

## 第 8 回 東京環状道路有識者委員会

平成 14 年 6 月 10 日 (月)

於：ダイヤモンドホテル

【東京都】 それでは、お時間でございますので、まだ越澤委員がお見えになっておりませんが、スタートさせていただきたいと思っております。

第 8 回東京環状道路有識者委員会を始めたいと思っております。私、本日の進行役を務めさせていただきます東京都都市計画局の成田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、進行のほうを御厨委員長にお願いしたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

【御厨委員長】 御厨でございます。今日は、第 8 回目になります。

まず初めに、今日もお 2 人の方からご意見をお伺いしまして、その後、事務局からの報告事項をさせていただき、第一次提言とその後の対応について討議をしたいと考えております。

また、今回も一般の方の傍聴が可能となっております。傍聴の方は、お手元にお配りしております注意事項に沿って、会の全体の進行にご協力いただくようよろしくお願いを申し上げます。

それでは、意見交換にご協力をいただくことになっております東京商工会議所の田畑さん、それから、草加市役所の佐藤さん、どうぞ前の席にご着席ください。

では、まず、事務局から、本日お越しいただいているお二方のご紹介をお願いいたします。

【国土交通省】 事務局を担当しております国土交通省関東地方整備局の大寺でございます。

今回出席していただいた方は、東京商工会議所及び草加市役所の方でございます。まず、東京商工会議所の方からご紹介させていただきたいと思っております。

東京商工会議所で、東京再生委員会委員でもありまして、環境委員会副委員長でもあります田畑日出男様にご意見を述べていただきたいと考えております。

続きまして、草加市役所からは、建設部技監の佐藤充様に意見を述べていただきたいと思っております。

ちなみに、草加市につきましては、東京外かく環状道路全体の中で、既に供用されております埼玉区間、通常、埼玉外環と言っておりますけれども、ここの沿線自治体ということでございます。

以上、紹介させていただきました。

【東京都】 それでは、カメラ撮りされている方には、間もなく撮影時間を終了したい

と思いますので、ご協力のほどをお願いいたします。

では、報道のカメラ撮りも終了いたしましたので、御厨委員長、よろしくお願いいたします。

【御厨委員長】 わかりました。それでは、議事に入りたいと思います。

初めに、ヒアリングでございますが、まず、東京商工会議所の田畑さん、引き続いて、草加市役所の佐藤さんから外環についてのご意見を聞かせていただきまして、しかる後、我々から質問させていただき、それにお答えいただくという形で、意見交換を行いたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、東京商工会議所の田畑さん、よろしくお願いいたします。お座りになったままで結構です。

【東京商工会議所】 国土環境株式会社の田畑でございます。

本日は、東京商工会議所の議員、環境委員会副委員長として、また、東京再生委員会委員・世田谷支部副会長の立場から発言をさせていただきます。

なお、本日は、私どもにこのような機会をいただきまして、心から感謝を申し上げます。

まず、都市計画決定後30有余年にわたり、凍結されてまいりました東京外かく環状道路計画について、本有識者委員会が設置され、公正中立な立場から検討が始まり、さらに、石原東京都知事、扇国土交通大臣が現地に赴かれたことは、この問題についての取り組みを内外に示す意味で大変意義のあることと改めて敬意を表する次第であります。

本日は、社会資本としての道路整備の必要性、東京商工会議所の活動と環状道路整備についての提言内容、環境面の改善についての3点から意見を述べさせていただきます。

まず、1番目、社会資本としての道路整備の必要性でございます。東京圏には、必要とされていながら、依然として未整備の社会資本が多く残されています。通信施設や鉄道・空港・港湾の整備などもその大きな課題として挙げられますが、我々の生活や企業活動に一番密着しているのが道路であります。ところが、慢性的な交通渋滞に苦しんでいる東京都区部の道路面積率は15%であり、ニューヨークの23%はもとより、パリの20%と比較しても、かなり低い状況にあります。このような世界の主要都市と比べて立ちおくれしている東京の道路整備は、都市計画決定の半分程度しか整備されておらず、中でも、環状道路整備に至っては、計画の20%となっており、完成した環状線が1つもないのが現状であります。

我々が利用している道路は、人の往来や物の運搬など、経済活動の基盤であるほか、災害、危機管理の面、さらには環境の改善や生活の利便性向上の面からも極めて重要な役割を果たしております。

一方で、道路整備への投資は、経済的に大きな波及効果があります。全国平均の試算ですが、1兆円の道路投資は、道路供用開始後10年間の合計で、GDPを約3兆1,500億円増大させ、税収入は約1兆3,000億円増大させるとしています。この試算を大都市部、特に東京に置きかえるならば、より一層大きな波及効果が得られるとともに、東京の

国際都市間競争の強化の観点からも国益にかなうものと考えられます。

次に、2番目、東京商工会議所の活動と、環状道路整備に対する取り組みについてでございます。東京商工会議所は、東京23区内でさまざまな事業を営む企業、個人事業主等、約10万の会員で構成されている地域総合経済団体であります。会員の声を取りまとめ、行政や関係機関に提言・要望等を提案しておりますが、道路行政についても、道路交通渋滞の解消を求めて、道路利用者の立場から、過去何度か、提言あるいは要望という形で関係方面に働きかけてまいりました。

とりわけ、平成13年5月には、東京再生委員会と国土交通省道路局の大石局長をはじめとした幹部と懇談を行い、「今後の道路政策についての意見」を提出しております。ご案内のように、慢性的な交通渋滞は、4兆9,000億円と言われる時間的、経済的損失をもたらしています。この問題を解消するには、ボトルネックとなっている踏み切りや橋梁、交差点等、対策も重要ですが、環状道路の整備が何よりも重要であるとの認識から、過去の提言等の中でも一貫して、首都圏3環状道路整備を喫緊の課題と位置づけ、その早期完成を求めております。

特に、東商が本年4月に発表した提言では、東京再生の必要性を強く訴えており、その中で、首都圏3環状道路については、目標期限を定めた上で早期に完成させるべきであると主張しています。東京圏では、9本ある放射道路の整備は進んでおりますが、環状道路の整備がおくれています。この結果、通過交通の都心への不要な流入による交通量の増大が交通渋滞を引き起こしています。

例えば、首都高速中央線、中央環状線が完成すれば、首都高速の渋滞の9割が解消されるという試算もございます。できる限り早期に環状交通ネットワークが構築できれば、交通渋滞問題の解決に結びつくと思われまます。

政府は、都市再生本部の都市再生プロジェクト（第二次決定）で、大都市圏における環状道路体系の整備として、首都圏3環状道路等を整備することを決定しております。また、東京都も、昨年10月に発表した「東京の新しい都市づくりビジョン」の中で、目指すべき東京の将来像として、「環状メガポリス構想」を提示しております。この将来像の構築に欠かせないのが、首都圏3環状道路であります。この首都圏3環状道路を迅速に整備していくには、国においては、歳出構造を大きく変え、大都市圏に優先的かつ重点的な財源を配分していく必要があります。また、道路整備は民間投資を誘発する効果も高いため、財源を確保した上で、PFI（プライベート・ファイナンス・インシアアブ＝民間資金を活用した社会資本整備）等、民間資金の導入も検討していくべきであります。さらに、公益と私権の調和を充分考慮した上で、土地収用法の積極的な活用もこれからは必要になると考えています。

最後に、第3番目は、環境面からの意見を含めてまとめさせていただきます。東京が抱える深刻な都市問題のひとつに、自動車から排出される二酸化窒素、浮遊粒子状物質等による大気汚染があります。本年3月に東京が発表した「自動車利用と環境に関する世論調査の結果」では、「東京都区部の大気汚染の主な原因が自動車からの排出ガス」だと知って

いた都民、昼間都民は9割に上っています。現在、東京都はこれらの対策として、ロードプライシング、低公害車、低公害燃料の導入、交通需要マネジメント、高度道路交通システムの推進など、総合的な対策を検討していますが、抜本的な手だては環状道路整備による都市構造の改革であると考えております。

ただ、環境面から、環状道路建設を検討するに当たっては、建設により環境改善効果が明確になるかどうかを重要と考えます。確かに、環状8号を中心とする主要幹線道路の慢性的な渋滞は、排気ガスを増大させ、大気汚染を深刻なものにしています。しかしながら、外環道が建設されると、どれだけ環境面で改善が図られるのか。自動車や燃料の改良実態を踏まえた具体的なデータが示されていないように思います。できるだけデータを収集し、外環道建設がもたらす環境改善効果を明らかにする必要があるのではないのでしょうか。

また、利用料金と想定される交通量についても、あわせて明らかにする必要があると存じます。アクアラインのように、料金設定が高過ぎると、現行ルートからの交通量が減少せず、環境改善効果があらわれない場合が想定されます。

また、逆に安過ぎると、新しい外環道自体が新たな渋滞を引き起し、環境悪化につながる可能性があります。そこで、開通後に環境改善効果が得られますような利用台数と利用料金を早期に検討する必要があると考えます。

さらに、外環道の建設に当たり、環境に配慮した工法が採用できるよう、複数のシナリオを提示することが必要です。高架型や地下建設など、複数のシナリオを検討し、それぞれのシナリオについて、建設工事中と道路利用開始後の環境への影響を評価すべきであると思います。

ひるがえって、東京商工会議所世田谷支部の立場からは、慢性的な渋滞による経済的損失ばかりでなく、生活道路への車両流入による区民生活への影響が出ていることから、外環道建設が進めば、渋滞緩和による経済効果や、二酸化炭素の排出減少による環境改善効果が発揮されるとして期待しております。

既に世田谷支部では、区長宛に要望書を提出しておりますが、現在は、杉並支部、練馬支部と協議し、共同の要望書を取りまとめるよう活動を進めているところであります。

重ねて申し上げますが、東京の道路整備は、国際都市間競争の競争力の観点、地球環境問題や災害危機管理の側面からもまことに重要であります。しかしながら、これまでの道路行政は、均衡ある国土の発展を念頭に、全国ネットワーク網の拡大に重きを置く傾向にありました。今求められているのは、選択と集中、目標期限を定めた上での迅速な整備といった視点を十分考慮し、東京圏への投資を進めることかと存じます。

東京商工会議所にとりましても、安心して暮らしやすく活力ある経済活動を営める東京の実現こそが最も大事なテーマであります。そのためにも、今後は十分な調査や意見交換を行い、本計画が早期に実現することを切望してやみません。本日はどうもありがとうございました。

【御厨委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、草加市の佐藤さん、よろしく願いいたします。

【草加市】 先ほどご紹介いただきました草加市の佐藤と申します。よろしく願い申し上げます。

私のほうから、東京外かく環状道路の建設についての私の体験といいますが、そういう関係で意見を申し上げたいと思いますが、その前に少し時間をいただきまして、草加市の概況についてお話しさせていただきたいと思っております。

草加市は、埼玉県の東南部で、足立区に隣接した、都心から15キロ圏に位置する市です。市域面積は27.42キロ平方メートルで、海拔が1.5から4.2と低平地です。奥州街道の宿場町から発達し、周辺の新田開発による田園都市として発達してきた都市です。昭和37年の東武伊勢崎線への日比谷線の乗り入れと同時に、東洋一と言われた松原団地建設、入居によりまして、激しい人口急増に見舞われました。明治19年には、人口が1万2,600人であったのが、昭和33年11月の市政施行時で、3万4,800人。72年間で2万人しか増えなかった人口でしたが、昭和58年の市政施行25周年では19万人。25年間で15万人の増加で、5.5倍の伸びを見えています。現在におきましては、4月末現在で、23万2,000人と、40年間で19万7,200人、6.7倍になっています。

このような急激な人口増加によりまして、「草加都民」と言われる地域に対する無関心さ、隣は何をする人ぞといったコミュニティーの混乱という、このような自己中心型社会があったことは事実でございます。現在では、低成長への移行によりまして、人口の自然増が社会増を上回り、人口増加も落ちつき、ようやく地域への定着化志向が見えております。それから、質から量への価値観の変化が見られるようになっていきます。このような社会変化の動きの中で、草加市の外かく環状道路は計画されてまいりました。

では、本題に入っていきたいと思えます。

草加市の東京外かく環状道路につきましては、戸田市から草加市八幡町までの区間を昭和43年10月に、草加市八幡町から三郷市までの区間を昭和44年5月に都市計画決定を2回に分けて行っています。

また、昭和44年5月には、東京外かく環状道路に併設いたしまして、綾瀬川から中川までの区間で、綾瀬川放水路の都市計画決定を行っています。都市計画当時は、道路における公害問題が取りざたされておりまして、市民から議会並びに市長に対しまして、東京外かく環状道路は交通公害を発生させるということで、凍結・再検討の陳情書が提出されました。当時、草加市は革新市長であったことから、市長はこれを受けて、国に対して、公害問題が解決するまでの凍結・再検討の要望書を提出しております。

また、議会側も、市長の要望書提出を受けまして、昭和46年9月と46年12月の2度にわたって、公害問題が解決するまでの凍結・再検討の意見書を議決し、国に送付いたしております。

このような動きの中で、地権者におきましては、都市計画決定によりまして都市計画法5

5条と56条の指定、道路法18条の指定ということで、建築制限がかかって、建物が建てられない状況となりました。この指定により、地権者は先買い制度により買い取りをしてもらう方法しかなく、この申し入れを行い、国に買い取ってもらい、他の場所で生活再建を図っていただくという状況でした。

しかし、凍結・再検討の状況下で、国においては、当市を除いた地区に予算投入を行っておりまして、先買いの申し出があっても、満足に要望にこたえられない状況で、市のほうに、どうしたらよいかと何度となく相談に見えられております。市自体が凍結・再検討を行っているために、表立って国に話しづらい状況でしたが、裏に回って、それとなく対応していただくよう話を持っていっております。その中で、権利者の方々には大変迷惑をかけてきたというような状況でございます。

凍結・再検討の解除の動きにつきましては、当市をはじめといたしまして、綾瀬川流域での開発に伴いまして、5月の後半から10月にかけての集中豪雨や台風等があれば、さきに申しあげましたように、海拔が1.5から4.2と低く、市内の至るところで浸水被害が発生いたしました。特に、昭和54年の台風20号、昭和56年の台風24号で大きな災害を受けております。これを解決するために、河川激甚災害対策特別緊急事業の採択を受けるとともに、綾瀬川放水路整備が治水対策に効果的ということで、綾瀬川放水路整備促進の意見書を議決し、国に要望を行ってまいりました。

この治水対策事業と相まって、市内の踏み切りによる交通渋滞も激しく、東武伊勢崎線の連続立体化事業の都市計画決定、事業採択を受けるため、国と協議を行っております。そこで、当時の街路課長から、連続立体交差化事業と外環が交差する関係から、外環の凍結・再検討の解除が最優先とされていまして、市長から凍結・再検討の解除を行っていく旨の文書を提出し、事業採択を受けてきたところでございます。

このような課題を解決する必要性から、凍結解除を行うために、国に環境影響調査の実施を働きかけてまいりました。国においても、県内で草加市だけが事業化できない状況であったため、市の要望を受け入れていただきまして、国と市で詰めに詰め抜き、当初の都市計画決定の標準幅員40メートルから、環境対策による構造の見直しにより、環境施設帯の設置、それから、治水対策として、流域分断を解決するための側水路を取り入れた計画で、標準幅員62メートルとして変更する方向で、市内部で協議を行って了承したところでございます。

都市計画変更案と環境影響調査の結果につきましては、議会の特別委員会と議員説明会を行いまして、昭和57年4月に、議会から凍結解除の意見書を国に提出してまいりました。

また、市長からも、同時期に建設促進の要望を行ってきたところでございます。この結果を受けて、都市計画変更案と環境影響調査結果について、草加市の皆さんへのパンフレットを作成し、新聞折り込みを行うとともに、地元説明会にも持参し、理解を得るよう努めてまいったところでございます。

しかし、市内の一部地域では、地盤が高く、浸水被害がないことから、なかなか協力が得られない状況がございました。何度かの話し合いを実施し、相手の条件を引き出しながら協力体制を出してきたというのが現状でございます。当地区の権利者は、自治会組織と一体となりまして、代替地のあっせん要望や工事着手に際し、自治会組織と定期的に話し合う協議の場の設定を条件として申し入れてきております。この条件につきまして、国、市で協議をし、これを受け入れていこうということで受け入れてまいりました。

この他の条件といたしましては、当地区については、下水道の整備がおこなわれているということから、下水道整備促進の要望も条件として出されてきました。この協議の場では、当地区につきましては、外環と放水路、それから、既存の古綾瀬川のつけかえということがございまして、幅員が百数メートルになるということから、地域分断対策について、横断歩道橋での話を進めてまいりましたが、横断歩道橋では、障害者や高齢者対応などが問題だということで、いろいろ提起されました。各地の階段やスロープの状況など、どのようになっているか、日曜日に地元の皆さんと、都内や筑波学園都市等に出向きまして、視察を行いながら理解を求めてきたということでございます。

用地取得につきましては、代替地のあっせん要望が出されておまして、国と協議し、市が土地開発公社を使って、地元にあった工場跡地を取得し、代替地提供を行ってまいります。

工事については、道路、河川、道路公団、市の工事などがラップするために、事業調整を行いまして、年度初めに、各事業主体の年間スケジュールの説明、それから、2ないし3カ月に1回の地元調整会議を開催し、進捗を図ってきたところでございます。

また、事業の変更内容等の説明も同時に行って、地元の不安や苦情を聞き、事業の進捗に努めてきております。

地元からは、軟弱地盤のために、振動、騒音などの被害について、会議のたびに問題提起されてきました。なぜなら、国、これは道路、河川、それから公団ということがございまして、人事異動が2年サイクルで行われ、引き継ぎ等がうまく行われず、対応が変わってしまうということがございまして、いろいろ意見が出た次第でございます。

また、家屋の振動被害につきましては、工事が、道路、河川と分離して工事期間が長くなるということがございまして、地元では不安の意見が多く、一時は感情論的になったこともございましたが、その都度、話し合いを行い、誠意を持って対応を図るということで解決してまいりました。

草加市の場合、凍結解除ができたことは、さきに申し上げましたように、水の被害に悩まされた、この水問題解決が、外環に併設されております放水路建設があったことがよかったのではないかと考えております。私の経験から申し上げますと、これだけの大型プロジェクトを行うにあたっては、地元との信頼関係を保つことで、地元の自治体と各事業主体が一体となり、地元の意見を聞く場を設定し、対応を図る必要があると強く認識してきたところでございます。

なお、本市では、東京外かく環状道路が完成したことにより、一時は、一般国道4号の交通渋滞が緩和されましたが、再び都心に入る交通、都心を通る交通などで交通渋滞が見られる状況でございます。東京外かく環状道路の東名高速道路までの早期延伸が望まれているところでございます。とりとめのない話になってしまいました。私の経験からの意見とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【御厨委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、今、お2人のご意見を伺いまして、これから委員のほうから質問をさせていただき、あるいは少しわからなかったところの、いわば疑問点の指摘などをさせていただきたいと思いますが、委員の方いかがでしょうか。では、石田さん、どうぞ。

【石田委員】 佐藤さんにお伺いしたいのですが、まちづくり、あるいは地域のためという視点が非常に重要だったという趣旨だったと思います。地域分断が非常に大きな問題になって、いろいろな工夫をされたということですが、やはり100メートルを超えるような巨大構造物ができると、何がしかの影響があると思うのですが、現況はいかがでしょうか。予想していたより、工夫したけれども、困っているなということなのか、いや、工夫で随分解決できたなということなのか、その辺について、少しお聞かせいただければと思います。

【草加市】 先ほど申し上げましたように、百数メートルという道路施設、河川ができるということで、地元はいろいろ提言してきております。そういう中で、歩道橋等を各分断地区に設けているわけですが、実質的には、下の部分に横断歩道を設けているということもございまして、なかなか利用しないというのが現状でございます。特に利用している方というのは、小学生、中学生等の通学路の指定等の関係から利用しているというのが現状になってございます。

【石田委員】 やはり町の構成が変わったとか、つながりが薄くなったというようなことは、生活実感として皆さんお感じになってられるのでしょうか。

【草加市】 生活的なものについては、自治会とか町会組織が1つになって、道路をまたいで組織されているという点がございまして、そこで切れているということがございませんので、何とかうまくつながって、みんなうまくやっているという状況です。

【石田委員】 ありがとうございます。

【御厨委員長】 それでは、中条さん。

【中条委員】 特にございません。

【御厨委員長】 それでは、森田さん。

【森田委員】 まず、田畑さんにご質問したいことが1点ございます。

東京商工会議所の「東京リボーン」という提言の中で、マクロにこうすべきであるというご主張は、私は大変賛同するところが多くて、すぐれたご検討だろうと思います。その点については私は何も申し上げることはないのですが、東京を再生していくときに、東京商工会議所のお立場で、特に総合的にこうすべきであるというときに、ある各論で、幾つ



かの意見の対立があったときに、どういうふうな解決に向けていくかという基本的なご姿勢が不明確だったかと思います。

どういうことかといいますと、産業界でも、例えば、環境と経済のトレードオフをブレークスルーするような新しい進んだ技術を開発する際に、中小企業が非常にいいクリエイティブな技術を最初に出されていく。大企業ではなかなか太刀打ちのできないような創造性というものが、実はローカルなところから出ているということですね。

今、各道路沿道の住民の方々がいろいろ悩みながら、これを乗り越えようとされていると思うのですが、そういったときの、ローカルな創造性をこの「東京リボーン計画」といいますか、東京再生の中で、どうやってうまく生かそうとされているのか。東京商工会議所でも、そういった中小企業を中心とするクリエイティブなご発想を再生に結びつけようとする、そういうご視点があって、私は常にそのところをいつも関心して見ているのですが、それがどうも説明されなかったので、その点について補足的に説明していただければと。

【東京商工会議所】 大変難しい質問でございますが、この「東京・リボーン」の骨子は、健康な日本ということを目指してございまして、東京が魅力ある国際都市という観点から見ますと、だんだん順位が落ちてきているわけで、現在は、魅力ある国際都市という観点から言いますと、30位ぐらいにも落ちているということでございます。その原因の一つは何かというと、やはり都内の交通渋滞によって、移動に時間がかかる。そうなりますと、経済的に非常に不利な面が多いということになるわけでございます。そういうようなことで、何とか我々も、利便性の高い都市を目指しているわけでございます。

もう1点は環境問題でございまして、東京の環境問題、とりわけ大気汚染の問題については大変深刻なものがございまして、これを中小企業委員会等でのいろいろな英知を集めてということで、いろいろな委員会で検討しているところでございます。

また、地球環境問題といいますか、温暖化問題においても、何とか都内のCO<sub>2</sub>の排出量を少なくしていきたい、そして、住みよい東京を目指していきたいということで議論をしているところでございます。

【森田委員】 私の質問がまずかったのかもわかりません。おっしゃることは非常によくわかるんですが、中小企業がマーケットの中である種のイノベーションを先導的にやっていくように、都市計画、あるいは都市づくりにおいてもローカルな人たちの英知によって、新しい活性化の道を探っていくような局面があるだろうと思うんですね。多分、こんなことを言ったら釈迦に説法で申しわけございませんけれども、何かそういうような観点のお立場の議論が少なかったかなと思って、むしろそういうご議論をされていたら教えていただきたいということです。ボトムアップで議論がなされているのかどうかということをお聞きしたかったのですけれども。

【東京商工会議所】 ものすごく卑近な例で言いますと、私どもの商工会議所は世田谷支部でございます。世田谷には、ちょうど環八が走っているわけですが、世田谷は

今、80万都市ということでございますけれども、幹線道路を外れると、非常に狭隘な道路が多いわけでございます。世田谷というと、比較的住環境がいいように見えるわけですが、ちょっと裏通りに入りますと、道路は狭隘で、交通渋滞も激しい状況でございますので、我々は、外かく環状道路を延伸していただくことによって、まず環八の交通渋滞を緩和したいと思っております、地元でもそういうことを要請させていただいております。ここからまず改善していきたいという希望を持っております。

【森田委員】 どうもありがとうございます。

草加市の佐藤さんに1つ伺いたいんですけれども、田畑さんのおっしゃるように、この外かく環状道路によって、実際に効果があらわれているということ、実証的に目に見せていくということが一番大切だとおっしゃられたんですけれども、その点について、今までのご経験で何かお話しになられることがあったら教えていただきたいのですけれども。

【草加市】 先ほども少し申し上げましたように、一般国道が都心に放射状で入ってきているということがございます。外環の建設につきましては、高速部分と298号の2層になっておりまして、新しさという点で、両方を使うということがあったわけですが、ただ、高速部分につきましては、料金抵抗がございまして、なかなか利用者が少なかったという点はございました。それを踏まえて、だんだん298号のほうで信号上の渋滞が出てくることによりまして、専用部を使っての交通ということで、一時は効果的になりました。ただ、やはり大泉のほうに行くなり、三郷のほうへ行きますと、三郷ジャンクションという、大きいのがあるわけですが、そこから都心に入る首都高速のほうで渋滞ということが出てまいりまして、やはり一般国道のほうに流れてくる。そういう点から、どうしても都心なり、都心を横切る車が4号を使うことが多くなってきているということから、交通渋滞がまたここで出てきているというのが現状になっています。

【御厨委員長】 よろしゅうございますか。それでは、越澤さん。

【越澤委員】 時間は、7時半までですか。

【御厨委員長】 構いません。どうぞ。

【越澤委員】 では、草加市さんから伺いたいのですが、私が途中で聞き忘れていた部分があるかもしれませんので、先程お話になられていたらおわびしますが、当初、革新市長時代に反対の要望活動をやって、途中方向転換したという話ですが、同じ市長さんの任期中でそういうふうに議会とか市長さんの考えが変わられていったのか。その辺については、どんな感じだったのでしょうか。ざっくばらんの、差し支えない話で結構です。

【草加市】 先ほど申し上げました本市として最初の革新市長の時代は、革新で凍結してきています。それで、その凍結した市長が、公務の帰る途中に交通事故で亡くなられたということで、次の市長もまた革新になりました。ただ、凍結解除の段階では保守系の市長になっておりまして、その市長自体が、選挙戦に出てきた段階では、水対策は自分の生命だと、政治公約に掲げて、水対策を重点的にやろうという話で来たわけですが、先ほど

申しましたように、水問題が解決するには、綾瀬川放水路の整備促進が必要だということが出てまいりました。そういう中で、外環と併設している関係がございまして、同時に、用地買収等をしていかないと事業が進まないということが出てきた関係から、いろいろ国のほうとも協議し、環境調査をすることによって市民の理解が得られるかということで、大分議論をしながら調整し、環境アセスメントをやってもらうだけやろうということになりました。

国のやった環境アセスメントの信用性についてはどうかという形で、市も独自に、それを受けた形で調査を発注しまして、その調査との整合が図れるかどうか調整をおこなって、検討をして参りました。そういう中で、遮音壁等、また、環境施設帯を設置することによって、何とかクリアできるという結果が出てきましたので、そういう点から何とか治水対策とあわせて外環状道路の整備促進をしようとなりました。

議会側のほうについても、やはり水問題は市民の生活に大きな影響がありますので、何とかしなくてはならないということがあったものですから、環境アセスメント等、また、先ほど申し上げました側水路等の設置により、水問題が解決できるのであればということで、凍結解除を行うということで対応してきたというのが現状でございます。

【越澤委員】 わかりました。そうしますと、外環の受け入れか反対かがストレートに公約になったということではなくて、市にとっての切実な問題を外環の受け入れと同時に解決しようということで、ある意味では間接的な公約として、市長さんが出てこられて、雰囲気も変わってきたという形で理解してよろしいですか。

つまり、外環そのものが、市長選挙のときに、公約なり争点となったということではなくて、結果で見ると、間接的といいますか、地元の市としての、あるいは市民の意向としては、そういうふうにだんだん変わってきたというような理解でよろしいんですか。

【草加市】 市長自体は、水問題が解決できればという点がありましたから、外環については副産物という部分になるわけですがけれども、実質的に、草加市の道路自体も、先ほど東京商工会議所さんが言われたように、草加市自体、世田谷区と同様、狭隘な道路ばかりでございます。区画整理も進んでないという状況がございまして、そういう点から、道路整備もという話はありませんけれども、やはり水問題が先だということから、外環もあわせてという形で、副産物みたいな形に、促進に変わってきているということでございます。

【越澤委員】 その場合ですと、議会では、何か特別の委員会みたいのをつくって、かなり議論されたという形でしょうか。それとも、通常の議会の中で議論して、大体集約していったというか、そこら辺は、どんな感じだったのですか。

【草加市】 議会の中には、外環状道路特別委員会という委員会を設置しまして、月に1回なり2回、閉会中であっても開催して対応してきているということです。議会の中でも、異例な部分としては、国土交通省さんが、特別委員会のほうに出席をしていただいて、説明を求めて、理解をして、凍結解除の方向に働いたということでございます。

【越澤委員】 ありがとうございます。もう少しよろしいですか。

【御厨委員長】 どうぞ。

【越澤委員】 では、すみませんが、商工会議所の方に伺いたいのですが、今日いただいた提言、資料、いろいろ区のレベルでおやりになっているということで、さらに伺いたいのですが、私、職場は今北海道ですが、世田谷区の、しかも密集市街地がもともと本籍ですので、状況をよく知っております。

それでお話ししますと、東京都の、こういう商工会議所の立場では外かく環状はいるという主張はわかるのですが、問題は、通過する沿線地域の今の商工会議所支部なり、杉並、練馬なり、それから、三鷹とかそこら辺がどうなっているか少しわからないのですが。地元の方、当然、沿線の地権者なり、関連の地域で非常に関係あるという方々も多いと思うのですが、地元の商工会議所の立場で、もう少し具体の各論で、例えば、外環はこういう形でやるんだったらつくってほしいとか、あるいは、こういう形だったら何とかもう少し考えてくれないかとか、そこら辺の議論をされているのかどうか。

あるいは、また、それを東京商工会議所全体として、こういう形でさらに具体の提案として検討しようかとか、意思表示しようかと、そういうお考えがあるのかどうか、そこら辺を、少し伺いたいのですが。

【東京商工会議所】 私どもは、外かく環状道路の早期実現に向けてということで、東京商工会議所世田谷支部と杉並支部と練馬支部で協議をしております、実は、要望書を、原案が今できているわけですけれども、この7月中には各支部の評議員会に諮って、東京再生委員会の委員長に提言をさせていただく予定にしております。

具体的にそういう話があるのかどうかということですが、大変いろいろな話が出てまいりまして、例えば、練馬支部の役員の方などは、現在のたたき台が、大体地下20メートルぐらいになっているわけですけれども、もうそういうのではなくて、早く大深度でもいいから、練馬から東名高速まで通せないのかというような意見も出てまいりまして、とにかく環状8号線の渋滞を緩和してもらいたい、都内を通らずに迂回してもらいたいというような意見が出ております。

具体的には、先ほどの森田先生との関連もございしますが、東商では、23支部におきまして、地域振興、地域の活性化をどうしていくかという問題に取り組んでおることと、それから、中小企業の問題については、中小企業委員会だとか、あるいは技術開発委員会というものも活動しております、それぞれの立場から意見を出し、提言をしていくように活動しております。今日は、外かく環状道路に特化して、私はお答えさせていただいております。

【越澤委員】 例えば、地元にとって、今言った大深度のお話もありましたが、インターをつくるかつくらないか、これは、地域にとって非常に大きな、将来の地域のあり方に影響を与えるわけですね。そこら辺を含めて、商工会議所の支部なり、商工会議所全体で、自分たちの案なり提案をしていくというお考えがあるのかどうか。あるいは、そこまでは

議論しなくて、今、いろいろな形で、いろいろな議論が進んでいますから、ある程度様子を見ながらということになるのか。あるいは、例えば、事業にひっかかった土地の部分で、税の問題もありますので、そういう商業とか工業の関係者という立場での、税制とか、そういうことを少し提案されたり要望されたりという、具体のそういう活動をされるおつもりがあるのかどうか、そこら辺をちょっと伺いたいのですが。

【東京商工会議所】 その辺も、おっしゃるとおり、活動しておりまして、例えば、インターチェンジの問題については、一方では、そういう50メートルの大深度を通せばという意見もあれば、逆に、地域振興の観点からは、インターチェンジがないとまちの活性化につながらないというような意見もございまして、その辺は、各委員会からの意見を調整して提言させていただく予定にしております。

【越澤委員】 わかりました。

【御厨委員長】 ありがとうございます。それでは、私から、少しご質問をさせていただきたいのですが、草加市の佐藤さんにお伺いしたいのですけれども、水問題と道路というお話の一番最後のほうで、事業促進のところで少し問題が起きて、要すれば、国とか行政の場合は、人が2年でかわって、したがって、その対応が変わってしまって、なかなかその連続的な対応ができないというお話が1点ございましたのと、それから、河川と道路の問題について、先ほどは、水問題があって道路の問題があり、いわば、それが重なる形で当初進んできたものが、ある段階では、河川と道路のどちらというふうな感じでの深度の問題で、結局は話し合いになったというお話をなされたと思います。2年でかわるという問題について、これの解決というのは難しいでしょうが、それをどういうふうになされたのかと、それから、河川か道路かというところでの問題をどういうふうに話し合いをなされたのか、差し支えない範囲で、その2点をお聞かせいただければと思います。

【草加市】 地元のほうでは人事の関係について、2年なり3年のサイクルで異動というところ、いろいろ言い放して帰ってしまうのではないかとというのが不安の材料になっておりました。そういう中で、解決策としては、やはり人事異動をとめるわけにもいかない部分もございまして、たまたま、草加市の場合は5年サイクルになっております。そういう点で、地元は、市のほうをメインに窓口として対応するという方針になって、何かあれば、市のほうに申し入れて会議を開くとか、そういうふうになってまいりました。

そういうことがございまして、国の職員がかわっても、市がやりますという話をしながら、信頼関係をつくって対応してきているという点で、何とか乗り切ってきたというのが今までの対応の仕方です。

そういう点と、あと、もう1点の水の問題でしたでしょうか。

【御厨委員長】 ええ。水の問題と、それから、河川か道路かというところ……。

【草加市】 工事の補償の関係になるかと思えます。最初の部分の事前調査について、最後の事後調査と2つに分かれるわけですがけれども、そういう中で、先にやったほうは、後にやったほうに対して被害の状況をどういうふう調整するかという形で対応している

のですが、後のほうで、建物の被害のあるなしの事前調査については、先行のほうで対応し、それから、事後調査につきましては後のほうでの対応というふうにしてきて理解を得てきています。

そういう中で、やはり後の方が補償の交渉に進むということになってきていたわけですが、実質的に、費用の問題については、事業間の問題ですから、それらは事業間で調整していただくということで、地元には、事前、事後の分け方をするという話にしてきています。

ただ、そのところに、市の工事とか下水道工事等が入るものですから、そういう点の部分では、少し調整が必要になってきている。まあ、何とかうまく調整できたなと思っています。

【御厨委員長】 ありがとうございます。田畑さんのほうから、何か補足はございますか。

【東京商工会議所】 大変失礼な言い方でございますが、私ども、商工会議所では、本委員会の情報があまり伝わってなかったものですから、少し意見の整理が十分でなかったと思います。私も、これから3支部の会合のときには、こういう委員会のあることをもう少し説明させていただきたいと思っております。

【御厨委員長】 ありがとうございます。

それでは、時間でございますので、そろそろ意見交換は終了させていただきたいと思えます。本日はどうもありがとうございました。

それでは、報告、討議に入る前に、事務局から、本日の配付資料の確認と、それから、第7回の委員会議事録についての説明をお願いいたしたいと思えます。

【国土交通省】 それでは、お手元にお配りしました配付資料の確認をさせていただきますと思えます。

一番上が議事次第でございます。次が配席図。それから、委員会名簿。それから、配付資料の一覧。資料 - 1 が、前回、第7回の議事録でございます。資料 - 2 は、先般、6月5日に開かれました第1回のPI外環沿線協議会の関係資料でございます。それから、参考資料が後ろに4つ、ついてございます。参考資料 - 1 につきましては、5月に行われました行政連絡会における資料でございます。参考資料 - 2 につきましては、地域の要請に応じました説明会の開催状況でございます。参考資料 - 3 が、外環に関係します最近の新聞記事でございます。参考資料 - 4 が、今後の道路政策のあり方について議論しております社会資本整備審議会の道路分科会の基本政策部会の資料を、前回に引き続きまして、道路を取り巻く最近の話題ということで配付してございます。

続きまして、第7回の、前回の委員会の議事録についてご説明いたします。資料 - 1 ということをごさいます、前回につきましては、JAFの方、それから、西武バスの方からのヒアリングを行いまして、その後、委員会の進め方ということでいろいろ議論がございました。これも、事前に各委員の皆様にお配りしてございますので、一応、資料の説明

については以上でございます。

【御厨委員長】 それでは、第7回の委員会の議事録につきまして確認をさせていただきたいと思います。ただいまの事務局からの説明について、ご質問、ご意見ございますでしょうか。

それでは、第7回の委員会の議事録については了承をすることにいたします。

続いて、報告事項の中から、先日、P I 外環沿線協議会が発足をすると承っております。その状況について、まず事務局のほうから説明をお願いいたします。

(資料 - 2 説明)

【御厨委員長】 それでは、この件につきましては、この委員の中で、石田先生が傍聴されたということでございますので、まず、石田さんのほうから、実際に傍聴された印象とかご意見等、少し語っていただければと思います。

【石田委員】 時間がありましたものですから傍聴させていただきました。16人の市民代表の方が来られまして、いろいろな議論が行われました。いろいろな立場の方、職業はわかりませんでしたけれども、いろいろな職業の方だろうと想像しているだけですが、おられまして、落ちついた雰囲気の中で議論がスタートされて、よかったのではないかなというのが第一印象です。

賛成派の方も、反対だとおっしゃる方も、また、まちづくりが第一で、その中で考えるべきだという方とか、いろいろおられたんですけども、いずれのお立場の方も異口同音に、こういう話し合いの場ができて、いろいろな意見が交換できるのは本当によかったなおっしゃっておりまして、賛成されているのでP I 協議会の場にも出てこられるんだとは思いますが、そういう期待が非常に強く感じられたということが第2番目の印象です。

先ほど、伊勢田所長からご説明がありましたけれども、我々のこの有識者委員会でも、事務局をどうするんだという話を第1回の際に行いましたけれども、それとほとんど同じ議論がP I 協議会でもありまして、事務局については、やはり第三者性を持った機関に任せるべきではないかという指摘がございました。行政側からは、それが望ましいんだけれども、今、現状としてそういうことができる状況にない、そういう職能集団もあまりないことだしというご説明がありました。その中で、有識者委員会というのがあって、そこで公開性とか事務局の機能をきちんと評価してもらうことになっておりますから、当面はこのままで進めさせてくださいということで了承がありましたので、我々との関係で言うと、協議会の進め方について、監視とまでは言いませんが、助言できることがあれば、どのようにするのかということは、逆に我々のほうに投げかけられているのかなとも思いました。

それと、あともう一つ感じたことですが、一番最後のほうに、16人の方それぞれに、

自己紹介を兼ねて、どういう思いで来られましたかということを一通り聞かれたんですね。時間が非常に押している中で、皆さん随分遠慮されていたと思うんですけども、それでも、やはりたくさん多様な意見が聞けまして、非常によかったと思います。テーブル起こしの議事録をつくられるそうですので、我々も後で読めると思います。

そのことに関連して、規約の中には、「進行役を置く」となっております。第1回は、最初ということもありましたので、東京都の方が司会をやられたんですけども、進行役というものの責任とか役割が非常に重要だなと。どのようにすればいいのかなというのは、ちょっと個人的に関心はありますが、なかなか難しいものであるなということ。

あと、もう一つ、月2回のペースで行うことになっているんだそうです。第1火曜日と第3木曜日の、皆さん、商売されていたり、職業を持ってられますので、夕方からということ。ハイペースで協議会が進んでまいりますので、我々との関係というのも結構、我々として議論しておくべき必要があるのかなと思います。繰り返しになりますけれども、以上でございます。

【御厨委員長】 ありがとうございます。今、事務局からと石田さんから、具体的に、1回目の沿線協議会に参加をされて、こんなところだろうというお話をいただきました。

石田さんのお話では、事務局問題が出たということと、それから、進行役の責任という問題が結構あるだろうということと、それと関連して、月2回のペースでやっていくというお話で、我々、有識者委員会がこれにどうかかわるのかというところが1つのポイントになるのではないかというご意見を今いただきました。これらの情報と、それから、今日いただいたペーパーをちょっとごらんいただきまして、少し質疑応答、議論をさせていただきたいと思うのですが、いかがでしょう。これだけのことで物を言うというのは非常に難しいとは思いますが、しかし、つまり、非常に危ういところがありまして、新聞記事とこれとで、まあ、これがポイントだと言い切れないという面はあると思うのですが、しかし、現在与えられている情報はこれだけでございますので、その限られた情報の中で少し議論をしたいと思うのですが、中条さん、どうでしょうね。

【中条委員】 委員長がおっしゃったように、これだけで物を言うのは、何にも言えない。言えと言われれば言いますけれども、多分重箱の隅をつつくような議論になってしまいます。要するに、これから、少し話し合いが始まって、具体的な話し合いが始まるなり、当日、規約以外にどういう議論がされたのかというのは多分 あんまりないんですか、これは。当日はそういう内容についての議論はなかったんでしょうか。それをお聞きしてからお話をしたほうがいいのかなと。進行役なんかさっさと決めればいいのになと思うし、事務局もさっさと決めればいいのになと思いますけれども、まあ、それはそれぞれ何か事情があるんでしょう。

【御厨委員長】 今、中条さんから、規約以外に、内容についてどうだったかということと、普通の会議であれば、確におっしゃるように、事務局も、それから、多分、進行役も決まって、スッスツといくというのがあり得る状態なんだろうけれども、どうい



感じだったのか、その辺をちょっと聞かせていただきたいということです、これはどうでしょう、伊勢田さんのほうからちょっとお答えいただけますか。

【国土交通省】 はい。本来であれば、議事録があればよろしかったんですが、議事録については、今作成中で、大変申しわけありません。

内容につきましては、当日は、この規約についての議論がもうございまして、内容についての議論はなかったというのが実情でございます。

【御厨委員長】 ただ、よくわからないんだけど、最後に皆さんがお1人お1人自己紹介を兼ねてご意見を言われたというのですが、その分等を少しお話しただけるといいと思うのですが。

【国土交通省】 それでは、ちょっとアトランダムになるかもしれませんが、反対的なご意見といたしましては、大気汚染の悪化が心配というようなご意見、今の生活環境を維持したいというご意見、あと、自然環境を保全したいという意見というようなことに基づきまして反対するというようなお話がございました。

また一方で、自動車交通の渋滞対策の観点から、外環計画は必要ではないかというご意見がありました。

賛成とか反対とかということではないご意見といたしましては、まちづくりの観点から参加していきたいというお考えをお話しになる方や、原点に立ち返って、行政と住民の信頼のもとで協議会が成功することが必要だというご意見をお話しになる方がいました。

また、外環計画のメリット、デメリットの明確化が必要だというような意見や、やるかやらないのかははっきりしてほしいというご意見というようなのが、賛成とか反対とかということではないご意見としては、そういうようなご意見がありました。

アトランダムでございますが、以上でございます。

【御厨委員長】 ということなのですが、石田さん、何か補足はありますか。

【石田委員】 我々もヒアリングさせていただきましたけれども、やはり商売をやっている上から、宙ぶらりんが一番困るとか、税金の問題をどうしてくれるんだという、そういうご意見も出ましたし、あるいは、個人的な思いとしては、関越と外環に合わせて50年以上かかわっており、そういうことの重みというのを、やはりちゃんとわきまえるべきだというような話とか、随分いろいろな思いを持たれた方が来られているなという印象は非常に強く受けました。

【御厨委員長】 ありがとうございます。

中条さん、どうでしょう。

【中条委員】 とりあえず、そういうお考えはたくさんあるんだろうなという。その後、それについて、これからいろいろなディスカッションがなされるんでしょうから、今のところ、それを聞いたところで別にどうってこともないです。

【御厨委員長】 わかりました。

それでは、森田さん。

【森田委員】 今の段階で、この規約とかこの構成自体がいい悪いという、そういう意見ってなかなか出しにくいわけですね。やはり多分、実態に合った形で、手探りでこういうことを始められたということに大変大きな意義があって、この規約で言えば、今後、いろいろな事態、いろいろな議論の展開に応じて柔軟に運営していただくような方向が一番望ましいんだと思います。

特に、1つだけ説明がよくわからなかったのが、構成について、このメンバーがどういうふうに使われて、こういう構成になったかということについてのご説明がありませんでした。ただ、これも多くの利害関係者がこれについて合意されておれば、それはそれなりにこの会は進むと思います。

今言えることは、やはりこの沿線協議会に対して、ある仮定のもとですが、この協議会自体に反対というような表明があった場合に、この構成員というのは正当に使われているということを説明するか、あるいは、何らかの構成員の追加が要請される場合には、柔軟に対応できるような規定を定めておいたほうが実態的にうまくいくと思います。規約をリジットに決めろということではなくて、そういった事態に対応できるような規約あるいは運用をお願いしたい。少し、この点についてご説明をいただけますでしょうか。

【御厨委員長】 わかりました。このメンバーの選ばれ方について、よろしく願います。

【国土交通省】 資料2の中に準備会で議論しておりました確認内容をつけております。その一番下、(4)「構成」とございますが、この準備会で確認した内容といたしましては、関係者の方として、外環沿線7区市で、これまで外環計画に関する活動をしている方(賛成、反対は問わない)ということが1点。

人数については、関係者の代表として、7つの区市からの推薦が14名程度で、国と都の推薦が若干名ということで準備会では構成を確認しました。

これに基づきまして、国と都から各区市に推薦をお願いいたしまして、各区市からの推薦と、その結果を見ての賛成と反対のバランス等を勘案いたしまして、国及び都の推薦を若干名加えまして、この18名ということの構成となっております。

構成の経緯については以上でございます。

【御厨委員長】 ありがとうございます。どうぞ、森田さん。

【森田委員】 その構成自体は、この1年間は動かさないということでしょうか。

【国土交通省】 先ほど説明申し上げましたこの構成ということで、7区市、14名程度、国、都の推薦若干名ということなんですけれども、まず、総トータルの人数としまして、「25～30名程度」とございます。いろいろ集まって、たくさんの意見が聞ければいいんでしょうけれども、会議として、議論として成り立つのは、多分30名程度が限界ではないのかなというところから、逆算しますと、先ほど申し上げた14名プラス若干名というようなことになるのかなと思っております。

もちろん、規約自体はいろいろな面でこれから柔軟に考えていきたいとは思っております。

すが、構成員について、その後、追加追加となりますと、際限がなくなって、会議として成り立つのかなどという疑問があるのは確かではございますが、全般的には、規約については弾力的には考えていきたいなと思っております。

【御厨委員長】 では、越澤さん。

【越澤委員】 幾つか質問したいことと、意見とありますが、申し上げたいと思います。

まず1つは、欠席した自治体の方があるという話でしたが、代理出席もなかったわけですか。具体的にどういう事情ですか。聞き間違えがなければ、1人欠席と…。

【国土交通省】 1名の方が欠席でございまして、代理のご出席はございませんでした。

【越澤委員】 具体的には、どこの自治体でしょうか。

【国土交通省】 練馬区の方が議会中のため、欠席されております。

【越澤委員】 いろいろやむを得ない事情はあろうかと思うのですが、部長さんなり、部長の代理で発言できる資格の方がいなかったとしても、少なくとも、発言はできないけれども、こういう雰囲気、生の意見があったということ連絡するという意味で、やはりどなたかがいないとまずいのではないかと思うんですね。ただ、部長さんがどうしても公務でいないときに、例えば係長さんがかわりで責任持ってしゃべると言う必要は全然ないと思うのですが、やはりそれはどなたか、議会中で全員いないというのも、これはこれでやはり重要な仕事だと思しますので、それはそんなふうをお願いしたほうがいいのではないかと思います。

それと、もう一つ、これはやはり国会の運営とか正式な議会の運営をやっている話ではありませんので、関係の自治体の方々が入っていて、必要な発言があればしていただくというのが多分趣旨だと思いますから、代理出席を認めないとかなんとかというの、やはりそれはちょっと変だと思っんですね。どういう事情かわかりませんが、それはそういうふうにしたほうがということと、東京都の方々は事務局ですから、組織として全員がいないということは絶対あり得ないと思うので、これは問題ないと思っております。

関係者の方々も、例えば、これはそういう趣旨でつくったということで、私は、反対運動なり賛成運動なり、一定の組織なりグループがあるという方が、ある程度その方が入っていて全然おかしくないと思っんですね、もちろん。個々人がちょっとお仕事があるという場合に、具体的に言いますと、反対の方が出席できないとき、かわりでどなたかが出ていただいたほうが、むしろ欠席になること自体のほうが、いないというね。

それから、新聞記事を見ていますと、成城地区でまちづくりを考えているというグループがあって、お1人入っていると。こういう場合、別に代理出席があってもいいのではないかなと思うのですが、それはやはり本人から何か申し出があって、こういう事情で、こういう理由で今日は出られないけれども、かわりに言わせてほしいというのはあっても絶対おかしくないと思っしますので、我々が、あるいは私なり有識者委員会が決めてアドバイスという趣旨ではないと思うのですが、そんな意見とか感想もあったということで、これはなるべく柔軟に考えて、最初は運営してもらったほうがよいと思っます。

つまり、これで何か議決をするのであれば、極端に言うと、議決権がある委員はだれかという話になるんですが、そういうことではないと思いますので、要は、ここに出ている方々も、おそらく純粋に個人的な関心事があって出ている方もあれば、一定程度の何かの共通の関心なり利害を代表されている方も当然あっていいわけですから、なるべく柔軟に考えられたらどうかという感じがいたしました。これは、協議会の中でそういうことを今後考えていただければいいと思います。

それから、これもご回答がなくて全然構わないですが、ほぼ3名ずつ選んでいるようですので、杉並区、武蔵野市が2名ですが、もう1名ぐらい、さらにあったほうがいいのではないかなという気もしました。これは事情はわかりませんが、杉並区は非常に通る距離も多い場所、重要な場所だと思いますので、僕は追加にさらに呼びかけてもいいのではないかと思います。こういうのが始まったから、是非どうぞとかという気がいたします。

それから、その場で議論があったのかちょっと伺いたいのですが、今、議事録作成中とありましたが、どの種の会合でも、当然、構成メンバーの中でメモランダムというのをつくるのは必要なんですが、この議事録を公開して構わないとか、あるいは、我々にも公開してもいいということの議論があったのかどうか。有識者委員会は公開していますので、ここに公開したら全部公開になりますので同じことですが、公開であれば適宜見させていただくと、こんな議論をされているんだなというのがわかりますので。また、我々の委員会を次に開くときまでに開いた議事録を読めると。

実は次の討議と絡むんですけれども、この有識者委員会で、私も何度も、まず始まったことは大変いいことだと、これは全員同じ意見だと思います。ただ、個々の中身については、まだ何とも言いようがないというのが実態ですが、まず議事録をいただけるような状況になるのであれば、今後、そういうのを見ながら、意見を言うべきなのか、あるいは、余計なことは言うべきではないという考え方もあろうと思うので、少し実態を見てからという気もしますが、そこら辺の議事録の取り扱いとか公開のとあわせて、ぜひ、この概要メモを含めてでいいのですが、積極的にホームページ等どこかで、具体的に言いますと、現状で言いますと、外環調査事務所が中心となってホームページを公開して、こういうのが公開されるということは望ましいと思うのですが、そこら辺の議論までされていたのかどうか伺いたいのですが。

【国土交通省】 先生のご指摘のとおりでございます。その点につきまして、当日、事務局のほうから、議事録につきましては発言者のお名前入りでテープ起こしをして作成し、インターネット等を通じて公表したいという旨の事務局から提案をいたしまして、ご了承をいただいたところでございます。次回の有識者委員会には提出させていただきたいと考えております。

【御厨委員長】 最初に出た代理出席の問題はどうですか。さっき、認めてないというお話がありましたよね。今、越澤さんのほうから、これはご意見として、こういうご意見が出ただけけれども、それについてもしまとまっていれば、事務局のほうではどうお考え

なのか。そうでなければ、またの機会でもいいですが。

【国土交通省】 構成員の名簿を見ていただきますと、それぞれ、各区とか市の在住ということになっております。また、各関係者の方にご説明させていただいている時も、個人としてご出席とご説明をしている状況です。地元自治体のほうは、個人か役職か、ちょっと微妙ですが、関係者の方については、個人としてのご参加ということでご了解をいただいているところがございます。先生のご指摘も踏まえまして、また次回の協議会の中で、運営の細則について、ご相談することになっておりますので、その中で、協議会の方々のご意見を伺ってまいりたいと考えております。

【越澤委員】 あと、もう1点質問ですが、ぜひ概要メモは、ちょっとこれだと不備がありまして、一応メンバーを決めましたので、欠席された方、出欠がまずあって、司会がどなたであったのか、それから、今言った、基本的にこういうことが大体集約されたといえますかね、これで見ますと、やはり規約メモが別紙のとおり決まると。それから、月2回ほど開くと。これ、一番重要な話でね。それから、司会については議論があったということぐらいだと思うのですが、やはりそういうまとめ方をされたほうが、私はそういうことをあんまり手取り足取り言うのは、むしろ皆さんをばかにしたような感じになって怒るかもしれませんが、もし、この概要メモで配るんでしたら、ちょっと別のほうでまとめ方がいかなという感じがします。それはそれで聞き流してください。本当はわかっているという話だと思いますので。

それで、司会については、状況はもうお任せしているスタイルですから当面はいいですが、例えば、司会も少し順番にやってみようとか、あるいは、サッカーの試合ではありませんが、司会と副司会みたいにつくる。つまり、行政の方々以外の方も、一種の当番にするのかわかりませんが、入っていったほうが議事運営が上手にいく可能性もあります。多分、この事務局というのも、完全に行政ペースでやる不信感を持っている方が多分いたということだと私は思っています。ですから、少しそういう部分、なるべく不安の解消をするということを少し努力されて、あるいは、参加された委員の方にも、一定程度運営にも責任をお互い持っていただくというのが一番いいと思います。それでまずければ、また考え直せばいいと思いますので、やはり司会というのはそれなりに重要ですので、そこら辺もぜひご議論、されたのかもしれませんが、当面こういうふうにしましょうと、まずかったら変えましょうと言っておけばいいだけだと思います。何かそんなようにされたらどうかと。そんなことを言うのがこの有識者委員会の役目ではないかもしれませんが、一応、何か言えとなると、そういうことが目についたということで、大変申しわけない発言ですが。

【御厨委員長】 いえいえ。

他にいかがですか。特にございませんか。

今、いろいろな意見が出ました。外環の沿線の協議会というものが、多分、これはいろいろな見方があると思うんですけども、ようやく立ち上がったと。普通の会議だったら、

おそらくもうごくごく当たり前のところも、1つ1つ手探りで、ポイントを押さえるように押さえていかないと、それがおそらく、長年にわたる行政の側と住民の側とのある種の信頼関係の構築作業の確認みたいなことになっているんだと思うんですね。ですから、私も、1回目のこの話は、今日の石田さんのお話と、事務局からのお話と、それから、この新聞記事という、この3点からでしか、内容については全く補足はできません。したがって、隔靴搔痒の感があると言えばそれまでなんですけれども、ただ、そこで伺っている限りでも、おそらく、とにかくテーブルに着いて、そして何か始めようというところまで来たということなんだろうと思うんです。

ですから、そこにまだいろいろな不備な点があるのは当然なのでありまして、我々、有識者委員会というのは、ようやく両者の信頼関係で立ち上がろうとしている沿線協議会に、それではどういう形で対応していったらいいかということでありまして、今日、各委員の方から出たご意見というのは、そういうところで出たものだと私としても感じております。ですから、森田さんも、それから、越澤さんが言われたことも当然の疑問であって、その疑問を投げかけることによって、委員会と申しますか、協議会として少しずつ動いていたかどうかの点については、まだ議論が始まっておりませんし、それから、規約というのでも、多分これは、一応文章にしてきちんと書かれてありますけれども、しかし、規約に拘束されるというのではなくて、まあまあ、両者の信頼関係をとりあえず言葉にしてみたらこんなところだということを書いてあるわけで、それに絶対的に縛られるということはおそらくありませんでしょうし、出席、代理出席等々の問題も、これは越澤さんのほうからも非常にいいご指摘だったと思うんですけれども、行政の場合と、おそらく住民の場合と違うでしょうし、住民の立場も、今お話がありました、事務局のほうで、人を選んでいくときに個人としてお願いするという話だった。個人としてお願いするということでありながら、にもかかわらず、おそらく出てきた方というのは、それぞれの、本当の個人の場合もあるでしょうし、あるいは、これまで運動をやってきたということを背景に持っている方もあるだろう。だとすれば、そのところは、またおそらく、議論が展開していく中で動いていくところだろうという気がいたしますので、今日のところ我々も、せっかくでき上がったところで、ちょっと中をのぞいて、少しご意見を申し上げたという、そんな感じでとらえていただけたらいいのではないかと思います。

とりわけ内容については、まだ議論が始まっておりませんし、それから、規約というのでも、多分これは、一応文章にしてきちんと書かれてありますけれども、しかし、規約に拘束されるというのではなくて、まあまあ、両者の信頼関係をとりあえず言葉にしてみたらこんなところだということを書いてあるわけで、それに絶対的に縛られるということはおそらくありませんでしょうし、出席、代理出席等々の問題も、これは越澤さんのほうからも非常にいいご指摘だったと思うんですけれども、行政の場合と、おそらく住民の場合と違うでしょうし、住民の立場も、今お話がありました、事務局のほうで、人を選んでいくときに個人としてお願いするという話だった。個人としてお願いするということでありながら、にもかかわらず、おそらく出てきた方というのは、それぞれの、本当の個人の場合もあるでしょうし、あるいは、これまで運動をやってきたということを背景に持っている方もあるだろう。だとすれば、そのところは、またおそらく、議論が展開していく中で動いていくところだろうという気がいたしますので、今日のところ我々も、せっかくでき上がったところで、ちょっと中をのぞいて、少しご意見を申し上げたという、そんな感じでとらえていただけたらいいのではないかと思います。

そして、具体的には、多分、次のこの委員会は、この後、お話し合いをいたしますが、2カ月ぐらいたったところということになります。そうすると、その間におそらく、これから後、3回から5回は外環の沿線協議会が進みます。その5回分、もし仮に5回となったら、その分の議事録というのは結構な量になりまして、これを我々としては、今度はまた精査をして、それで委員会に臨むということになりますので、その段階でもう少しお話ができるのかなという感触を私としては持っております。

さて、それでは、そういうことにいたしまして、前々回、我々は、第一次提言というも

のをいたしました。今日は、その第一次提言とその後の対応について、少しフリーディスカッションをしたいと思いますのであります。

第一次提言をした後に、この外環沿線協議会が成立をいたしましたので、もう既に、その点についてはかなり踏み込んでご質問やご意見を申し上げたことになるわけですが、第一次提言とその後の対応で、我々のほうでフリーディスカッションという話にはなっておりますけれども、事務局として、何か要点の説明はありますか。例えば、第一次提言でこう言われた点について、この点は既に対応したとか、あるいは、確か、説明会をこれだけやっているとか、それから、オープンハウスについては、既にどういう形でしょうと思っているとか、その点、前回より、もし少しご議論が進んでいるところがあれば、アトランダムで結構ですから、ちょっと提供をしていただけますと。これは全くアトランダムで結構です。あれば、よろしく申し上げます。

(参考資料 - 2 説明)

【御厨委員長】 ありがとうございます。そういう具合で、説明会の状況とか、あるいは、オープンハウスを開設すること、それから、この調査事務所の中に、やはりそういうパネルを設けること等のご説明が今ございました。

何か、ここで、委員の方からご質疑ございますか。越澤さん、どうぞ。

【越澤委員】 直接ではなくて、ちょっと関連ということで、こういう国なり東京都の立場でいろいろ説明していくという中の一環で、先ほどの話で、ホームページなんですが、私、時々、実はキーボードをたたいてみますと、3月までの川崎国道事務所時代では、川崎国道として外かく環状のいろいろな経緯とか、我々の有識者委員会とか、道路計画合意形成研究会とか、いろいろなものが整理されていたと思うのですが、どうも3月末で更新がとまっているようです。それから、不思議ですが、国土交通省の本省のホームページでも、まだ外かく環状道路調査事務所時代の組織がないんですね。ホームページにないと。ですから、これは本省側の対応が少し問題があるのではないかなという。自らつくった組織についての、要するに、道路のIRということで、今日もやっているんですが、一連のところ組織がないということで、だから、とまってしまっているのではないかなと。ですから、これは重要な立ち上げの時期に、大事なPRの機会を国自らが放置しているという、非常に問題でありまして、ですから、私として言うのは変ですが、速やかに本省と新しい事務所でホームページを立ち上げていただいて、東京都とも、ちょうどお互いリンクする形で、それぞれの内容をダブルで相互利用するようにすればいいかと。お互いリンクを飛ばしてですね。

ですから、こんなことを言うのもまた変なんですけれども、多分皆さん、忙しくてドタバタしていたとは思いますが、ある部分のホームページの設計は外注すればできる部分もあると思いますので、むしろきちっとできていますから、可及的速やかにやっていただ

く必要があるのだろうと。それで、その中に、今日のこういうメモが1枚出てくるとか、それから、説明会をやっているのが出てくるとか、やはりまずそういうところから始めないと、ほぐれたのがなかなかほぐれないと思います。

それから、過去の扇大臣の答弁とか、そういう重要なものについては、さらにクリックしていくと出てくるとか、今までにまとめた経緯の、膨大なものが全部出てくる必要はないと思うのですが、やはり重要なものが見れるということが一番重要だろうと思いますので、ぜひそれは速やかにやっていただいたほうが、これ、不思議でしょうがないんですが、どうも、伊勢田さんも何か首をかき上げていますが、多分、まだできてないだろうと思います。逆に、まだ組織上、ホームページ上存在していないことになっているということになります。ですから、これは速やかにおやりになったらいいかなということ。

それから、我々の第一次提言の面、確かたたき台を出した後、いろいろな広い意見が出て、それに対応する回答なり対応策なり、それを具体的に早目に検討したらどうですかというのがありました。やはりこれが行政として、今一番重要なのではないか。その辺、何か例えば、こういう形で、このP Iの協議会に出したりとか、あるいは区市との連絡とか、それから、我々のほうとか、あるいは、また広く関係の沿線の住民の方たちに出すとかを含めて、何か方向性なり、その辺、内部でご検討されているのが大体あれば、まだなければ、それはやはり速やかにやっていただいたほうがいいのではないのかなと。というのは、結局、これから集約的に、月2回いろいろなのが出てきますし、やはり結局、最後に、そういう話が出てくると思いますから、そこら辺をちょっと伺いたいなと思います。

【御厨委員長】 どうでしょう。

【国土交通省】 ホームページにつきましては、存在はしておりますが、確か、本省とのリンクとか、リンクの張り方について、もう一度再点検をして、見てもらって何ぼということは全く私どももそのとおりだと思っておりますので、改善するところは早急に改善したいと考えております。

それと、去年寄せられているご意見への対応でございますけれども、協議会のほうでも、確認内容のところでございますけれども、効果と影響について話し合うということが既に明確にされております。例えば、首都圏における自動車交通とか、外環を整備する場合の効果とか、費用対効果とか、環境に与える影響、生活に与える影響、こういう項目について話し合いましたということが確認内容の中で既に明確になっておりますので、現在、これらの項目について資料の準備を進めております。ですから、協議会で、まずはこういうようなご議論をさせていただくということになっていくかと考えております。

以上でございます。

【御厨委員長】 よろしいですか。他にございますか。どうぞ、森田さん。

【森田委員】 ホームページの件は、多分、単純なミスだと思うんですね。私も見ましたけれども、しっかりできています。できていますけれども、古いサイトから新しく改定したページに自動的に飛ばないんですね。だから、そこを自動的に飛ばないようにしていただ



ければ、それですべて解決すると思います。

それから、そろそろ外環の必要性というような議論になってまいりますと、やはり今までの有識者会議でヒアリングした対象者が、どちらかという、道路をむしろ推進するという立場の方、ただ今日の草加市の方は中立の立場だと思いましたがけれども、そういう立場だけでなく、少し環境側の専門家の意見も、この場で聞くことを強くお願いしたいと思えますね。

特に最近、PM2.5とか、新しい大気汚染の問題が起きていまして、そういったものに十分対応できるシナリオが書けるかどうかということについても、やはり皆さんがこういうオープンな場で議論がされる必要がある。あるいは、シナリオが事務局側から示される必要もあると思えますね。それは、ある程度時間はかかると思えますけれども、一度、ヒアリングの対象者として環境の専門家をお呼びになられることをお勧めいたします。

【御厨委員長】 我々も事務局といろいろ詰めておりますが、確かに、環境団体とか、少しそういうことできちんと議論できるところと、次は意見交換をしたいと考えておりますので、事務局のほうに、そこは少しご考慮いただきたいと思えます。

それから、ヒアリングも、今日も若干その嫌いがありましたけれども、やはりちょっとこれも隔靴搔痒のところがありまして、つまり、大局論で全部展開されますと、ほとんど、こちらとしては意見の言いようがない。むしろ、もう少し、大局も背景にしながら、少しミクロな問題点を幾つか提示していただくような形でのヒアリングをさせていただきたいと思うんですね。全体として、今日のヒアリングもそうですけれども、3環状は必要だから必要だと言われても、これは、ああ、そうですかとしか言いようがないわけで、やはりそのところは、なぜ必要なのかというところに、やはり商工会議所さんなら商工会議所さんが持っているご自身の意見というのを強く反映させていただくような、そんな形で、おそらかなかなか難しいんだろうと思えますけれども、そうすると、質疑応答がもう少し活発になるのではないかと、そういう気持ちを私としても持っております。

それでは、そろそろ予定の時刻になってまいりました。ここで、次回の予定について確認をしたいと思えます。

次回の委員会は、先ほど、越澤さんのお話も、それから、中条さんのお話もありましたように、外環の沿線協議会の議論が進んだところで、その議事録を拝見しながら、我々としては少し意見を言っていこうということになると思うんですね。そこで、ちょうどあと2カ月たったところで、事務局に事前調整をしていただいております、8月ということになります。ただ、8月は、それぞれ夏休みでお忙しいということもあるのですが、一応、今、候補日が3日出ております。

(次回日程調整)

【御厨委員長】 では、8月9日の午前中で調整させていただきます。

それでは、事務局のほうにお返しいたします。

【東京都】 長時間にわたりご議論いただきまして、大変ありがとうございました。これもちまして、第8回東京環状道路有識者委員会を終了いたしたいと思います。今後とも、引き続きご協力お願い申し上げます。どうぞよろしくお願い致します。

了