線道路がもう目いっぱい渋滞しておりますので、この渋滞を避けて生活道路に車が入ってきているという状況でございますが、環状道路を整備することによって、環状道路に23区に用事のない交通等が中心になって移り、そうすることによって幹線道路の渋滞が緩和され、生活道路に入っていた抜け道として使っていた車が減るのではないかと考えているところでございます。これが渋滞の効果。

それから21ページが環境の改善効果ということでございます。先ほどお示ししましたように、走行速度が都心部の道路でかなり上がりますので、走行速度が上昇いたしますと、右側にグラフがございまして、SPMとか、あるいはNOX、こういったものの排出量が減るということでございますので、トータルとして23区内で窒素酸化物、あるいはSPMがそれぞれここに書かれているような量だけ減るのではないかと予測しております。

最後でございます。22ページでございますが、経済効果ということで、これまでも年間約3,000億程度ということでお示しをさせていただいております。渋滞が緩和することによってロスしていた時間等を経済便益としてあらわさせていただいております。これについては従来、下に小さい字で書いてございますが、6年センサをもとに、32年のODを使って推計しているということで、最新のデータを使ってもう一度計算をしますということでお話をさせていただいております。現在、将来交通量等も含めて作業中でございます。全体交通量が見直されて若干減る傾向にございますので、この経済便益も3,000億から減る傾向ではないかと思っておりますが、これについては改めてしっかり計算をした上でご説明させていただきたいと思っております。

こういった外環の必要性の資料をこれまで国の方からご説明させていただいて、このとおり本日のまとめの前提としていただいているという状況でございます。説明が長くなりました。以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

とりまとめに関連いたしまして、村田さん、樋上さん、遠藤さん、江崎さん、秋山さん、湯山さんからも資料の提出がございまして、初めに簡単に補足説明等をしていただきたいと思います。

それでは、村田さんの方から資料が提出されておりますので、補足説明をしていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【村田協議員】 先ほど説明していただきました「PI外環沿線協議会議論の整理(とりまとめ)」と「第4章 まとめ(事務局作成)」を読みまして、それについて少し疑問だった点をまとめたものが私のペーパーです。

まず1番目として必要性のところ、私のこの1番目というのは、「第4章 まとめ(事務局作成)」のページ数です。1枚目が20ページに当たるんですけども、その(1)必要性のところ、このとりまとめ全体をみまして、私たちPI協議会に参加している者は、確かにこのとおりの感じで進んできた2年間だったなという印象があるんですけども、何もご存じない方がこのとりまとめをご覧になると、通常の会議の記録などとは大分感じが違いますので、ちょっと戸惑われるのかなというのも私の印象としてあります。公平に客観性をもってこういうまとめはすべきだなという感想をまずもちました。

それは、住民側の意見は確かにきっちり書き込まれていると思うんですけども、この協議会は行政側の方も協議員でいらっしゃいますので、行政側の意見もこういうのが出たというのは、私たちの認識としては十分わかっているんですが、全然ご存じない方が読むと、ちょっとそのあたりがおわかりになるかなというのが私の疑問としてあります。

それでは1番目の(1)必要性のところですが、今申し上げたようなことで、この2年間に及ぶ協議会での話し合いが一定の成果があったということは、やっぱりここに書いてしかるべきじゃないかなと思いました。これは、とりまとめの5ページにも書いてありますが、やはり第4章のまとめのところにも「成果が上がった」という1行が欲しいなという気がいたしました。

次に、同じ第4章、20ページの11行目、これは「環境への影響や将来交通量の予測などについては、現在、作業中であることなどから」というあたりなんですけれども、現段階で示された資料による説明は住民にとって必ずしも十分に納得のいくものではなかったけれども、今、山本さんのご説明にもありましたように、今後資料が整い次第それが公開されて、また住民を交えての議論の場に付されるということを行政、住民双方で確認したという認識であるんですけども、それを明確に示されるといいかなと思いました。

それから、これは今後の進め方なんですけれども、第4章の21ページの12行目です。今後どういう形で引き続き議論するかというあたりの表現ですが、現・旧協議員だけが書いてありますけれども、今後どういう展開になるかによっては、もちろん新たなメンバーもお入りになるでしょうから、その辺の含みは必要でないのかなというのが疑問でしたので、こう書きました。

それから13行目、これは、私は当初ミスプリなのかなというふうに思ってしまったんですけども、この事務局で作成されたものを読みながら、「国と東京都は」とか「国と東京都、区は」のようなところを全部マーキングしてみました。なぜか13行目のところだけ「国は」だけになっていまして、疑問を感じました。やはり今後のPIというのは、より地域に密着したインターチェンジですとか換気施設、環境保全対策とか地上部街路の問題について扱うことになっていくと思いますので、沿線7区市はもとより東京都との話し合いの場が確保されるということが最も重要じゃないかなと思っています。沿線7区市それぞれ状況が違いますので、その沿線7区市で出された意見のすり合わせといたしますか、隣、私たちの武蔵野市だったら杉並と三鷹につながっているわけですので、そういうあたりの調整なんていうのはまさに東京都と一緒にやらないと進んでいけないのではないかなと思っていますので、ここはぜひ東京都というのを入れていただかないとなというふうに思っております。

それから、次は22ページの2行目、練馬問題のところなんですけれども、これは、私たちは練馬の問題をずっと長い間、2、3カ月にわたって勉強させていただいて、まさにこういう問題がこれから起こっていくんだなというのをよく理解したわけなんですけれども、「国と東京都は、練馬区の意向を酌み」、これは多分練馬区の行政側及び住民側両方の意向を酌みという意図の文章だとは思いますが、より丁寧にいえば、「や住民の」というのも入れるべきなんじゃないかなというふうに思いました。

それから、次の3番、(3)今後の課題というのは、これはどこの何行目がというのはなくて、私の意見として書きました。今後の展開について、沿線7区市だけでない視点というのでも必要なのではないかとすとか、それから時間管理。一番最初は時間管理という話が2、3回は出ていたと思うのですが、その後一切その話も出なくなりましたので、協議会の進め方としては時間管理というのでも重要だというふうに思っています。それから、第三者機関による評価、あるいは司会をだれがやるのかという話も当初出たかと思いますが、そのあたりの運営に関する点なども今後につなげるために書い

てあるといいのかなという気がいたしました。

それから、上から4つ目ですけれども、必要性の議論にしても、外環本線と地上部街路の扱い方について今回の私たちの協議会でも分けて考えていったわけなんですけど、外環本線が大深度地下化することに対する評価はどうか。それから地上部街路のあり方に対する評価はどうかというのも具体的な項目別に議論を進めて総合的な評価につなげていくというようなプロセスを踏みたい。今後は踏むと、より議論の成果が上がるのではないかとこのように思いました。

それから下から2つ目ですが、地上部街路の問題がやはり大きな問題としてあるわけですけれども、現在都市計画決定されている内容についてもっとわかりやすく、早いうちにきちんと説明されるべきだったなという印象がとてもあります。これは「現在協議中であるため決定事項ではない」というふうに明確に断った上で、私たち住民にもわかりやすい住宅地図に落とし込むですとか、精度の高い模型をつくるですとか、現況の写真にモニタージュするですとか、そういうだれにでもわかる形での説明というのが、例えばオープンハウスなどの場で地元の人たちに対してあって、こうなる可能性があるけれども、それについてどう思いますかというふうな問いかけにならないと、なかなか具体的な話として進んでいかない。そういう大変具体的な話を提示した後で、でも必要なのか、こういう形になるのでは絶対要らないという判断をするのかというのが道理ではないかなというふうに私は考えております。

一番下なんですけど、それが今申し上げたことですね。上記の説明がなされて、初めて住民は必要性の判断が下せるのではないかと。これは今、私は地上部街路のことだけいいましたが、インターチェンジでも換気施設の話でも全く同様のことだと思っております。

私の意見を述べさせていただきます。以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

続きまして、樋上さんから資料が提出されておりますので、補足等ございましたら説明していただきたいと思っております。それでは樋上さん、お願いします。

【樋上協議員】 それでは説明させていただきます。

1章から3章までのところで、「必要性の有無についての論点」は5ページに書かれております。また、それを受けた形では、第4章まとめ「必要性について」は20ページに書かれています。これらに記述されている内容は、「すれ違いの議論が多く住民の十分な理解を得るに至らなかった」ということです。

この「まとめ」のところでは、すれ違いということを強調して議論のなかで成果は何であったかの記述はなく、一定の議論ができたこと、最終的に共通認識には至らなかったということことです。住民が十分納得できるだけの説明がなされなかったと書かれていますが、ここで「必要性について」こういうまとめだけでいいのかなという反省がございます。そしてここには、協議員は「こういうわけで賛成」、「こういうわけで反対」、「こういうことならば条件付で賛成」と記述すべきと思っております。協議員の方々は各自賛否の意見をお持ちではないかと思っております。環境調査が終わっていない現状では、時期尚早と云われればそうなのかもしれません。

ところで私自身は、個人的なことを云って申し訳ないんですが、条件つき賛成という意見であり、皆さんのお手元に配られた資料のとおりでございます。まず外環の必要性については、前提条件として沿線区市住民の理解を得るために、当該区市ごと地域の要望を国土交通省と東京都が認め、構想、計画、それから建設の段階に至るあらゆる段階での要望の満たされたことを検証できることが条件です。なかほどに書いていますように、利便性や経済効果を考えてときには、定性的ではございますが、外環の「有る」のと「無い」のとの差は明らかです。大深度の工法が採用されることから、立ち退きなどによる住民への影響が軽減されています。交通政策は、国家100年の計をもってすすめるべきと思いま

す。

また、外環にインターチェンジや排気塔などの整備は、周辺環境への影響を未然に防ぐ研究と技術開発を行い、SPMやNOxの排出量が環境基準値を厳守する行動をとることが大切だと思います。国土交通省協議員から先ほど説明がございましたように、渋滞を回避して生活道路に車が進入してくる車により住民の安全が脅かされないこと、インターチェンジにアクセスする道路整備にも万全を期さなきゃなりません。このような条件はぜひ実行していただかなければ、住民がインターチェンジや排気塔などの整備に賛成してもらえません。

次に地域の問題としては、三鷹市の特殊事情かもしれませんが、外環沿線に住む人々は、老朽化した家屋の改築もままになりません。沿線住民は外環が出来ると覚悟している人々も多いのですけれども、年老いて改築して移転では困るな、と思っている方が多いことを昨年の協議会でお話したとおりでございます。それから、東八にインターチェンジを設けた場合、国道20号線インターチェンジによる三鷹市側の住居移転棟数が多いということでございます。外環整備に三鷹市住民の協力をうる上でも、国道20号線にインターチェンジを設置してほしくないというのが地域の人たちの希望でございます。中央道は、三鷹・調布間、国道20号線と近接して並走している区間です。高井戸あるいは調布のインターチェンジを利用すれば、外環への出入りは可能です。ただこの場合、高速道利用料金体系の見直しが必要だということです。

最後に、インターチェンジやジャンクションなど沿線周辺の環境および景観に配慮した整備計画とし、地域住民の理解と協力を得るという施策が必要です。

以上が協議員としての私の立場でもあり、外環についての考え方でございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

続きまして、遠藤さんから資料が提出されて……（「議事進行についてちょっと」の声あり）。はい。

【武田協議員】 これを全部やるわけでしょう。

【司会（鈴木）】 簡単に補足説明していただいて、なるべく短い時間で……

【武田協議員】 それこそ時間管理を考えてやってよ。だって、これじゃ、最初の事務局案について、少しも入れないじゃないの。

【司会（鈴木）】 意見が提出されておりますので、これを簡単に説明していただいた後、議論に入っていきたいと思います。

それでは遠藤さん、簡単に説明の方、よろしくをお願いします。

【遠藤協議員】 それでは、議論のとりまとめにつきまして意見を述べさせていただきます。

まず必要性につきまして、先ほど山本協議員さんの方から説明がありましたように、外環の効果について将来交通量などはデータが出ていないという点もありますが、外環ができれば東名高速から関越道まで現在おおよそ1時間かかっているものが約12分で行けるというふうに、利用者のニーズは非常に高いと思われます。また、効果はほかの道路よりもかなり高いのではないかなと考えられます。

工事方法として大深度地下方法になって、地上部への影響が小さくなっているという点も考慮できると思います。しかしながら、ジャンクションですとかインターチェンジ周辺の地域への影響や騒音、地下水など環境への影響は皆様協議員、どなたも心配されていることだと思います。その辺につきましては、環境影響評価の結果をみまして十分な対策がとられるのであれば、外環の必要性は認められるべきと考えております。

そのために、とりまとめに当たりましては、第4章のまとめの1の外環の必要性につきまして、次の部分を追加した方がいいのではないかと考えております。「住民が十分に

納得できるだけの説明はなされなかった」と。この以降の文でございますが、「このため、現時点では外環の必要性は認められないとの意見や、それでも外環は効果の点から必要性は十分にあると考えられ、環境への影響や、地元に対策がとられるのであれば、外環は必要であるとの意見が出された。しかし、最終的には共通認識には至らなかった」という点でございます。

続きまして、今後の進め方についてでございますが、とりまとめにもありますように、今後ともPIを行うことが必要だということは考えております。ただ、構想段階のPI協議会はこれまで2年にわたって協議を続けてきましたが、現在の形で続けたのでは、将来交通量や環境影響評価の結果が出ましても、協議会としての外環の必要性の結論がなかなか出しにくいのではないかとというふうに考えられます。構想段階のPIといたしましては2年間で一たん区切りまして、3年目以降は必要性の議論が残っておりますが、具体的な計画を前提にいたしまして、インターチェンジやジャンクション周辺等に大きな影響が予想される地域での課題等を議論いたしまして、その上で特に必要性にさかのぼって議論するという進め方がいいのではないかとというふうに考えております。

私からの説明は以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

それでは江崎さん、簡単に説明の方をお願いします。

【江崎協議員】 とりまとめに当たって、外環の必要性と今後について改めて意見を出させていただきました。簡単にはしょって説明させていただきます。

まず、喜多見についてです。まず喜多見というところは、もう既に東名高速による騒音の被害を受けているところです。そのうえ、先日東京都が発表したヒートアイランドの速報によると、喜多見は明け方には23区内でも気温が低い地域になるのに、昼間は最も気温の高い地域の1つになっていることがわかりました。東京都の環境科学研究所の方に伺いますと、川があって畑があって低層住宅地という土地利用状態のおかげで、夜間、明け方は気温が低くなっているのだけれども、昼間は都心から温まった空気が流れてくるために気温が高くなってしまいうんだそうです。気になったので聞いてみましたら、大気汚染についても同様だそうで、やはり都心から汚染された空気が流れてくるそうです。喜多見は、既に都心部の影響や東名の影響を受けていて、大気汚染、騒音、ヒートアイランドといった問題がある地域です。その上、外環は東名との接続のために野川沿いを掘り返し、地下から掘り割りへ、そして高架になる計画ですから、動植物の生態系、湧水や井戸水への影響、大気汚染や騒音の影響を大変心配しています。

次に、沿線地域については、この地域はどこでも水と緑の豊かな東京のグリーンベルトに当たっていることがわかります。ですから、たとえ地下であっても慎重に検討されなくてはならないと思います。

そして、外環の効果についてですが、この地域、そして東京に与える影響をどれだけ上回る効果があるのか。埼玉外環に限らず、どうも過去の例をみると渋滞緩和効果がみられずに悲観的にならざるを得ません。さらに、外環を整備しただけで1日当たり15万台ほどの交通量が追加されて、さらに埼玉南部、外環周辺で走行速度が低下しているといった問題があります。生活道路への効果についても期待値にしかすぎず、しかも外環に接続する生活道路の交通量が増えると思われれます。ですから、外環は公害地域をさらに広げていく心配があります。

しかし、私たちは東京の現状がこのままでいいとは思っていません。私たちは子供や孫、その後の未来世代にどのような社会を残すべきなのか、それは持続可能なのかをよく考えなくてはいけないと思っております。道路や自動車だけでなく、鉄道、バス、自転車なども含めた交通全体から検討すべきであると思っております。

積み残された課題ですが、主に以下の3つがあると考えています。

1つ目は交通量予測です。現在示されている推計には、前提条件に幾つもの疑問がありました。どのような条件で予測すべきかの検討が必要だと考えています。また、どうなるかわからない未来を予測するのですから、予測には幅があるのが当然で、その幅を前提条件とともに示すべきだと思います。

2つ目は環境への効果と影響です。現在、現況調査が行われていますけれども、見落とされた点はないかのチェックですとか、今後どのような条件で影響を予測、評価するかの検討も必要であると思いますし、地球温暖化も含めて広域的にはどのような効果と影響があるのかについても検証が必要であると思います。

3つ目は代替案との比較検討です。外環によってどのような効果が期待でき、影響がありそうなのかを整理すると同時に、そもそも外環の目的は何で、その目的を達成するためには外環が最もよい解決策なのか、ほかに解決策はないかを探り、代替案との比較検討を行うべきです。これは国土交通省の道路計画合意形成研究会の提言書の中でも書かれていたことです。

そして最後に、今後についてです。効果や交通政策についての議論も途中であり、環境についても調査中ですから、引き続き構想段階における必要性の検証が必要です。それには、必要に応じて分科会を設けたり、地域環境については地域毎に検証する必要があるかもしれませんが、それをもとに議論する全体協議会はやはり引き続き行うべきだと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 それでは次に秋山さん、簡単をお願いします。

【秋山協議員】 この2年間にわたって私が発言したこと、それから申し上げたいこと、この両方が文字になっていますので、お目通しをいただいてご検討くださるようお願いいたします。

以上です。

【司会（鈴木）】 最後に、練馬区の湯山さんからも資料が出ておりますが、本日欠席ですので議論の材料としていただきたいと考えております。

それでは、まとめの部分、議論のとりまとめに関して、ご意見を順にいただいきたいと思います。各協議員からとりまとめに当たって提出されております資料をご説明いただいたところですので、これをどのように反映していくのかについてもあわせて議論したいと思います。

それでは、ご意見の方、順次発言いただきたいと思います。よろしく願いいたします。はい、濱本さん。

【濱本協議員】 最初に、先ほど山本協議員からの説明がありましたけれども、この件につきましては追加資料ということで、また後で意見を申し上げたいと思いますけれども、一応行政側から出てきた資料ということで確認させていただきます。

内容的に簡単に申し上げますと、一応行政側の言いっ放しであって、その前に、外環をつくる前に何をしなきゃならないかということが全部抜けていますので、その辺のことをもう少し行政側として責任をもって考えるべきだと思います。意味わかります？ 外環をつくらなくても今の現状の問題をどう解決するかと。外環をつくらないで。渋滞だとかいろいろいっていますけども、そういうところをやはりきちんと住民が納得出来る説明をして、その中でもだめだったらこういう案を出してきてもらって結構だけでも、それをやらないでそういうことをするのはちょっと失礼じゃないかと思います。それだけ申し述べておきます。

それで、今日のまとめの中で質問を申し上げたいと思います。ただ、先ほど一部の方々からも意見が出ていますけども、私は5ページ、まず必要性の有無についての論点について。この件につきましては、私は懇談会でもいろいろ申し上げて、文書を事務局の方

でつくっていただきましたけども、この中で、10行目の(1)必要性の有無についての論点で、14行目のところに、ここをずっと読んでいただければいいんですけども、13行目からいきましょう。「大気質や騒音、地下水等環境への影響については、現在、調査を実施中であり」と。そこで「また」となっていますが、追加文を書いていただきたい。「実施中であり、影響については議論はできていない。」これはどういうことかという、今は現況調査であってそれ以外の問題はないということなんで、影響については議論できていないというふうに入れていただいて、「。」にさせていただく。そして、「また」、そこからはずっと経ていただいて結構だと思います。

それから18行目の十分な理解を得られなかったということで丸になっていますが、それだけじゃなくて、そのため、「今後議論する場が必要である」と。これも追加していただきたいと思います。この件については皆さんわかると思いますが、今後議論する場合の具体的な内容については、いろいろPI協議会でやらなきゃいかんと思いますけども、課題として整理すべきだと思っています。この2点を追加していただきたいと思います。

それから、第4章のまとめの20ページですか、ずっと読んできたんですけども、10行目の後半から「環境調査の結果に基づく環境への影響、本会議で」となっていますが、その後、「影響などを踏まえた上で外環の必要性を」と入れていただきたい。ちょっと抜けているんじゃないかと思います。それから、13行目の「また」のところですけども、「また、外環が建設されることとなった場合」ということですが、その「また」の次に、「外環の必要性が認められ、外環が建設されることになった場合」というふうに文章を直していただきたいなと思っています。

【司会(鈴木)】 すみません、濱本さん、今のはページはどこですか。

【濱本協議員】 21ページ、ごめんなさい。失礼しました。21ページですね。もう一度申し上げます。21ページの11行目。そこに「影響」で点が打ってありますよね。そこだけじゃ意味わからないんで、影響などを踏まえた上で外環の必要性をと。本会議で表明したと。事項のフォローアップなどと。こういうふうに入れていただきたい。

それから13行目、「また」のところなんですけども、ここは「外環が建設されることとなった場合」ということなんですけども、その前に、「外環の必要性が認められ、外環が建設されることとなった場合」というふうに入れていただければ結構じゃないかと。

それから、先ほど村田協議員からも意見ありましたけども、その13行目の「国」となっていますが、これなぜ東京都を落としたのか。書かなかったのか。これちょっと疑問なんで、行政側にお聞きしたい。やっぱりこれは国と東京都を当然入れるべきだと思いますが。それだけです。

【司会(鈴木)】 それでは、1点質問があったかと思いますが、村田協議員及び濱本さんから、21ページの13行目、「国は」となっている部分について、行政側の方から。では見さん、お願いします。

【邊見協議員】 21ページの13行目の後半のところでしょうか。「国は、今後の検討の各段階」、これは国だけではなくて東京都も書くべきだというご意見だと思いますが、国と1カ所限定されているのはここだけではなくて、東名以南のところも「国は」という記述で始まっているところがございます。また、このほかにもございます。

ここで「国は」となっている趣旨としては、外環自体については、事業を実施することになった場合、主体は国、もしくはそれにかわるものということになると思いますので、東京都は実施主体になり得ないということもあります。これはこういう書く段階に当たって、きちっと責任ある対応を図れる主体が記述をするという趣旨で、このようなことにさせていただきます。

以上です。

【司会（鈴木）】 関連して、ご意見等。渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】 ただいまの東京都の説明ですと、インターは東京都はどのような立場をとるんですか。国が決めれば、それに従うということですか。

それから、もう1つ、地上部街路。これは工事主体は国でなくて、東京都のはずです。そうすると、国とは関係ないから、地上部街路については東京都が独自にやりますよというふうに解釈してよろしいのか。

それから、また周辺道路。これも国ではなくて、基本的には練馬の問題もありましたけれども、これは東京都の問題が大きいと思うんですが、これも東京都の名前がないので、皆さんに諮ることなく、東京都独自にやりますという解釈ができるわけで、そのように受けとめてよろしいのでしょうか。

【司会（鈴木）】 見さん、お願いします。

【邊見協議員】 幾つかのご質問がありましたけども、インターチェンジ自体はどこにどう設置するかは、計画上の話もありますし、各自治体の意向もありますので、東京都もかかわっている議論していくということは当然だと思います。それをだれが整備するかということになりますと、やはり自動車専用道路のインターチェンジということになるかと思えます。

地上部街路につきましては、私も8月からでありますけれども、過去の議論の中で、地上部街路については、とりあえず議論から切り離して整理をするという確認もなされているようですので、地上部街路について、ここでは含んだ整理をしていないと思っております。したがって、周辺道路につきましても、外環本線以外のことも含めて考えれば、非常に大きな課題ではありますが、少なくともこの整理上は、地上部街路や周辺道路については含んでいない整理だと思っております。

【司会（鈴木）】 では、濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今のお話だと、確かに地上部街路もそうなんですけども、基本的に今まで国と東京都が計画の方針だとかを公表して、ちょっと都合が悪くなってくると国だけにするなんて、ちょっと基本的に考え方がおかしいではないですか。そんなことでいいんですかね。傍聴されている方もそうだし、協議員の皆さんもそう思っているんじゃないでしょうか。この件については、内容が 、 、 になっていますけども、これは全体的な考え方ですから、やはり国と東京都と書くべきだと思うんですが、絶対書けないんですか。

【司会（鈴木）】 では、関連して渡辺さん。

【渡辺協議員】 今、見さんが、私は8月から来たんで、それ以前のことはよくわからんというんですが、であれば、道家部長はずっといるわけですから、道家さんにお答え願いたいんですけど。もう少しはっきりした話を。道家さんは8月から代わっておりますので。以前からおいでになりますから。

【司会（鈴木）】 はい、見さん。

【邊見協議員】 8月からと申し上げましたが、過去の資料はそれなりに見させていただいておりますので、8月以前の議論も踏まえた上で発言させていただいております。道家部長からということであれば、部長から話をさせていただきます。

【司会（鈴木）】 道家さん。

【道家協議員】 今、見協議員が東京都としての立場をお話しいたしました。私も同じ考えでございます。やはり事業段階になりますと、国が事業予定者ということでございますので、国が主体的にそういう意見を聞きながら進めていくということでございます。東京都が全く関与しないということではございませんが、主体は国であるということを含めて、こういう記述が適当ではないかと考えております。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 この原案をつくられたときに、東京都と国は何か議論されたんですか。この協議会に提案されるとき。当然話し合いをされたと思いますが。国側に聞きたい。

【司会（鈴木）】 では、国の方から山本さん、お願いします。

【山本協議員】 では、私の方から。原案を書くときに、事務局に書いていただいているんですけども、国と東京都の間でどういう記述にしようかというのは相談しながら書かせていただいています。私の意見としては、21ページの8行目に「国と東京都は」と連名で書いてあって、「今後のPIの進め方についても、意見を聞きながら進める」と兩名で書いてあると。10行目以降、これを具体的にどうするかということを書くということでございますので、それを具体化したものが10行目以降に書いてあるということでございます。13行目から、今後の話でございますので、私の個人的な意見としては、国と東京都は、具体的にどうするのかということを入れるべきではないかと思っております。

ただ、東京都からは、外環本線というのは国が整備する主体で、地上部街路の話はここからは切り離すというような見解もありましたので、外環本線ということに限り書いてあるという理解で、今回のこの文案は示させていただいているという整理でございます。

ただ、こういうとりまとめのときには、やはり具体的に書くべきではないかと私も思っておりますので、その辺は東京都さんと相談したいと思っておりますのでございます。

【司会（鈴木）】 渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】 東京都の説明で、地上部街路は切り離すとなっていたから別にしたんだと。なぜそういう話になったかは、引き継いだ方もわかっているのかどうか。それから、以前からいた人は、いいですか。地上部街路は、外環の必要性がまだ十分話し合いがないとか、あの段階で地上部街路をやると必要なことがそれ以前の外環道路の基本的な話し合いがおくれてしまうと。だから、とりあえず地上部街路の話ができるまでは棚上げだという話だったわけですよ。ところが、この協議会でも地上部街路については話をしているじゃないですか。それを棚上げだと。確かに、一時は棚上げでしたよ。だけど、協議会で話をしているんじゃないですか。それなのに棚上げと1回決めたから棚上げにしますと。避けますと。詭弁というか、日本語を知らないですよ。もっと責任をもった言い方をしてくださいよ。

【司会（鈴木）】 道家さん、お願いします。

【道家協議員】 今、渡辺協議員のお話にございましたように、地上部街路については昨年の6月ごろだったと思いますが、一時棚上げということになりました。その後、今年の冬、1月か、2月だったと思いますが、議事録に残っておりますけれども、東京都が外環の必要性等について意見を言っていないというご指摘が運営懇談会でありました。それに対して、その次の協議会で外環の必要性等についても意見を申し上げ、さらに地上部街路についても東京都としては必要性があり、関係区市、あるいは関係住民などの意見を伺いながら、これから検討していくという趣旨のことを申し上げました。その際にも、それ以上議論はする必要がないというのが協議会のご意見だったと受け取りまして、38回の協議会で具体的に協議員の方から地上部の道路については議論の対象にしないでいいというご意見がありました。私からはそれが協議会の総意だとすれば、別の機会をとらえて、地上部街路について説明し、意見を伺っていくと申し上げました。地上部街路については別の機会、あるいは形態など工夫しまして説明して意見を伺って検討し、決めていきたいと申し上げたことで、取り扱いについては決着したものと解釈しております。

【司会（鈴木）】 渡辺さん。

【渡辺協議員】 今、協議会の総意と認めたという話ですが、どういう発言があってそういうふうに認められたんですか。何人がそういうサインを示したんですか。地上部街路。ちゃんと話してくださいよ。総意という言い方をしたんですよ。総意と認めたというんですよ。総意と認めたなら、それなりの方が賛成のサインを示したと思うんですが、その辺の説明をきちっとしてください。

【司会（鈴木）】 道家さん、お願いします。

【道家協議員】 38回の協議会の議事録を読んでいただければ出ていますが、地上部街路については議論の対象にしなくていいという協議員からの発言を受けて、それが協議会の総意だとすれば、別の機会をとらえて、地上部街路について説明し、意見を伺っていきますと私が発言させていただいております。

その後、それについて賛否をとったとかはございませんけれども、そのときにそれは違うというご指摘も受けなかったもので、私どもとしては、そのように受けとめているということでございます。

【司会（鈴木）】 21ページ、13行目の部分、大変重要な議論だとは思いますが、この部分に関連して、他の方からも意見をいただければ参考になるかと思っておりますので、発言のない方で……。では、新さん。

【新協議員】 時間がありませんので、簡単にいいますけど、地上部街路については私は賛成はしかねるということで、外環反対運動が起きた当時から、地上の道路ということに対しては、非常に反発が大きくて、絶対反対だという形でやっておりましたので、大深度であれば、地上の道路は消えるであろうから、それについてはかれこれいわないと。ただし、地上の街路が討議の俎上にのせられるのであれば、外環本体も反対せざるを得ないということは、私はこの場ではっきり申し上げて、そういった話もあって、結局地上部の話をしたんでは外環の話が進まないの切り離して、地上部は地上部として別に後からやろうということだったんです。ちろちろと地上部の話が出てくるんで、非常に不愉快なことは不愉快なんですけど、大深度で本線をやっていくと。地上部は切り離して協議をすることができるようになったときに話をしようということですから、いっていることは全くわからないんじゃないんだけど、私どもは地上部をやりたいとかいう話がよく出てくるものですから非常に混乱するんです。

東京都の返事としては、地上部街路については、このPI協議会では、ある時期が来るまでは議論しないと。私ども発言いたしませんといっていればいいものを、やりたいものだから、ちろちろとそういったことが出てくるから、こういう問題や混乱を引き起こすんですね。

私はそれについてはそう申し上げておきますが、この中で1つ問題なのは23ページなんですけど、「東名以南について」というところがありまして、運営懇談会の席上でも申し上げたんですが、東名以南についてはこんな話じゃなかったはずなんですよ。「環状道路のネットワーク機能を考える上でも重要なことであり」、これは当然ですね。「関越道から東名区間の計画が決定されれば、引き続き、関係自治体などの意見を聞きながら、より具体的な調査検討に入っていく必要がある」というような書き方をされているんですが、もうこれ以上のことは書けないんでしょうか。ここにいわれている関越道から東名区間の計画が決定するということはどういうことをあわらしているのかわかりませんが、決定するという条件は東名以南の南伸が絶対に必要だということですから、東名以南の計画をここでは調査検討に入っていき必要があるというふうに書いてありますが、こんな表現だと、私はちょっと納得いかないんですが、実は東名以南についての問題が関越道から東名区間の計画の決定に重要な要素をもたらすというふうには私は考えているんです。私は、東名以南の計画がきちんと立案されなければ、外環本線の東名までの区間も反対するつもりでいるんです。私の意見です。

【司会(鈴木)】 東名以南については後ほど国土交通省の方から説明していただくとしまして、先ほどの「国は」という部分について、武田さんの方から先ほど挙手されていましたが……。では、武田さん、お願いします。

【武田協議員】 趣旨は新さんとほとんど同感です。ただ1つ、はっきりさせたいのは、地下でやるならば比較的影響が少ないから、可能性があるかないか、1回論議してみましようというのがこのPI協議会の本義ですよね。それで、途中から練馬区の平野さんの方から、つまり大泉からどこまでかは知らないようにしてはいますけども、突然浮上したわけです。それで、その論議をすることは、今、我々が本義として議論する外環地下の問題のイエスかノーか、あるいは施設構造がどうなるか、あるいは排煙塔がどうなるかということの論議を複雑にする。上も下も車を通す話は非常に問題になる。それはとりあえず外し、本来の外環地下の構想について、何が問題か、それがクリアできるかできないかを論議しましようというのがPI協議会の現在の目的のはずです。そのときの申し合わせは、外環本線の部分について、何らかの結論が出るまでは、その問題については議論しないと。その後、もし必要性があるならば、議論しましよう。こういうことになっていたわけです。

その後、練馬区のレベルでもこちょこちょあるようですが、PI協議会はそのことについて、今、議論をすることは行政ペースに巻き込まれる気がします。あくまでも決定された方向で議論していただきたい。今後は、本来の結論が出るまでは、この問題はペンディングは皆さん、どうですか。それを諮ってください。ぱっぱっと。

【司会(鈴木)】 それでは、地上部街路の関係で今後のPIとして、国に加えて東京都が入るべきだという議論につきましては、いろいろ議論があろうかと思しますので、まだ議論を整理していく必要があると思しますので、運営懇談会でも議論していきたいと思します。

先ほど東名以南につきまして、新さんから質問がありました。もし国の方から答えられるようであれば……。川瀧さん、お願いします。

【川瀧協議員】 分厚い方の19ページをあけていただきたいと思しますけども、これも東名以南について、運営懇談会の議論も踏まえまして、少し詳しく書いております。19ページです。上から5行目ぐらいのところ、今現在、何をやっているのかというと、ここに5、6行書いてある基礎的な調査をやらせていただいています。具体的に川崎縦貫道路という道路がありますけども、そこの関係、あるいは、第三京浜までの区間と、さらにその先といったような区間毎の整備の進め方等々でございます。これを行っているということでございます。

それから、今の新さんからご指摘があったところは、はしょって書いてあるのであれだったんでしょうけども、19ページでいうと、黒丸の下から2つ目のところだと思います。東名以南については、決定されれば、より具体的な調査検討に入りたいということで、現在も調査を一生懸命やらせていただいているわけでございますけども、より具体的な調査検討は、本検討がもう少し具体的になってから、その後なのかなというニュアンスでこういう形で書かせていただきましたが、今日もご意見がありましたので、これはまた運営懇談会でさらに議論を進めさせていただければなど。言葉の使い方もあろうかと思しますので、よろしくお願ひしたいと思します。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。
時間が9時を回っておりますが、それでは、最後のご意見ということで、武田さん、よろしいでしょうか。

【武田協議員】 事務局で整理したもらったこのまとめの案をじっくり読ませていただきました。一言でいうと、あっちの意見、こっちの意見を足していますから、どれが主語なのか、述語なのか、つながりが非常に悪い。文章としては最悪です。これを全部

触れるわけにはいきませんから、ここに赤字を入れておきました。本旨はそうゆがめてないつもりですが、後で事務局の方で参考にして、直すところは直していただきたい。

例えば、5 ページ、非常に意味不明なんです。5 ページの 1 1 行から 1 2 行にかけて。協議会では、外環の必要性の議論をするために、外環ができた場合の効果や影響について、現況配分に基づく交通量、既存文献に基づく環境の実態など云々とありますが、この現況配分というのは何の現況配分なのか、主語がないんです。要するに、こういう文が非常に多い。そういう部分が多いから、まとめとしてめり張りのきいたものにと再三懇談会でもいっております。気をつけてほしい。

あと 3 件ばかりありますから、簡単にいっちゃいます。

7 ページ、2 6 行目。シールドにより、地下水がどの程度分断されるのかなどのデータを出すべき。また、地下水対策云々といっていますよね。モデルを出して議論をすべきだと。こういうふうに簡単に片づけていますが、このところでは、私の方の練馬区は、地下に浸透するような地下水を供給していくことを一所懸命やっています。問題は流域下水を分流下水にするようなことを試みない限り、河川はかれて、いわば地球温暖化、都市の温暖化ということの防除は出来ないということを再三いいました。ところが、そんなことは大事に抜けている。

つい最近、東京都庁の前で皆さん浴衣か何か来て、道路に水をまいているようなことをテレビでやっていました。あんなばかばかしいことを大東京都がお江戸の風物詩でやるなら結構ですよ。もし外環でやるならば、なぜ分流下水方式で、水と緑の武蔵野ゾーンを作ろうとしないのか。そういう一番大事なところが抜いてある。これが 1 つ。

次に、1 4 ページ、2 6 行。「原点に立ち戻って議論を行う以上、ルートについても(構造が大深度と変更するならば)検討すべきである」と。この「検討すべきである」というところも、この P I の中では、たしか私の記憶が間違いなければ、既にあの計画が白紙凍結されてはきたけれども、それなりに社会経済的な絡みで権利を制限されてきている。あるいは、歴史的な経緯を踏まえて、今、地上の路線を西へ東へ何メートル、何キロずらすということはほとんど不可能に近いだろう。したがって、P I としては、そのルートについては、今まで歴史的な経過で存在してきたそのルートをとりあえず踏襲せざるを得ないだろうというふうに結論を出したと思います。

それから、今度は事務局のまとめの方です。これ、説明していると長くなりますからやめますけれども、2 1 ページです。1 2 行に、「希望する協議員(現・旧)と引き続き議論する場を設ける」というのは結構だと思うんです。ただし、この頭に、協議の継続性を確保するために、そういう場を設けるということは必要だと思う。行政の取り組みや諸問題について希望する協議員という、これは確かに結構だと思うんです。ただし、これは、さっきから住民、住民といっていますが、住民側の協議員ですよ。それも用語として不完全ですよ。住民といったら、一般住民なのか、協議員のことをいっているかわからない。横にそれですけども、この P I 協議会の協議の継続性を確保するためにそういうことが必要だということならば、それはぜひそうあるべきだと思います。ここはその大事な目的と主語が抜けているんだよ。

それから、2 2 ページ、「最善を尽くしたのに予期できなかったことが発生した場合はいたし方ない部分もあると思うが、最初から予定していたことを実施しないのでは、信頼関係を失墜する」と。ここは何をいっているんですか。何か全然意味がわからない。これを読んで、頭がおかしくなったのかと思いました。これはそうじゃなく最善を尽くした後に、予期しない事態が発生した場合は、住民の意向を把握しながら、その修復等の実施の完全を期するというをいっているんじゃないの。要するに、信頼関係を失墜するなんてことは別のセンテンスに入ってくる言葉じゃないですか。とにかく悪文でこんなの恥ずかしい。そういうことまだいっぱいあります。これ、手元の校正が真っ

赤になっていますよ。とにかく事務局、もうちょっとよく整理してくださいよ。こんなのがとりまとめなんて、恥ずかしいでしょう。

以上。

【司会(鈴木)】 わかりました。それでは、本日幾つか協議員からも意見が出ておりますので、本日出された意見をとりまとめの中にどのように反映していくのか、あるいは、今日濱本さん、ないし渡辺さんなどからいただいている意見をとりまとめの中でどういうふうに扱っていくのか。あるいは、東名以南のお話についてもどのように記述していくのか。最後、武田さんの方から主語、述語の関係、あるいは表記の統一、平仄がなっていないという部分についても、これから議論して、見直していく必要があるかと思えます。そういった部分につきましては、引き続き運営懇談会で議論していく必要があると思っております。

それでは、本日9時を予定しておりましたが、大分過ぎてしまいました。残る報告等について、簡単に説明をしますが、オープンハウスについて、資料-6を出しております。今回は8月6日と7日の狛江市のものについて追加しております。いただいたアンケートについてもつけております。

最後に、次回、第41回の日程につきまして確認させていただきたいと思えます。第41回の協議会につきましては、9月21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、事務局の方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すが、運営懇談会でもご相談させていただいておりますが、9月7日火曜日午後7時からという日程ではいかがでしょうか。

以上、よろしければ、事務局から、再度ご連絡さしあげます。

それでは、予定の時刻も大分過ぎておりますので、これをもちまして、第40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