

第42回PI外環沿線協議会 会議録

平成16年10月21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。

前回と同様に撮影時間を若干長目にしてほしいという依頼がございましたので、事務局からの資料説明ぐらいまで撮影の時間とさせていただきたいと思っております。傍聴されており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。

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、調布市の遠藤さん、川原さん、狛江市の石井さん、世田谷区の秋山さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとご連絡をいただいております。また、三鷹市の新さんからは、ご都合によりおくれて来られるとの連絡をいただいております。

また、前々回の協議会でご案内いたしました調布市の人事異動に伴いまして、新谷さんにかわりまして中倉さんが協議員となっております。これまで公務により出席できておりませんでした。本日ご出席いただいておりますので、ここで一言ごあいさつをさせていただきたいと思っております。それでは、中倉さん、お願いいたします。

【中倉協議員】 調布市の都市整備部の中倉と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。まず1枚目、表紙に続きまして座席表、それから資料-1につきましては、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等をまとめたものでございます。資料-3につきましては、10月19日に行われました第36回運営懇談会の報告でございます。後ろに今後の進め方の概要(案)という資料、国土交通省と東京都からの資料をつけております。資料-4につきましては、本日、協議員の皆さんから提出された資料でございます。栗林さん、江崎さん、遠藤さんと川原さんの2名からの資料、それから濱本さん、武田さん、岩崎さんから資料の提出がございました。それから、参考資料-1といたしまして、協議員からの運営に関するアンケートで出された意見を添付しております。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。

それでは、まず初めに資料-1、第41回の会議録についてでございます。事前に皆さんにご覧いただき、ご意見があったものについては修正しておりますので、ご確認いただきたいと思います。会議録の内容につきまして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。

次に資料-2で、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。

続きまして、資料-3、10月19日の火曜日に開催されました運営懇談会の報告について、あわせて事務局の方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、まず資料 - 2の方をご覧いただきたいと思います。前回、第41回の協議会でいただいたご意見を箇条書きに整理してございます。

1点目が地域ごとの話し合いにつきまして、調布市で行われました打ち合わせ、話し合いにつきまして、事務局の方から代読で結果報告がされてございます。それについての議論を整理しております。

2点目でございますが、議論の整理(とりまとめ)につきまして、皆様から意見をいただきました。それを箇条書きで整理をさせていただいております。裏にも続いて整理をさせていただいております。

続きまして、資料 - 3の方をご覧いただきたいと思います。第36回運営懇談会の報告についてということで、10月19日に行われました懇談会の報告でございます。

1点目でございますが、「PI外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」については別冊のとおりとする。また、本とりまとめについては、ホームページ等により広く周知するとともに、国土交通省及び東京都では記者発表をする。2つ目でございますが、第42回協議会は、「2年間のとりまとめ」を踏まえた上で、各協議員の意見を述べる場とする。3つ目でございますが、今後の進め方について、国土交通省及び東京都から報告する。

以上、3点が報告としてまとめられてございます。

事務局からの説明は以上でございます。

【司会(鈴木)】 それでは、資料 - 2、協議員から出された意見についてご意見等ございますでしょうか。江崎さん、お願いします。

【江崎協議員】 私の発言で、言葉が一言抜けていたので追加しておいていただきたいんですが、下の方で、「道路計画合意形成研究会の提言には、道路整備をしない案も含めた代替案との比較による検証が必要である」というふうに、「代替案との」というのをここに加えておいてください。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。協議員から出された意見の下から10行目あたりで、道路整備をしない案も含めた代替案との比較という追加をさせていただいた上で、こちらの資料はそのような前提で進めさせていただきます。

それでは、資料 - 2について、修正の上、よろしければ、本日はただいま事務局の方から説明がございました運営懇談会の報告に沿いまして、会を進めさせていただきたいと思います。

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よろしくお願いいたします。

それでは、まず別冊でお配りしております「PI外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」についてでございます。この2年間のとりまとめにつきましては、これまで協議会及び運営懇談会で議論を重ねていただきまして、前回の協議会では全文を提示させていただきまして、何箇所かについて修正等のご意見をいただいたかと思っております。修正箇所のうち前回の協議会で一部結論が出ず、議論の残ったものがございましたが、前回協議会の最後に確認させていただいておりますが、それらにつきましては運営懇談会で議論することとされまして、運営懇談会で確認したものとしまして、本日最終版として報告することとなりました。

今回の「PI外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」につきましては、今後、外環のホームページ等で掲載するとともに、国土交通省や東京都では記者発表することとしております。また、本日は簡易製本で配っておりますが、後日、印刷製本した上で国土交通省や東京都、沿線区市等の窓口でもご覧になれるようにさせていただくとともに、今

後オープンハウス等の場でも積極的に配布等をしていきたいというふうに考えております。また、協議員の皆様には、改めて本製本版を送付させていただきたいと思っております。

それでは、本日は、2年間のとりまとめを踏まえた上で、各協議員からご意見や2年間の協議会での議論を踏まえた上での感想等、順次いただくことを、運営懇談会からの提案でもされているように進めていきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

よろしければ、資料に沿って順に進めていただきたいと思います。

まず、本日、資料 - 4 といたしまして、栗林さん、江崎さん、遠藤さんと川原さんの連名の資料、それに濱本さん、武田さん、岩崎さんから資料が出ておりますので、まずは資料を出されている方から順に説明をしていただきたいと思います。なお、本日、資料の提出をされていない方につきましても後ほどご発言を積極的にいただきたいと思います。

本日、限られた時間の中で多くの協議員の皆さんからご発言があらうかと思っておりますので、手短に要点をご発言いただきますよう、よろしく願いいたします。

それでは、初めに資料 - 4 の順番に従いまして、まず栗林さんの方から補足等説明をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

【栗林協議員】 それでは、この意見書に従って発言させていただきます。余り長時間とりますといけませんので、要点だけ申し上げます。

私は、前回のときに今までのPI協議会を振り返ってご意見があればという司会者のご発言でありましたので、意見書にまとめてみました。私の場合、世田谷の成城、あるいは喜多見からも人が集まっていますけれども、住民が集まって外環についての研究会、勉強会、意見交換会をしております。そこで、前回9月の協議会で「とりまとめ案」が出ましたので、そのホームページに出た案を増版して、出席者に渡して、これをもとにこのPI協議会についてどう考えるかということについてとりまとめました。それを私の意見にかわって、今日提出ささせていただきますことにいたしました。

まず、私の意見書の3枚目から始めます。PIの考え方と外環PIの問題点。これは、私の仲間というか、地元の住民たちといろいろ話し合うために出したその時のレポートでもあります。まず、ここから要約して説明いたします。

私のテーマは協議会及び地域PIのあり方についてでございます。冒頭に書いてありますようにPI（パブリック・インボルブメント）とは、政策の立案段階や公共事業の構想・計画段階から、住民が意見を表明できる場を設け、そこでの議論を政策や事業計画に反映させる手法を意味いたします。この場合、PIの実効性を高めるためには、PIの質的向上が課題であるということが外環PIから明白に見えてきます。2003年6月に国土交通省が「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定いたしました。そこでは複数案の作成、公表、手続を円滑化するための組織の設置、住民等の意見を把握するための措置、案の決定過程の公表などを定めています。また、三菱総研社会システム研究本部が計量計画研究所との協働業務を通じてPIの原則を下記のように整理しております。

これらのことを勘案した上で、この外環PIを振り返ってみますと、私なりに幾つかの問題点が浮かび上がってまいります。書き切れないこともありますが、とりあえず6項目ほど上げてみました。まず、国と都は必要性に関して住民を納得させるに十分な資料を出し切れていない。住民の意見に対して応答できていない。これは今までいろんな形で住民意見を求めています。応答ができていないということです。PIに参加すべき人の定義があいまいである。代替案が存在しない。意思決定のプロセスが明確にされていない。合意形成のルールや重みづけ、合意形成と意思決定の関係が不明確である。これらのことが、今、振り返って思い当たることです。

次に、1枚目に行きます。そこで私たちは、PI外環沿線協議会を総括するというテ

ーマで、この区切りに当たってP I協議会をどのように総括するかについて討議を行いました。その結果が1番からです。これも要点だけ申し上げます。

1番、P I協議会は失敗といわざるを得ない。その理由は、これは十分な協議を尽くしたとはとてもいいがたい。したがって、参加者や市民に大変不満の残る形であった。

P I協議会を通じて、参加者間の意見のすり合わせをどのように進めていくのかという視点がなかった。そのためにP I協議会の方は常に一方通行的な意見発表に終始してしまった。その結果、とりまとめの中には、外環は必要ないとする意見の記載はほとんど見当たらない。これらはP I協議会発足時のゼロベースからの協議という確認事項に対する当局側の責任といわざるを得ない。こういう点がいえるかと思えます。次です。プロセスが一切不明。つまり、どのようなプログラムで運営されて、どのように決断を得ていくのかという、そのプロセスが一切不明という変則的な形で始まったこと。これは、実は有識者委員会でもそのことがあったように思うんですけども、実際にはプロセスが不明であったと。有識者委員会は第三者機関として位置づけられていたにもかかわらず、いち早く見解を発表して解散してしまった。しかし、実際には中立的な立場からチェックしていく第三者機関の存在は不可欠だったのではないかということです。

これらのことを踏まえた上で2番として、P I協議会をどう総括するかということで、は、関係者を含めて今後のより創造的なあり方を目指した、より広範な総括を進めることを提案します。、ここはちょっと注釈が要るんですが、P I協議会があいまいなまま解散されたとしても解散とっていいのかわかりませんが、とりまとめができ上がったという意味で解散なのではないかというふうに考えている人が結構いるという意味で、あえてこの字を出しておきました。しかしながら、外環のP I方式は終了したとは思えない。現在の環境調査、あるいは区市の環境問題をベースにした地域P I、これらのフォローアップ作業が必要である。そういうことからこれらのP I方式の位置づけの明確化を求めますということが私の地域の意見でございますので、これをご紹介させていただきました。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。主にP Iに関するご意見をいただいたと考えております。

それでは、続きまして、江崎協議員の方から意見書が出されておりますので、簡単にご説明の方、よろしく願いいたします。

【江崎協議員】 それでは、私たちがP Iにどのように取り組んできたのか、そして、外環P Iの反省すべき点、P Iは今後どのようにあるべきかを申し上げたいと思います。

実は、2002年4月に世田谷区からP I協議会の協議員に推薦したいとお話をいただいたときに、このお話を受ける条件として、協議員の責任としていろいろな立場の方の声を聞きたい。それには、私たち住民の会主催では偏ってしまうかもしれないので、私たちと共催で、あるいは世田谷区主催で声を聞く会、その方法としてはワークショップをしてもらえないかと要望しましたが、これは残念ながら受け入れられませんでした。しかし、こうしたことはどうしても必要であると思ひまして、地域住民にチラシをポスティングしたり、世田谷区の広報紙や自動車雑誌などに案内を掲載するなどして、広報を工夫して、協議員になった年の秋にワークショップを行いました。ワークショップは、地域の視点から考える、広域の視点から考える、そして、みんなで考えてみようの全3回です。

この細かい内容については省かせていただいて、5ページに飛びます。最後に行った住民参加投票ゲームによると、「交通問題から考えよう」に最も関心が高いことがわかりました。私たちはこれを受けて、ワークショップ参加者にも呼びかけて、翌年の2月に

相談会を行い、ポンポコ研究会を発足しようということになりました。

その1回目に交通に関して解明したい点を出し合ったところ、交通需要予測に関心が集まりました。そこで私たちは、まず交通需要予測の基礎を学び、協議会で紹介された「交通の分析」を読み合わせして、疑問点を協議会に整理して出すということをしました。これに対して、西川さんや宮良さんにお越しいただいて、説明を聞き、その結果はまた協議会で報告しました。その後、交通量予測の基礎データを自分たちで計算して気づいたことを出し合って、またそれを協議会で報告するというこもしてきました。国や都の皆さんはお休みのところ、たびたびおつき合いいただきまして、どうもありがとうございました。

交通の話というのは難しいですけれども、私たちは多くの方の協力を得て行政や専門家と市民の間をつなぐ役割を果たしてきました。そして、外環のPIを振り返ってみると、公開の場で議論し、議事録や配付資料もホームページ上で公開されたり、推計の前提条件が示されたりと評価できる点多々ありましたけれども、ただ、残念ながら以下のような問題があったと思います。

まず、PIに法的な根拠がないこと。また、必要性から審議している最中に、国や都が計画が決まったかのように進めたこと。また、事務局や司会進行を事業者自身が行ったこと。確かに事務局の方はこれまでよくやってくださったので感謝していますが、肝心の「とりまとめ」作成の際に協議員によって意見の扱いが異なるということがありました。それに、議題を整理するために発足したはずの運営懇談会がPI協議会の上位機関のように扱われるようになってしまいました。先日も、「とりまとめについて運営懇談会で確認されました」という文書が届いて驚いていました。運営懇談会の一部の協議員しか出席していませんし、あくまでも提案する場であって、決定は協議会で行われるのが当然であると思っていました。先日の運営懇談会でも、9月21日の協議会に入れることになったはずのものが覆されてしまったり、ある意見についてはそこで議論もされないということがありました。そうかと思うと、ある協議員の意見については一つ一つ丁寧に確認する。協議会では、昭和41年の都市計画決定が非民主的だったから反省せよという意見が出されていましたが、とても残念なことです。

どうしてこのようなことになってしまったのかと思えば、議論の整理といいながら、議論がどのように進んで、議論が尽くせていないことは何かが整理されていない。だから、声の大きさを左右されるということが起こってしまったのではないのでしょうか。こうした反省を踏まえて、PIの制度的な裏づけと市民を支える仕組みであるとか、PIプロセスをチェックする第三者機関を設けること、事務局や司会進行を事業者でない第三者機関が行うこと、必要性の審議を行っている最中は計画の進行を止めることなどが必要だと思っています。これに加えて、外環における今後のPIについては、特に効果と影響の両方にかかわる交通需要予測については、協議会の中で伊勢田さんから前提条件を変えての推計をすることも可能であるとお答えいただいていたので、どのような前提条件で予測すべきかを関心のある市民とともに検討する場を設けていただきたいと思います。このほか費用、代替案、広域的な影響、環境調査などについても書かせていただきました。外環をきっかけに行政と市民のあり方がよりよい関係になっていくことを期待しています。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。地域での取り組みの内容、あるいは、今回のPIへの反省、今後のPIへの意見といったものをいただいたと考えております。

続きまして、遠藤さんと川原さんから連名で資料を出されておりますが、本日お2方とも所用によりご欠席との連絡をいただいております。ただし、事務局の方でぜひ代読してほしいというふうに承っておりますので、事務局の方で代読をお願いいたします。

【事務局（藤井）】 それでは、代読させていただきます。

PI外環沿線協議会「2年間のとりまとめ」に当たって

東京の交通網は、道路・鉄道等の放射状方向はできているが、外環のような環状方向の道路の整備がおくれており、結果的に環八・環七が外環の役割を担っていて、大変渋滞しているのが現状である。

現在の東京は、都心の再開発や利便性から人口のユーターン減少があり、物流等を考慮し、それに見合った道路整備を進めなければならない。

外環が大深度地下方式となったことにより、騒音や大気汚染など地上部への影響は少なくなったと考えられ、東名高速から関越道まで、現在1時間かかっているものが12分で行けるようになり、環八の交通渋滞の解消・外環沿線の生活道路の機能回復など、効果はどの道路よりも大きいと考えられる。

また、延長16kmの高速道路に1ヵ所もインターチェンジがないのでは、地域の人々が利用できず、利便性の点からも問題であり、地域の利便性を考慮し、必要な箇所には設置すべきである。

外環の整備計画が中断したままでは、都市計画線の中に住んでいる人々は、建てかえを制限されている状況にあり、いつまでも外環計画が宙ぶらりんのままでは、生活設計が成り立たない。

調布市にあっては、東部地域に外環の計画があるため、地域の街づくり・道路計画が進められず、狭隘道路が多く防災上も問題がある。

国と東京都は、早期に沿線環境に配慮した具体案をまとめ、地域住民に提示し、早期に進めるべきである。

最後に、外環を整備することにより、沿線住民も現在の生活に幾ばくかの影響を受けることを無視してはならず、特に中央高速と外環のジャンクションが予定されている調布市緑ヶ丘の一部（三日月地帯）の住民について、国と東京都は特段の対応をお願いしたい。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。外環の効果について、あるいは、調布市における外環の問題についてのご意見をいただいたものと思っております。

それでは、続きまして、濱本協議員の方から資料が出ておりますので、濱本さん、よろしく願いいたします。

【濱本協議員】 濱本です。私の資料は8ページほどとなっておりますけれども、私の方はまとめて簡単に申し上げたいと思います。

私の方は、2年間のまとめということで、論点の整理と外環の必要性ということでまとめさせていただきましたけれども、現実的な内容を細かく、私自身のこの2年間の協議会の中での活動について報告書をまとめたような形になっていきますので、若干皆さん方に関係ないところもあるかもわかりませんが、ご了承いただきたい。

今日は、4つの項目に分けて申し上げたいと思います。1つは、協議会の意義、2番目に私の提案した5件の内容、3番目に協議会の運営と反省について、それから最後にまとめと私の結論を申し上げたいと思います。

第1番に、外環協議会の意義ですけれども、先ほど栗林協議員からもお話が出ていますので、簡単に申し上げますと、私の考えとしては、PI沿線協議会は国家的道路建設事業に際して日本で初めて導入されたものであると考えております。そして、建設の必要性について、「初めから計画ありきではなく、もう一度原点に立ち戻って計画の段階から検討するというのが基本認識であったと思います。そして、そのために協議会を公開し

て、より多くの皆さん方に議論の内容を知ってもらうことや、また地域懇談会によってPIの底辺を拡大する。これが真のPIだと私は思ってやってまいりました。これが私の1つのPIに対する思いであります。

2番目に、私の提案した5件ですけども、これは皆さん方に議論させていただきましたので、項目だけ申し上げますと、1つは、「PI協議会に皆様は何を求めますか」という質問をさせていただきましたが、何ら回答はありませんでした。2番目に、「昭和41年都市計画決定の経緯について」ということで、第14回に、これは新協議員と共同で提案させていただきました。内容については細かく反省点ということで書いてあると思います。3番目に、「必要性の有無についての意見書」ということで第15回に添付されていますが、いろいろお話をさせていただきました。これも言いっ放しで終わったということなんです。4番目に、「外環のルートはなぜこの地域に必要なのかを明確にしてほしい」ということで、第24回に私の考え方や、また行政側の回答もありましたので記載させていただきました。しかし、私自身の主張はきちんと申し上げたつもりであります。一応今日はまとめでありますので、改めて記載をさせていただきました。5番目に、一応最後にいろいろ議論させていただきましたけども、外環の練馬問題についてということで、これは3回か4回の協議会を使っていただいて議論させていただいたということになります。5件しか提案させていただきましたけども、十分議論されたものとされないものがありましたけども、2年間のまとめとしてはこんなものかなと思っています。

3番目に、「協議会に対する運営と反省について」ですが、これは1ページの後半からなっていますが、二、三ありますので、これだけちょっと読ませていただきますと、

「最初は外環に関する認識が違うため、協議員同士の問題意識の共有化がなかなか進まなかった。」また「住民側協議員の自主的退任や行政側では人事異動による交代があり、議論もなかなかかみ合わなかった。」しかし、時間を経て知識が深まり、特に練馬問題については十分理解も深まったんじゃないかなと思っています。

交通集中、環境、練馬問題等の質問や提案に対し、行政側は紋切り型の誠意のない回答に終始した。その結果、十分な議論を尽くすことができなかつた。これは協議会を軽視した行為であり、協議会を住民の不平不満のガス抜きのようなものにしてしまった。私どもが期待したPIではなかつたということになります。先ほど栗林協議員や江崎協議員からも出ていますので、これにとどめます。

4番目に、「論点整理について」は、協議員の意見の言いっ放しで終わらず、一つ一つ結論を出すべきなのに、協議会は結論を出す場ではないという規約に縛られ、まとまるものもまとめられなかつたということを目指したいと思ひます。

5番目に、住民の代表の協議員にもさまざまな事情があつたと思ひますが、長期間欠席したり、出席しても自分の意見を発表しなかつた方は、地元住民の期待を裏切つたんじゃないでしょうか。私も地元の意見を十分な発言ができなかつたことについては深く反省してるところであります。

6番目は、先ほど協議会の意義の中で申し上げましたので、省略させていただきたいと思ひます。

最後に「まとめ」になりますが、6ページの後半から少し読ませていただきますと、ご承知のとおり、2年間で42回、懇談会は34回にわたつて外環問題について議論をしてきました。協議会としては2年間のまとめを発表しますが、私は個人的にこれまでの経緯を整理して外環の必要性についての考え方をまとめたいと思ひます。

議論のまとめとして、第1番に、国と東京都は昭和41年の都市計画決定には反省すべき点があり、住民に大変な迷惑をかけていることに遺憾の意を表しました。今後は、地域住民が十分満足するような対応を心がけてほしいと求めます。

2番目に、協議会で住民側から回答を求められた必要性に関する資料について、国と東京都は将来の交通量と予想される渋滞の状況とその期間、渋滞解消に要する対策と費用、環境への影響、費用対効果の詳細な根拠、トータルメリットとデメリットなど基本的データを現時点でもまだ提示されていません。しかし資料は多々いただきました。しかし、十分議論できる資料ではなかったと思います。そういうことで、十分な議論はできなかったということと、これについて、外環の是非については判断できないと私は思っています。結局、私の考えを申せば、国と東京都は国民を納得させるような論拠をもっていないのではないかとわざわざを言えません。

外環の練馬区の完成前後の経緯をみますと、住民や区市との話し合いで約束したり確認したことを国と東京都が守らないおそれがあると思います。これは練馬区の問題を聞いていて、いまだに練馬の問題が解決しない、時間的にいつまでやるという回答が出てこないというのは、やはりこれからのことについても非常に重大じゃないかなと思います。

それから、本協議会は住民と行政が対等で、実質的には昭和41年の都市計画を棚上げにし、それ以前に立ち戻って、計画の必要性から議論することを確認し、始めました。しかし、国と東京都はこの認識に背き、大深度地下方式の方針発表やアセス実施を一方的に発表しました。今現在、アセスが行われています。住民と行政が話し合う際に、何よりも重要なのは相互の信頼であります。ところが、今申し上げたように、大臣と知事は、まだ協議会で話し合っている項目をあたかも決定したかのような発言をするなど、信頼関係を根底から覆すような行為に再三走りまわりました。国と東京都は協議会発足の基本的な姿勢を再認識し、今後は同様のことを繰り返さないように反省を求め、約束していただきたいと思います。

また、ちょっと視点を変えまして、今、地球全体の環境問題を考えるときに、隣の韓国のソウル市では、市内の高速道路の解体と緑都市河川再生などの環境改善への行動が進んでいると聞いています。これはテレビでご存じになっている方もいると思いますが、そういうふうに韓国でも行われています。今や、我が国においては外環計画を見直すことを真剣に考える時期に来ていると思います。そのときに、先ほど申し上げるように外環ありきではなく、住民が納得する必要性を議論すべきだと思います。

もう1つ、我が国の将来の人口は予想よりも早く減少が進みつつあります。車の総需要も次第に減るはずで、物流の交通手段などあらゆる面で再検討を実施した上で、外環計画を検討すべきだと思います。そして、その結果がどうしても不可であるならば、当然外環のことについて考えていくべきではなからうかと存じます。

それから、今後の住民参加について一言申し上げるならば、2年間のまとめを本日も行いますが、真の必要性の議論がまだ終わっていないことは協議員が全員確認したと思います。それを踏まえて、「2年間のとりまとめ」終了後も今後の行政のあり方、取り組みや諸問題については、希望する協議員によって引き続き議論する場を設け、そういうことが今日のまとめの中に入っておりますが、速やかに継続して、第3次的なPI協議会を設け、できるならば今日その日程などを決めていただきたいと思っております。

それから、地上部分について申し上げておきますが、地上部分については、前回の協議会で私が特別の発言をさせていただいて了解を得たと思いましたが、まことに残念ながら懇談会では没ということで、PIのまとめの中には取り上げられていませんので、改めて私の意見としてここに再度述べさせていただきます。国と東京都が合意した方針の中の地上部街路については、今、「議論している高速道路の必要性の有無とは切り離し、それがあつて程度集約された段階で議論する」ということと、「外環にかかわる計画の見直しにあたり、地上部街路は地元の意向を踏まえて街路機能としての不必要な部分を廃止し、必要な部分は整備することとなる。」また、その際、「高速道路と地上部街路をあわ

せて都市計画変更をすることとなる」ということなどが協議会では確認されました。しかし、外環が地下構造になったんだから地上部分の利用は不要である。あるいは、外環整備と町づくりとを一体に行うべきである。外環の地上部分は地元区市の町づくりの計画の中で検討すべきという指摘がありました。

その中で、国と東京都の方針として発表された「外環計画の大深度地下方式への変更」ですが、これをみますと、「まちの分断」、「立ち退き者を少なくすること」を目的としたものと思います。この大深度の方針が決定したのはそういうことだろうと思います。しかし、大深度地下構造に地上部分を含めた変更案が今後進められることになれば、大深度地下方式を採用する意味は全くなくなり、自ら外環計画を放棄するようなものだと思います。私は大深度地下構造と地上部分を含めた変更案であれば絶対反対といわざるを得ません。この際、申し上げておきます。大深度地下構造案についても、いろいろな問題点が何も解決されておりません。関係地元住民が納得する回答を示して、信頼関係を再構築し、今後とも話し合いを継続するということを望みます。

その他のことにつきましては、ちょっと東京都のことが記載されておりますが、この辺は読んでいただければ結構かなと思っています。

最後になりますが、そういうことで、今後ともPIを続けていく上で、やはり国と東京都は住民と信頼関係を取りながら、きっちりと最後まで構想段階の必要性の議論についてはまとめて、住民が納得する結論をお聞きしたいと思っています。そういう意味で私の結論としては、「国と東京都が協議会メンバーを納得させる必要性の論拠を提示されない限り、私は外環計画に反対である」ということを申し上げておきたいと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。これまでどういう主張をしてきたか、あるいは、濱本協議員としての2年間のまとめであったと思っております。

それでは、続きまして、武田協議員の方から資料が提出されておりますので、武田さん、よろしく願いいたします。

【武田協議員】 練馬の武田でございます。資料-4でペーパーが1枚入っておりますが、外環PI沿線協議会住民協議員一同となっておりますが、これは事務局の方に消してくださいということを申し上げておきましたが、消えておりませんので、皆さんの目の中で消していただきたいと思っております。

それで、今いろいろ皆さんからご発言がありました。非常に当を得ているものだろうと思います。私の立場は、現に非常に脆弱な練馬区に、強引に関越自動車道、そして外環自動車道が大泉まで来た。そのときの練馬区の都計審では、いろいろな立場で論議をして、国がデータを説明して、開通後はこうなりますというデータでいろいろ論議をさせていただいた。それをうけ、練馬都計審として21項目の条件をつけて回答しました。その中身につきましては、幸い練馬の問題をモデルにして、皆さんが論議しやすいように、現実に練馬で起きているんですよということを、熱心にご論議をいただいた。今のままで何かをすれば、あるいは外環をつくれれば、練馬問題を練馬だけでなく自分たちのところにどういうことが起きてくるかということを実際にイメージしていただけたのではないかと。非常にご熱心にご論議いただいたことに厚くお礼を申し上げます。

そこで、今、皆さんが申し上げましたが、感触としてはほとんど同じですが、これを読み上げさせていただきませう。私がというよりも協議員の皆さんもご同感をいただけるんじゃないかと思ひ複数形で表現させていただいております。

私ども協議員は、外環のPI協議に賛同し期待を込め、それぞれの意識差と地域特性を越え協議に参加してきました。しかし、意欲的な協議員の取り組みにもかかわらず、過去の外環計画の複雑な経緯の解明と共通認識の形成、それから、PIが初めてということのふなれと、決定はしないというような設立準備段階の事情から、制約の多いPI

運営協議により、検討評価の絞り込みは非常に不十分で核心に至らず、合意形成の少ない中間報告的なとりまとめとなりました。

協議員の多くの指摘が、これはどうなるんだ、どうするんだというような、数え切れないほどのご意見が出されました。これは今までの議事録の中に百数十項目も出されております。しかし、それらの重要な課題のすべてに国交省と東京都から明快な説明もなく、特に重要な17、18項目、重要課題のすべてが先送りされたのがその結果であります。とりわけ各協議員が再三にわたり求めた、どういうものをつくろうとしているのかと。はっきりしなかったら評価のしようがないじゃないかというようなことは、我々協議員レベルだけではなく、外環たたき台の説明会の中でも多くの質問や意見が寄せられております。にもかからず、住民にとって一番障害になる、あるいは環境に一番大きな影響を与えるであろう外環の地下施設構造と環境施設等のわかりやすい仕様モデルは、残念ながらこの2年半全く放置され開示されておられません。したがって、外環評価の中心となる検証資料の不足から、論点整理と評価が不能となり、貴重な年月が空費された結果がこの中間報告のとりまとめということになったわけで、まことに遺憾であります。

このような事態を関係住民と沿線自治体は注目し、多くの意見を寄せてきております。双方の意識と思考の進化と共有を図り、せっかく導入したPI手法です。その導入当初の意欲と本旨に返り、早急に実りある協議を開始することを強く求めております。

国交省と東京都に対し、行政系を除く外環PI協議員の総意になるかどうかは別ですが、私の考えとしては、早急に事務局体制の強化と当事者能力の発揮並びに効果的な協議の体制づくりを求め、この2年半にわたり熱心に協議に参加した市民の立場の声として、ここに声明として申し入れます。

あわせて、外環の効果と可能性評価の柱となる次の9項目、今、皆さんが触れられておりますが、すべて不完全燃焼、何の明快なものも得られなかった項目が残りました。これをどうするかということをお各協議員が明快にイメージしながら、そして、それはだめだと。そういう外環なら要らないというようなことになることをできるだけ改良しながら、いい結論が見出せるのかどうか、その判定の材料となるものであります。そういうことについて9項目に対し、国と都は説明責任を果たされることを要請します。

長年にわたる地域住民の労苦、38年になります。夜間の七十数回にも及ぶPI協議員の参加に思いをいたし、とりまとめと資料編、特に分厚い議事録がここにあります。これはまさに資料の宝庫と思います。この議事録などを吟味の上、誠意あるご回答を文書で開示されることを要請いたします。

ここで、情報開示の敏速化と統一的な対応方針等の提示というしておりますが、これは、まず第1に3環状の交通量がどういうふうになっていくのかというようなことを明らかにしていただかなかつたら、大前提はわからないじゃない。それから、以下ここに柱が幾つか出ております。具体的、個別的なものが出ておりますが、これらをやはり明らかにしていただく必要がある。これらを明らかにした上で議論しなかつたら、何も前へ進まない。まさに言いつ放しの会じゃないかと思えます。これが今後、明快に明らかにすべき残された課題だということで、あえてここに僭越ながら指摘として中身を触れさせていただいたということです。

次に、レーダーチャートにまとめたものですが、これはばらばらとみていただければよろしいんですが、要するに、論議というのは言葉の上で、あるいは文字の上だけでやっていると、なかなかお互いに理解や認識や濃度が違ってまいります。それを何か論議の素材、あるいは評価の素材を明らかにする方法が考えられないかということで、ここに今までのPI運営の協議と評価、あるいは課題と具体案の提示と協議度の評価、以下具体的に、外環(大深度)地下施設案の検証と協議、住民対応の概要方針と内容協議、以下ずっと入っております。あと5以下はそれぞれの地域別の課題として、一応のモデル

としてこういうことを挙げて、これがすべてじゃございません。この因子は、それぞれが地域のものを時計の針のようにそこに入れ込んで論議すれば、非常に具体的になるんじゃないかなと思ひまして、揚げました。今後、皆さんが協議をいただく場合の参考になれば幸いと思ってとりまとめをして、今日お出ししたわけでございます。

まともりはございませんが、とにかくこの2年半、いろいろ発言の中に不穏当なことがあったかもしれませんが、それはおわびをさせていただいて、ただ、約40年近く2つの道路、特に関越を含めまして痛めつけられている住民の立場で物を言ってるんだということでご無礼はお許しいただければありがたいと思ひます。長い間有難うございました。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。今回の協議会の議論を踏まえた上でどのように議論していくべきか、あるいは、何を議論していくべきかといった提案、あるいは、今回の議論の評価の仕方に関する提案をいただいたかと思ひます。この1枚紙の方についてですけれども、これは先ほど協議員のうち賛同される方の参加ということだと思ひますけれども、どうでしょうか。後日、例えば賛同する方という扱いにしましょうか。それとも、この場でと。

【武田協議員】 ここでこれだけ触れておりますから、あとは協議員の皆さんがどうご判断なさるか。むしろこういうものとして、要するに2年半つき合ったけれども、国からも何の回答もなかった。東京都からも具体的な回答がなかった。そして、今まで出されている回答は非常にあいまいです。ただ、このチャートの中で私が高く評価したのは、このPIの中で明らかになった構想段階のPI、調査段階のPI、事業中のPI、竣工後の事後評価のPIと、いわばその3段階か4段階のことについては今後はそのまま取り組んでまいりますということをお約束しております。これだけは高い評価ができるんじゃないか。強いていえば、そのこと、たわいないんですが、そういうことを約束したということが、せめてこのPIの2年4ヶ月の効果じゃなかったかな、成果だったろうな、このように思ひます。ですから、これをどうするかは、むしろ皆さんが後で冷静にご判断いただければありがたいと思ひます。今、どうこうしたいとか、どうすべきだということはこれ以上申し上げません。

【司会(鈴木)】 それでは、各協議員の皆さんにおいて、武田協議員からの提案についてお考えいただくといったような扱いとしたいと思ひます。

それでは、続きまして、岩崎協議員の方から資料が提出されておりますので、説明の方をよろしくお願ひいたします。

【岩崎協議員】 練馬の岩崎でございます。お手元の配付資料の中にございですが、私も2年余の地元周辺地域住民の声というか、意見をとりまとめたものがこの陳情書になったと思ひているわけでございます。いろいろと時間の関係もございしますので、内容についてはそれぞれ読んでいただければと思ひまして、私の説明を終わらせていただきます。よろしくお願ひします。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。地元で陳情等の活動をされている方の意見をまとめて、参考までに出していただいたというふうに理解しております。

それでは、資料を提出いただいている皆さんにつきましては、以上で意見の発表を一通り終えたかと思ひます。本日、資料を出されていない方につきましても、この後、順次発言いただきたいと思います。それでは、橋本さん、お願ひします。

【橋本協議員】 2年間のとりまとめを作成いたしました結果の感想を言わせていただきます。

2年間のとりまとめを作成した結果、とりまとめにも記載されているとおり、原点からの話し合いという最中に有識者委員会、国土交通省、東京都からの方針が発表されました。本来の原点とはかけ離れたところも出てきましたが、まだ現在、原点であるとい

う現状では議論のたたき台として参考になり、話し合いがより具体化してきたこともあります。しかしながら、オープンハウス、地域ごとの話し合いで模型などが展示され、地元住民に、もう事業を行うのかと感じられ、こんな道路が確実にできるとイメージを植えつけられるように感じたという意見がたくさんありました。道路網や外環の設置のための空間が確保されているなどと安易な選択でなく、現在行っている環境調査の結果を踏まえて、環境を破壊しないルートを原点に戻り探すことが必要であると同時に、大きな事業であるのだから、環境調査は1回限りとせず、疑問が出てきた場合等、何回でも調査をすべきであります。その上で地元との話し合いを重ね、有益であるかどうかを検討すべきであります。

最新の技術で計画し、つくられた構造物でも、昨今の台風で水害、風害、また災害などにはもろいところがあります。大深度になった場合、水没、陥没など地元住民をも巻き込むような事故に危惧があります。天候の状況によっては飛行機、船舶、電車は運行不可能になることが多々あります。道路は身近な移動の手段として重要な位置にあります。ローコスト、スピーディーにという発想は、100年、200年使用に耐えられる、通行どめのない、住民生活に有益な、丈夫で安全で環境に調和した道路をつくるべきです。また、道路はつながってこそ道路であり、行きどまりでは価値はないに等しいです。以上のことだけを考えましても必要性についての議論は未完成のままのとりまとめですが、このとりまとめをベースに必要性の議論に取り組んでいき、必要性の議論が完成に近づくよう、今後ともPI協議を重ねていくべきだと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。原点に立ち戻っての議論、あるいは地域での懸念、安全や環境に対応した道路整備の必要性、あるいは必要性の議論をさらに進めること等のご意見だったかと思えます。

それでは、その他の方からさらにご発言等あれば、それでは、植田さん、よろしくお願いいたします。

【植田協議員】 杉並区の善福寺に住んでおります植田でございます。いろいろ難しい話は協議員の皆様と話して下さっているのですが、ただ一言だけ発言させていただきます。

外環高速道路のPI協議会が始まって2年有余、時が過ぎました。私たち沿線住民は環境破壊及び大気汚染などの公害を引き起こす可能性がある外環建設反対を一貫して38年間、意思表示をしてまいりました。今後も反対の意思表示に変わりはありません。東京を道路優先にして、住民はどこへ行けというのでしょうか。私たちは杉並の環境のよいところに安住しております。

昭和45年、当時の建設大臣の外環工事を凍結という発言がありました。大臣の凍結という言葉は、すなわち中止といわれないので、凍結といわれました。ちなみに、16年10月19日付毎日新聞の報道によりますと、西東京市内で建設予定の都市計画道路、調布保谷線が大気汚染など公害を引き起こす可能性があるとして、沿線住民が都に工事差しどめを求め提訴しております。私たちは以後中止と受けとめておりました。行政はこのような外環計画で沿線住民を苦しめないでください。中止を強く要望いたします。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。地域の環境という観点から外環計画に反対というご意見であったかと思えます。

それでは、その他の方でご意見……渡辺さん、よろしくお願いいたします。

【渡辺協議員】 私は、今日はレジュメを出しておりませんが、いろんな機会でも話をしましたので、それはほかの方にお任せしたんですが……。

この2年間のとりまとめ、最後になって2年間という言葉をとりまとめの前につけた

んですが、2年間のとりまとめというのは、あくまでも外環沿線協議会に対して1つの結論が出たという意味でのとりまとめではないんだと。とりあえず2年間やってきた。しかも6月で本来任期が切れる。そういう中において、2年間話し合ったことを何らかの形でまとめたいという趣旨で、それが6月を目指したんですが、今までかかってしまったということで、これは単に2年間、我々がどのような話し合いをしたのか、それを皆さんに知ってもらおうということで出したとりまとめで、本来、設立したときの当初の目的である必要性については、一番肝心なことでありながら、今まで必要性を我々住民が真摯になって検討するだけの資料、データが出てこなかったということで、私からも提案しまして、この後、第2次協議会というのか、ネーミングの方はまだ正式には決まっておりますけど、継続する形で、次の協議会を立ち上げるということで、本日の提出された中で資料の3番目にそういうことが出ております。ここでもって、3年目になって、本質的な部分にやっと踏み込むことができるんではなかろうかという期待をもっています。

ですから、これは傍聴席の方にもお話ししたいんですが、あくまでも2年間という範囲におけるまとめですよ。外環そのものをどうのこうのというためのとりまとめじゃないんだと。ただ、その中においては、行政側及び住民側と合意形成ができたというものもありますけども、とりまとめというと、何らかの形で物事がとりまとめられたというふうに認識される部分が多いかと思えますけども、決してそうじゃない。私にいわせれば、次回以降が本当のその部分であるという認識をもっていますので、ぜひともそういう認識でもって、傍聴席の方もこのとりまとめをそのような形でみていただきたいというふうに望みます。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。2年間のとりまとめの位置づけについて、まだ必要性に関して結論が出ているわけではないという点、今後さらに結論を出していくための議論をしていく必要があるというご意見だったかと思えます。

それでは、まだご発言いただけていない方でご意見のある方は順次挙手、発言いただきたいと思えます。土肥さん、よろしくをお願いします。

【土肥協議員】 自分の意見をとりまとめで、いつ出すのかわからなかったものから、まだお出ししてなくて申しわけありません。

私は去年の7月からということだったんですが、入ってすぐにまた1つ問題がありまして、1ヵ月以上ブランクがあって、約1年間携わらせていただいているわけです。

まず反省から申し上げますと、当初、私の前任者が町会長さんだったんですが、月1、2回だと承りまして、それなら何とかなるだろうと。いろいろ業界団体の役などをやっております、それほど多く時間をとれなかったんですが、実は懇談会と合わせると月4回ある。自分でいろいろ出席した回数をみていますと、約半分しか出ておりません。まことに申しわけないと思っております。そして、いろいろ議論をしていく中で、お名前を出して申しわけありませんが、江崎さんなどは非常に膨大な資料をご自分でお集めになって発表なさっているのに、私自身はどちらかというと、そういうものをみさせていただいているような感じでありました。1つの反省点であります。

それから、国と都は必要だということをはっきり申しているわけです。ですから、本当に必要ならどういふふうになれば公害も少なくしてどうなんだということを説明してほしいという、やはり皆さんからお話があったようにデータ不足。それから、アクセスをやると、これはつくるのを前提のためじゃないかというような意見もありまして、データの収集もいろいろ難しかったということがあろうと思うんですけども、まだやっている最中の部分もあるわけですから、今お話があったように、2年間のものを何とかまとめたということで、これがこれからつながるんだという認識を私ももっております。

同じ地域に住んでいても、いろいろと意見があります。誤解されて、私、攻撃されたことがあるんですが、例えば、私のところは青梅街道のインターチェンジができますと、私の寝ているすぐ下あたりをシャベルが掘るようなところにロケーションがあるんですが、もしこれがほかの方のところに仮に移っても、ルートどうこうというお話がありますが、もしこれがほかの方のところに仮に移っても、ルートどうこうというお話がありますが、どこへ行ったら皆さんが納得いくルートがあるのと考えたら、これだけ嫌な思いをするのは僕らだけでいいのかなというふうに思うときもあります。また、地元の中でもそういうような意見があります。

インターチェンジそのものについても、例えば私も善福寺でございますが、そこから数百メートル離れたところにいる人に聞きますと、余り混雑しないならば、インターチェンジがあれば、東名とか関越とかに行くのにいいなというような人もいます。いろいろな意見があると思います。

それから、練馬問題について随分討論していたんですが、練馬の関越の出口のところがどれだけ込むかという予測をもう少しきちんとして、その後、その推測に基づいてなすべきことを行政がやっていけば、もっと何とかなったんじゃないか。そんなようなことが率直な感想として浮かびました。

それから、ディスカッションにならずに、どうしても一方的な発言で終わっちゃうケースが多かったんですが、2時間という短い時間でやるので、なかなか難しかったのかなというふうに思っております。とにかく自分として、余り何もできなかったというのが実感なんですけど、これからは何かができればやっていきたいと思っております。よろしくどうぞお願いします。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。議論への参画、あるいは2年間の議論を今後へつなげていく必要があるといった意見、地域でのいろいろな意見について伺えたと思います。

それでは、まだご発言いただいていない方でご意見がある方は、ぜひご発言いただきたいと思っております。村田さん、よろしくお願いします。

【村田協議員】 3点ほどございます。

結論を出す協議会でないという前提で始まりはしましたけれども、沿線住民にとって不安な点ですとか、問題となる事項などがある程度浮き彫りになったともいえると思っております。その意味で意義があったと私は考えております。今後は、本協議会で話し合われた内容を尊重した外環道計画の推進が具体的な形であられることを望んでおります。私たちが話し合った内容がどういうふうに具体的に国、都に受け取られたのかというのが、私たちの目にみえる形であられることを望んでおります。

次に、今後もPI的手法というのは積極的に活用されるべきだとは思っています。しかし、討議内容の枠組みを明確にすることですとか、時間管理をしっかりとした建設的な会議運営となるように考えていかなければいけないと思っております。

最後に、今後はさまざまな視点による多角的な検討がもっと必要になると思っておりますので、メンバーを固定するという案には私は反対です。新しいメンバーによる取り組みも必要だと考えております。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。話し合った内容を今後の計画にどのように生かしていくのか、あるいは今後のPIのあり方としてどうあるべきか、さらにメンバーの考え方も、新しいメンバーによるものもあっていいんじゃないかといったような意見だったと思います。

それでは、発言がない方で順次ご発言をいただきたいと思っております。新さん、お願いします。

【新協議員】 中間のまとめに際して、話すつもりはなかったんですが、最後に一言

いっておきたいと思います。

大変長い間、話し合ってきたわけですが、話し合いということにはならなかったんだなというふうに思っております。両方が自分の意見を出し合うというところに対話が成立するわけでありまして、要望とか、さまざまな意見が出てきたわけですが、人格として国とか東京都というのが存在しないというふうに私は考えるようになりました。例えば話ができないということですね。協議会というからには対話をして、そこから最良の方向を見つけ出すということであろうと思いますが、どうやらこの協議会の中で、さまざまな不安とか不満とか、それがどうしても抑えられないようなものであると、国は若干譲歩をして、東京都もそうですが、例えば地上部街路については、外かく環状道路の本線の話のとりまとめがある程度終わるまではやらないというような形で譲歩をします。そうではなくて、外環本線そのものについても、都市の計画の上から、国全体の計画の上から、外かく環状道路が本当に必要であるのかというような話まで踏み込んでできると私は期待していたんですが、その辺については全くございませんでした。ですから、極めて不満な形で、しかも話が中途半端な形で中間のとりまとめをやるということについて、非常に不満足といたしますか、そういう思いをしております。

例えば、すれ違いが多くてかみ合わないというのは最初からわかってはいたんですが、環境問題とか個人の生活ですとか、市民生活の分断だとかというのは、極めて情緒的といいますか、市民の生活に密接に結びついたものです。環境問題については、庶民の不安といいますか、生存に関する不安感といいますか、そういった人間存在の根本的なものについて住民は不安をもっているわけですね。それについて疑問点を話そうとしたときに、例えば国土交通省も東京都も何を基準にして話をするかということ、いわゆる経済的利便性の立場からしか発言をしていないんですね。いかに環境問題を議論しようとしても、環境基準に適合すればいいと。今、インター、あるいはジャンクションのところ、環境基準に若干の余裕があれば、その限度いっぱいまでは許されるという考え方なんですね。しかし、実際にはそこに住んでいる人間にとっては、今、置かれている環境が最低の条件だということを理解していただきたいということなんです。それ以下になるのであれば、当然反対するだろうということもおわかりになるだろうと思うんですが、それは目をつぶって、さまざまな私案を出していらっしゃる。つまり、対話が成立しないわけですよ。ですから、すれ違った理由の大半というのはそういうことで起きてきたんだろうと思う。これはどっちかということと哲学的なものかもしれませんが、行政が本当に国民のためのものであり、住民のためのものであるならば、そういうことに関してもっと真摯に対応してほしいというふうに私は思います。

だから、今のままでは非常に不満足な形で終わりますので、私はここで自分の意見を述べる気にはならない。ただし、これを発展させていかなければ、これをずっと継続して、この議論を通してさまざまな問題点が浮き上がっているわけですから、これを通して、国、公共機関と住民との本当の意味での対話というものが始まるかどうかは、今現在、この討議に参加してきた人たちが努力する以外ないというふうに私は思っているわけです。願わくば国の方もそういう気持ちになられて、これを発展させた形での次の段階があるわけですから、そちらで全力を上げてやっていただきたい。希望するところはそれだけです。

以上です。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。対話に当たっての国や都の姿勢、あるいは対話になっていないのではないかと、環境への地域の住民の不安感に対して利便性で答えるのはどうかといったこと、今後、議論を発展させていく必要があるのではないかとといった意見だったかと思っております。

それでは、その他、ご意見等ございましたら発言いただきたいと思います。菱山さん。

【菱山協議員】 杉並の菱山です。行政協議員の方は発言がないので、一言発言させていただきます。

何人かの方からお話がありましたので、重複する部分があるかと思えますけども、私も約1年、この協議会に参加させていただいて感じていること、2点、お話しさせていただきます。

そもそもこのPI協議会は、構想段階での必要性をまず論議するということが主たるテーマだったというふうに認識しているわけですが、一番肝心の課題が、結論が出ないまま、合意が形成されないまま、現在に至っている。こういう形でのとりまとめになったということは、極めて残念ですし、私も協議員の1人として責任を感じているところです。それも、どうしても道路の必要性そのもの、それも社会的必要性ということだろうと思うんですけども、とりまとめの中にもあるように、社会的に意義がないというふうに判断されれば中止もあり得るということを前提に話し合いをしてきたわけですが、次のステップでどのような道路をつくるかということにどうしても話が行きがちで、つまり、地下方式であるとか、大深度地下方式を活用するとか、移転家屋がどのくらいであるとか、アクセスにしてもしかりです。まず大前提となる道路が社会的に必要なのかどうかということがきっちり押さえられないままに推移をしてきたという実感がしております。このことが1点目です。

もう1つは、何人かの方も指摘しておられるように、非常に時間の管理がずさんである。いつまでに何を論議するのかということのプログラムが明確に示されなかったということがございます。協議員側にも責任はあるわけですが、何といたっても事業者側が適時的確に資料、情報を提供されなかったということが大きな原因であると。国や都において、道路が必要なんだという信念と熱意だけではだめですけども、科学的な、あるいは客観的な根拠をきちっと示して、説明責任を果たすべきであるというふうに思います。

私も行政に身を置く一人として、行政がそうした事業をやっていく上では、市民であるとか、国家的なプロジェクトといってもいい外環の問題は、国民的な理解が得られないとなかなか難しいんじゃないかなというふうに思っておりますし、私自身の自戒を含めて、行政はきちっと説明責任を果たしていくべきだというふうに思っております。この次に、とりまとめ以後に続くPIの段階では、ぜひとも国や都においてはきちとした納得のいく説明を、自信をもって必要性を訴えて、社会的な判断を仰ぐように努めていただきたいということを申し添えて私の意見とします。ありがとうございました。

【司会(鈴木)】 ありがとうございました。必要性の結論が出ないことが残念であるということ、あるいはどのような道路をつくるのかということに議論が進んでいってしまいがちだった、時間管理ができていないといったようなご意見だったかと思えます。

それでは、その他、ご意見……平野さん。

【平野協議員】 練馬の平野です。私も練馬の自治体協議員としての立場で意見を述べさせていただきます。

本協議会自体につきましては、その効果といいますか、評価としましては、各協議員の皆様方から意見が出されているとおり、最終的には具体的な個々の中での成果が出なかったのかなというふうに考えております。そういう面で見れば、その原因としましては、論議に値するような材料が十分にそろっていなかったということがいえるのかなと。

私ども練馬区としましては、PI協議会での評価としましては、自治体内で外環について論議する場ができてきた。この機会を通して、区民の方々が賛否両論を議論するというような場ができてきたというふうに、私どもはこのPI協議会における評価をしております。そういう面で、練馬区としましては、賛否両論、批判もございますが、まず区としての基本的に取り組むべきスタンスを明確にした上で、区民の方々とその是非に

ついて論議していくべきだというふうに考えております。そういう面におきましては、このPI協議会と同様に、区の自治体内部で論議する材料がまだ十分にそろっていないという状況があるのではないかなととらえております。

そこで、今後、PI協議会を運営していく中で、この後、提案があるということですが、私なりの意見を述べさせていただければと思っております。

まず第1点目は、今、各協議員の皆様からも出ているとおり、論議に値する十分な具体的な資料がそろっていない、材料がそろっていない。先ほど武田協議員からお話がありましたとおり、時間をかけても国や都において、そういう論議するような資料、材料をまずそろえていただきたい。これが1点でございます。

それをもとに、私ども自治体の責任として、やはり区民の方々とそれを十分に論議する、地域で論議する。そういう機会を設けさせていただきたい。当然、その中で論議していけば、外環沿線全体で論議する内容、また練馬区の中で論議する内容というのをトータルで整理されてくるのではないかなというふうに考えております。

その上で、改めてこのような協議会を設置して論議することが、本来的なPI協議会としての効果というのがあらわれてくるのではないかなというふうにとらえておりますので、最後に私なりの意見とさせていただければなと考えております。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。議論の場ができたこと自体を評価するという、あるいは区としての進め方、今後、資料を十分に出すことの必要性、あるいは地域での議論の必要性、さらに全体での必要性といったようなご意見だったかと思えます。

それでは、塩沢さん、お願いします。

【塩沢協議員】 武蔵野市の塩沢でございます。私は、第23回から協議員としまして参加させていただいており、議論の全部に参加したわけではありませんけれども、最終回ということでございますので、若干感想を述べさせていただきたいと思えます。

本協議会が計画のたたき台をもとに有識者委員会の提言を踏まえて、原点に返って計画段階から住民を交えて協議が行われ、協議の結果が一定の報告書にとりまとめられたことにつきましては、非常に意義があったなというふうに思っております。外かく環状道路のうち高速道路部分について、環境への影響を考慮して、大深度地下方式により整備する方針を国と東京都が打ち出したことについては、本協議会で住民参加で協議してきた成果だというふうに考えております。

外かく環状道路に対する私の基本的な認識といたしましては、高速道路を環状でつないで、一般道に対する負荷を低減させる目的で整備する外かく環状道路につきましては、社会資本の整備としては当然のことだというふうに思っており、環境に対する影響をできるだけ取り除いた上で整備すべきであるというふうに考えております。現在の外かく環状道路は練馬でとまっており不完全であって、練馬の住民や環状8号線の沿線の住民に与えている悪い環境を取り除くためにも、事業を中途半端に終わらせることがなく、完成をさせなければいけないものではないかというふうに考えております。

また、大深度地下で高速道路を整備する際の地上部の街路計画につきましても、本協議会では議論は余り深まりませんでした。地権者の権利制限を長い間行ってきた経緯を考慮しながら、関係者や地元自治体を広く集めて協議をして結論を出していく必要があるというふうに思っております。

なお、この協議会が日本で始めてPI方式で話し合われましたので、今後のPI方式の手本になるようなものであってほしいというふうに願っておりましたが、外かく環状道路に対する反対運動と大臣の凍結発言のもとで出発をいたしましたので、今までの経過を前提としており、一般的なPI協議からすると、意見や発言の背景が若干限定されたも

のになってしまったことは、本協議会としてはいたし方なかったものだというふうに思っております。国と東京都は、今後は本協議会で協議した内容を尊重しながら計画を推進し、広く意見を求めながら事業を進めていってほしいと思っております。

以上が私の感想でございます。ありがとうございました。

【司会(鈴木)】 ありがとうございました。外環の必要性や地下方式の評価、あるいは地上部街路について、PIのあり方といったようなご意見だったかと思えます。

それでは、栗下さん、お願いします。

【栗下協議員】 私は第1回から42回までということで、自治体協議員としては私1人だけが42回まで務めたということでございます。そんなことで、感想と補足、これは意見でございますけど、意見だけちょっと述べさせていただきたいと思えます。

今、いろいろ協議員からお話ございましたけど、この協議会で必要性の議論については共通の認識はいただけなかったというふうに思っております。しかしながら、さまざまな立場の方からいろいろなご意見をいただきまして、区民と行政側の意見の食い違いの中の情報の共有化ができたという意味では、非常に意義があった協議会だというふうに感じております。

もう1点は、PI協議会の議論、なかなか熱心でございまして、私なんかは余り意見をいっていないんですけど、かなり熱心な意見があったということなんですけど、回り道もあったんですけど、時間的 management がもう少しされたらいいのかなというふうに思っております。

3点目なんですけど、これも各協議員からいろいろ出ておりますけど、国や都なんですけど、議論に際して十分な資料提供がなされていなかったということは指摘されるだろうというふうに思っております。それと、必要性についての議論なんですけど、説得するだけの十分な説明不足、こういうものはかなりあったのかなというふうに思っております。

この3点が感想でございます。

協議会の今回のまとめの件でございますけど、1つは、前から協議会の中でもいろいろ議論がございますけど、将来交通量の予測については、今回の42回の中では提出されていなかったということで、これが大きな問題ではなかったかというふうに考えております。特に今回のとりまとめの中の23ページに書いてございますように、外環の必要性の議論、あるいは今後のジャンクション、インターについて具体的に検討するためには、外環ができた場合の将来交通量の予測に基づく詳細な交通量の変化、経済効果の分析を行い、議論するという項目で書いてございますけど、この辺については早目に将来交通量を出した上で議論をしていくべきだというふうに考えております。

2点目なんですけど、東名以南についても今回いろいろ議論がなされたというふうに考えてございます。これにつきまして、私、世田谷でございますので、練馬問題の議論もございましたけど、そういうことを踏まえまして、東名の東京インター付近の交通量に万全を尽くすような形で、将来交通量を含めた形でシミュレーション等をやりたいというふうに思っております。

3点目なんですけど、今回、協議会の中での議論にはならなかったんですけど、こういう外環を含めて道路をつくる場合は、防災上の視点というのはかなり大きな課題になってくるだろうということで、都市防災の視点は全然なかったということで、緊急輸送路や避難路に使うことができるはずというふうに考えてもおるし、また都市防災上、今後の外環の役割というものはどうあるべきかということぜひ今後議論していただきたいというふうに思っております。これが私としての意見でございます。

最後に、今後PI協議会の進め方でございますけど、21ページのとりまとめにございますように、「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P Iの進め方についても意見を聞きながら進める」という表現がございます。ぜひこれは具体的に早目に提示していただけてやっていただきたいというふうに思っております。

もう1つ、最後に地域P Iということで、世田谷も1回しかやってございませんけど、今後は地域P Iを含めて力を入れていく必要があるだろうというふうに考えています。また節目では、全体のP I会議もやっていく必要があるだろうというふうに考えていますので、その辺もよろしくお願ひしたいと思っております。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。話し合いの意義、あるいは十分な資料の提示の必要性、説明の不足といったような印象をもったということ。あるいは、将来交通量を出すこと、東名以南についても十分検討すること、防災の視点の必要性、今後のP Iとしていわゆる3段階評価の必要性、さらに地域P Iの必要性といったようなご意見だったかと思えます。

それでは、その他、ご意見等ございますでしょうか。藤川さん、お願いします。

【藤川協議員】 三鷹の藤川です。もう大分いろんな方がおっしゃいましたので、ダブることは避けたいなというふうに思っております。

まず初めに、2年間、真摯な議論をされまして、それからいろいろととりまとめにも尽力されましたすべての皆さんにご苦労さまというふうに申し上げたいと思えます。その上でなんですけれども、P Iのあり方、P Iは今回成功だったか失敗だったのか、いろいろとご発言もございましたし、先日は日本経済新聞の方にもいろいろ書いてあったのを読んだところでございますけれども、区市町村にいる立場からしますと、住民の方たちと生のぶつかり合いというんでしょうか、行政という立場から理論武装して、住民の方と意見を闘わせなければいけないという機会がかなりございます。そういう場所に出くわします。それと比べると、国の方はそういう機会が余りなかったのかどうかよくわかりませんが、住民の方と正面切って意見をぶつけ合うという心構えが不足していたのかなという気がいたします。それが対話を成り立たせなかった大きな原因の1つではないかなというふうに思っております。

今回、2年間のとりまとめをやって、P Iというのが1つの手法として出てきたということは非常にいいことで、この議論そのものが実りあるものであったかどうかというのは、この時点ではまだわからないと思えます。多分20年、30年たったときに、初めて行ったP Iが果たして次へつながるものであったのかどうかという答えが出てくるんだろうと思えますので、ぜひともこれを発展への礎にしたいなというふうには思っております。そのためには、ここに書かれている、今回出ている2年間のとりまとめの内容というのは、「ここがまだ議論が足りないぞ」とか、「ここがまだ不安だぞ」とか、「ここがまだ問題だぞ」とか、そういう問題を指摘してある箇所であろうというふうに思っております。今回は、国の方、都の方は議論をどれだけ闘わせたかということは別に、この取りまとめに対しては1つボールを投げられたんだというふうに思っております。これに対してどういうふうに答えを出していくのかということを実際に考えていただければいいなというふうに思っております。足りないところ、不安なところ、そういうのにきちっと答えていくのがやはり筋ではないかなというふうに思っております。それは私どもも半面はそういう立場に立っているわけでございます。

その上で、どうしてもまだ足りないなと思えますのが、私どもの立場からすると、現状示されている資料だけでは環境に配慮したきちっとした道路ができるのかどうかというところが、まだ1つ大丈夫だという像を結ぶことができません。それから、交通量の予測の問題も先ほどから出ていますけれども、様々な前提条件を踏まえた上での道路の状況という予測数値もまだ出てきておりません。その辺が出てこない、きちっと

答えを出していくわけにはいかないわけです。三鷹の場合ですと、練馬問題の二の舞にならないように、どのような形で周辺道路も含めた整備をこれからやっていけるのか、やれば大丈夫なのかというような像もまだみえてこないわけでございます。

そういった点を考えますと、地域の問題をきちっと掘り下げることと、環境問題等については、専門家も含めた、客観的に果たしてどれだけよい環境が担保されるのかというようなことを、これからもう少し各論に踏み込んで突っ込んでいていただきたい。各論に踏み込んだ議論を踏まえた上で、初めて新しい時代の道路づくりの像がみえてくるのではないかなというふうに思っております。

いずれにしても、長い間、大変お疲れさまでございました。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。市民と向き合うことの必要性、あるいは明らかになった課題についてしっかり対応していくこと。あるいは、ちゃんと環境に配慮した道路ができるのか、交通量は大丈夫なのかというような各論に踏み込むことの必要性といったご意見をいただきました。

それでは、その他、ご意見ございますでしょうか。樋上さん、よろしく申し上げます。

【樋上協議員】 私の意見は、すでに第40回の協議会に資料として出したので、それをご参照ください。今回の2年間のとりまとめによって、国と都がどのような構想で外環をやるかとしているかということが公開されたことにより、よしあしは別として、考え方がわかったということは一步前進であったんじゃないかと思えます。PIの協議会においては、国も都も、あるいは住民側も、いろいろと勉強もし、机の上にあるように膨大な資料、議事録が用意されました。大変短い期間に随分用意されたということの評価してよいのではないのでしょうか。ただ、必要性議論の結果は、言いつ放しという問題があった。これは結論を出さないという、もともとと言いつ放しというようなことを前提における論議の進め方だったからこうなったんじゃないかと思えます。

それから、外環の賛否につきましては、場所場所によって賛成、反対というのは、いろんな条件を踏まえても、そこには公益性というものをどう評価するか。個人の利害というものもございいますから、なかなか一致しないものだろうと思うので、そこを今後どう判断していくかという問題は依然として残ると思えます。今日も発言がありましたように、絶対反対という人もありまじょうし、利便性を考えれば外環整備をやるべきだという人もあろうかと思えます。

いずれにいたしましても、まだ半熟の状態、2年間でございますからやむを得ないといいたしましても、残された問題は今後の協議で明らかにし、より議論を深めていくという意味においては、今後の継続の議論をどのように進めるかということを実際に討議していただきたいと思えます。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。国や都の考え方がわかったことを評価する、あるいは議論を継続していくことの必要性といったご意見だったかと思えます。

それでは、その他、ご意見ございますでしょうか。山本さん、申し上げます。

【山本協議員】 外環調査事務所の山本でございます。今、協議員の皆様からさまざまなお意見をいただきました。この協議会、今日で42回ということでございます、皆様方には非常に幅広く、また膨大なご議論に参加していただいたと大変感謝をしております。

改めて2年間のとりまとめ本文をみさせていただきますと、例えばPI自体、PIの進め方とかPI活動といった内容が含まれていたり、この協議会の本来の議論の目的であります必要性、こういったことについては、外環をつくった場合の生活とか環境に与える影響、外環をつくることによって、首都圏でありますとか、地域交通問題がどのように改善されるのかといったような効果、あるいはそれだけではなくて、総合的な都市

の交通政策、その他の論点も含めまして非常にたくさん盛り込まれているのではないのかなと思っていますところでございます。

多くの協議員の方々から、まだまだデータが足りないといったようなご指摘をいただきましたけども、必要性の中の効果とか影響等を議論するに当たりまして、私たち国の方からは、この地域の慢性的な渋滞がいかにかにひどいのか、その渋滞や交通集中によってどういった環境問題が生じているのか、あるいは生活道路での交通事故、さまざまな問題の現状があるといったようなデータでありますとか、その原因が、自動車交通が都心部に集中していることによるものではないかといったようなこと。それから、外環を整備することによって交通集中が緩和されて、都心部だけではなくて周辺地域の交通問題を解消し、さらに利便性が増したり、幹線道路、生活道路、こういったさまざまな道路の機能分断が図られるのではないかと。さらには、経済効果でありますとか、環境改善の効果、こういったことを説明してきたつもりでございます。そういった観点から、首都圏の交通問題を解決する上で、外環の整備というのは極めて重要で、早期整備していかないといけないと主張をさせていただいたつもりでございます。

一方で、例えばジャンクションを整備したり、仮にインターチェンジを整備した場合には、お住まいの方々の移転が生じてしまうといったような問題、それから、インターチェンジをつくるかつくらないかによって交通集中による影響、こういったものがどのように異なるのかといったような影響のデータも示させていただいてきております。

特に環境の面につきましては、いろいろな経緯はございましたけども、環境調査に当たりましては、PI的な手法を取り入れまして、エリア懇談会等で地域住民の方々とは調査箇所とか調査内容、こういったものを議論させていただいて、その結果、今現在、皆様方の周辺の地域で環境調査を1年間という期間でさせていただいております、今後、環境への影響という議論をするための非常に貴重なデータを集めさせていただいているという認識であります。

効果や影響を踏まえた必要性の議論ということについて、例えば幾つか皆様からご指摘をいただいた将来交通量の話を初めといたしまして、まだまだデータが不十分でありますとか、より詳細な検討が必要といったような意見がございまして、この協議員全員が必要性について共通認識をもつには至らなかったわけではございますが、かといって成果がなかったというわけではないと思っています。先ほどの環境調査を話し合いによって進めたといったようなこと以外にも、こういった場で沿線住民と行政が対等な立場で議論した結果、お互いの主張が十分に認識できたこととありますとか、今後の議論を進めていくに当たりまして、一体何が課題であるのかが明確になったこと、それから、今回明らかになったさまざまな課題やそれに対する対応策を今後、地域住民を話し合いながら進めていかないといけないということを話し合ったこと。こういった多くの成果があったのではないのかなと思っています。

とは申しまして、いろいろ課題があるということではございますので、このとりまとめの中にもありますし、また皆様方から先ほど幾つかご指摘がございました、後ほどご説明させていただきましても、今後も議論の場を設けるといことにさせていただいております。私自身、この協議会を経験いたしまして、今回のように行政と住民、こういった間で話をする場というのは非常に貴重なものではないかと改めて認識をさせていただいたわけでございます。今後、議論する場におきましても、真摯な議論を行う必要は当然あると思っておりますし、課題となっているような将来交通量などのデータ、資料、こういったものを我々としてはしっかり出していくというつもりでございます。

一方で、私も含めまして、今回の協議会でさまざまな反省点、こうすべきではなかったかといったような意見を皆様方からいただきましたけども、そういった反省点を反映させながら、次の場ではよりよい議論ができるようにすべきだと思っておりますし、ま

た我々もそういった形で努力をしてまいりたいと思っているところでございます。

私からは以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。国として議論いただいたことの成果、意義がどんなものであったか、あるいは、今後どういうふうに課題に対応していかないといけないかということであったかと思えます。

それでは、ご意見等、その他よろしいですか。大分時間も過ぎてまいりました。よろしければ、次に移りたいと思えます。どうもありがとうございました。

それでは、今後についての報告ということで、資料 - 3 といたしまして報告がでございます。濱本さん。

【濱本協議員】 司会者、ちょっと待って下さい。「2年間のとりまとめ」について、ここで了解をとっていいんじゃないの？ それをやらないと、次の議事進行が出来ないのではないんですか。これ、まだ認定したわけじゃない。

【司会(鈴木)】 それでは、今回、とりまとめを踏まえてご意見をいただきましたが、2年間のとりまとめについてはこれで最終版とさせていただきたいと思えますが、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、皆さんにご了解いただけましたので、2年間のとりまとめについてはこのような形でとりまとめさせていただくこととしたいと思います。

それでは、今後についての報告でございます。本協議会につきましては、今、皆さんにご了解いただきましたとおり、2年間のとりまとめを終えまして、2年間の協議会としての議論は本日で一区切りとなるわけですが、今後の進め方について、資料 - 3 で今後の進め方の概要(案)が出されておりますので、国土交通省及び東京都の方から報告をお願いいたします。それでは、山本さん、お願いします。

【山本協議員】 それでは、私の方から資料 - 3 に従いまして、今後の進め方の概要(案)という資料を出させていただいておりますので、代表いたしまして説明をさせていただきます。

今後、議論する場を設けるという表現が、とりまとめの21ページの下の方から22ページの上段の方まで書かれてございます。今後進めるに当たりまして、我々国土交通省と東京都では、このペーパーのように進めていったらどうかということで考えているところでございます。と申しましても、次の議論をどのような場にしていくかというのは、次の議論に参加する者が決めるというのが本来ではないかと思っておりますので、今後、さまざまな議論をしていただければいいと思っておりますが、現段階で我々としてはこういう進め方でどうかと考えているところでございます。

5点、丸がでございます。まず趣旨でございますが、今ほど説明したとおり、2年間のとりまとめの趣旨を踏まえまして、外環の必要性等について議論する場を設けさせていただくということでございます。

2点目、参加者でございますが、これも2年間のとりまとめの記述の中に、協議の継続性を確保するために、希望する協議員(現・旧)とすると書かれておりますので、現在、協議員として参加していただいている方、過去に協議員として参加をしていただいていた方、こういった方に声をかけさせていただいて、希望する方に参加していただいたらどうだろうかと考えてございます。と申しましても、行政担当者につきましては、希望するというのではなく、引き続き参加をお願いしたいと考えているところでございます。

3点目、開催時期でございます。本日、10月21日でございます。次の議論する、そういった始まりを1ヵ月以内には設ける必要があるのではないかとということで、ここでは11月中旬にこういった議論を進めるかというのを決めるための準備会を開催させ

ていただきたいと書かせていただいております。先般の懇談会で、この日程を11月11日でどうかということでも話し合われましたので、また後ほど確認をさせていただけたらと思っております。具体的な議論を進める場でございますけれども、準備会でルールとかそういったもの、詳細を決めて、その決まったルールに従って適宜開催をしていったらどうかと考えているところでございます。

4点目、内容でございますが、外環のPIということでございますので、外環に関して幅広く意見交換、情報提供をしていく場と考えてございますが、とりまとめにありましたとおり、外環の必要性の議論ということ、そのほか、まだ残されている部分がございますので、こういった中身について議論をさせていただきたいと考えているところでございます。

5点目、運営ルールでございます。この協議会は、一番初めに規約、運営ルール等を決めさせていただいておりますけれども、同様に次の場につきましても、先ほど申し上げました準備会を開催しまして、詳細な運営ルールを定めていったらどうかと考えているところでございます。

最後、その他ということで3点ほど書かせていただいております。先ほど申し上げましたとおり、参加者は現・旧協議員ということでございますので、こういった会の趣旨、あるいはこういった会に参加されるかどうか、準備会の日程がご確認されれば、その開催案内、こういったものを本日の協議会終了後、速やかに関係する方に送らせていただきたいと考えてございます。

それから、これは先ほどと重なるかもしれませんが、次の会の場の例えば名称でありますとか、運営ルール、こういったものについては、11月に開催する準備会で、次の会に参加する方々の中で決定をしたらどうかと考えてございます。

最後のポツでございます。上記議論の場のほかということでございます。今もPIの協議会ということで、全体でこういう協議会を開かせていただきながら、地域ごとに話し合いを設けさせていただいたり、あるいはオープンハウス等を進めてきておりますけれども、次の場になったとしても、オープンハウスとか地域ごとの話し合い、地域ごとのさまざまな課題について、我々の方から住民の方々に説明する場、あるいは意見をいただく場というのは引き続き継続して行っていきたいと考えているところでございます。

私の方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。今後の進め方につきましては、今後のPIの場の位置づけ等を初め、いろいろとご意見あるかと思っておりますけれども、今後の議論の場につきましては準備会におきまして引き続きご議論いただきたいと思っております。

なお、準備会の日程につきましては、先ほどの報告でも触れられておりましたが、11月11日木曜日に開催したらどうかというふうに運営懇談会で提案されております。現協議員の皆さんに加えまして、旧協議員の皆様も含めまして、議論の場への参加の意向の確認とあわせまして、後日ご案内させていただきたいと思っております。

それでは、最後に事務的な連絡……済みません、塩沢さん。

【塩沢協議員】 今後、協議会を進めるということでございますけれども、PI協議会という形で必要性についての議論をするということであれば、もう少し議論の範囲を拡大する意味で、例えば環八の沿線の居住者の方ですとか、運輸の仕事についていらっしゃる方ですとか、そういう方も含めた形で、幅広い議論ができるような協議会にすべきだと思いますけれども、協議員に限定されるということの意味はどういうことでしょうか。

【司会(鈴木)】 それでは、国の方からお願いします。山本さん、お願いします。

【山本協議員】 先ほどもご説明いたしましたが、この協議会の参加者の中でとりま

とめられました2年間のとりまとめの内容に従って次の場を設けるべきだと考えてございます。このとりまとめの中には、協議の継続性、今まで議論してきた中身とか、そういったものを十分に理解している方に参加していただいて継続性を確保するという趣旨で書かれていると我々は認識しておりますので、今回、そのように提案をさせていただいたということでございます。

【司会(鈴木)】 今後の場につきましては、ほかにもいろいろご意見あるかと思いますが……最後ということで、江崎さん。

【江崎協議員】 私もやはり参加者については、今、ご意見もありましたし、村田さんからご意見がありました。より深く議論するためには、現・旧の協議員に限定する必要はないと思っています。

また、準備会なんですけれども、運営懇談会について傍聴者アンケートに疑問が書かれていましたし、やはり問題があると思っていますので、公開で傍聴できるようにして開催していただけないでしょうか。

【司会(鈴木)】 いかがいたしましょうか。そういうことも含めまして、一たん準備会で……

【新協議員】 公開するかどうかは準備会で決めていただければいいんじゃないですか。

もう1つ、新しい方を入れてやるというのは、確かに考え方としてはわかるんですけども、継続性の考え方からいうと、今、平野さんがいわれたけど、今までの議論というのを全然踏まえないで、突然、環八の周辺の人たちを呼んできたところで、利便性の問題と、沿線住民の環境に対する考え方とは全く違うわけですから、それはそれで、もしおやりになるんでしたら別につくっていただければいいと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 それでは、他にもご意見あるかと思えますけれども、今後の進め方、あるいはただいまいただきましたご意見のようなものも含めまして、今後の場につきましては、準備会の場でご意見をいただきたいというふうに考えております。

それでは、準備会につきましては先ほど連絡いたしましたように、11月11日で開催したいと思えます。

最後に報告ですけれども、調布市の地域ごとの話し合いが10月30日土曜日の午前10時から、調布市の緑ヶ丘地域福祉センター大集会室で行われることになっておりますので、ご報告いたします。

それでは、2年間の議論の終了に際しまして、最後に国土交通省と東京都の方からご発言がございましたので、お願いしたいと思います。初めに道家さんの方からよろしいでしょうか。よろしく願いいたします。

【道家協議員】 東京都外かく環状道路担当部長の道家でございます。東京都を代表いたしまして一言ごあいさつ申し上げます。

本日も2時間、中身の非常に濃い協議会でありました。2年間のとりまとめもできました。このように協議員の皆様方には、平成14年6月より2年4ヵ月余りにわたりまして、大変お忙しい中、外環沿線協議会並びにその運営懇談会にご出席いただき、外環に関してご意見をいただくとともに、さまざまな議論を行っていただきました。さらに、各地で開催いたしましたオープンハウス、地域ごとの話し合い、これにおきましても、協議員の皆様方と一緒に取り組みをさせていただきました。このように皆様方の熱意とこれまでのご苦労に対し、心から感謝を申し上げます。

外環は大変重要な道路であります。長い経緯がある中で、沿線住民の皆様方と、あるいは沿線7区市の方々と外環について話し合いができたことは大変意義深いものであったと考えております。東京都といたしましては国と協力して、本日、協議員の皆様方が

ら出されたさまざまなご意見を初め、これまで皆様からいただいたご意見や2年間のとりまとめなどを踏まえまして、今後もさまざまな場を設け、幅広く住民の皆様方のご意見を伺いながら進めてまいりたいと考えております。

この協議会は本日で終了いたしますが、先ほど提案説明にもありましたとおり、引き続き話し合いをさせていただきたいと考えております。この2年4ヵ月余りにわたり、協議会に参加をいただきました協議員の皆様に重ねてお礼を申し上げまして、あいさつとさせていただきます。まことにありがとうございました。

【川瀧協議員】 引き続きまして、関東地方整備局道路企画官の川瀧でございますけれども、私のほうからも御礼を申し上げたいと思います。

PI協議会の2年間のとりまとめを今日終えることができたこと、これにつきまして協議員として参加していただきました沿線7市区の住民の皆様、行政担当者の皆様、それから毎回協議会を熱心に傍聴していただいた皆様に心から御礼を申し上げたいと思います。

本協議会は、計画の原点に立ち戻りまして、PI方式によって住民の皆様、市区の皆様、国、東京都が対等な立場で意見を交換する場を目指して開催してきたところであります。構想段階におけるPIは、我が国初の試みとして、試行錯誤しながら手探り状態、あるいは走りながら行ってきたことから、至らない点多々あったかと思いますが、私も計画を考える立場の者と計画沿線の関係者の方々とこのような話し合いの場が設けられたことは大変意義があったことというふうに考えてございます。

これまで準備会を含めると4年余り、本協議会にとどまらず、現地視察も2回していただきました。オープンハウスは30回、地域ごとの話し合いも12回、運営懇談会も36回ということで、特に住民協議員の皆様方には大変なご負担をかけながらご参加をいただきました。本当にありがとうございました。おかげさまをもちまして、これまでの話し合い、厳しい意見も賜りましたけども、一定の成果を上げられたものと考えているところでございます。皆様方の貴重な意見については、今日のとりまとめに集約されているところでありまして、このとりまとめは大変意義のあるものであるというふうに考えてございます。

沿線協議会は今回の2年間のとりまとめで閉じさせていただくこととなりますが、本とりまとめにもありますように、引き続き議論する場を設けることとされたところであります。今後も幅広く意見を伺いながら外環の検討を進めていきたいと思っております。引き続きご支援、ご協力をお願い申し上げます。私のあいさつとさせていただきます。大変どうもありがとうございました。

【司会(鈴木)】 ありがとうございました。

予定の時間も大分過ぎております。それでは、以上をもちまして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