

①都議会での知事発言について

日付	議会名	知事名	ページ
昭和4 1年 6月 7日	第2回臨時会	東 龍太郎	1
昭和4 3年 3月 1日	第1回定例会	美濃部 亮吉	3
昭和4 6年 2月10日	第1回定例会	〃	5
昭和5 1年 6月30日	第2回定例会	〃	7
昭和5 4年 7月 2日	第2回定例会	鈴木 俊一	9
昭和5 4年 7月 3日	第2回定例会	〃	11
昭和5 4年 7月 6日	予算特別委員会	〃	13
昭和5 5年 9月25日	第3回定例会	〃	17
昭和5 7年12月 8日	第4回定例会	〃	19
昭和5 8年 2月17日	第1回定例会	〃	21
昭和6 0年 3月 5日	第1回定例会	〃	23
昭和6 0年12月11日	第4回定例会	〃	25
昭和6 1年 3月 6日	第1回定例会	〃	31
昭和6 2年 7月 3日	第2回定例会	〃	33
平成 3年 7月 3日	第2回定例会	〃	35
平成1 0年 6月10日	第2回定例会	青島 幸男	37
平成1 0年12月 9日	第4回定例会	〃	39
平成1 1年 9月21日	第3回定例会	石原 慎太郎	41
平成1 1年12月 8日	第4回定例会	〃	43
平成1 2年 7月 5日	第2回定例会	〃	45
平成1 2年12月 7日	第4回定例会	〃	47
平成1 3年 2月27日	第1回定例会	〃	49
平成1 3年12月11日	第4回定例会	〃	51
平成1 3年12月12日	第4回定例会	〃	53
平成1 4年 2月27日	第1回定例会	〃	55

昭和41年 6月 7日

第2回臨時会

東 龍太郎 知事答弁

質 問

大沢議員(共産) (都営住宅収入調査問題について)

第二は、都市計画審議会における警官導入の問題であります。昨六日、東京都市計画地方審議会の開催にあたり

まして、東都知事が多数の私服警官、百名に近いといわれる制服警官を動員し、傍聴を希望して会場に集まってきた都民の行動に制約を加えた事件であります。東京外郭環境線をはじめ高速自動車道路第三号と第四号、その他環状六号外の八百八十キロに及ぶ道路建設計画を審議する本審議会に対して、直接に関係のある都民はもうこのこと、金額にして総額二兆数千億に及ぶ計画に対し、都民が重大な関心を払うことは当然であり、傍聴を希望すること、何のふしぎがありますか。しかるに東知事は鈴木副知事などをして、終始一貫会場の手狭などを理由にして都民の傍聴を妨げ、特別委員会においては新聞記者をも締め出すという暴挙をしました。これは明らかに都民の目の届かないところでやみ取りを行ない、究極において都民の負担となるであろうこの二兆数千億円の膨大な道路計画を一挙に押し進めようとしたことを物語っております。このような重大な計画が都民に秘密のうちに練られ、しかも突如として提出され、問答無用という形で急遽採決が行なわれたのであります。このような状況のもとで、六月六日をもつて審議を打ち切り、採決を行なおうとする動議に対しては、賛成五十四、反対五十という結果があらわれたことは非常に重大なことだと信じます。この反対の中には練馬、杉並、武蔵野、三鷹、調布、狛江の地元をはじめ都議会の社会党、公明党、共産党の野党連合が含まれており、衆議院における建設委員会の審議も同じくここに問題が集中していることを考慮した人なども加わっております。このような都民の良識に対して東都知事といえども挑戦はできないと思えますけれども、特に次の点について質問をいたします。

第一に東知事は都計審の会長として、このような非民主的な運営によつて採択された、しかも都民の納得していない道路計画に関する答申をしないようにすべきだと考えるが、東知事はどう思うか。私はこのような反対の中で計画だけを決定しても実行できないと思うが、知事はどう考えるか。

第二にこのような非民主的な運営におちいり、都民の納得しないままにこのような決定をする審議会を改組しなければならぬと思うが、東知事はどう考えているか。

第三に警官の動員について東知事は会長としても知事としても、都民に対しこの際陳謝の意を表さなければならぬと思うが、どうか。

答 弁

○知事(東龍太郎君)

都市計画審議会のことでございますが、これは仰せのとおり私が会長であります。またこの都市計画審議会がこのむずかしい問題に際して長時間にわたつて特別委員会、あるいはまた総会というところまで議論を尽くされ、あるいはまたそれに対する反対意見等も十分聴取されてその決案審議会として決定になったことでございますから、したがつてこれはつばな都市計画審議会の答申でございまして、この計画を執行することが今後のつとめだと思つております。しかしながらそれを計画から実行に移すのに、その間に非常な困難があるのだからというところは十分私も推測をいたします。したがつて困難がございまいしうが、それに十分うちかつてまいりますように、また各方面からの協力が得られますようにあらゆる努力を払わなければなりません。同じ問題ではございませんが、すでにいろいろな環境線その他青山通り等、困難の中で誠心誠意をもつて計画を実行いたしました経験もございますので、今回の問題についても計画ではなく実行に移すべきものだと考えております。したがつて現在の都市計画審議会を改組するというようなことも私は考えておりません。

警官の導入ということにつきましては全くこれは私の関知せざるところでございます。

(副知事鈴木俊一君登壇)

○副知事(鈴木俊一君) ただいまの都市計画審議会の審議の問題につきまして、知事の答弁に補足して申し上げます。

大沢議員もご承知のごとく、都市計画審議会の運用につきましては、私は議長の代理として實際議長をつとめたわけでございますが、極力民主的な運用をするのに努力をいたしました。傍聴について、傍聴を認めなかつたというところでございまして、これはいずれも審議会にはかりまして、傍聴を認めるか認めないかという採決をいたしました結果処理したのでございまして、傍聴ができれば私も認めなかつたわけでございまして、物理的にあの会場にはこれ以上入れないということで傍聴を認めなかつたわけでございまして、しかしながらこれに変わる措置をいたしました。特に審議会におきましては特別に申し入れのございました十六団体について、各代表者に対して五分、それぞれの立場からの陳情を聞いたのでございまして、私は過去数年にわたつて都市計画審議会の議長としてまいりましたが、かような例はございません。十六団体の代表者に対して、それぞれ審議会として意見を聞いたというようなことはございません。そのくらいに民主的な運用をしたというのを申し上げておきます。

それから警官の導入でございますが、さようなことは絶対にございませぬ。私が議長をしておりましてその場に警官が入つたなどということは全然ございませぬ。私はそういう請求もいたしません。にた多数の市々が会場外に来ておりましたので、おそらく所轄の警察におきましては必要な措置として警察官を派遣しておつたと思いますが、会場には警察官を導入したというようなことは絶対にございませぬから、この点も誤りのないようお願いを申し上げます。

昭和43年 3月 1日

第1回定例会

美濃部 亮吉 知事答弁

質 問

○九十六番（富田直之君） 知事に対して二、三の質問をいたします。

まず最初に、東京には首都として、また大都市として、これにふさわしい都市政策がなくてはなりません。大都市東京はいかにあるべきか、東京の将来の発展をいかにして確保すべきであるかということが最も重要な施策であり、これを強力に推進しなければならぬと思うのですが、この観点から見ますと、今回提案される予算案は、大都市東京の予算としては、大所高所からの将来見通しのない、いわば場当たり予算であつて、全く大都市政策の片りんすらうかがえないものではないかとおぼしめます。（発言する者あり）

わが国経済が現在までに到達した点としてあげられるものは、重化学部門がほぼ国際的水準に達したということ、第三次産業の中に近代的発展の芽が育つたということ、農業においてきわめて短期間に急速な機械化が行なわれたということ、企業の経営規模にまで拡大発展したこと等であるといわれております。産業におけるこのような変化とともに、地域社会においては都市化が急速に進み、特に東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、大阪、兵庫等々においては大都市圏の爆発的膨張を促し、なかならず東京圏への人口、産業の集中は激化の一途をたどり、さらに首都東京へは政治、経済、文化の中心として、日本の中枢管理機能がますます集中しつつあることはいまでもありません。

首都圏整備計画は、当初二十三区、川崎、横浜等を既成市街地として、この周辺にこれを取り巻くグリーンベルトを設置することによって市街地の平面的拡大を抑えるとともに、その外側に新しい工業衛星都市をつくり、積極的に内部市街地から工業と人口を受け入れようとしたのでありますが、大都市発展のバイタリティーの前にはこの構想はもうくずれて、昭和四十一年五月、都心から半径約五十キロメートル圏にある百六十五市町村が近効整備地帯として指定され、従来のグリーンベルトと工業衛星都市によって既成市街地の人口及び産業の抑制、分散をしようという、いわば消極的な考えから、逆に近郊整備地帯も既成市街地と一体となつた市街地の一部として整備を進めようとする、積極的な大都市の拡大発展の方向へと転換されたのであります。このことは都市が生きものである、その成長発展を抑制することができないものであることを、如実に裏証しているのであります。住宅、交通、都市公営等が、今日、大都市問題として広く取り上げられ、そのことで経済成長にブレーキをかける、あるいはブレーキがかかると考える人もあるようでありましても、これを高度経済成長のひずみとしてのみとらえることは誤りでありまして、大局的見地から都市の成長をより合理的に誘導する方策がまず検討されなければなりません。東京の混乱をもたらした最大の原因は、戦中戦後を通じて都市計画事業の空白があつたことによるものであることは、だれしも容易にうなずけることであります。知事が大東京の繁栄を考え、都民生活の向上発展を望んでいるとするならば、いまこそ大東京の都市計画に真剣に取り組み、積極的に国の協力を要請して、効率的な都市構造の再編成を行なうべきであると思ひますが、知事はどのように考えられておりますか。

答 弁

○知事（美濃部亮吉君） ご返答申し上げます。

まず第一に、四十三年度予算には大都市政策が不在ではないかというご質問でございますが、昭和四十三年度予算の編成に当たりましては、都民生活に密着し緊急に解決を要する施策と並び、東京の基本的な都市問題に長期的に対処するための施策を第二の柱といたしまして、その着実な推進をはかることにいたしました。すなわち住宅、都市交通対策にはそれぞれ前年度よりも二〇%以上の増額を計上し、また上下水道施設の拡張整備にも計画的な予算措置を講じました。なお東京の特殊な大都市問題に対処するためには、専門委員を委託してその意見を聞き、できるだけ早く新しい都市問題に対する構想をつくり上げたいと思つております。また道路網の整備につきましても、私も道路網を整備することが非常に必要であるということには全く同じ意見でございます。ただ道路網を最優先的に考えるかどうかということになりますと、あらゆる道路が最も優先的に考えるべきではないか、もつと先に都民のためになすべきことがあるのではないだろうかということも考えております。

質 問	答 弁
もし知事が東京の産業、経済の成長発展を願っているとしたら、産業は道路に依存する点が多いため、東名道や中央道などの各都市間長距離高速道路を、二十三区の外郭周辺においてこれをとらえ、自動車専用道路によつて相互に接続することとし、さらに外郭環状道路を都市構成の上に利用して、この沿線に流通センターなどを含み副々都心を建設して、道路交通施設の合理的配置を行ない、都心部のみを指向する物資の輸送経路の変更をはかれば、知事のいわゆる流通経費の削減となり、物価問題の解決に資することになると思いますが、このように道路網の整備を促進する考えはありませんか。 知事は、道路などをよくするから公害が発生するといわれたと聞きますが、私は、大都市は経済成長とともに自然に伸びていくし、人口の集中も必然的現象であると思います。それであればこそ、都市計画によつて都市をつくりかえ、合理的な道路交通網その他の公共施設をすみやかに整備しなければならぬと考えているのであります。もしも、知事が前述のように考えているとすれば、道路がよくないことによつて産業活動は停滞し、その結果、経済発展は望めませんし、破壊されることになるかもしれませんが、どうでしょうか。	

昭和46年 2月10日

第1回定例会

美濃部 亮吉 知事答弁

質 問

○十七番(三田忠英君) 私は、日本共産党都議団を代表して、都市周辺、旧緑地地域の自然の保護、回復及び同地域における都市改造の問題について質問いたします。

次に私は、都市周辺、旧緑地地域についての都市改造に関する問題について、さきに知事の答弁がございましたが、さらに明確にする立場から質問をさせていただきます。今日、打ち続く自民党政府の高度経済成長政策と、それに基づく都市計画こそが一切の公害と無秩序な都市化の真の原因になっていることは、だれの目にも明らかであります。すなわちこのことを近郊周辺地域で見れば、政府は昭和三十九年、首都圏整備法を改正して近郊グリーンベルト構想を廃止し、続いて四十一年、外郭環状線をはじめとする主要幹線道路の計画決定、そして四十四年東京周辺の緑地指定を解除し、同時に同地域に区画整理の網をかぶせてきたのであります。

私はこれら一連の施策が世田谷南地域においてどのような都市づくりを目ざしているのかを明らかにし、それに対して、住民生活優先の原則に基づく、住民参加による町づくりはいかにあるべきかを中心に見解を述べ、知事の所見を伺いたないのであります。

昭和四十三年、この地域のまん中を東名道が貫通、二子玉川駅を中心とした東急私鉄資本や、同系列の高島屋のための再開発を手始めに、現在着工中の新玉川線地下鉄工事をはじめ、同時施行の高速三号線道路事業、さらには私鉄小田急線の高架複々線工事等々が同地域周辺に向かって進行しているののであります。

このような条件のもとで、このたびの土地区画整理が計画され、その台本ともなるべき同地域の市街化予想図によれば、東名道と外郭環状線の二万坪にも及ぶインターチェンジの建設、東名道と中央道を結ぶバイパス一二五号補助線をはじめとする縦横に走る幹線街路計画、加えてトラックターミナルを中心とする流通センター計画までもがこの地域に集中され、文字どおりの自動車優先主義に貫かれた鉄とセメントによる町づくり計画になっているのであります。東名道の開通は、沿線住民から今までの静寂な環境とまじりな空気を奪い取り、かわつて二十四時間切れ目のない騒音とはり、果ては光化学スモッグまでもたらし、高島屋の建設に代表される再開発は付近一帯の商店街を圧迫するのみならず、遠く一キロも離れたところまで激しい地盤沈下を招き、たび重なる水道管の破裂をはじめ、付近住民に幾多の被害を与えつつ強行されたのであります。

東西に流れる多摩川の河川敷と多摩川台地に囲まれ、五百九十ヘクタールにも及ぶ緑豊かな田園地帯としていまなお都市勤労者と農民のまじり永住の地として恵まれた環境の中に住む住民は、迫りくるこれら一連の破壊的計画の地ならしとしての土地区画整理計画に対し、町ごとに対策協議会を組織し、反対運動の先頭に立つたのであります。同地域のすべての町会が参加する同連合会も、九五％を上回る住民の同意を得て、反対請願を都及び区議会に提出、続いて地元世田谷区議会も全会一致で土地区画整理の白紙撤回を求める同請願を採択したのは全く当然のことといわねばならないのであります。

答 弁

○知事(美濃部亮吉君) お答えいたします。

次に、道路計画についてでございますが、現在の道路計画は、三多摩では昭和三十六年から昭和三十七年にかけて、区部では昭和六内は昭和三十九年、環六外は四十一年に全面的に再検討の上、計画決定したものであつて、その後は街区環境の著しい変化のあつた路線については部分的に変更等を行ない、現在に至つております。しかしながら、特にここ数年來公害の問題が激しく起つて来まして、道路についての考え方基本的には変わつてきつておりますので、あらためて人間優先の立場から再検討を進めてまいりたいと思つております。

質 問	答 弁
このように全住民をあげての反対を受けているこのたびの区画整理計画の中心的なものは、明らかに外郭環状線をはじめ、東名道とのインターチェンジや、それを中心にした幹線街路づくりにあることは、市街化予想図を見るまでもなくだれの目にも明らかであります。昨年の十月九日、参議院建設委員会において、わが党春日正一議員の外郭環状線問題を取り上げての質問に対し、建設大臣さえも生活環境破壊を心配する住民と話し合いができるようになるまで、外郭環状線の建設計画は凍結すると言明したことは、記録、新聞等によつても公表されているところであります。公害と環境破壊は大道路から始まり、スプロールは再開発とともにやってくるのであります。 以上のことから考えるならば、第一に公害と環境破壊のすべての出発点、発生源、集中心は、まさに自動車優先主義に貫かれた大幹線道路にあることは明らかであります。よつて知事は、この際昭和四十一年計画決定の外郭環状線をはじめとする一連の道路計画について全面的に検討し直す意思はないかどうか、ご意見を伺いたいであります。	

昭和51年 6月30日

第2回定例会

美濃部 亮吉 知事答弁

質

問

答

弁

佐々木利議員

次に、東京

外郭環状高速道路の問題であります。この問題については、すでに知事もご承知のことだろうと思いますが、いまを去る十数年前であります。すなわち昭和三十年代に計画されたわけでありまして、この時代に計画せられたこの道路は、まだ公害問題というようなものが世論の対象になっていなかった。昭和四十一年、当時の建設局長であった——自稱山田天皇といったそうです、山田建設局長がプランナーとしてこれを決めたそうであります。そしてその当時、瀬戸山建設大臣の手によって計画決定がなされたわけであります。しかもこれが決定に当たって、都市計画地方審議会の段階では、五十対五十三というきわめて僅少差、わずかの差でついに決定してしまったわけであります。したがって、この段階におきましては、本当に賛否両論、激突の嵐の中で決まったわけでありまして、いわくつきの関連の道路でございます。

この道路の計画の路線上には、既成市街地がたくさんございまして、しかもこれを真二つに縦断するというふうな関係から、地域の住民は大変怒っております。しかもその段階におきまして、一言半句の話し合いというものをしなかった。全くそれは抜き打ち的に発表され決定されたというものであります。その当時の沿線住民は、極端に憤慨いたしました。各地区では反対同盟を盛んにつくった。しかも十万人の署名を集めて、建設当局にその不当性と計画の白紙撤回というものを求めたわけでありまして、都心から約十五キロ地点を円形に走ります延長約百十キロ、幅員が大体四十

メートルから場所によっては五、六十メートル、スピードにして百キロのまさに高速道路を併設しての大規模な計画道路であります。きわめて綿密な施行に当たった条件が具備されなければならぬわけでありまして。

先ほど申し上げましたように、昭和三十年代、すなわち旧都市計画法によりましてこれは計画されたものであります。もちろん公聴会とか、あるいはさらに住民対話という、美濃部さんのおっしゃっているようなことは全然してなかった。公害とか環境等余り考えない関係から、現在、生活環境にそぐわない道路であります。

ご承知のように、昭和四十三年に施行された新都市計画法によりまして、このような幹線道路の計画決定というものは、都道府県知事が地域住民の意思を尊重して、同意を得て、しかもこれを確認した上で、さらに都道府県知事が都市計画地方審議会にかけて、そしてこれを初めて決定するということになっておるわけでありまして。こうしたことから考えましても、この計画路線というものは、完全に再検討して白紙に戻すべきものであります。

その後、計画路線上の住民は一層団結をかたいたしまして、地区ごとにその地方公共団体に働きかけ、すでに東京都では武蔵野市、あるいは杉並区には反対のための特別委員会を議会内に設置いたしました。また調布とか、あるいは三鷹市、さらに練馬区におきましても、同様にそれぞれ反対の意思表示が議決されておるわけでありまして。

特に東京地区のこれらの反対連盟の代表というものは、昨年の九月、いまはすでになくなりましたけれども飯谷建設大臣、この方に陳情いたし

○知事(美濃部亮吉君)

次に道路の問題でございますが、外郭環状線の建設に当たっては、都市機能の維持と住環境保全との調和を十分考える必要があります。このような立場から、かねてより国に対し再検討方を強く要望してまいりましたが、現在国において沿道環境保全の立場に立った検討を行っております。都といたしましては、さらに国に対し慎重に検討するよう申し入れていると思っております。

また、杉並区内の環状八号線につきましては、鋭意整備中でありまして、ご指摘のとおり道路交通の緩和並びに本事業のため移転を余儀なくされる関係人の円滑な生活再建を図る面からも、可及的速やかに整備する必要があるもので、今後とも引き続き事業の促進に努めてまいりたいと思っております。

質

ました際に、大臣は住民の声をよく聞き入れてくだされまして、しかも、各地区の地方公共団体の意思というものがすでにそういうふうな形で決定しておるならば、なおさらのこと、即刻この計画というものはやめるべきである、やめなくてはならぬということを断言されました。

そしてさらに昨年の十二月、反対連盟の代表は金丸国土庁長官に陳情したわけですが、長官も同様に、これほど大規模な道路である以上、いまの時点にはそぐわない、直ちに一回ひとつ都市計画地方審議会に差し戻すべきである、差し戻さなくちゃならぬ、こういうわけでありま

す。そしてこれを建設大臣に進言しようという約束をしたわけでありま

す。このような経緯がありましたので、知事は一体こうした問題に対して——大臣から恐らく諮問されるのでありま

しょう、これに対してあなたはどうか、ひ

つ伺いたいであります。

すでに東京都議会は、昭和四十三年六月十日、外環についての請願を出しておるわけですが、これにこたえて、速やかに再検討すべきである、こういう意見書を付して採択をいたしております。そしてまたさらに、東京地区の反対連盟の代表者の一行は、昭和四十五年五月七日、知事あなたに直接これはお目にかかっている。私もそのときの代表者の一人なんです。ところが知事は、応接間で陳情したときに、もう都議会での採決の意思を尊重してか、完成された市街地や住宅を統

断するこのような計画は大変無理であるから、首都整備局に十分検討させて、私自身も建設大臣に直接面会して、一日も早くその決着をつけたいと

問

はつきりあなたはお約束したんだ。覚えておられますか。健忘症になつては困りますよ。(笑聲)

そういうふうなこの約束をいまでも守っていらっしゃるんだ。私は調べたところが一回もどうも行っていないようなんだ。まさにあのときの外交辞令にすぎなかつたと思ふ。国の計画であると同時に、地元東京都のこの外環道路でありますので、ひとつこれは十分考えてもらいたい。千葉県知事におきましては、せんだって、市川、松戸、こうした住民の反対運動に従いまして、県議会の決定に基づいて、これは直接現地を見ておりますよ。やっぱり知事はそれくらいに地域住民の要請に対してはたえなくならぬ。私はそれだけの勇気と決心をあなたにお持ち願いたいんだ。もっともっと強腰で議会の議決というものを尊重し、これにまっしぐらに走っていただきたいことを私は特に望むわけでありま

す。しかも最近、東京とそして千葉県との境に、これは接点になつておりますが、旧葛飾橋というのがありまして、その葛飾橋の建設に当たりまして、外環道路の計画がどうも進められておるよう

に聞いております。また、埼玉県の朝霞跡地の利用につきましても、外環道路計画によって和光市

最後に、時間も参りましたので、もう一つ私が申し上げたいことは、八環線の問題です。このことは、すでに先般の予算特別委員会で藤原哲太郎議員から申されて、ちようちようする必要ありませんが、とにかく青梅街道から西武新宿線に至る特に井荻駅付近の交通状況は、実に深刻な極限に達しておるような状況でございます。商店はあつても、車を気にしながら命がけで買い物をするというふうな主婦、渋滞した車と車の間を右往左往するところの地域の住民、そして売り上げの皆無に等しい商店等、まことに見るに忍びないような現況であります。この地域の住民は窮状を訴えておるわけでありま

す。七環線の殺人的な交通渋滞というものは、八環線のこのパイプを通すことによつて、早期完成実現によつてもっとも現在よりも緩和するものと思ふのであります。八環線に対する現況に対してどのような知事の考えを持っておるか、これをひとつ伺いたい。以上をもつて私の質問を終わるわけでありま

す。が、明解な知事のご答弁をお願いしたいと思います。まあご返事の次第によつては、もう一遍立ちます。(拍手)

昭和54年 7月 2日	第2回定例会	鈴木 俊一 知事答弁
		質 問
		茶山克巳議員
		第四に、外郭環状道路については、あなたが都の都市計画地方審議会会長をしていたときに大規模な反対運動が展開される中で、わずか一票差で強行採決されたものであり、その後も問題があるとして凍結されてきたものであります。したがって、この計画を住民参加で全面的に再検討をすべきこと。
		答 弁
		鈴木知事
		それから、なお外郭環状線あるいは中央の環状線などにつきまして、いろいろご心配でございますが、これはさっきも申し上げましたとおり、私は環境問題も同様に重要な問題と考えまして、環境対策が十分講ぜられて、関係地域の住民の方々も納得をされた上で初めてこういう問題が実現されていくものであろう、またそういうふうにしなきゃならぬ、こう考えるものでございます。

昭和54年 7月 3日

第2回定例会

鈴木 俊一 知事答弁

質

問

斉藤一雄議員

次に、道路、鉄道にかかわる公害対策について知事に質問いたします。

まず、外郭環状道路ですが、延長八十五キロメートル、平面、高速とも四車線の二重構造と聞いております。また、川崎と木更津を結ぶ東京湾中央横断道路は延長十五キロメートルで、湾の中に人工島や長大橋梁、それに沈埋トンネルというきわめて大がかりなものであります。これら二大プロジェクトが万一実施に移されるようなことがあれば、大気汚染や騒音、振動の被害はもとより、東京湾の水質汚濁など、環境に及ぼす影響ははかり知れないものがあります。かつて首都高速道路公団の理事長を務められた鈴木さんが、今日道路建設を中心とした、いわゆるマイタウンづくりに異常な熱意を燃やしているということに、いま多くの都民が強い不安を感じております。これら二大プロジェクトの計画について一体どのような考えているか、知事自身のご見解をお伺いしたいと思います。

先般、渡海建設大臣から特段の協力を要請されたことに対して、今後どう対応していくつもりか。従来どおり、知事の判断でこれを陳結する考えはないか、知事の見解をお伺いいたします。

答

弁

○知事(鈴木俊一君)

次の道路関係のご質問であります。外郭環状道路及び東京湾横断道路につきまして、先般建設大臣にお会いした際、協力についての話がございましたが、これらはいずれも今後の問題であり、環境に対する影響に十分配慮し、慎重に対処してまいりたい。

昭和54年 7月 6日

予算特別委員会

鈴木 俊一 知事答弁

質

○佐々木委員

私は今回の質問はがらっと方向を変えまして、東京外郭環状高速道路、この問題一点にしぼって、きょうはひとつやろうと思うんです。

実はきょうの朝日の東京欄に、この外郭道路の問題が大きく掲げられておる。そうした関係で、この計画路線に関連するたくさんの方々の方々から、けさほど来私のところに電話がかかるやら、ときには訪問される方がおる。その新聞を見て、きょうもたくさんの方々が傍聴に来ておられるんですよ。ところが制限されているものだから、ここに切り切れないので外に待っているものだから、こういう実情なんです。事はどさようにこの外環問題は、現在大きな問題として取り上げているわけなんです。鈴木都知事も杉並区民でございまして。私も杉並区から選出された議員であり、この道路が杉並区を通るといふ関係からぜひひとつこれに対してご関心を持っていただいて、ご返答をお願い申し上げたいと思うのです。

都知事が就任されてから一カ月ぐらいたって、突然二、三の新聞が外環道路の凍結宣言を解除するということを、大きく取り上げておった。しかも都知事は、この宣言をもってこの道路の実施を推進するという考え方のようだ、こういうことなんです。

私はこの問題が起こった当時杉並区の区会議員をしておりまして、しかもその計画路線の該当者なんです。そこで路線の関係の住民の方々——調布、三鷹、杉並、練馬の方々から推されて、連盟の会長になっているわけなんです。そうしたことで、盛んに電話や訪問がありました。そこで私

問

は早速都知事に面会すべく、その真意をただすべく、都市計画局長に電話いたしました。ところが局長は、まだちょっとそういうことは知らぬということなんです。もちろん知事に会わせるわけにはいかない。そこで、この担当であるところの鈴木技監の方に聞いてみてくれというわけで、それから鈴木技監の方に聞いたわけなんです。ところがどうも鈴木技監の方も、これに対してははっきりした回答はない。全然そういうことは知りません、勝手にいっていることなんだからというふうなことで、私は驚いてしまったわけなんです。マスコミだということなんです。それで私は、これはだめだというわけで建設省に乗り込んで、そして大臣に面会を求めたんですが、これまただめだということですね。(笑)それで仕方なしに道路局長に会った。道路局長いわく、現在の段階ではマスコミがいろいろ問題にしているんだと、しかも東京都にパイプを通しておりませんというわけなんです。東京都のいうことと、建設省のいうことは全く同じ。そこで私は立腹したわけなんです。そのとき陳情に行った人と一緒に引き揚げました。そして聞くところによると、先月の二十五日建設大臣と都知事が面会されるということで、それを期待しておったわけなんです。

そうしたことから私は考えまして——妙なことで、鈴木という人が都知事と局長と技監の三人おるんですが、みんなぼやけている。(笑)それで私は仕方がないので回答を待つべく来たんですが、大臣に会われた結果をひとつ聞かしていただきたいと思ひます。

答

弁

○鈴木知事 お答えいたします。

先月二十五日に建設大臣に会いましたときには、当面のいろいろな緊急に係る問題について話し合いをいたしましたのですが、外郭環状道路についても話題にはなりました。環境保全を含め、沿道の土地利用との調和を図った道路の構造について検討したいというような趣旨の話がそのときあったわけございまして、これを非常に急いでやるとかなんとかいうような話は全然ございせん。

質 問

○佐々木委員 時間がないそうですので、早くやります。

とにかくいま知事がおっしゃったように、きわめて簡単なことによって話は進められているのですが、私はどうも知事が建設大臣になめられておるのじゃないかと思うんだ。このことは、そういうあいまいもこととしては困るんです。きょうのたくさんの傍聴者やお待ちになっている方々は、自分たちにとってはまさに生死をかけての問題ですから、したがってこの問題は何としても、いま都知事の話のように十分ゆっくり時間をかけてなんていうことは、待ってられません。ぜひひとつ、この問題を早く解決してもらいたいと思うのです。

さて、この計画は現在の都知事が東都政のときに副知事をしていらした四十一年に、都市計画地方審議会で作ったわけなんです。が、地元の住民の意思を全然考えない、環境の破壊、コミュニティの分断、こういうようないろいろな問題があったわけなんです。が、前後六回にわたって審議会が開かれた。ところがやるたびに場所を変え、結局逃げ回るんです。会場を。こういうふうにしてとにかく六回やったが、結局最終的には五十四対五十という僅少差で強行採決してしまったというふうな実情があるわけでございます。

そういうふうなことで、その後において十三年もたったわけなんです。が、都知事はあのときの実情を一番よくご存じなから、この問題に対する見解をひとつお聞きしたいと思えます。

答 弁

○鈴木知事 お答えいたします。

いまお話の都市計画決定の際、外郭環状道路につきましては、確かに賛否両論が大いにございました。私としては、この計画に当時反対された方々の気持ちも十分理解しておるつもりでございます。したがって、今後国において環境対策を中心として十分な検討が行われるとは思っておりますが、都としても慎重にこれに対処していきたいという考えでございます。

質

問

○佐々木委員 この計画は、かつて建設局の局長をしておった山田天皇とおっしゃった方がいた。この方が実にけしからぬことをいったわけなんです。私はその当時反対連盟の会長だったものですから、とにかく道路をつくるのに地域住民のいうことを聞いておったら、道路なんてつくれるものじゃないというふうな暴言を吐いたわけなんです。こういうことによつてつくられた道路なんですから、問題は大きいんです。

しかも、この道路に関連する地方自治体——調布、三鷹、武蔵野、杉並、練馬の議会が、超党派で反対のための請願を採択しております。しかも、関係当局に意見書を出している。

東京都議会も、昭和四十三年の六月十日に住民の反対請願書を全会一致で可決し、意見書を当局に出している。

しかも国会においても、超党派で国会議員のたくさんの方々のご協力をいただきました。参議院、衆議院ともに三回も採択しておる、こういう経過があるんです。

したがって、こういうふうな大きな問題を、地方自治体、あるいは国会が決定したものを、いまここでこういうふうな問題が起こったからといって、これをどうするかということについての都知事の考え方はどうでしょう。行政機関がこれほど徹底的にあらわしておるんだから、それをいまここで改めて出した知事の考え方をお聞きしたい。

答

弁

○鈴木知事 お答えいたします。

この外郭環状道路に關しまする、地元各区市における反対の動き、及び都議会におきまする反対請願の採択などの事情につきましては、私もよく承知をいたしております。

したがって今後の検討に当たりましては、これらの動向も十分に留意しつつ慎重に対処してまいりたいと存じます。

質

問

○佐々木委員 何しろ与えられた時間がたった八分間で、もうないそうです。何はともあれ、とにかくこの問題は大きいんです。とにかくこの道路を計画したときには、少なくとも放射線状にやってくるところの東京都に來る車を受けとめて、それを東京都心に入れるという大きな目的を持っておったわけですが、現在その地区における流通団地とか、あるいはトラクタターミナル、そういうものは全部もうできなくなりました。いわゆる当時の目的とは全然離れてしまったような現状でございます。

そういう中にこれを強行するというのは突にけしからぬことであつて、地域住民の中にも何とかして白紙撤回してくれぬかというような人も、実のところはある。ところがこれは一つの大きな問題でして、そう簡単にいかないと思いますが、しかし私はこの精神だけは見守ってやらなくちゃいけないと思います。

もう時間がありますので、何も申し上げることはございません。いいたいことはたくさんありますが、いやしくも私は官僚というものの性格を分析しますとね、(笑)一たび決定したことは何があつても、後からどんなものが出ようが構わない、とにかく強行するんだ、何が何でもやるんだというがしゃむしゃな考え方、これをひとつやめてもらわなくちゃいけない。今回の道路計画におきまして、この外環道路も全くそのとおりであります。したがってこれは何とかして知事にぜひ考え直してもらいたいと思うのだが、どうでしょうかな。

最後にひとつ、それをお願いをしまして……。

答

弁

○鈴木知事 お答えいたします。
大変熱烈なご意見、私もこの問題を慎重に検討する際の重大な参考にさせていただきます。

昭和55年 9月25日

第3回定例会

鈴木 俊一 知事答弁

質

問

答

弁

奥山則男議員

最後に、関越自動車道の前橋までの開通に伴う練馬区谷原六又交差点の混雑解消について、ご提案を含めて伺いたいと思います。

関越自動車道は、昭和四十六年十二月二十日に東京―川越間二十一・三キロが開通したわけでありますが、私はその際すでに、本議場におきまして当時の美濃部知事、本多警視總監に質問をいたしましたところでありますが、そもそもこの関越自動車道は、外郭環状道路の計画と並行して、練馬区谷原ランプの手前に比丘インターチェンジができて、南北にさばき、区内には直接はなんの二割程度きり流れないというのが計画で、地元が了解したのであります。ところが、外環のストップした関越自動車道の現状は、いわば欠陥道路といわれても仕方がないと思うのであります。欠陥のしわ寄せが交通渋滞、騒音、振動、排ガス等々、地域住民に多大の迷惑をもたらし、谷原ぜんそくという言葉さえ生まれている事実は、見逃すことのできない公害であります。加えて、今日、前橋までの延伸開通は、一日平均七千台の増加となつて、毎日の交通情報によれば、練馬出口三・五キロから四キロという渋滞が日常茶飯事化しております。国が責任を持つべき高速道路事業において、基本的な計画が遂行されないまま流入車両が増加している現状を見れば、受け入れの自治体としての東京都は、この際、強く国に対して補償的要求をなすべきだと思っております。

鈴木知事はかつて副知事時代に、オリンピック道路の整備についてりっぱな実績があり、道路行政に対しても深い造詣と理解を示しておられますので、大いに心強く思っているところであります。そこで、具体的に谷原交差点の三重立体化、外郭環状線の計画と経過及び補助一三四号線の整備等についての進捗状況、完成時期等を明らかにしていただきたいのであります。

○知事(鈴木俊一君)

また、外郭環状線についてでございますが、東京都内は昭和四十一年七月、練馬区大泉町から世田谷区鎌田町まで約十八キロメートルが、また、千葉、埼玉県内もすでに都市計画決定がなされております。現在、建設省が埼玉県等において一般道路部分についてはすでに供用しております。都内につきましては、昭和四十五年十月、参議院の建設委員会において当時の建設大臣が、東京都内の計画を当分の間凍結し、構造の再検討を行うと表明しております。なお、現在建設省において、環境対策を含め道路構造等の再検討を進めておると聞いております。

昭和57年12月 8日	第4回定例会	鈴木 俊一 知事答弁
		池山鉄夫議員（代表） 第二に、外郭環状線問題であります。沿線住民や自治体が一致して長期計画に織り込まないよう要求したにもかかわらず、計画は「事業主体である国等の速やかな対応を期待する」として、長期計画懇談会報告よりも一層積極的に事業の促進を打ち出しました。 建設省もこれを受けて、大手建設業者を集め、事実上のゴーサインを出し、大手業者は、すでに東京部分の工区割りを行い、工区ごとに反対住民の切り崩し工作を行うことを決めたといわれています。事実、いま不動産業者が、計画区域内や隣接の住宅の売買の取り扱いを拒否するなどの例は、各地で発生しております。 知事、なぜ住民の要求を拒否して、外郭環状線を計画に織り込み、促進を打ち出したのですか。また、大手業者の策動が事実だとするならば、どのように考えているのか、明らかにしていただきたい。
		○知事（鈴木俊一君） 次に、外郭環状道路についてのお尋ねでございます。長期計画懇談会の報告では、東京都市圏の都市構造の再編成を促進するとともに、都内におきましては、不十分な南北方向の道路の一環として、地域のバランスある発展を誘導し、また広域的な交通を分散する機能を持っているものと記されております。都としては、今回の長期計画において、特に優先度の高い関越自動車道から北の埼玉県境に至る区間、一・五キロの区間につきまして触れたものでございます。また大手業者等の動向につきましては、全く承知いたしております。

質

問

安形惣司議員（代表）

さらに、外郭環状道路については、これまでの質問でも取り上げられてまいりましたから、簡単に申し上げますが、なお明確ではありませんので、もう少し、建設の問題について、詳しくお答えをいただきたいと思います。

答

弁

○知事（鈴木俊一君）

次に、外郭環状道路についてでございますが、長期計画懇談会におきまして、各方面からのさまざまなご意見を踏まえて慎重に検討がなされた結果、広域交通網の一環としての必要性が認識され、とりわけ都内区間のうちでは、関越自動車道から北の埼玉県境に至る区間の優先度が高いとされたものでございます。都としましてはこの区間は優先度が高いと考え、建設される場合には、沿道環境の保全、関係住民の生活再建措置などの諸条件が満たされるよう、事業主体である国等と協議し、地元住民の理解を得るために十分な配慮がなされるよう努力してまいりたいと存じます。

昭和58年 2月17日	第1回定例会	鈴木 俊一 知事答弁
		質 問 ○三十六番(斉藤一雄君) 次に、知事のマイタウン構想と、国の道路計画との関連について、質問いたします。 国は、第九次道路整備五カ年計画として三十八兆円を見込み、五十八年度新たに、東京湾横断道路、首都圏中央連絡道路の調査費を計上いたしました。 東京湾横断道路については、日本道路公団の資料でも明らかなように、予想交通量は一日約四万四千六百台で、そのうち、開発、誘発による交通量は約三万一千七百台にもなり、都内の交通量にも重大な影響を与えることは明らかであり、大気汚染や騒音、振動を現状よりさらに悪化させることになると思うが、どうか。 また、現在、関係地元住民の反対が強い外郭環状道路との関係をどのように位置づけ、今後対応していくつもりか、お尋ねいたします。
		答 弁 ○知事(鈴木俊一君) 次に、東京湾横断道路についてでございますが、現在、日本道路公団において経済社会波及効果、環境、構造等各種の調査を実施中であり、横断道路の交通量等については、一応の推計がなされており、それが都内交通に及ぼす影響について現在調査をしていると聞いています。いずれにしても東京湾の環境、取りつけ部周辺の沿道環境などについて、十分な検討が望まれますので、今後、日本道路公団の調査結果を待って、関係地方自治体とも十分協議し、適切な対応を図ってまいります。 次に、外郭環状道路との関係ですが、長期計画においてこの横断道路は、外郭環状道路、東京湾岸道路、首都圏中央連絡道路などとともに、東京大都市圏のバランスある発展を誘導し、あわせて自動車交通の分散を図る広域幹線道路と位置づけております。これらの具体的な計画については、今後、関係地方自治体と連携を図り、適切な対応をしてまいります。

質

高橋知一議員(代表)

次に、都市高速外郭環状道路の建設についても、その最大の問題点は、住民の意思を一方的に踏みにじろうとしていることとあります。都内有数の閑静な住宅地帯と、石神井公園など都内に残された貴重な緑と自然、数多くの商店街や教育施設、福祉施設を破壊し、公害をまき散らす産業優先、住民無視のこの計画について、当初から関係住民の激しい反対運動が展開されました。

知事、あなたが副知事当時、座長だった東京都都市計画審議会で、警官隊を導入した中で、五十一対五十四という僅少差で強引に都市計画決定をした昭和四十一年から今日まで約二十年間、余りにも無謀な計画のゆえをもって都内部分の計画が凍結をされ、今日に至ったのであります。

ところが、あなたが東京都長期計画の中で、関越自動車道から北の埼玉県に隣接する区間一・五キロメートルの整備の優先度が高いとして建設促進を打ち出すや、それを待っていた建設省が間髪を入れず、この部分を、四車線標準幅員四十メートルから、六車線六十四メートルに拡大をし、道路構造を高架式から半地下式にするとして、去る一月、都市計画の変更と環境影響評価の手続に入りしました。この間、沿線関係住民で組織し、粘り強く政府や都と交渉してきた外環道路建設反対連盟には一言の事前の相談もなく、一方的に事実上の凍結解除を進めたことについて、激しい怒りの声が上がっていることは当然であります。都市計画決定の当事者である鈴木知事は、このことをどう反省をしているのか。当然、変更手続、環境影響評価手続を白紙に戻し、まず関係住民団体と

問

話し合うべきと考えますが、答弁を求めます。今回の変更案が、関越自動車道以南の突破口となることは明らかであります。たとえ半地下式であったにせよ、自然環境、生活環境、教育環境が全く破壊をされてしまうことは、火を見るよりも明らかであります。以南についてどのように考えているのかお答え願いたい。

さらに、環境予測についてありますが、事業の実施によって環境に著しい影響を及ぼす関係地域については区長の意見を聞いて定めると、条例で規定されており、都の案が極めて狭い範囲に関係地域を限定したことについて、練馬区長は、その範囲を拡大するよう、文書をもって回答したところであります。関越以北の開通が、東北自動車道、常磐自動車道を初めとして、東名、中央、環八、放七からの流入交通を招き、現在、重大な社会問題になっている谷原交差点を初めとして、周辺街路の公害をさらに激化させることは明らかであります。にもかかわらず、今回の知事の関係地域の決定は、区長の意見を無視し、狭い範囲に限定しているのであります。このことは、住民参加を否定するだけではなく、地方自治への重大な侵害と考えるが、どうか。改めて関係地域の決定をやり直すべきであります。

答

鈴木知事

次に、外郭環状道路に関するお尋ねであります。東京都長期計画では、都内区間のうち、関越自動車道から北の埼玉県に隣接する区間の整備の優先度が高いとしております。都としては、かねてから関越自動車道の交通処理対策についても検討を進めてきたところでございますが、このたび建設省の要請もあり、その緊急性にかんがみ、都市計画変更及び環境影響評価の手続に入ったものであります。今回の変更にあたっては、道路を半地下とし、その両側に広い環境施設帯を設けるなど、環境対策に十分配慮したところでございまして、今後とも、地元関係者の理解と協力を得るよう努めてまいります。

また、関越自動車道以南の事業化については、現在までのところ、国等からその扱いについて協議を受けておりませんが、都としては、都市計画決定以降の経緯を踏まえ慎重に対処してまいります。

次に、これら関係地域についてのお尋ねでございますが、決定に当たりましては関係区長の意見を十分に踏まえ、環境への影響についても配慮して決定したものでございます。

次に、環境影響評価書案についてのお尋ねでございますが、環境影響評価は地域の概況と事業の内容を考慮して、現在の科学的知見等に基づき行ったものでございます。具体的な事項については、今後、条例の定める手続を進める中で適切に対処してまいります。

弁

質 問	
答 弁	また、今回、知事が作成した事前評価書案は極めてずさんであります。例えば、大気汚染、騒音、振動などの予測地点は、大泉第一小学校前の半地下式標準断面六十四メートル幅、深さ十メートルのところだけのただ一カ所にしかすぎません。この予測評価で、影響なしとしています。この地域は白子川沿いの低地で、周辺の小高い丘に住宅、学校が建っているところから、当然、高い位置での騒音レベルを問題にすべきであるにもかかわらず、全くそれが行われていないこと、大気汚染の予測についても、NO₂濃度については夏季の低い濃度をデータとして使い、当該地から一・五キロメートル以上も離れた小高い地点にある測定局の風速、そして風向きの実測値を使っているのです。このほか、浮遊粒子状物質、悪臭、ランブ部分の大気汚染、騒音、振動、電波障害、低周波空気振動など、当然予測すべき評価項目が欠落しているなど、住民をだまして事業を推進しようとする意図が見え見えの欠陥アセスメントであります。なぜこのような事前評価を行ったのか、私の指摘に明確にお答え願いたい。同時に、このような事前評価書案は撤回をして、外環建設計画は凍結すべきであると考えて、知事の所信を伺いたい。

昭和60年12月11日	第4回定例会	鈴木 俊一 知事答弁
質 問 ○四番(大木田守君) 次に、練馬区内の都市高速道路外郭環状線についてお伺いします。 建設省は、練馬区内の都道放射七号線から埼玉県境までの約一・五キロの外郭環状線計画について、昨春秋に現在の都市計画を大幅に変更して、地域の環境への考慮から、道路構造を半地下方式とし、さらに両側に環境施設帯を設けた総幅員六十四メートルの計画として整備を進める方針を明らかにしたのであります。 一方、東京都では、この区間の環境影響評価書案を作成し、本年一月に都知事に提出し、環境影響評価の手続を開始しました。さらに、本年八月には見解書が提出され、今月の都市計画審議会でも都市計画決定に持ち込む方針と聞いております。また、練馬区でも、関越自動車道の全面開通による、谷原交差点の慢性化した渋滞に起因する交通公害の解消を図る観点を含め、幅広い角度からこの問題の検討を重ねてきております。 しかしながら、地元住民の間では、今回大幅な計画変更があったとはいえ、大規模道路建設に伴う周辺の環境やまちづくりへの影響などについて、まだまだ大きな不安が残っているのであります。そこで、以下数点について具体的にお伺いいたします。 まず第一は、この問題に対する知事の基本的なご所見をお伺いします。 第二に、関越自動車道の交通量を広域的に分散させるためには、国道一六号線など周辺関連道路の整備を強力に推進するよう、国に強く働きかけるべきであります。		
答 弁 ○知事(鈴木俊一君) 次に、都市高速道路外郭環状線についてのお尋ねでございますが、この路線は、都心からおおむね十五キロメートルに位置する環状道路であり、都内延長約十八キロメートルの区間について、昭和四十一年に都市計画決定がなされたものでございます。長期計画では、このうち練馬区内の関越道から埼玉県境に至る約一・五キロメートルの区間について、整備の優先度が高いと位置づけているところでございます。 本区間の計画案は、従来の道路構造を高架から半地下に変えるとともに、両側に幅広い環境施設帯を設置するなど、沿道環境の保全に配慮を加えたものであり、今年一月、地元提示し、現在、環境影響評価などの手続を進めているところでございます。今後とも地元の要望を十分踏まえ、国等関係機関とともに必要な施策を進めていく所存でございます。		

質 問	
答 弁	第三に、沿道環境対策の充実や道路上部の有効活用のため、構造的に可能な限り覆蓋構造とすべきであります。 第四に、外郭環状道路周辺の用途地域については、風致地区も含め、地域の実態に合うよう計画の修正を行うべきであります。 第五に、外郭環状道路通過地域周辺の交通の利便性を向上させるため、都道補助二三〇号線や放射七号線など、関連の都市計画道路の整備を促進すべきであります。 第六に、本年七月に運輸政策審議会より答申された、地下鉄十二号線の光が丘から大泉学園町の区間について早急に免許申請するなどの促進もあわせて努めるべきであります。 以上の点につき前向きのご答弁をお聞きしたいのであります。

昭和60年12月11日

第4回定例会

鈴木 俊一 知事答弁

質

○六十二番(飯田幸平君) 私は、高速自動車道路建設と環境アセスメント制度について質問いたします。

去る十二月五日、知事は、首都道路会議なるものを開催し、建設省を初め道路公団、首都高速道路公団など六団体の幹部とともに、都庁の新宿移転をばねにして、中央環状高速道路、外環状高速道路、首都圏中央連絡道路、丸の内―新宿間地下環状高速道路など高速道路網の建設を一気に促進することを確認しました。

これは、来年度着工といわれている東京湾横断道路を含め、国際化、高度情報化、ハイテク化という財界の二十一世紀戦略に全面的に奉仕する都市構造を首都圏と東京につくり上げるとともに、民間活力導入の名で大手建設資本はもちろん、膨大な過剰設備投資を抱える鉄鋼など素材型産業の大資本に巨大利潤を確保させようとするものであるといわざるを得ないが、この高速道路網の建設と大資本の関係を知事はどうとらえているのか、まずこの点を伺いたい。

知事、今あなたが都市計画決定に持ち込もうとしている外郭環状道路は、住民の公害反対、追いつき反対、町の分断反対の声を政府も認めざるを得ず、これまで二十年間凍結されてきたものであります。中央環状高速道路の一部である王子線も、昭和四十五年の首都圏整備計画で決められながら、都市計画決定にも至らないまま今日に及んでいるのであります。

凍結されてきたこれら高速道路の建設が、都内の自動車交通の総量を一層増大させ、住民を追い出し、東京の地域社会の破壊を促進させることは明白であります。

問

さらに、東京では、 NO_2 、 NO_x や浮遊粒子状物質など自動車交通がもたらす大気汚染の改善が大きくおこなわれているため、ぜんそくなど公害病の患者は引き続き増加し、知事、あなたが知事になった昭和五十四年四月、三万四千人であったものが今や五万人を超え、全国の認定患者の約半数を占めています。高速道路の建設は、これをさらに増大させるのです。

知事、あなたは、都民の環境、生活、地域社会を破壊するこの計画を、なぜ今一気に推し進めようとするのですか、知事の所見を伺います。

知事が高速道路新設の突破口にしようとしている外郭環状線及び中央環状王子線について特に問題なのは、これに関するアセスメントであります。

この二つの高速道路のアセスメントは、去る十一月二日、環境影響評価審議会の答申に基づく鈴木知事の審査意見書が事業者側に送付されたことにより、いよいよ最終の段階に入りました。

都条例に基づくアセス手続の中で提出された両評価書案に対する千通を超える住民の意見は、ほとんどが反対意見であります。環境影響評価審議会は、これを無視できず、異例ともいえるべき多くの注文をつけざるを得ませんでした。このため一般新聞も一斉に「アセス審、異例の差し戻し」「大気汚染予測やり直し」「騒音対策厳しい注文」などと大見出しで報道し、予測、評価はやり直さざるを得ない指摘するほどでした。

答

弁

○知事(鈴木俊一君) 飯田議員のご質問にお答えいたします。

高速道路の建設と大資本との関係についてのお尋ねでございますが、高速道路は一般道路とともに都市活動を支える基幹的な都市施設であり、とりわけ大資本との間に特別の関係があるわけでは全くございません。

次に、中央環状線及び外郭環状線に関するお尋ねでございますが、これら道路は、区部及び区部周辺部をめぐる環状道路として、都市内交通の混雑緩和、地域の健全な発展等のために重要な路線であり、既に首都圏整備計画及び東京都長期計画においても、その必要性が認識されているものであります。

一方において、これら道路の整備に当たりましては、沿道環境の保全が最も重要な課題であると考えておりますので、この点、一般の首都道路会議におきましても、国等関係機関の責任者に強く申し入れたところであります。

今後とも、環境保全に十分留意しつつ、必要な路線の整備を図ってまいります。

次に、環境保全と高速道路のいずれの立場を優先するのかというお尋ねであります。

現状の道路混雑を緩和し、健全な都市機能を維持するためには、都市高速道路、幹線街路等のネットワークの拡充が必要であると考えております。一方において、これらの道路の整備に当たっては、地域環境の保全が最も重要な課題であると考えております。したがって、環境、道路両全の立場をとるとというのが私の見解でございます。

質

ところが、外郭環状線については予測、評価をやり直すところではない、十日もたたない十一月十二日の都市計画環境保全委員会において、最終的な評価書の結論部分の概要について、既に用意されていた印刷物を配布して説明をしましたが、これは審査意見書の指摘など全く無視していることの何よりの証拠であります。

そして、十二月二十六日、都計審の席上で正式な評価書を提出し、都市計画変更の決定を強行しようとしているのであります。都民にとって重大な事態であります。(「そうだ」と呼ぶ者あり)

現状の東京において、さらに大量の排ガスをまき散らす高速道路の建設を強行するがごときは、都民の公害反対の大きな運動の力と被害者の血と汗にまみれた闘いによって、七〇年代前半に確立された環境保全優先の原則が、鈴木知事のもとではもはや投げ捨てられ、経済活動優先、高速道路優先の立場に逆戻りするものであります。

知事、あなたはどちらの立場を優先するのか、見解を伺います。

もともと高速王子線、外郭環状線、双方の評価書案とも、大気汚染、騒音、振動、その他の予測項目について、多くの問題とごまかしに満ちたものであります。最大のごまかしは、そもそも昭和六十年年度に達成されるはずのなかった東京都窒素酸化物総量削減計画を前提としてNO₂の予測、評価を行ったことであります。現実昭和六十年年度の環境基準未達成が明らかになったため、予測、評価の前提は既に土台から崩れ去ってしまったのであります。

問

王子線の事業者見解書では、総体として目標に近づいているなどといっていますが、全くのごまかしであります。知事は、未達成となっている現行環境基準の上限値〇・〇六ppmは一体いつ達成できるのか。科学的根拠をもって今示すことができますか。できないことは、既に何度もあなた方が言明しているとおりです。

幾つもの大気汚染物質や騒音などについて、現行の環境基準が未達成の上、現行環境基準を達成し、より高い目標を目指す具体的な計画は今めどさえも立っていない、これが現状であります。

今、知事に求められていることは、NO₂についていえば、その主たる原因である自動車排ガス規制の強化、自動車交通総量の抑制のために、真剣かつ具体的に取組むことでもあります。大気汚染の現状一つとっても、都内における高速自動車道の建設を凍結すべきことは明らかであります。知事の見解を伺います。

さて次に、東京都環境影響評価条例についてであります。

私は、この条例制定の際、関係委員会直接審議に当たった者の一人として、鈴木知事が提案した条例案は、開発行為の事業者に免罪符を与えるだけのものであることを指摘し、知事提案に対する全面修正案を提出して反対いたしました。

結果はどうか。現実はこの二つの高速道路のアクセスメント自体が、条例の仕組みによって、知事の作成した評価書案を、知事が任命した審議会で審議し、知事が結論を出すという、自分で自分を裁くものであり、科学的で公正な結論は期待できないという致命的な欠陥を、事実をもって立証したではありませんか。

答

弁

次に、自動車排出ガス規制の強化等、大気汚染対策に取り組み、高速道路の建設は凍結すべきではないかとお尋ねであります。一部の測定局で二酸化窒素の環境基準達成が困難となりましたが、総体としては改善されつつあり、また、国に對してディーゼル車の排出ガス規制の強化を強く要請するなど、環境基準の早期達成を目指しているところであります。

また、道路の整備を進めるに当たっては、周辺環境に対する十分な配慮が必要なことはいうまでもありません。

王子線、外郭環状線等につきましては、これまでお答えしてまいりましたように、都市内交通の混雑緩和と都市機能の維持等を図る上で、極めて重要な路線と考えておりますので、今後とも環境対策の充実に努め、関係住民の理解と協力を得るよう努力してまいります。

次に、環境影響評価条例を改正すべきではないかとお尋ねであります。

評価書作成までには、評価書案及び見解書について、それぞれ公示、縦覧、説明会、都民等の意見の提出が行われ、公聴会の開催も義務づけられるなど、都民意見の反映の機会も十分組み込まれております。また、評価書には、提出された都民等の意見や、知事の審査意見書に基づく修正の経過等も明らかにされております。このように、手続の各段階において、都民意見が十分反映される仕組みとなっておりますので、条例の改正については、その必要はないものと考えております。

次に、外郭環状線及び王子線について、環境影響評価をやり直すべきではないかとお尋ねであります。これらについては、既に環境影響評価審議会の答申がなされております。

質

例えば、外環の場合、住民から出されたイン
ターチェンジ部分特有の上り勾配や加速などの要
素を加えて補正を行えとか、インターチェンジの
類似事例を調査せよなど、当然の意見は全く無視
されたのであります。その上でアセスメントの結
論は、ただただ影響は少ないと、知事の願望に合
わせたものとなっているのであります。これは全
くの環境アセスメント、環境アセスメントにはか
ならず（笑）、科学の衣をまとっていても、そ
の名に値しないものであります。

さらに問題なのは、まだある、評価書案に三十
三項目の修正を行った外郭環状線の正式な評価
書、これが示されるのは、十二月二十六日の都計
審の当日、つまり都市計画変更が決定される最終
の段階であり、住民にはこれに対して意見を述べ
る場が一切保障されていないことでもあります。こ
れは、最終段階までの都民参加を拒絶するもので
あって、条例の重大な欠陥であります。このまま
十二月都計審での決定が強行されるなら、それは
まさに環境アセスメント制度の自殺行為でありま
す。

知事は、このように既に欠陥が明白になった都
アセス条例を、直ちに改正すべきであります。同
時に、改正を待つことなく、外郭環状線計画の都
計審提案を撤回し、評価書に対する住民の意見を
求め、新たに、公正、科学的立場から審議し直す
べきであると思うがどうか。

王子線については、崩れ去ったNO₂削減計画
にかわる新たな計画ができたところで、改めて予
測、評価をやり直すべきであると考えますが、あ
わせて伺います。

問

聞くところによると、来年一月の国土幹線道路
建設審議会に間に合わせるため、無理を承知で、
十二月都計審決定を強行しようとしているとのこ
とであります。が、とんでもないことでもあります。
都民の環境に重大な影響をもたらす外郭環状線建
設が、このようなことで強行されることは、断じ
て許されません。この点についても知事の答弁を
求めます。

答弁によつては再質問を留保いたします。
以上。（拍手）

答

弁

答申はただいま申し上げましたように、手続の
各段階で寄せられる都民の意見を反映して作成さ
れたものであり、その内容も適正な評価書を作成
するために部分的な補正を求めたものが中心とな
っているものであります。手続のやり直しを
する必要はないものと考えます。

次に、国土幹線開発自動車道建設審議会に間に
合わせるため、外郭環状線の計画変更を十二月都
計審で強行決定することは許されないとのご意見
であります。これまでもご説明いたしました
ように、この道路は首都東京の将来にとって重要
な路線であります。

今回、地域環境を保全するために道路構造を抜
本的に改めて、高架から半地下に変更し、両側に
環境施設帯を設置しようとするものであります。
この計画変更案は、本年一月、地元に提示して以
来、環境影響評価の手続を進めてきたところでご
ざいます。

今後とも関係住民の理解と協力を得るよう、国
等関係機関にも強く働きかけてまいりたい。
以上です。

質	問	答 弁
○六十二番(飯田幸平君) 私は怒りを持って、知事の答弁を聞きました。知事は、沿道周辺環境の保全に配慮しつつ事業を進めると繰り返し答えているが、事実によって私が指摘したとおり、市街地における新たな高速道路の建設と環境保全が両立しないことは、余りにも明白であります。 外郭環状線をとっても、大気汚染ばかりではなく、現道もない、密集した市街地に、新たに幅員六十四メートルもの高速道路をつくるなど、そこに住んでいる住民追い出し、地域社会の破壊であることも明らかではありませんか。 知事の答弁によって、東京都環境影響評価条例による環境アセスメントは、高速道路建設の露払いにすぎないことも、もはや明白になりました。 知事が、大企業専任、環境破壊の高速道路網の建設を、今、一気に推し進めれば、それは直ちに対象地域住民はもとより、心ある都民による全体的な反対運動をも、一気に引き起こすことになるのであります。 怒りを持って立ち上がった全都的な反対運動は、政府と鈴木都政に対し、真っ正面から対決して闘わざるを得ません。知事は、これら都民にあえて挑戦し、都民の闘いを押しつぶしてでも、これら高速道路の建設を強行するのかどうか、再度、知事の所信を問うものであります。(拍手)		○知事(鈴木俊一君) 飯田議員のご質問にお答えいたします。 多くの反対を押し切ってまで道路建設を強行するのかという趣旨のご質問のようでございましたが、これまでにもお答えいたしましたように、東京の将来にとって道路網の整備は重要な課題でございます。 一方において、沿道の環境保全対策や要移転者の生活再建等の面にも、十分な配慮が必要と考えておりますので、今後とも、国等関係機関とともに、関係住民の理解と協力を得るよう努力してまいります。(拍手)

昭和61年 3月 6日	第1回定例会	鈴木 俊一 知事答弁

質

問

○四十番(石川芳昭君)

第三に、本年一月、外郭環状線の都市計画が決定しましたが、練馬区はこの決定に当たり、風致地区の修正など幾つかの附帯条件をつけております。その理由は、外郭環状線沿いの地域は、都市基盤を含めたまちづくりが立ちおくれしているため、これを契機に、住、工、商の適正配置によって地区の活性化と整備を図るというものであります。このまちづくりにも風致地区の地域指定が問題になるのではないかと考えますが、今後どのように対処されるのか、明快なご答弁を期待いたします。

答

弁

○知事(鈴木俊一君)

次に、外郭環状線沿いのまちづくりと風致地区との関係についてのお尋ねであります。
風致の保全と同時に、都市基盤の整備、町の活性化なども重要な課題であると認識しております。したがって、風致地区内における沿道利用など、土地利用上の調整が必要な箇所につきましては、地元区とも協議しながら、商業機能、防火機能も発揮できるよう、これからの風致地区のあり方について検討していく考えでございます。

質

問

石川芳昭議員

次に、都市高速道路外郭環状線について伺います。

この道路の都内計画部分については、長い間凍結されていましたが、去る一月二十一日に開催された国土開発幹線自動車道建設審議会で、練馬区内の関越自動車道につながる区間一・五キロメートルの都市計画変更が可決され、都内では初めて建設着工の運びとなったものであります。しかし、ここに至るまでには、地元練馬区を初め広範な都民からさまざまな意見が出され、あらゆる角度からこの問題の検討を重ねてきたことは、知事もよくご承知のとおりであります。特に直接かわる練馬区においては、建設に対し全面的な賛成ではなく、道路構造、地域地区の変更、関連道路の整備など数項目の実施を条件として建設を受け入れたものであります。

そこで、外郭環状線の都内部分については、今回建設が決定した関越自動車道以北の諸条件の整備に最善の努力を払いながら建設を図るべきであると考えますが、どうか。

そして、関越道以南の整備については、これまでの経緯もあり、以北の建設状況を勘案しながら慎重に取り扱うべきと考えますが、知事のご所見をお伺いいたします。

答

弁

鈴木知事

次に、外郭環状線についてのお尋ねでございます。

この路線のうち、関越自動車道以北につきましては、都市計画変更の際に、練馬区から要望が出されているところであります。都としては、事業主体である国などとともに、これら要望の実現に向けて誠意を持って努力していく所存であります。

また、関越自動車道以南につきましては、従来からさまざまな意見のあることは承知いたしております。したがって、この区間につきましては、関越自動車道以北の事業状況を踏まえるとともに、今後構造面などについても十分検討する必要があると思いますので、慎重に対応してまいりたい。

昭和62年 7月 3日

第2回定例会

鈴木 俊一 知事答弁

質

○十七番(阿部昭作君) 私は、まず、外環道路建設問題について伺います。

外環道は、常磐、東北自動車道を初め、関越、中央、東名の各高速自動車、さらには環八、環七を接続させる自動車専用幹線道路計画であり、都内有数の閑静な住宅地と、公害をまき散らす産業優先、住民無視の道路建設であるとして、当初から住民の激しい反対運動が展開され、これまでに五年以上にわたって凍結されてきたものであります。

ところが、知事、あなたが知事に就任するや、途端にマイタウン長期計画の中で外環道の必要性を認知したことから建設省が飛びつき、中曽根民活と都市再開発計画と相まって、関越以北の一・五キロの強行着工となったのであります。さらに知事は、関越以南は白紙だといっていました。ところが、昨年の十二月、第二次長期計画では一転して推進を打ち出したのであります。

この外環道路は、杉並区内では、都内有数の閑静で環境のよい住宅地を直撃するだけでなく、長年血のにじむような努力で築き上げてきた商店街は崩壊、約四百戸、六百五十世帯が強制的に追い出されるのであります。同時にまた、緑豊かな善福寺池公園、非草八幡など、都内に残された貴重な史跡、緑と自然も破壊され、幼、小、中、高、大学などの教育施設に公害をまき散らす、児童館など福祉施設もなくしてしまうのであります。知事、同じ杉並区に住む者として、あなたはこのことをどう認識しているのですか。全く心が痛まないのですか。お答えをいただきたい。

問

杉並区は、環七、環八、甲州街道、青梅街道など主要幹線道路が縦横に通じ、緩和されたNO₂環境基準をはるかにオーバーし、自動車公害がますますふえ続けているのであります。そのため、都条例による公害病認定患者は、六十二年三月三十一日現在で一千七百四十八人と、前年度に比べて百十三人もふえるなど、なおふえ続けているのであります。あなたは、外環道を建設することによって、公害病患者をさらにふやすつもりなのかどうか。

去る六月十四日、杉並区内の立教女学院で、杉並区など三区四市七地区三十団体を結集している反対同盟が主催した、通すな外環一千人集会は、沿道関係住民を初め国会議員、都議、区議、市議など党派を超えて一千百名を超える参加者で開かれ、住民の怒りが爆発し、熱気あふれる大集会となり、満場一致で、建設省は外環道路を建設するな、東京都は都民の立場に立ち、建設に手を出すな、財界は住民無視の外環道路促進を直ちにやめろ、公害をまき散らす外環道路を白紙撤回せよと決議をし、建設省、知事に申し入れをしているところであります。知事は、この集会で示された住民の怒りと決議についてどのように受けとめられたのか、その所見をお伺いしたい。

外環道の建設は、大気汚染の一層の激化、公害患者の増大、地域の暮らしやコミュニティ、自然と緑の破壊を引き起こすことは必至であります。地方自治体の長として、あなたは都民の命と健康を守る責務を負っているのです。外環道の凍結と白紙撤回をすべきであります。知事の見解を伺いたい。

答

○知事(鈴木俊一君) 阿部議員の一般質問にお答えいたします。

まず、都市高速道路外環状線についてのお尋ねであります。

本路線は、都市内交通の混雑緩和、環状交通の円滑化、地域の利便性の向上等を図る目的で計画されたもので、首都圏基本計画等におきましても、その位置づけがなされているものであります。

なお、第二次東京都長期計画では、関越自動車道以南の区間については、環境保全が図られるよう、道路構造等について国等関係機関と十分協議していくことといたしております。

また、外環を建設することによって公害病患者をさらにふやすことにならないかとお尋ねであります。自動車の排出ガス等による大気汚染の健康への影響にも留意して、都としては引き続き排出ガス規制の強化や道路構造の検討について、国等に要望してまいります。

次に、外環反対集会決議についてのお尋ねであります。この決議は都民の声の一つとして受けとめております。今後、国等関係機関が検討するに当たっては、道路の構造や環境保全等について十分な配慮を求めていく所存であります。

次に、外環の凍結や白紙撤回についてのお尋ねでございますが、外環は、東京の都市交通問題の解決にとって必要なものであると考えております。

弁

平成 3 年 7 月 3 日	第 2 回定例会	鈴木 俊一 知事答弁
飯田幸平議員 次は、自動車専用高速道路の建設についてであります。 知事はかつて私の質問に対し、道路の建設と環境の改善を両全させるのが私の立場だと答えました。しかるに知事は、この大気汚染の現状の中で、自動車専用高速道路を初めとする幹線道路の建設をあちこちで強行し、環境破壊に拍車をかける自動車交通総量の飛躍的増大を図ろうとしています。 高速中央環状新宿線の南端、インターチェンジが計画されている目黒区大橋では、去年十二月の、住民が行った二百メートルメッシュの測定で、すべて環境基準オーバーです。この現状の上に、高架で四車線、延長七百メートルの大インターチェンジができれば、もう大橋ではとても子供は育てられない、もう引越しかないなど、地域住民の叫びが上がっています。 知事が今強行している新宿線や王子線などは、道路と環境の両全ではなく、環境破壊そのものではないでしょうか。直ちに中止し、凍結すべきであります。お答えください。 知事はこれまで、高速王子線、外郭環状線、新宿線などの環境影響評価書は、すべて調査時点における最新の知見に基づいたもので、適正であると答えてきました。高速王子線のアセスメントは昭和五十七年、新宿線は昭和六十二年における知見に基づいて行われたものであります。今、環境管理計画が破綻したことは、すべての高速道路の評価書の予測評価が破綻したことを示しているのではありません。		
問 東京の環境の基礎をなす都市構造は、八〇年代、特に急激に変化しており、今日、大気汚染の将来予測に対する知見も大きく変化してきているのであります。したがって、私はここに提言いたします。 環境の将来予測に対する最新の知見が大きく変化したと認められるときは、最新の知見によって予測、評価をやり直し、その結果を公表するということがあります。同時に、評価の指標に照らして事業計画を見直す。もちろん、その間、現在進行中の高速道路建設事業は凍結することでありま 私は、これが高速道路の建設について都民の合意を得る――都民の合意を得るためにも必要なことだと確信しています。知事の決断を求め、所信をお伺いいたします。		
答 弁 ○知事(鈴木俊一君) 次に、高速道路の環境影響評価をやり直すべきではないかとのご意見であります。 ご指摘の高速道路王子線、外郭環状線及び中央環状新宿線の環境影響評価は、都の条例に従い、都市計画決定の手続に合わせて適切に実施されたものであり、既に事業が行われているところでありま す。 今後は、予測時点における環境等の状況変化も踏まえつつ、条例に基づき事後調査を実施し、これらの事業が環境に著しい影響を与えていると認められるときは、環境保全措置の強化など適切に対処することとしており、今後とも環境保全には十分留意しつつ、事業の推進を図ってまいります。		

平成10年 6月10日	第2回定例会	青島 幸男 知事答弁
松村 友昭議員 最後に、外郭環状道路についてです。 今日三日、外郭環状道路建設に反対する関係三区四市の住民が都庁を訪ね、都が全線六車線、地下構造式の巨大な外環道路建設を進めようとしていることについて、計画の撤回を求めました。これに対して都は、都市計画が決定されたものだ、撤回はできないとして、建設強行する態度を示しました。今回の計画は、都が昨年まとめた調査報告書の有力な案に基づくもので、それによれば、練馬の関越道から中央道、東名道を結ぶもので、外環部分は地下方式とし、掘り割り方式で住民を立ち退かせ、地上部分は地方道で整備するというものです。道幅は、当初の四十二メートルから六十四メートルの巨大な走路に拡張されます。これによって、沿線六千世帯、学校や団地などが立ち退きなどの影響を受けるものです。 そもそも外環道路は、多数の沿線住民を追い出し、環境を破壊するものとして、関係住民や地元自治体の一致した反対によって、二十八年前、国会で凍結が確認されているものです。この点では、ことしの四月、参議院国土・環境委員会での我が党議員の質問に対して、政府は、建設大臣が凍結解除を表明したことはないと答え、今も凍結が続いていることを公式に認めているのです。ところが、知事、あなたは昨年、外環道路を、促進調査報告書を発表し、九月には政府に対して外環道路促進を要望するまでに至っています。独断専行ではありませんか。知事、建設計画の凍結という関係者間の合意を勝手にほごにしてしまうなどというところが、自治体の長として許されるとお考えなのですか。答弁を求めます。		
問 自動車最優先の都市づくりが世界的に見直され、ゼネコン奉仕の公共事業の縮小が叫ばれているときに、住民との合意も構いなしに、このような超大型道路建設を強行することは許されない、このことを改めて表明するものであります。 なお、先ほど、民主党の田中議員より、我が党のパンフレット販売活動について、選挙違反とか、合法政党といえるのかなどと発言がありました。しかし、自治省の見解や選挙管理委員会事務局長の答弁にもあつたように、我が党のパンフレット活動は全く合法的な活動であります。もとより、選挙運動や選挙期間中の政治活動についていえば、欧米と比べても極端な規制の厳しさこそ問題であり、その改善こそが求められているのであります。 我が党は、今後とも、言論、表現、政治活動の自由を初め、自由と民主主義を守り、発展させるために全力を尽くす決意を表明し、質問を終わります。(拍手)		
答 弁 〇知事(青島幸男君) 次に、東京外郭環状道路についてお尋ねがございました。 東京外郭環状道路は、都心部のみならず、東京圏の自動車交通の分散、渋滞解消を図りますとともに、東京の均衡ある発展に寄与する上で大変重要な路線でございます。しかし、既成市街地を通過することから、地域環境との調和などに配慮していく必要があると考えておるところでございます。都としてはこれまで、地下構造を有力な案とし、地域まちづくりに関する調査の実施や、地元区市及び国の意見を聞くための連絡会を設置するなど、地元と話し得る条件づくりを行っているところでございます。今後、地元区市や国、地域住民などから幅広く意見を聞きながら、まちづくりや環境等に十分配慮するなど、計画の具体化について努力をしてまいりたいと考えております。		

平成10年12月 9日	第4回定例会	青島 幸男 知事答弁
		〇六十一番(石川芳昭君) まず、東京外郭環状道路の整備についてであります。 この道路は、これまで、平成四年十一月には埼玉県内の常磐道から和光インターチェンジが供用され、都内部分についても、掘り割り構造への計画変更を行った上で、平成六年三月に和光インターから関越自動車道までの間が供用されました。 この結果、常磐、東北、関越道が直結したことにより、これまで道路の混雑が激しく、移動時間が多くなっていた埼玉県南部の都市間移動が大変スムーズになるとともに、区部西北地域から東北・常磐道方向への利便性が飛躍的に向上するなど大きな効果が見られ、さらに、今後は関越以南から東名までの延伸整備への期待が高まっているのであります。 このため、平成九年九月に、厚生省と東京都による東京外かく環状道路懇談会が開催され、道路構造等については地下構造を有力な案とし、今後は関係自治体等の意見を幅広く聞きながら、計画の具体化を図っていくことが確認されました。そして、ことしの三月には、東京都、国、関係七区市から成る東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会が設置され、活発な意見交換がなされていると仄聞しております。 そこで伺います。
		質 問 第一に、外環整備に対する知事の基本的な考えを明らかにしていただきたい。 第二に、関係区市の地元からは、地域住民に対し正確な情報が伝えられていないとの声をたびたび耳にします。都として、協力いただく関係住民に対して、外環の整備手法や関係区市のまちづくり整備との整合性、さらに自動車排ガス対策などの環境の情報など、積極的に都民にPRすべきと考えます。 第三に、外環の都市計画区域内には、住居系の地域のほか、自然環境が豊かな地域や商店街などが多く含まれております。まちづくりは、基本的には区市が主体となって調整すべきであります。が、こうした外環整備にかかわる住宅、環境、産業振興等の問題については、区市など関係機関を含めて、早い段階で調整すべき課題であると考えます。 第四に、外環整備に当たっては、地元練馬区西部の交通不便地域の解消が不可欠であります。そこで、外環整備とあわせて、バスやLRTなどの公共交通の導入を計画し、それと整合を図ったまちづくりを進めるべきと考えます。 第五に、関越以南の整備については、防災機能の強化や道路ネットワークなどの観点から、都市計画道路の一環としての役割を果たすことは、連絡会において説明されてきました。しかし、都が今後どのような予定で計画を進めるかについて、明らかにされておりません。都としての今後の取り組み姿勢を明らかにすべきであります。
		答 弁 〇知事(青島幸男君) 次に、東京外郭環状道路についてご言及がございました。 東京外郭環状道路は、不足しております環状方向の道路整備をすることによりまして、バランスのとれたネットワークを形成するものでございまして、都心部のみならず、東京圏におきます自動車交通の分散、渋滞解消を図りますとともに、区部西部地域や多摩東部地域の交通の利便性を向上させてまいりますなど、東京の均衡ある発展に寄与すること、大変なものでございまして、非常に重要な路線であると考えております。 しかし、その整備に当たりましては、既成市街地を通過することもあり、地域環境との調和とか、あるいは難しい条件もかなり含まれているのだろうと思います。この点を回避するため、十分配慮していく必要があるかと考えております。 今後、地元区市や、あるいは国及び地域住民の方々などとも広く意見交換をしながら、計画の具体化に向けて努力してまいらなければならないと考えております。

質 問	
答 弁	

平成11年 9月21日	第3回定例会	石原 慎太郎 知事答弁
川島 忠一議員(代表) 東京における渋滞解消のために、環状八号線、多摩の南北道路、鉄道の連続立体交差事業や新交通システムなどの整備を推進するとともに、忘れてはならないのが高速道路網の整備であります。特に高速道路網の整備は、一般道路の負荷を軽減し、健全な都市活動を支える上で大変重要であり、さらに、受益者負担の考えで有料道路として整備することは、財政面でも有効な方策であるといえます。 しかし、東京圏の高速道路網を見ますと、環状方向の根幹をなす路線として、首都高速中央環状線、東京外郭環状道路、首都圏中央連絡道路のいわゆる三環状の路線が計画されていますが、これらの環状方向の路線及びそのアクセス道路の整備は、放射方向の路線に比べて極めて立ちおくれています。三環状の整備は、一東京だけではなく首都圏全体の問題であり、東京都の積極的な対応が不可欠であり、責任も重いと考えます。 そこで、このいわゆる三環状の整備についてどのように取り組むつもりか、知事の基本的姿勢についてお伺いいたします。 次に、三環状の中でも、都内区間の整備が進んでいない東京外郭環状道路についてお尋ねします。		質 問
石原知事 それから、圏央道など三環状の整備についてであります。これはもう本当に焦眉の問題であります。東京では、慢性的な交通渋滞が経済全体の高コスト構造や環境負荷を招いております。交通渋滞を解消していくためには、特に都心の交通を分散させる三環状の整備は不可欠であります。 ちなみに、環状道路の整備率は、ロンドンのほぼ十割、パリの約七割に対して、東京圏の三環状は約二割と著しくおくれております。東京のみならず、首都圏の均衡ある発展に向けて、三環状の整備を重点的に推進していきたいと思っております。 次いで、これにかかわりがあります東京外郭環状道路の整備についてであります。私は、これは首都移転と非常に密接に関係があると思います。首都移転が計画でつづれることを私は念願しておりますけれども、ならば、その代替案として、この東京を、移転にかかる経費のはるか安い財源で、もっと驚くほど機能的なよいまちにすることができると思います。		答 弁

質 問	
答 弁	東京外郭環状道路の関越道から東名高速道間は、昭和四十一年に都市計画決定されていますが、いまだに事業着手のめども立っていません。しかし、都心部に集中する交通の迂回、分散に大きく貢献する外環の整備促進は、都にとって重要な課題の一つと考えます。 そこで、東京外郭環状道路の整備促進に向けて、都として今後どのように取り組んでいくのか、お伺いいたします。 その一つのかぎは、この外郭環状道路の整備でありまして、これに国が決心して集中的に予算を投下すれば、恐らく七、八年でこの外郭環状ができて、そして都内における渋滞が緩和され、東京の機能というものがもっと発揮されるんじゃないかと思えます。 いずれにしろ、特にこの外環は整備がおくれておりまして、早期事業化が望まれております。整備に当たっては、住宅地や商店街など通過することから、地域環境やまちづくりとの調和などをあわせて考えていくことが必要であります。近々、私も現地を視察する予定でございます。 今後、地元区市や地域住民を初め幅広い意見を聞きながら、計画の具体化に向けて積極的に努力をしていく所存でございます。

平成11年12月 8日

第4回定例会

石原 慎太郎 知事答弁

質

藤沢 志光議員(代表)

次に、外郭環状道路の整備について伺いたいします。

東京では、都心部を中心とする交通渋滞の慢性化により、都市活動の低下や膨大な経済的損失、さらには大気汚染や交通事故など、さまざまな問題が生じており、交通渋滞の解消は緊急の課題となっています。このため、都では、環状八号線や多摩の南北道路などの整備を進められていますが、これらとあわせて忘れてならないのが、自動車専用道路の整備であります。

東京の渋滞の大きな要因に、通過交通の多さが挙げられます。例えば、周辺県市から区部を通り、また周辺県市に向かうという通過交通は、一日に三十五万台に上ります。都心部を中心とする交通渋滞の解消を図っていくためには、これらの交通を迂回、分散させる環状方向の広域的な幹線道路網の整備が不可欠であります。

外郭環状道路、いわゆる外環は、その整備により、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道などを相互に連結し、これまで都心方向に直接流入して混雑していた交通を適切に分散するなど、東京の交通渋滞の解消のためになくはない道路であります。

問

しかしながら、外環は、昭和四十一年に都市計画決定されていますが、当時の計画は、自動車専用部の構造が基本的に高架式であったことなどから、騒音、排気ガスなどの公害の発生や既成市街地の地域分断などを懸念する沿線の人々を中心に、大変大きな反対運動が展開されたという経緯がありました。

したがって、この外環の整備を進めるためには、地元との合意形成は不可欠であります。今後、外環道路の整備について、地元との合意形成をどう進められるのか、知事のお考えを伺います。

また、知事は、本定例会の所信表明の中で、外環については、地域環境の保全やまちづくりの観点から、自動車専用部の地下化を基本として、計画の具体化に取り組みと発言しております。

さて、そうした前提に立ったとき、地域のまちづくりを進めるといふ観点からは、さらに地上部の使い方をどうしていくのかということも、地元の理解を得ていく上で大変重要なことであると考えますが、これについてはどのようにお考えなのか、見解をお伺いいたします。

答

弁

石原知事

次いで、東京外郭環状道路に関する地元との合意形成についてであります。

これまでの計画については、地元を中心にさまざまな経緯があったことから、今後の計画の具体化に向けては、地元との合意形成に努めることが重要であると思います。そのためには、計画について地域住民と十分に話し合うことが不可欠であると認識しております。

今後、地元との合意形成を図るためにも、早期に地域住民との話し合いの機会を設けていきたいと思っております。

平成12年 7月 5日	第2回定例会	石原 慎太郎 知事答弁
石川 芳昭議員(代表) 最後に、東京外郭環状道路について伺います。 東京の交通渋滞の大きな原因の一つに、通過交通の多さが挙げられます。例えば、区部を通過する交通が一日約三十五万台にも上るといわれており、都心部を中心とする交通渋滞の解消を図っていくためには、これらの交通を迂回、分散させる広域的な環状道路の整備が不可欠であります。 東京外郭環状道路、いわゆる外環は、いまだ練馬区の大泉でとまったままであり、このため、幹線道路や生活道路に車があふれ、深刻な事態となっております。 さて、知事は昨年十月、練馬区内と武蔵野市内の外環の現地視察を行い、さらに、十二月の第四回都議会定例会の所信表明で、外環については地域環境の保全やまちづくりの観点から、自動車専用部の地下化を基本として計画の具体化に取り組みと発言されておりますが、改めて知事の外環整備に対する基本姿勢を伺います。 第二に、私は、知事の発言を契機に外環の計画が進展することを強く望むものであります。その後、外環計画の具体化に向けて都はどのような取り組みをしてきたのか、また、今後どのようなことに重点を置いて取り組んでいくのか、あわせて伺います。		
第三に、外環の地下化を基本とするということは、今後地元との合意形成を図る上で極めて重要であると考えますが、同時に、外環を地下にしたときの地上部のまちづくりをどうしていくのかということも、地元の合意を得ていく上で大変重要なことであると考えますが、都はどのように取り組んでいくのかを伺い、私の代表質問を終わります。(拍手)		
○知事(石原慎太郎君) 次いで、外環整備に関する基本姿勢についてであります。東京の外郭環状道路は、不足している環状方向の道路を整備することによって、バランスのとれた広域的なネットワークを形成するものでありまして、これは東京だけではなしに、東京を中心とした、先ほど申しました大きな首都圏全体の発展にとって極めて重要というか、致命的な私は路線であると思います。 その整備に当たっては、地域の生活に十分配慮するとともに、まちづくりとの調和を図っていくことが必要であると思えます。多量金はかかるかもしれませんが、私は、これは必ず費用対効果で大きな大きなメリットをもたらす大事な事業だと心得ております。 計画の早い段階から、地元区市や地域住民を初め幅広く意見を聞くなど、前例にとられない新しい取り組みを積極的に行います。早期に計画の具体化が図られるように努力したいと思っております。		

質

問

答

弁

平成12年12月 7日	第4回定例会	石原 慎太郎 知事答弁
山崎 孝明議員（代表） まず、三環状道路についてですが、首都圏中央連絡道や首都高中央環状線は、現在、事業に着手しており、早期供用が待たれていますが、外環道については、昭和四十一年の都市計画決定以来、凍結状態にあります。 知事は、昨年十月に現地視察を行い、これを契機に、三十数年間途絶えていた地元との話し合いが持たれ、地元団体との話し合いが継続されております。この知事の外環に対する積極的な取り組みは、評価しております。 去る十一月三十日に、地元団体との第三回目の話し合いが持たれ、その中で、東京都は新たな進め方を提案したと聞いておりますが、どのようなものなのか、伺います。 ところで、知事の視察から一年二カ月を経過しましたが、事業予定者である建設大臣は、一度も現地を訪れておりません。三十数年間凍結した地元住民の感情を和らげ、話し合いを進展し、さらには事業予定者の取り組み姿勢を示すためにも、建設大臣の現地視察を要請することが必要と考えますが、知事の政治力で、扇大臣に強く要請すべきと考えますが、ご所見をお伺いいたします。		質 問
石原知事 外環についてでありますけれども、外環の整備は、首都圏の交通渋滞を解消するためにぜひとも必要であります。 私も昨年十月に現地を視察し、地域の状況を見ることの必要性を痛感しましたので、時の建設大臣の中山君にもお願いしたんですが、なぜかヘリコプターで上から眺めたら終わっちゃいましたけれども、今度、扇さんが留任しましたので、扇大臣にも、十二日に大江戸線の開通で会いますから、このごろは女性の方が勇気がありますから、いろいろ問題も起こるかもしれないけれども、とにかく凍結というものを解除をしていただくべく、現地を見ていただきたいということを私からも強く申し上げるつもりでおります。		答 弁

平成13年 2月27日	第1回定例会	石原 慎太郎 知事答弁
佐藤 裕彦議員（代表） — 次に、道路整備についてお伺いをいたします。 近年、国際的競争力の低下や都市としての魅力の喪失など、東京は、国際的に見ても地盤沈下が進んでおります。 特に、慢性的な交通渋滞は、大きな経済的損失をもたらすだけでなく、自動車排出ガスによる大気汚染が都民の健康をも損ねており、都民の安全が脅かされていきます。そのため、喫緊の重要課題として、渋滞対策に取り組んでいく必要があると考えています。 渋滞は、東京圏の高コスト構造にも起因しており、その対策は、東京圏の都市構造の問題として取り組む必要があります。 特に、首都圏三環状道路については、その整備が完了した段階では、圏央道内側の主要渋滞ポイントはおおむね解消し、一年に約四兆円の経済的効果があるといわれております。そこで、首都圏三環状道路の整備について伺います。 初めに外環について、先月十六日には、知事のご努力により国土交通大臣の現地視察が実現し、石原知事とともに三鷹市や武蔵野市の外環予定地を視察されました。 この視察は、今後の外環の整備へ向け、大きな転換となると考えますが、都の今後の取り組みについてお伺いをいたします。		質 問
石原知事 次いで、外環の今後の取り組みについてありますが、首都圏の慢性的な渋滞解消や環境問題などを解決する上で、外環はぜひとも必要な路線であります。 計画の具体化を図るために、とにかくまず凍結解除が必要でありまして、これを早期に国に要請してまいりたいと——もう既に要請しておりますが、それにしても、なかなか結論が出ない、遅い。とにかく、そのためにも、地元との話し合いをさらに精力的に進めて、検討のたたき台となる案をできるだけ早く地元を示したいと思っております。		答 弁

質	中山 秀雄議員（代表） 次に、都市の骨格をなす道路ネットワークの整備に関連して伺います。 東京構想二〇〇〇では、増大する交通量に対し、財源上の制約や社会的合意形成の難航などにより、道路ネットワークの整備がおくれていることよって、都心を通過する過剰交通が慢性的な渋滞を引き起こし、自動車の排出ガスによる環境問題の改善が進まない点を指摘し、このためには、いわゆる首都圏三環状道路の整備促進を重点的に行う必要があるとしております。 この中で、首都圏中央連絡道路と首都高速中央環状線の事業化区間については、供用開始の目標年次を明確に示しておりますが、東京外郭環状道路については、整備指針を述べるにとどまっております。 そこで、東京外郭環状道路について、第一に、知事は平成十一年の第四回定例会で、自動車専用部の地下化を基本として計画の具体化に取り組んでいくことを明らかにしました。そして、平成十年三月に、東京外郭環状道路とまちづくりに関する連絡会が設置され、幹事会、地元団体との話し合いなどを行い、この間に知事及び国土交通大臣の現地視察も行われたところであります。現状はどのようなになっているのか、伺います。
問	第二に、この道路の基本計画は、高速道路との連結のためのジャンクション三方所、幹線道路との連結のためにインターチェンジ五カ所を設置することであり、計画の具体化に向けた第一歩として、地下化を基本とした検討案を取りまとめ、関係機関及び地元団体に提示し、話し合いを進めることが必要と考えます。知事の所見を伺います。
答 弁	○知事（石原慎太郎君） 次いで、外郭環状道路の取り組みについてありますが、地下化というお話がありましたが、まさに日本のシビルエンジニアリングは非常にすぐれたものでありまして、その中でも特にトンネルの掘削技術というのは、まさにドーバー海峡を地下で結ぶ、あいつたプロジェクトで証明もされております。 だから、そういうものを念頭に置きまして、首都圏の慢性的な渋滞解消や、環境問題などを解決する上で、そうした工法による外環の完成は、ぜひとも必要だと思っております。 計画の具体化を図るために、今後、精力的に住民の方々と話し合いを進めまして、検討のたたき台となる地下化を含めて、具体的な実現可能な案をできるだけ早く作成して、地元にも示していきたいと思っております。

平成13年12月11日	第4回定例会	石原 慎太郎 知事答弁
質 問 比留間敏夫議員（代表） まず、外環道の整備についてお尋ねをします。 我が党は、外環については、東京のみならず、首都圏全体にとって必要不可欠な道路であると考えております。党三役を中心として、党本部への要請活動等も行うなど積極的に取り組んでおります。 このような中で、国においては、日本道路公団等、道路関係四公団について廃止・民営化の方向を示し、また、第三者機関を設置して、高速道路整備計画中の残り区間の建設や、民営化後の経営形態について議論していくこととなりました。しかしながら、国土開発幹線自動車道の中でも重要な東京外郭環状道路は、特殊法人改革の議論にかかわらず、早急に整備が必要であると考えます。改めて知事の見解を伺います。 外環は、都市部を通過することから事業費が高く、採算性が悪いと批判されておりますが、首都圏の渋滞解消や都市再生に寄与するなど、費用対効果を考えれば、すぐにでもペイできるのではないのでしょうか。具体的に外環が整備されたときの、その整備効果について伺います。		
答 弁 石原知事 次いで、東京外郭環状道路の整備についてであります。外環は、首都の渋滞解消や環状メガロポリスの実現に必要なものでありまして、首都圏の再生にも絶対に必要な条件であります。 国においても、道路関係公団の民営化の方針が打ち出され、今後、私はかねて総理にもいつてきたんですが、内閣にかかわりなく、ある継続性を持った、しかも上に、かつての国鉄の民営化や電電の民営化のときに、土光さんや大槻さんという、まさに非常に骨太な経済人を据えての第三者機関を設置法で設けましたと同じように、そういうものをつくって、そしてそこで、やはり高速道路の整備についての議論がなされ、その重要度や採算性などを考えて、優先順位をつけて、そういう議論のつとめて、道路なら道路の合理的な開発をしてもらいたいということをいつておりました。 いずれにしろ、国もようやく動き出したようでありまして、そういう道路を含めて特殊法人の合理化、それに並行して、道路は一切つくらぬというわけには決まっていけないことでありまして、あくまでも冷静な判断によって優先順位をつけ、当然、都市というものはそこでクローズアップされてくるべきであります。そういう行政をしてもらいたいというのを国に要請してまいりましたし、これからは都を代表して行っていきたいと思っております。		

平成13年12月12日	第4回定例会	石原 慎太郎 知事答弁
		高橋かずみ議員 次に、東京外郭環状道路についてお尋ねいたします。 東京外郭環状道路については、私の住む大泉と三郷の区間が平成六年に完成し、三郷から湾岸道路までの区間が平成十九年度供用に向け事業中ではありますが、大泉から先の東名高速までの区間は、昭和四十一年の都市計画決定以来、いまだ事業が進んでおりません。 このため、大泉インターチェンジ周辺では、通過交通が狭い生活道路に入り込み、自動車の増加や交通渋滞の発生により、生活環境が脅かされております。このような状況を改善する意味でも、一刻も早い事業の実施が待たれております。 昨年の四月には地元の反対団体等との話し合いがスタートし、六月から七月にかけては外環計画のたたき台の説明会の開催など、事業化に向けての取り組みが行われてきました。たたき台の公表や賛成、反対を問わない幅広い住民への情報提供など、P1的手法による取り組みを開始したことについては大変意義があり、外環の促進のためには、このような取り組みを今後も継続すべきと考えます。
		問 外環などの広域的な根幹的な幹線道路の計画は、一般的に沿道住民の合意形成に長期間を要しているのが現状であります。このため、国土交通省は、道路計画合意形成研究会を設置し、この十月には望ましい合意形成のプロセスのあり方について提言がなされました。この提言を受け、早速、外環については、学識経験者から構成される第三者機関である東京環状道路有識者委員会を設置したと仄聞しております。 外環計画を進める上で、この有識者委員会はどうのような位置づけなのか、お伺いいたします。 一方、地元との合意形成を進めることも非常に重要なことであります。都と国は、これまで七団体との話し合いを平成十二年より行っておりますが、本年五月の大臣発言にあった原点からの話し合いの場を早期に設け、反対派のみならず、賛成の団体を交えた話し合いを行うべきと考えます。 外環の整備に当たっては、多方面からの意見を反映することが必要であり、今後、住民などの意見を聞きながら、一日も早く計画を具体化すべきと考えますが、その取り組みについて知事のご所見をお伺いいたします。
		答 弁 ○知事(石原慎太郎君) 高橋かずみ議員の一般質問にお答えいたします。 外環の取り組みについてであります。外環は、首都圏の渋滞解消や環状メガロポリスの実現に必要な不可欠なものでありまして、首都圏の再生にも大きく寄与するものだと思います。しかし、非常に現況はお寒い限りであります。しかし、パリやロンドンは一〇〇%近く完備しておりますが、東京の場合にはやっと過半に達したという程度であります。 この外環の整備を速やかに進めるためにも、計画の早い段階から、できるだけ幅の広い意見を聞くことが重要であると思っております。 都としましては、早期整備に向け、地元との対話を進めるなど、国とともにさらに積極的に取り組んでいきたいと思っております。

平成14年 2月27日	第1回定例会	石原 慎太郎 知事答弁
石川 芳昭 議員（公明党） 第三に、外環道路整備についてであります。 PI外環協議会（仮称）準備会、東京環状道路有識者委員会を設置するなど、従来にない取り組みを国や都が始めていることについては、外環の建設促進のために大変重要なことであります。今後のPIの中心をなすと考えられる協議会の準備状況と、有識者委員会の動向について明らかにしていただきたい。 さらに、練馬区では、地元の建設促進への熱意を受けとめ、外環道路整備関連事業経費を予算化し、外環地上部のまちづくりの調査を実施することになっていきます。都として必要な支援を行うべきであります。 また、こうしたことにこたえるためにも、外環の早期整備を図るべきと考えます。		
石原 慎太郎 知事 次いで、外環についての取り組みであります。外環は、首都圏の渋滞解消や環状メガロポリスの実現に必要なものであります。首都圏の再生に大きく役立つものでありまして、これはもう何よりも優先して整備すべき路線であると思っております。 都としても、今後、地元との対話をより一層進めるため、新しい協議会を設置しまして、国、区市とともに、早期整備に向けて積極的に取り組んでいきたいと思っております。		

