

---

P I 外環沿線協議会  
「杉並区 地域ごとの話し合い」  
議事録

---

平成 1 6 年(2004 年) 5 月 2 8 日(金)

# 議 事 録

会議名		P I 外環沿線協議会「杉並区 地域ごとの話し合い」
日 時		平成 16(2004)年 5 月 2 8 日 ( 金 ) 午前 18 時 30 から 20 時 30 分
出席者	P I 協議委員	杉並区在住 植田 芳子 ( 敬称略 ) 杉並区在住 土肥 紀久 国土交通省 関東地方整備局 道路企画官 川瀧 弘之 国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状道路調査事務所長 山本 悟司 東京都 都市整備局 外かく環状道路担当部長 道家 孝行 東京都 都市整備局 外かく環状道路担当課長 宮良 眞 杉並区 都市整備部長 菱山 栄二
	地域団体等	( 敬称略 ) 大深度地下利用による外環道の建設中止を求める署名 代 表 宮 本 美 恵 地 蔵 坂 協 和 会 会 長 春 日 敏 彦 子どもと環境を守る善福寺住民の会 浅 賀 ふ み 枝 久我山西自治会推薦久我山四丁目沿線住民の会 松 川 昭 一 郎 外環道・青梅街道インターチェンジに反対する住民の会 事務局 中 島 滋 女 子 大 通 り 商 和 会 会 長 清 水 汎 広 小 路 親 栄 会 会 長 猪 鼻 徳 壽 外 環 道 路 を 考 え る 会 近 藤 隆 広 さ く ら 町 会 古 川 英 夫 桃 井 第 四 小 学 校 P T A 会 長 野 田 栄 一
傍 聴		5 6 名
配付資料		「外環の検討経緯」 「東京外かく環状道路 ( 東京圏自動車専用道路網図 )」 「外環ジャーナル」1 2 号、1 3 号、1 4 号、資料特集号、1 5 号 「平成 1 5 年 3 月 国及び都の方針」 「東京の新しい都市づくりビジョン」[平成 1 3 年 1 0 月]抜粋 パンフレット「外かんのどうしてこうして・・・」[平成 1 2 年]抜粋

議事日程	<p>１．開 会</p> <p>２．議 題</p> <p>(１) 東京外かく環状道路の経緯等について</p> <p>(２) ＰＩ協議員による意見</p> <p>(３) 地域団体の代表者による意見</p> <p>(４) 話し合い(質疑応答)</p> <p>３．閉 会</p>
主な意見	<p>外環道計画全体(本線・インターチェンジ)について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・このような大規模事業を進めていくに当り、地域の皆様方から意見を伺う場合は、非常に重要だと思っている。外環ができると幹線道路の渋滞が解消され、排気ガス等に伴う環境が改善される。さらに(外環は)生活道路へ流入する車を排除し、本来の生活道路としての機能を取り戻す道路になると考えている。(山本協議員)</li> <li>・外環道は首都圏全体の３環状のひとつであるので、東京都としても早急に整備が必要と認識している。インターチェンジについても、都民全体の利便性の向上などのため、必要不可欠と考えている。また、高速道路と重なって計画されている地上部街路については、地域の皆様の利便性の確保、防災対策などを考えると、必要であると東京都は考えている。(道家協議員)</li> <li>・外環道ができることにより、立ち退きが生じ、近所とコミュニケーションを維持継続することは不可能になる。住みなれた、この環境のよい町を離れることはできない。外環道建設計画については、絶対反対である。国土交通省・東京都の方々は、住民の質問に対して明確に答えて欲しい。(植田協議員)</li> <li>・大深度地下を活用した外環の整備には基本的に賛成するが、青梅街道インターチェンジについては、みどり豊かな住宅地である善福寺地域の環境保全を重視するならば、この地にインターチェンジを建設すべきではなく、設置に反対する。(菱山協議員)</li> <li>・地下水の枯渇が生じ善福寺池等の池、河川が枯渇する。</li> <li>・地層の還元性が強く、酸化反応が激しく、地下水が汚染される。この地下水は飲用として使用しているので危険である。また、シールドマシンによる地盤凝固材は有毒である。</li> <li>・外環道がヒートアイランドの要因となる。</li> <li>・車の増大による後追い対策である、都市対策を抜本的に見直さなければならぬ。</li> </ul>

<p>主な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・善福寺地区周辺に大きな悪影響を与えるため、外環道の建設には反対する。次の項目に対して情報開示を求める。 外環道の施行区域・トンネルの位置・換気塔の位置及び規模について。 外環道建設による経済効果の具体的数値。 大深度法を適用の如何。 大深度地下式トンネルの建設費及び地上街路整備費に関する工事予算の公表。 PI 外環沿線協議会において、非公開で不透明な運営懇談会の公開。 石原国土交通大臣の選挙公約は信じられるのか、信じられないのか。</li> <li>・建築制限があり困っている。40年近くたって（計画決定から）今のような状況ではいつまでたっても同じであるから、もうつくらないという考えを持ったほうがよい。</li> <li>・絶対反対です。</li> <li>・地下水調査を行っているが、大深度を作るとしても、どの数字を出して大深度を判断するのか。</li> <li>・昭和45年の建設大臣のコメントは、凍結宣言と受け取っているが、都市計画の凍結はどこで解除されているのか。</li> <li>・国、都は、（外環道を）つくる方向で、さまざまな形で住民と話していこうということで、了解してよいのか。</li> <li>・環境調査を行っているが、地下水・地層など個々に説明書きをつけて、一般住民にもわかるようにする必要がある。要は、皆さんの心配が10個あったら5個は消えたと言う説明が欲しい。また、調査の結果はいつごろわかるのか。</li> <li>・この会議の今までの状況では、結論や回答が出ていない。ガス抜き会議であるのか。最低でも2年間以上続けて、結論を出す必要があるのではない。適切な回答を得られるまで、しっかりやってもらいたい。</li> <li>・東京の車は増え続けると思う。その中で巨額な金で道路をつくる。しかもそれが環境破壊につながる。この繰り返しでは問題は解決しない。今ドイツでは、住民が人間らしく健康に生活、安心して暮らせる都市、社会にするために検討、切り替えがされている。この外環問題というのは、全く見通しが無いと思う。本当の問題解決（都市問題）をしたら、どう考えているのか。</li> <li>・東京都と国は、外環道を絶対つくっているのか。もしかしたらつくらないと思っているのか。</li> <li>・交通事故があったときどうするのか。事故にどうやって対応するのか。</li> <li>・外環道の東名以南の計画はどうなっているのか。</li> </ul> <p>外環道本線について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大深度にした場合でも、善福寺公園の環境破壊が問題である。</li> <li>・地下水・水脈に問題にあるのなら、40m以上の深さなど検討して地上に影響がないようなら柔軟に考えても良い。</li> </ul>
-------------	---

<p>主な意見</p>	<p>青梅街道インターチェンジについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排気ガス、騒音、振動などにより学校の教育環境の悪化が懸念される。</li> <li>・学区の分断が生じ、通学途上の安全などが非常に大きな問題である。</li> <li>・地下水脈の分断など、周辺環境や自然に対する影響が懸念される。</li> <li>・工事中に桃四小の機能保全に対し影響が懸念されるので、配慮して欲しい。</li> <li>・工事中の安全確保について懸念される。</li> <li>・教育環境が悪化し、児童の健康問題も不安である。</li> <li>・騒音・振動・大気汚染など、環境破壊が起きる。</li> <li>・大変な交通量が想定され大変な事態になる。</li> </ul> <p>善福寺地域の緑と水の大自然を崩壊させてしまう。特に、水脈の分断や池・川の枯渇が予想される。早急につくらないことをはっきりして欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・抜け道が整備されない状況の中のインターチェンジの設置は絶対反対である。</li> <li>・インターチェンジができることは、絶対反対である。杉並区の意見と大体同じである。</li> <li>・署名活動をしたが、インターチェンジには、断固反対である。</li> </ul> <p>その他について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水脈調査結果を公にして欲しい。また、地元に対する影響を公表して欲しい。</li> <li>・換気口の位置の決め方など、早めに地元知らせて欲しい。</li> <li>・この会の議事録が欲しい。</li> </ul>
-------------	--

【司会】

定刻になりましたので、開会させていただきたいと思います。

本日は、夜分、またお忙しいところを、このＰＩ外環沿線協議会「地域ごとの話し合い」にお集まりいただき、まことにありがとうございます。申しおりましたが、私は本日の司会を務めさせていただきます、杉並区役所都市整備部都市計画課長の菊池でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

最初に傍聴の皆様にお願いがございます。受付でご配付いたしました「傍聴に当たってのお願い」をお守りいただきたいと思います。確認のために、その一部を読ませていただきます。会議中は進行の妨げになりますので、私語を慎むようお願い申し上げます。また、携帯電話のご使用はご遠慮して頂き、マナーモードにしておいてください。会議中の撮影、録音についてもご遠慮いただきたいと思います。このような行為を行った場合には、退席していただく場合もございますので、ご了解をいただきたいと思います。なお、本日の傍聴は、発言できませんので、あらかじめご了解ください。また、傍聴に当たってのお願いの裏面でございますが、アンケートにつきましては、会議の途中と、会議の終了後に提出していただく、２つの方法がございます。会議の途中で提出されたアンケートのご意見などについては、この会議の途中で、発表させていただきたいと存じます。提出されたご意見、ご感想は貴重な資料として、ご意見として、今後の検討の参考にさせていただきたいと思います。

改めまして、本会議の開催の目的をご説明いたします。東京外かく環状道路については、沿線住民と、国土交通省、東京都、並びに地元自治体で構成されているＰＩ外環沿線協議会において、外環道の必要性の有無、計画の内容などの話し合いが行われているところでございます。

今回、この協議会で、沿線７区市において、協議会での説明内容を地域の皆さま方に知っていただき、また地域ごとの課題などの意見交換を行うために、協議会の協議員及び地域団体の代表者の方にお集まりいただき、本会を開催する運びとなりました。

では、本日の予定をご説明いたします。この後、本日ご出席いただいている皆さまのご紹介をしたいと思います。その後、国によります、東京外かく環状道路に対する説明をしてもらいます。

その後、先ほど申しました、アンケートを回収いたします。アンケートにつきましては、この時点でお出しにならなくても、会議終了後に受付にお出しいただいて、結構でございますので、その前に、この中でご発言といいますか、意見を述べたいというようなことがございましたら、アンケートに書いていただきたいと思います。アンケート回収後に、本日出席いただいている地域の団体の代表の方のご意見を発表していただきます。その後、回収されたアンケートのご意見を発表し、最後に本日の出席者の皆様方による話し合いというような形で進めさせていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

なお、この閉会時間は、会場の都合もございますので、午後８時１５分、を目途にさせていただきますと存じますので、ご協力よろしくお願いいたします。

～～～ 出席者の紹介 略 ～～～

これより、国によります、東京外かく環状道路のこれまでの経緯など概要の説明を行っていききたいと思います。説明につきましては、国土交通省関東地方整備局、東京外かく環状道路調査事務所の鈴木調査課長にお願いいたします。

【鈴木調査課長】

鈴木です。よろしくお願いいたします。座ってご説明させていただきます、お手元にダブルクリップどめの資料、「外環の検討経緯」と書いてある資料があるかと思います。

こちらの資料に沿って説明していきたいと思います。資料ですけれども、1ページ目が「外環の検討経緯」ということであります。年表風に外環の検討経緯をまとめたものでございます。それをめくっていただきますと、地図が入っております。こちらの地図は、東京圏の全体の地図になっておりまして、裏面は衛星写真になっております。この図に外環のルートを書いてございます。それと、「外環ジャーナル」というジャーナル誌をつけております。「外環ジャーナル」の15号、資料特集号、14号、13号、12号をつけております。こちらの「外環ジャーナル」の資料につきましては、外環沿線にお住まいの方々に配布して、外環の計画やP I外環沿線協議会の内容について知っていただくための広報誌となっております。最後、一番後ろに平成15年3月国及び都の方針、裏に図が載っていて、表側に方針の説明がついている資料を添付しております。それでは、この資料に沿って説明していきたいと思います。

まず、1枚目の「外環の検討経緯」というという資料ですけれども、東京外かく環状道路、関越道～東名高速道路の区間についてでございますけれども、この区間につきましては、ご存じの方が多いと思いますけれども、昭和41年7月に都市計画決定をいたしました。しかしながら、反対運動等ございまして、昭和44年当時の建設大臣が、「地元と話し得る条件の整うまでは建設強行すべきではない」旨の国会答弁をしまして、事実上凍結されたという状況になっております。

その後、時間が過ぎまして、平成11年10月に東京都知事が武蔵野市、練馬区の現地を視察しまして、同年12月には、東京都知事が「自動車専用道路部分の地下化案を基本として建設の具体化に取り組む」ことを表明いたしました。

そして、平成13年の4月に、現計画の地上部に高架でつくる構造を地下構造に変更する、東京外かく環状道路のたたき台を公表いたしました。このたたき台といいますのは、現在検討している大深度によるものではなくて、浅深度、浅い深度のトンネル構造で、インターチェンジの有無といった選択肢、あるいは地上部についても、緑地整備や幹線道路整備、現状の市街地維持等の選択肢を示したたたき台を公表して、議論を進めていくこととしたものです。長年にわたって、都市計画決定をしたままの状態であったことについて、国土交通大臣が参議院の国土交通委員会で「遺憾の意」を表明するということが平成13年5月にございました。

そして、平成14年になりまして、平成14年の6月に現在、議論をしております、「P I外環沿線協議会」が発足したわけです。この沿線協議会では、まず国土交通省と東京都が外環道について原点に立ち戻って、計画の構想段階から幅広く意見を聞きながら、計画づくりに反映していくため、パブリック・インボルブメント方式、いわゆるP I方式で話し合うことを目的として、沿線地区の7地区の関係者、地元区市、国及び都のメンバーによる、P I外環沿線協議会を設置したものです。一般的な道路事業とは、まず事業の必要性を議論して、事業を実施するかどうかということを決めていく構想段階、それが終わりますと、環境影響評価や都市計画決定を行う計画段階、事業化の段階へと進んでいくということになっていて、それぞれの段階で住民参加のあり方はいろいろなケースが考えられるんですけれども、今回のP Iでは、外環の構想段階において、協議会をつくって議論をするという形をとったものです。

協議会は、5月20日までに、2年間に合計37回開催してきております。また、協議会は、より多くの方に議論の内容を知ってもらうために、会議は公開しておりますし、資料についてもホームページ等で公表しています。

具体的に協議会で話し合っている内容といたしましては、外環の計画の必要性、主に効果や影響について、具体的には、環境に与える影響、環境全般であったり、大気や騒音、振動、地下水や自然景観に与える影響に関する議論、あるいは生活に与える影響ということで、地域の分断や移転、交通集中に関する議論、さらに外環を建設することによる効果としまして、環境面での効果や地域交通への効果、渋滞の緩和や広域交通の利便性の向上といった効果、さらに費用対効果といった議論をしております。また、交通政策

としまして、TDMといったような観点からの議論もしておりますし、その他、ルートやインターチェンジ、地上部の利用をどうするのかというような点、あとは、練馬の区間になりますけれども、練馬で関越道と外環道がぶつかる部分で発生している問題についての議論をこれまでにしてきているところです。

そして、平成15年の6月、ちょうど1年前になりますけれども、ここで、PI協議会では1年間の中間とりまとめを公表しております。中間とりまとめの内容につきましては、本日配付しております「外環ジャーナル」の12号に載っております。中間とりまとめについてですけれども、まず基本認識といたしまして、外環の計画については、これまでの経緯を十分に踏まえて、実質的には昭和41年都市計画決定以前の原点に立ち戻って議論をするというような前提で議論をいたしております。議論の内容について、事細かに説明いたしません、先ほど、必要性の有無について議論をしているといったような内容を、1年たった時点でとりまとめたものが中間とりまとめになっております。

時間は戻りますが、平成15年の1月と3月には、国と東京都から外環の方針を発表して、それについても協議会で議論を行っています。それが、こちらの一番最後のペーパーになります。「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針」という1枚紙になります。裏面の文字の書いてあるほうをご覧くださいなのですが、  
「東京外かく環状道路に関する方針」、国土交通省、東京都ということで、その外環の整備をするために外環本線はシールドトンネルと3つのジャンクションを基本構造とすること、あとは、地上部への影響を少なくするため、極力大深度を活用すること。さらに、インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。また、設置要望があった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していく。その他のインターチェンジについては、ジャンクション構造の一体的活用について検討するといったような方針を示しています。あとは、沿線の住民や自治体の関係者から幅広い意見や意向を把握するために、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行うということで、これを踏まえて、オープンハウス等取り組みをしてきているところでございます。

さらに、平成15年7月には、「環境影響評価方法書」の公告縦覧を行っております。これにつきましては、「外環ジャーナル」の13号に載っております。ご説明いたしますと、国土交通省と東京都が大深度地下を活用したトンネル構造の外環計画を対象に環境への影響を詳細に把握するための調査として、環境アセスメントの仕組みを活用して調査をするという内容となっています。アセスメントの手続につきましては、こちらの資料の右下のほうに載っております。今回の手続は、方法書の公告・縦覧というところでして、その調査の方法を決定するものです。この調査の方法を決定した後、現地調査等を行い、計画の内容が定まった後で、予測評価を行っていくという流れになっています。

この環境の現地調査に当たりましては、PI協議会の協議員の方々と、エリア懇談会を開催しまして、環境調査の箇所や方法についても相談いたしまして、平成16年1月、今年の1月から環境現地調査を開始しているところでございます。結果についても、順次、公表をしていくこととしております。そして、先ほど紹介いたしました、PI活動の一環として、オープンハウスを開催しております。これはPIの外環沿線協議会と沿線7地区、東京都、国土交通省の4者で、地元住民を対象に模型やパネルなどを展示いたしまして、わかりやすい情報の提供を行って、幅広く意見をいただき、住民同士の話し合いの場を提供するということを目的とし、開催しております。これまで沿線の7地区について、延べ27回開催しております。杉並区においても、昨年11月に2回開催いたしまして、約300名の方にご来場いただいております。

さらに、本日の議論になるところかと思いますが、インターチェンジ設置の影響についても議論を行っております。「外環ジャーナル」の特集号をごらんください。インターチェンジにつきましては、これも説明いたしましたとおり、地元の意向等を踏ま



えながら設置の有無について検討をしていくこととされております。「外環ジャーナル」では、各インターチェンジが設置された場合に想定される変化や影響について、説明しております。例えば、この近辺、青梅街道にインターチェンジを設置する場合について4ページ、5ページで説明をしております。まず、交通への影響としまして、環状8号線の交通量の変化をみていきますと、外環道が開通すれば、約2割減少する予測になっておりますし、大型車は4割減少するという予測になっています。インターチェンジがある場合は、さらに減少が見込まれるというようなことを想定しております。さらに、最寄りのインターチェンジができれば、便利になる人が増えるといったような説明がされています。

逆に生活への影響としまして、移転がふえるといったような問題。練馬区側と杉並区側がございしますが、最大で約410棟の新たな移転が必要になるという点や、地域分断について、当然影響があるというふうに考えています。さらに、環境への影響としまして、地下水への影響や、換気所設置による影響などについても調査・検討をしていくことが必要だという点があげられてます。

現在、協議会のほうでは、これまでの2年間の議論の整理を行っているところです。本日のこの地域ごとの話し合いにつきましては、協議会において、全体の協議会、7区市全体での協議会に加えて、地域ごとの話し合いを行っていくと、意見が出されたことを受けて、地元の協議員と区が中心となって、都及び国とも調整をしながら、今回の開催に至ったものと考えております。

外環の経緯、及びこれまでのPI活動の状況については、以上で説明を終わらせていただきます。

【司会】

どうもありがとうございました。ここで、受付でご配付いたしましたアンケートを回収いたします。アンケートを書かれた方がいらっしゃいましたら、お手を挙げていただけるとありがたいのですが、今の段階では、まだ時間がそんなにたつてございませんので、後ほど、また、書いていただいて提出いただければと思っております。

それでは、これよりPI協議員より外環に対するご意見を述べていただきます。それでは、最初に川瀧協議員、よろしくお願いいたします。

【川瀧協議員】

国土交通省関東地方整備局の川瀧と申します。よろしくお願いいたします。きょうは大変お忙しい中、皆様方、この前に座っている皆様方、あるいは傍聴の方も含めまして、この会に参加していただきまして、どうもありがとうございます。杉並区におかれましては、こういう場をセットしていただきまして、どうもありがとうございます。

東京外環の問題は、長い間、皆さんに大変ご心配、あるいはご負担をおかけしていることだと思います。私どもも、大変そこは恐縮しているところでございます。今、事務局から説明がありましたけれども、私のほうから、繰り返しになりますけれども、この資料（「東京外かく環状道路に関する方針」）を見ていただいて、少し補足をしたいと思います。この絵が書いてある、後ろに字が書いてあるものです。

これは、平成15年3月、一番下に日付が書いてございますけれども、国と東京都でこういう方針を出させていただいたものです。一番上に3行書いてありますけれども、3行目ですか。「今後、この方針を軸に地元の意向等を把握させてもらいまして、早期に外環に関する結論を出していくこととする」と書いてあります。これは、誤解のないように申し上げますが、決定したということではなくて、こういうことを軸に、今後皆さんの意見を聞いていきたいということなのです。PI協議会もそういう目的で、今、意見を聞かせていただいていますし、この場も、我々は、意見を賜りたいと思っております。

具体的な方針が、「記」と書いてある下に、幾つか書いてありますけれども、最初には、「早く、安く完成できるように、十分考慮して、沿線への影響を小さくする」ということから、このため、外環本線はシールドトンネルと3つのジャンクションを基本構造とするということ。それから、トンネル構造は3車線を収容する長距離シールドトン

ネル2本とし、外形は約16メートル、地上部への影響を小さくするため、極力大深度地下を活用するということで、深い地下を、40メートルぐらいの深さになるかと思えますけれども、シールドトンネルを掘っていいこうということで、今までの、いわゆる高架構造、橋ですね。地上につくる橋の構造をこういう形に変更したらどうかということが1つ目です。

それから、2つ目の丸で、インターチェンジについて。特に、杉並区さんにおかれましては、このインターの問題がいろいろと出ているところで、それはよく承知しているところでありまして、今後地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討いたしたいと。その際、設置要望のございました青梅街道インターチェンジについては、さらに地元のご意向を把握していくと。そのほかのインターチェンジ、幾つかございますけれども、それからジャンクション構造の一体的活用について検討しようということでございます。

それから、その次の丸、地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討するというところでございまして、高速道路本体ではない、関連する街路の取り扱いをここで方針として書かせていただいています。

それから、最後の丸ですけれども、この方針について、沿線の住民の方、あるいは自治体の皆さんの関係者から幅広い意見や意向を把握するために、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行うということになりまして、先程、説明がありましたオープンハウスとか、その他もろもろの説明等もこのことに基づいてやらせてもらっているということでございます。

我々、これを軸に、きょうも皆さん方の意見を率直にお聞きしたいと思っています。後で、質疑の時間もとっているようにございますので、我々としては考えているところも申し述べたいと思います。きょうは、有意義な会にしたいと思いますので、是非よろしくお願ひしたいと思います。

【司会】

どうも、ありがとうございます。続きまして、山本協議員お願ひいたします。

【山本協議員】

皆さん、こんばんは。ただいま、ご紹介いただきました国土交通省東京外かく環状道路調査事務所の山本でございます。日ごろから外環につきましては、地域の皆様からいろいろなご意見、ご要望をいただいております。我々、こういった大規模な事業を進めていくに当たりましては、地域の皆様方からいろいろなご意見とか、ご要望とか、お伺いする場というのは非常に重要だと思っております。そういった観点で、こういうPI協議会でありますとか、地域別のこういう話し合いの場みたいなものを設けさせていただいております。いろいろと忌憚のないご意見等をいただければ幸いです。

私のほうから、少し外環の効果等につきまして、ご意見を述べさせていただけたらと思います。座って説明させていただきます。

先ほど、事務局のほうから、あの外環の地図が紹介されましたけども、ご存じのとおり、この外環というのは、首都圏の中の3環状と呼ばれています環状道路の中の1つということでございまして、国の幹線道路のネットワークとして非常に重要な位置づけであると考えてございます。こういった道路ができることによるメリット、デメリット、それぞれあるとは思いますが、少し広域的な観点から見ますと、今現在、この東京の西側に環状道路がないといったおかげで、東名とか、中央道、あるいは関越道から入ってくる車がすべて首都高速の一番内側入ってきてしまうと。それに伴って、首都高の一番内側の道路が混雑しておりますし、それが東名とか、中央道のいわゆる放射状の道路のほうにも影響してきていると。そういった渋滞を避けるがために、本来は通らなくていい環状7号とか、環状8号といったようなところを通して、そのほかの高速道路に回っているといったような実態があるんだと認識しております。従って、環7、環8、こういったような道路というのが非常に混雑しています。この混雑を避けるがために、

抜け道を探そうということで地域の生活道路に入り込んで、本来入り込んではいないような生活道路にまで、通過交通が入ってきているというのが実情ではないかなと思っています。具体的な数値で申しますと、例えば、東京都区部の交通のおよそ14%位は、本来は都内に用事がないのに、そういったような今の道路のネットワークになっているがために中に入り込んできている。あるいは、大型車の33%が、そういった形で中に入り込んでいているという状況でございます。環状道路、特にこういった外環ができると、今言ったような渋滞が解消され、いわゆる排気ガスとか、そういったものに伴う環境が改善される。さらには、地域にとってもみても、幹線道路の渋滞を解消することによって、生活道路への、抜け道として入り込んでいる車を排除すると。そうすることによって、本来の生活道路としての機能を取り戻すといったような重要な道路になるんじゃないかなと思っています。

具体的なデータを申し上げますと、例えば、環8の抜け道となっていますような高井戸付近の生活道路、ここの事故の実態を見てみますと、東京都の一般道の交通事故の発生の約5倍にもなる、非常にたくさんの交通事故が発生しているというデータもございますので、こういった観点からも、いわゆる環状道路、特に、東京外環、こういった道路の整備が重要ではないかなと考えております。

どこにジャンクションができるのか、どこにインターチェンジができるのかということによって、地域のメリット、それからデメリットそれぞれあるかなと思っています。先ほど、川瀧企画官から話があったとおり、特にインターチェンジにつきましては、こういう機会を設けながら皆様のご意見を聞いて、その上で、どうしたらいいかというのを真剣に考えさせていただきたいというふうに思っているところでございます。私は以上でございます。

【司会】

ありがとうございます。続きまして、道家協議員、よろしくお願いします。

【道家協議員】

皆さん、こんばんは。東京都都市整備局外かく環状道路担当部長の道家でございます。PI外環沿線協議会の協議員の1人として加わっております。本日は、皆様方、本当にお疲れのところ、お時間をやりくりされてご出席いただきましてありがとうございます。国の協議員からも話がございましたように、皆様方のご意見を伺わせていただく、大変重要な機会と考えております。

申し上げるまでもなく、東京都は、世界に冠たる大都会でございます。便利な面が非常にあります。皆さんもそれを生活に利用されていることと思います。ただ、一方で、不都合な面や、それから、都民の皆様に痛みを背負っていただいている面がたくさんあると思います。中でも、道路に関して言えば、慢性的な交通渋滞であるとか、環境悪化であるとか、都市機能が低下するなど、非常に問題があります。我々は、そういうことを解決する1つの方法として、高速道路であるとか、幹線道路であるとか、皆様の非常に近いところにある生活道路であるとか、いろいろなレベルの道路を整備することが重要と考えております。幹線道路級の都市計画道路ということで申しますと、23区内では6割に満たない完成率、まだまだ整備しなければならない計画が残っています。多摩地域、市町村部に至っては、大体5割ぐらいの完成率です。まだ、そういう意味では道半ばという状態でございますので、そういうことによる弊害も出ているであろう思っております。特に、国の協議員も申し上げましたように、区部の環状道路、多摩の南北道路の整備が遅れておりまして、東京都としては、そういう道路を重点的に整備している状態でございます。

外環は、たびたび申し上げて恐縮ですが、首都圏の3環状のひとつでございます。東京都としても早期整備が必要であるとの認識をしております。また、外環が整備される場合には、都民全体の利便性の向上などのために、インターチェンジは必要不可欠と考えております。あわせて、外環は高速道路として計画されておりますが、その高速道路と重ねて計画されております地上部街路がございまして、これも地域の皆様の利便性の向上とか、消防活動など防災対策や、歩道のない道路もございまして、歩行

者の安全確保のためなど、地上部街路も必要ではないかというのが、東京都の考え方でございます。まだそれで決めたわけではございませんので、本日は幅広く、外環などに関しまして、皆様のご意見を伺ってまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

【司会】

どうもありがとうございました。会場に冷房を入れてあるのですが、若干暑くなってきましたので、もしお暑ければ、上着をお脱ぎいただければと存じます。

続きまして、宮良協議員、お願いいたします。

【宮良協議員】

皆さん、こんばんは。東京都の都市整備局外かく環状道路担当課長宮良といたします。きょうは、よろしくお願いいたします。先ほどのきょうの次第の中で、東京外かく環状道路の経緯と活動の状況の話がありました。PI外環沿線協議会の中で、外かく環状道路のことについて、話をしていますが、その中で、東京都のまちづくりについて、どのように基本的には考えているかの話もありまして、私どもとしては、きょう、こういったお話し合いをすることもありまして、資料を用意してきました。皆さんのお手元にある、このカラーのコピーなんです（「21世紀にふさわしい都市づくりの転換」）。いろいろなパンフレットがありますけれども、その中のものを抜粋したものです。

一番最初に見ていただきたいのが、その東京都がどのように、幹線づくり、あるいはまちづくりを考えているかという骨の部分です。では、東京都はどういうふうに考えているか。開いていただくと、都市づくりの目標とあります。「世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京の創造」と。こういったことを私たちは目標としています。その実現のためには、どんなことを考えていかなければいけないかですが、東京だけの地域では非常に難しい。やはり、少し視点を広くして広域的に考える必要があるのではないかと考えています。そうしますと、隣接するいろいろな人たちと連携をとっていく必要があります。それから、今までいろいろ道路とか、鉄道とか、港とか、それから公園とかを整備できたし、そういう資産もあるし、そんなことも考えなくてはなりません。それらを総合的に考えまして、都市の構造をどんなふうに考えるかというのが、今、皆さんが開いていただいている資料の左下にあります、環状メガロポリス構造を都市、まちの構造として考えています。左側のその概念図を見ていただきたいのですが、まん中にセンターコアとか、茶色っぽく描いてあります。その東西に、東側で言えば、千葉とか幕張、西のほうで言えば、八王子とか立川、南側では横浜、北は埼玉、そういったコアがあるし、それを結ぶ動線みたいなものが必要でしょう。そのようなことを大きな都市の構造として考えており、東京都は実現していきたいと考えています。

外環を実現するためには、いろいろなことを考えていかなければなりません。特に、交通のネットワークのことをお話しますと、メガロポリス構造の概念図の反対側を見ていただきたいのですが、右側に「政策誘導型都市づくりの積極的な展開」のところの、「機能的な交通ネットワークの実現」という項目があります。右の上です。その中で首都圏の広域幹線道路ネットワークを形成する首都圏3環状の完成を目指します。首都圏3環状道路とは、圏央道、それから、外かく環状道路、首都高速中央環状線とあり、そういった環状線のことをいっています。外環のいろいろな議論の中で、東京都の都市づくり、まちづくりの中の位置づけ、そういうお話をさせていただいています。

それから、あと2枚、資料をお付けしております。めくっていただくと、これは平成12年につくったパンフレットですが、外環の、経緯は先ほど話がありましたけれど、皆さん、ご存じだと思います、どんな位置関係にあって、どんな構造で当初計画がなされているのか。そういったことが2枚目です。それから、次のページが、先ほど道家協議員からもありましたけれど、高速道路と、地上に街路の計画をしていまして、これも皆さんといろいろお話をさせていただきたいと思っています。これも平成12年に、例えばこんなようなプランでと、例示を出しております。「緑豊かな」、それから「バスを走らせよう」といったこともいろいろあると、思っています。

以上、いろいろな資料を説明させていただきました。

【司会】

どうも、ありがとうございました。続きまして、植田協議員、よろしくお願いいたします。

ます。

【植田協議員】

皆様、こんばんは。P I 協議員の植田でございます。私はことしの1月から、前P I 協議員の宿澤さんより引き継いで、P I 協議員になりました。P I 協議員になる前から、P I 協議会はできるだけ傍聴するよう心がけていましたが、P I 協議員になり運営懇談会及び、P I 外環沿線協議会に出席してみますと、改めて事の重大さを痛感しております。

ところで、杉並区における外環道路建設計画に反対運動を昭和41年より、私たち、さくら町会も継続しております。平成15年5月に善福寺地区、外環沿線住民を対象に、青梅街道インターチェンジ案反対のアンケート調査を実施し、調査結果を杉並区の山田区長に提出しました。青梅街道インターチェンジ案反対アンケート調査の結果の影響もあり、平成15年6月27日、杉並区は青梅街道インターチェンジ設置案に反対する方針を明らかにしました。山田区長は、「大深度地下方式による外環道路計画は基本的に賛成だが、青梅街道インターチェンジは緑豊かな地元の環境保全を重視して、設置すべきではない」と表明されました。

青梅街道インターチェンジができた場合の、周辺の地域の大気汚染や騒音、振動、地下水などの影響、隣接小学校児童及び幼稚園園児への影響などを挙げ、青梅街道インターチェンジを設置しないよう求める要望書を石原国土交通大臣、山田杉並区長に提出しました。善福寺公園近くで、環境のよい地域でもあり、近隣のコミュニケーションが外環道路建設や青梅街道インターチェンジ建設によって失われることを考えると、これからの高齢化社会を迎えるに際し、不安でなりません。一旦立ち退いてしまえば、これまでのご近所仲間とコミュニケーションを維持、継続することは不可能になってしまいます。私たちは、住みなれた、この環境のよいまちを離れることはできません。外環道路建設計画には絶対反対です。今回は各団体の代表の方たちからの意見がたくさんあると思いますが、国土交通省、東京都の方々、私たち住民の質問に対して明確にお答えいただきたいと思います。以上終わります。

【司会】

はい、ありがとうございました。続きまして、土肥協議員お願いいたします。

【土肥協議員】

土肥と申します。いろいろ意見はあると思うのですが、自分のスタンスを考えてみますと、地域の住民でありますし、私は善福寺、旧新町といいますが、その商店街の一員でもありますし、日曜日になると、桃井第四小学校で、二十何年間、子供の野球を毎週日曜日やっていますし、また地域に行けば、商栄会のほかに、法人会とか、商工組合とか、自分の業界団体とか、いろいろなところで意見を聞くわけです。皆さん、いろいろな意見がありまして、私が今P I の協議員の役目は何かと考えますと、やはり地元の声とか、それから、そういう業界団体とか、いろいろな声をP I の協議会でお伝えし、逆にP I の協議会で得たものをフィードバックすると。そういうものが必要ではないかと。今、植田さんは、ずっと前から反対運動に携わっていらっしゃると思いますが、私は反対運動そのものには携わっておりません。自分のおやはやっていました。そのようなわけで、考え方で言ってしまうと、ファジーみたいな、どっちつかずのようでおかしいところもあるのかもしれませんが、とにかく私の立場としましては、皆さんの声をお聞きして、それをまた上に挙げていくと、逆もやるというようなことで、きょうは地元10団体ですか。1人5分ですから、余計なことを我々は話さないで、そういう方の意見をきょうはお聞きすると、そんなつもりでおりますので、よろしくをお願いいたします。

【司会】

はい、どうもありがとうございました。それでは、最後に、菱山協議員お願いします。

【菱山協議員】

改めまして、こんばんは。杉並区都市整備部長の菱山でございます。私は区の行政協議員として、昨年の7月からP I 協議会に参加いたしてございます。ちょっと座らせていただきます。私の発言は、これはもちろん杉並区の考えと、方針ということでお話をさせていただきます。

先ほど、国の協議員からのご説明がありましたが、15年の3月に先ほどの国と都の方

針というものが出されました。これを受けまして、杉並区では専門家からなる、青梅街道インターチェンジ問題の調査会議というのを設置いたしました。そこで専門的観点から、様々な検討をしていただき、合わせてそれまでに出了ました地域からの陳情、要望、あるいは、先ほど植田協議員もお話がありましたアンケート、こういったものも考慮しながら杉並区の考えを方をまとめてまいりました。既にご案内かと思ひますけれども、15年の6月27日に杉並区の方針ということで、区のホームページ、あるいは区の広報等にも掲載いたしました。また、区長が記者会見をして、記者発表をいたしてございますので、新聞等でも取り上げられていることはご案内のとおりかと思ひます。改めまして、時間の関係もござひますので簡単にお話させていただきますと思ひます。

まず、外環の必要性でございますけれども、外環道路は、先ほど、国の説明もございましたけれども、東京圏の内外から東京の区部に集中してくる交通を分散、あるいは円滑化を図る。また、東京圏の各地域間の相互のネットワークを強化するための環状方向の幹線道路として必要なものというふうに認識をしております。また、特に国際的な交通アクセス手段である、空港や、あるいは港湾といったところへつながるための環状方向の交通基盤、これを強化するという意味合いもあると。地域間の活発な交流を図るために必要な道路であるというふうに考え、外環そのものについては一定の評価をしております。

区の方針でございますが、まず外環本線につきましては、外環の大深度地下を活用した外環の整備には基本的に賛成しますが、青梅街道インターチェンジについては、緑豊かな住宅地である善福寺地域の環境保全を重視するならば、この地にインターチェンジは建設すべきではなく、その設置には反対すると。8つの理由を掲げて反対をいたしてございます。それぞれの内容につきましては割愛させていただきますが、項目のみ申し上げますさせていただきます。

理由の第1は生活環境に与えるデメリットが極めて大きいこと。

第2に、交通集中によるデメリットが広範囲にわたること。

第3に、地下水脈への深刻な影響が避けられないこと。

第4に、児童等への心身や生活面の影響が危惧されること。

第5に、青梅街道インターチェンジのメリットは限られていること。

第6に、地元の区民の意向を重視すること。

第7に、青梅街道インターチェンジ問題調査会議の報告を尊重すること。

第8に、区議会の意向を踏まえること。

こうした8つの理由から、先ほど申し上げたような区の基本的な方針をまとめてございます。なお、この方針のもととなりました、インターチェンジ問題調査会議の報告書の中には、「仮に青梅街道インターチェンジが設置されずに外環が大深度地下方式で建設されたとした場合においても、事業主体である、国及び東京都に対し、外環並びに環状8号線、あるいは青梅街道の交通量、排出ガス、人工排熱、地下の水脈、自然生態系、事故発生時などの影響を適切に予測し、区と沿線住民に十分説明するように要望する」というふうに明記されてございますので、杉並区は今後ともこの報告書の趣旨を踏まえて、国や都に要望していくとともに、外環の整備計画には慎重に対応してまいりたいと考えてございます。

きょうは、各地域の団体の皆様から、いろいろと貴重な意見を賜り、また今後の区の政策、施策に生かしてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたしたいと思ひます。私からは、以上でございます。

【司会】

ありがとうございます。それでは、これより、本日ご出席されております、地域団体の代表者の皆様方から、外環に対するご意見を述べていただきたいと思います。先ほど、ご紹介した順にご意見を述べていただきたいと思います。なお、出席者の皆様から、貴重なご意見をいただくため、大変申しわけございませんが、5分を目安にご発言をいただきたいと思います。お一人が長くなってしまいますと、ほかの方が発言できなくなってしまうということになりますので、5分を目安にお願いいたします。それでは最初に、A様、お願いいたします。

【代表A】

私は、桃井第四小学校のPTAをやっておりますAと申します。本日は、桃井第四小学校PTAを代表して発言をさせていただきたいと思っております。まず、桃井第四小学校の立地ですが、青梅街道インターチェンジが設置された場合、インターチェンジの開口部のほぼ真横に当たる部分です。先ほど、こちらの「外環ジャーナル」資料特集号の中で、青梅街道のところに私どもの小学校がちょうど載っております。こちらの写真をご覧いただいて、ちょうど杉並区という白抜きの文字があるかと思うのですが、そのところに小学校の校庭が写っていると思います。ここの小学校になります。ですから、開口部分の真横だということ、まず一番最初にご認識いただければと思います。

本日は、このインターチェンジができた場合に、桃井第四小学校にどういった影響があるのだろうかという観点に絞りまして、5点意見を述べさせていただきたいと考えております。

まず第1点目としましては、学校の教育環境についての影響といったことについて述べさせていただきたいと思っております。先ほど申しましたように、青梅街道インターチェンジができた場合、桃井第四小学校は青梅街道、これも当然拡幅がされるのかと思うのですが、それと外環道という、この2つの大きな道路に挟まれた状態になります。そうなりますと、排気ガス、騒音、振動といったものが今よりも悪化するということが懸念されております。その結果といたしまして、生徒児童のぜんそくであるとか、アレルギーであるといったような、子供たちの健康に非常に大きな影響が出てくると考えられます。また、環境の悪化に関しましては、特に校庭、ここでの外での体育の授業、またはお友達同士での外遊びといったことが制限されると思います。また、室内の生活についても、防音のための二重窓といったようなものが設置されることになると、学校生活全般において、非常に大きな影響が出るというふうに私どもは考えております。また、交通量の増大に伴いまして、外環本線だけでなく、外環に接続いたします青梅街道、これの交通量も増大するのではないかと懸念も持っております。それに伴いまして、交通渋滞、それから、いわゆる裏道と称されるような、本来生活道路の路地への自動車の進入、こういった様々な問題が考えられます。

現在、桃井第四小学校には、約620名の児童が就学をしております。この子供たちの生活の環境と、通学時の安全、これに対してのご配慮をひとつ、まず第1点としていただきたいと思います。

2点目といたしましては、地域、もしくは、これは学区というふうに、小学校の場合ですと言いかえてもいいかと思いますが、これの分断ということが考えられます。国土交通省と東京都は、青梅街道インターチェンジ付近のルートに関しましては、学校及び、善福寺公園周辺の風致地区に関しては避けたというお考えだと聞いておりますが、桃井第四小学校のこの学区という問題に関して配慮がされているとは、到底思っておりません。特に、この外環の開口部から出てくる道路によって分断される善福寺三丁目、四丁目に住んでいる子供たちの場合には、インターチェンジによる分断の影響が非常に大きく、通学途上の安全であるとか、また放課後に上井草地域であるとか、今川地域の子供たちと遊ぶ場合に、大きな道路を2本も渡っていかなければいけないといったようなことで、地域の子供たちの交流といったことでも、非常に大きな問題が出てくると考えております。

また、桃井第四小学校という学校は、今から70年ほど前ですが、現在の新町町会、先ほどちょっと土肥協議員のほうからお話がありましたが、新町町会、それから善福寺町会、この2つの住民が、この地域に住む児童の教育のために、金銭的な負担をしてまでも学校を設立したという経緯がございます。それに伴いまして、現在でもPTAと学校、そして地域といったものが非常に密に一体化しております。学校行事を初め、子供たちの交通の安全、または防犯上の安全対策といったことに関しても非常に密になっておりまして、この点に関しても、1つ大きくご配慮をいただきたいと思います。

また、この分断という問題に関しましては、桃井第四小学校だけではなく、先ほどから出ておりましたように、隣接した幼稚園、それから、この先にあります杉並区立でいいま



すと、荻窪中学、井荻小学校、それから逆に、練馬側でいいますと、石神井小学校、石神井中学校といった近隣の小中学校や、周辺の幼稚園、保育園に通う子供たちに関しましても、ほぼ同様のことが言えると思います。また、井草中学校をこれにつけ加えてもいいのかなというふうに考えておりますので、この辺について、ひとつ大きくお考えをいただきたいと思っております。

3つ目といたしましては、周辺の環境に与える影響、これを述べさせていただきたいと思います。まず第1番に、都立公園である善福寺公園に対して、都や区といった行政のほうは、これまで周辺地域を含めて、環境保全に努めてきていただいたというふうに私もは考えております。この問題と、この外環道路の計画の取り組みといった問題に関しては、果たして、うまく整合性がとれているのでしょうか。この辺に関しては、1つ大きな疑問を持っております。この辺に関しましては、後ほどお答えいただければよろしいかなと思っております。また、善福寺公園やその隣接であります、井草八幡、ここに大きな鎮守の森があるのですが、ここは桃井第四小学校の子供たちの貴重な自然学習の場にもなっております。子供たちが健全に成長していくためにも、こういった緑の多い環境といったことは、非常に大きな力を持っているのではないかなと、私どもPTAとしては考えております。

環境に関しましては、あと1点、地下水の分断といったような問題に関しても大きな懸念を考えております。シールド工法、または開削という2つの工法によりまして、地下水脈の分断といった問題は非常に大きな問題になってくると思います。これに伴って、地下水脈の低下であるとか、または枯渇といったような問題は、周辺の環境にこれは非常に大きなダメージを与えていると思っております。例えば、最近の例で言いますと、JR武蔵野線の小平から所沢間にかけてトンネル工事をされた段階で地下水脈が分断されたと。それを回復するために、非常に多大な金銭的な負担がかかっているといったようなことも聞いております。また、当然シールド工法その他をやる場合には、土壌の凝固剤といったような薬剤を使うかと思いますが、これによる地下水の水質の悪化といったことも心配をしております。

杉並区、この地域は非常にもともと浅い水脈が通っておりまして、小学校にもあるのですが、防災用の井戸、こういったようなものが低下したり、枯渇した場合ということも1つ懸念される問題。それと、この地域ではまだまだ上水道のほかに、生活用水として地下水が使われているご家庭、結構いらっしゃるということで、この辺の問題に関しても、1つ大きな問題なのかなと考えております。

環境に関しましては、これからしゃべり出しますと、まだまだ時間がかかってしまいますので、最後に1点だけ環境に関して述べさせていただきたいと思います。自然ということに関してなんですが、自然というのは、希少生物に関して、これを保護するということだけなのでしょうか。今の都市に関しては自然がどんどん少なくなっていますので、そういった問題ではないのではないかと私たちは考えております。こういった自然が残っている、もしくは自然のネットワークといったものの保全をしていくと。そして、それを私たちの子孫にどのような形で引き継いでいくのかといったようなことが重要ではないのかなと思っております。時間も短くなってまいりましたので、あと2点だけしゃべらせていただきたいと思います。

【司会】 申しわけございませんが、そろそろまとめていただきたいと思います。5分をオーバーしてございますので、要点だけお願いします。

【代表A】 失礼いたしました。最後に、もしインターチェンジ工事が始まった場合の点について、あと2点だけ述べさせてください。1つは先ほど言いましたように、道路のわきに小学校ということになっておりますので、工事が始まった場合、現在でも規模に対して面積があまり十分ではない状況でありますので、万が一学校の設備のほうに影響がありますと、学校としての機能が保てなく恐れがございします。この辺には十分にご配慮をいただきたいと思っております。



最後の1点といたしましては、外環工事中の安全についてです。ここに関しましては、万が一工事がスタートする場合に関しましては、十分な上にも十分な配慮をいただきたいと思います。

先ほど申しましたような地理的条件、歴史的条件、また自然環境を考えまして、これからの会議のほうを進めていただければと思います。お時間をオーバーして申しわけございませんでした。

【司会】

ありがとうございました。それでは、続きまして、B様、お願いいたします。

【代表B】

ただいまご紹介いただきました、Bです。私は大深度地下を利用した外環、これについては次の3点から、絶対に反対です。これはインターチェンジのみならず、本道についても非常に問題ありと。当初の地上案に比べて、何倍も、非常に罪が多い環境破壊という意味で思います。

まず1点目、今まで話が出ておりますが、まず善福寺池が必ず枯渇すると。これは善福寺池だけではなくて、池、川、それから、隣の井の頭の池、三宝寺の池、石神井、もう全部全滅です。それに伴って、周りの周辺の樹木、緑、緑の都市宣言をした杉並区、全然もとのベースがなくなってしまうという状態になると思います。

現在、私はトンネル工事と地下水脈がどういう関係かということをいろいろインターネットやら、大学の地質学の専門の先生に相談して聞いていますけれども、非常に、その可能性が強いということ。昨年は、江戸開府400年ということで、いろいろお祭がありましたけれども、これはひとえに、江戸の町は非常にすばらしい湧水があったということが一番のポイントだと思います。そういう意味で、今回は、まず間違いなく善福寺池が枯渇するという心配をしております。

ここに、写真が2枚あるのですが、これは九州佐賀県の縫の池という池です。40年間水がもうまるっきり、下の写真のようにカラカラに乾いてしまっていたと。ところが、今、この池は満々と水をたたえた状態になったんです。これには、国交省もいろいろ頑張っておられたようですが、ただ私が言いたいのは、水道（みずみち）がつながっていたからこういうふうになったと。今まで地下水、生活用水、農業用水、すべて地下水を汲み上げていた、それをやめて、別ルートで水を取るようにしたということで、地下水をもとに戻したところが、ちょうどこういうように、40年前の満々とした水に戻ったのです。地元は大喜びということです。私は、今、善福寺が間違いなくこういうような景色になると。非常に寂しい思いです。そういうことで、まず第1点は、この水道（みずみち）を、人工的に水道（みずみち）を断ってしまったら、こういうことは、不可能。そういうことで一番大事なものを失ってしまうのではないかとということを心配しております。

それから、2番目、地下水が汚染されることです。これには2つあると思います。ひとつは、今現地調査をいろいろと進めていただいているようですが、これも地質調査については、3月で終わりました。私も心配で、毎日善福寺の池を見にいきました。こういうような図表が出ております。こういうような、これはホームページから。これを見ますと地層の成り立ち、これは今までもさんざん説明いただいていますけれども、それとほぼ同じ結果。関東ローム層があって、武蔵野礫層があって、その下に上総層がある。上総層の中に、ちょうど、これは緑色がありますね。緑色の部分。これは実は粘土質の地層なのです。この地層は大深度地下のトンネルを掘りますと、これはちゃんとこれに書いてありましたけれども、非常に還元性が強く、いわゆる酸化反応が激しい。化学反応を起こして、要するに硫酸になってしまう。地下水は硫酸、それから掘った土は硫酸を帯びた非常に危ない土になる。ですから、この調査の結果からは、この緑色、これは右手が関越、左手が東名ですね。ずらっとこの緑色の地層の中を、直径16メートル、セグメントを合わせますと約20メートル近くの直径で掘っていくのだと思いますが、延々16キロ。ということで、この緑色の地層の中をずっとやってくる。地下水は硫酸になってしまう。地層は、この地質は全部粘土質で、非常に硫酸気を帯びた、そういう危ない地層で、廃棄する土を東京湾に捨てようと思えば東京湾が硫酸になってしまう。

一方、飲み水は、我々は今でも、善福寺の公園は3カ所から1万5,000トンの飲み水を吸い上げています。昔はダイレクトに冷たい、おいしい水だったのですが、何年も前から、上井草給水所に一度引きまして、利根川の水とブレンドして、それで現在私どもの口の中に入っているわけです。それから、一方、池はやっぱり30年から40年かけて枯れてしまったので、現在地下水から汲み上げています。もう70~120メートルという非常に深い所から、汲み上げています。これは1日1,600トンです。汲み上げた水を遅の井の滝の上とか、ほかに2カ所、それをまいています。ということで、その水は、水鳥も、魚も、周りの樹木もみんな、大事な生きるための基礎として使っているわけです。そういう水がそういう汚染された危ない状態になってしまう。

それから、もう1つの汚染のルートは、今話がありましたように、このシールドマシン、このモグラみたいな機械でゴリゴリやるのですが、手前の白い、これが先ほどAさんも話してくれましたけど、地盤凝固剤。これをふんだんに使うわけです。これが非常に有毒です。一生懸命に無毒のものを開発しているのに、なかなかできない。

【司会】 B様、ご発言の途中でございますが、そろそろまとめていただきたいと思います。

【代表B】 はい。それで、要は、これで小金井で裁判ざたになり、人が死んだんですね。それで、こういうもので非常に危ない。

それから、3番目については、外環がヒートアイランドを起こしてしまうと。床暖房になってしまうので。地面の下40メートルに直径16メートルの暖房管が2本、16キロにわたります。そうしますと、この我々、住んでいるところは何度か上がるでしょう。地球温暖化に非常に貢献してくれると思います。地面にひび割れがある、植生が変わる。何が起るか、我々には検討がつかない。

ということで、私は地球、今まで全世界が地球温暖化に対してストップをかけようとしているのに、非常におかしいということで、この3点の理由から、絶対に我慢できないということです。これは今回の地質自体の調査は終わったようですから、そういう調査を踏まえて、今の3点についてどうなのか。是非、きょうは、この場で意見をお聞きしたいと思っております。以上です。

【司会】 どうも、ありがとうございました。それでは、続きまして、C様、お願いいたします。5分ちょっと前ぐらいになりましたら、そろそろというふうに私のほうから発言させていただきますので、よろしくお願いいたします。

【代表C】 Cです。私たちは、\_\_\_\_さんを代表にして、去年の6月に外環道路の青梅街道インターチェンジ反対に関する陳情を杉並区議会、及び区長にも提出してきました。この陳情の趣旨というのは、まず青梅街道インターチェンジそのものを設置しない。絶対に設置しないでくれ。このことを国と都が、早く確約をしてほしいと。こういう申込みをしてあるわけです。この理由は5つほどあるわけですが、先ほど来出ているように、ひとつひとつの細かい環境問題は省きますけれども、ひとつはインターチェンジができますと、この教育環境が完全におかしくなってしまう。あるいは児童の健康問題も不安になってくる。こういう問題があるということです。これで見直しをしていただきたい。

2つ目は、インターチェンジをつくりますと、この説明にもありますように、南北合わせて1,600メートルにわたる開削工事をするようになるわけです。そうすると、当然、この上の住民が多く立ち退きをせざるを得ない。あるいは、また残った人たちも、当然騒音、振動、大気汚染に悩まされると。こういう環境破壊が起こることになる。

それから、インターチェンジができた場合の交通量は、予測されている数字でも、青梅街道インターチェンジ利用は1日に1万8,000台。青梅街道インター1カ所の場合は、2万5,000台に上る。これは平均1分間に17台、あるいは時間帯によっては1秒に1台以上になる可能性もある。こういう大変な交通量が想定される。これは大変な事態になるわけです。

それから、4点目は先ほど来出ておりますように、善福寺地域の緑と水の大自然を崩壊させてしまう。このことが今、東京における過密都市の住民の生活を非常に大きく変えて

しまうことになる。特に水脈分断や池の枯渇、これが川全体に枯渇が広がるだろうという予想がされているわけですが、この事態は絶対に許されない。こう考えるわけです。もちろん、この内容については、先ほど申しましたように、私たちは議会と山田区長にも提案をし、山田区長自身もインターチェンジについてはその設置に反対をすると、こういう立場を明言しておりますし、また国土交通省の石原大臣も、いわゆるノーインターを公約しております。この立場から言っても、早急にこれはつくらないということをはっきりさせていただきたいと思うわけです。

時間がありませんから、最後に財政の問題も大きな問題になるわけですが、私たちはまず、この外環道路問題というのは、いわゆる都市問題として、これから考えなければいけない。都市問題というのは、住民が快適で、安心して、健康的に暮らせる都市をどうつくっていくのかというのが、今問われている都市問題だと思うのです。現に東京は、いわゆる巨大化都市になり、過密化、あるいは一極集中化だという非常に大きな深刻な問題を発生させ、抱えているわけです。これらの問題に対して、今度の外環問題というのは、どうということになるのかと。外環問題というのは、車の増大に対する後追い対策の問題ではないか。車が増えるから道路をつくる。道路をつくれれば、ますます車が増えていく。つまり、道路をつくるということは、当面の渋滞問題を、あるいは流通問題を解決する対策としてやられるわけですが、このことによって、都市機能、都市はますます住みづらい、環境破壊の都市になってしまう。いわゆる、車が増えるから道路をつくるという、この後追いの悪循環の都市対策のやり方というのは根本的に見直していかなければいけない問題じゃないか。こう考えるわけです。

【司会】

すみません、そろそろです。

【代表C】

従って、こういう後追い対策の悪循環をつくっていくようなやり方というのは、当然、財政費用の巨大化という問題も生みますし、あるいは、空気、水、騒音の、あるいは事故増大という環境を非常に悪化するという問題もありますし、あるいは都市の巨大化によって、実は労働者の通勤問題も非常に深刻な問題なのです。遠隔地から1時間、1時間半もかかって通わなければいけないというような都市の巨大化というのは、非常に問題だと思うのです。従って、都市のあり方の問題として、いわゆる車社会、車が増えていくという問題にどう対応していくのか、それは後追い道路をつくれればいいという問題ではないと思います。それは必ず環境破壊を起こし、後々、さらにまたコストを大きくせざるを得ないという問題が生まれてくる。この車増大の後追い対策としてのやり方というのは、現在、根本的にやっぱり考え直していかなければいけないのではないかと。こういう基本的な考え方に立って、今回のインターチェンジの問題も、それから道路そのものについても、私たちの会は反対をしたいと思います。以上です。

【司会】

どうも、ありがとうございました。皆様ご熱心にご発言されるので、時間が延びてしまいますので、4分たちましたら、私のほうでそろそろということで、お知らせをいたしますので、恐れ入りますが、まだお待ちの方もいらっしゃると思いますのでよろしくお願いいたします。

それでは、D様、よろしくお願いいたします。

【代表D】

よろしくどうぞ、お願いいたします。Dでございます。正直に申し上げまして、外かくのこの道に関しましては勉強不足でございますので、はっきり申し上げて、どうしていいのかわからないというのが正直な気持ちでございます。ただし、私、今、A委員、あるいはB委員あるいはC委員、皆さんが申し上げた内容は恐らくそれぞれが研究なさって、勉強をして、出てきた話ではないかということで、ずっと拝聴しておりました。では、私たちはどうなのだろうかということ、この商店会というのは、今Aさんが桃井第四小学校の話をして、それを南のほうへ下がりました、いわゆる西荻窪駅に近いほうの商店街でございます。どうということかと言いますと、もしこの道ができて、これは大深度にしる、あるいは地上にしると、どちらにしても、青梅街道にインターチェンジができた場合に、先ほど来からお話があります、その裏道ということで、五日市街道並びに水道道路からの

インターチェンジへの侵入車両が異常に増えます。今まででも、抜け道として利用されている道がございまして、そこが整備もされていない状況で、もしインターチェンジができた場合には、駅、南のほうの五日市街道、並びに水道道路からの侵入車両が考えられないほど増えるということで、商店街の真ん中をその道が通っておりますので、それに対応できるだけの広さが全くございませんので、これは絶対反対でございます。

それから、先ほど都市機能ということで考えたときに、都市というものがだれを中心に動いているのかといえ、やはり人を中心に動いているのは間違いのないのです。それで、なおかつ、人は、生活をしていくためには、物流が必要だということも、よくわかります。それで、東京都が政策誘導型の都市づくりの中でということで、先ほど来ご説明がありました、首都圏の広域幹線道路ネットワークを形成すると。首都圏3環状線の完成を目指しますという、これはもう目指しますというのは、つくりますと。

【司会】 そろそろお時間です。

【代表D】 わかりました。つくりますということなのですが、私たちは、道路ができる、できないは、これから皆さんのお話を聞いて、判断ができるだけのものはまだありませんが、1つだけ、青梅街道にインターチェンジができることだけは反対でございます。以上でございます。

【司会】 ありがとうございます。それでは、続きまして、E様、よろしくお願いいたします。

【代表E】 お隣のDさんの商店街の隣になります、東京女子大の前の商店街の者でございます。一応会長をしております。私も青梅街道のインターチェンジは、これは絶対反対でございます。市民としましては、今、杉並区のほうで出していますね。それに大体私の意見としては、同じです。特に心配なのは、大深度にした場合のトンネル工事ですけど、やっぱり善福寺公園の環境が破壊されるのではないかという、これが一番の問題です。それから、水脈調査、先だって、善福寺公園でやっていたけれども、その調査の結果をもう少し公にして、この結果どういう影響をもたらすのかということ、調べた方は、公に発表していただきたいなと思います。それから、大深度をする場合にはそれなりに、換気口というのがある程度、400～500メートルぐらいに1カ所ぐらいできるのではないかなんてうわさが出ているのですけれど、こういう場合の位置の決定とか何かというのは、どういう感じで決定するのかという、そういうことは地元で早めに連絡をしていただきたいなと思っています。私は一応それだけでございます。

【司会】 どうも、ありがとうございます。それでは、続きまして、F様よろしくお願いいたします。

【代表F】 私は皆様にお配りした用紙のほうを読み上げます。

東京外かく環状道路（以下、外環道の建設）が東京杉並区善福寺地区周辺に大きな悪影響を与えると考えられるため、外環道の建設に反対しています。

私たちが外環道建設では、同地区周辺へ与える影響をより正しく、より具体的に考えるために、下記の項目について、国土交通省及び東京都への情報の開示を求めます。

1、外環道の 施行区域、トンネルの位置、換気塔の位置及び規模について、正確な情報の提示。現在の外環道は、都市計画上は高架式高速道となっており、環境影響評価（環境アセスメント）もそれに沿って行われている。しかし、発表されているのは、地下式トンネル構造で、変更するには、都市計画決定の変更手続と、それに沿った環境アセスが必要であるが、そうすると変更に伴って、施行区域の変更などが生じ、新たな問題が生じる。これを避けるために、東京都はいまだ都市計画の変更をせずにいるので、施行区域、トンネルの位置、換気塔の位置や規模などの提示をしないまま、環境アセスを強行しようとしている。これでは不安が募るばかりである。

2、外環道建設による経済効果の具体的な数値の説明。国土交通省は事業主であり、最も正確で、豊富な資料を有する立場にあり、外環道の必要性を判断する最も重要な情報は、将来の交通量予測と経済効果である。PI協議会での協議員から、再三経済効果より予測交通量についての資料の提示を要求されたが、国土交通省は「まだ、資料整理が進まない」

とか、「予測交通量の算定基準をコンピューターから削除した」等の事由で応じようとせず、ホームページにおいて経済効果を「現在作成中」となっている。この基本情報なしに、2兆円近い巨額な公共投資の必要性の判断が可能であろうか。ホームページに経済効果を明示されてから、外環道の有用性を主張すべきである。

3、外環道建設に大深度法を適用するのか、適応しないのかについての明確な説明。外環道建設計画は、外形16メートルの地下式トンネルと公表されたが、今までの公表資料ではトンネルの位置が一切明示されていない。首都高速中央環状線や圏央道でアクセスの方法書にトンネルの位置が平面図で明示されている。大深度法を適用した地下式トンネルは地上部の地権者の承諾・補償を不要とする。しかし、大深度法不適用の地下式トンネルは地上部の地権者の承諾・補償を要する。トンネルの位置が不明。大深度法の適用な不明なため、施行予定区域の地権者は適切な対応ができない。

4、外環道の大深度地下トンネルの建設費及び地上部街路整備費に関する工事予算の公表。国土交通省は外環道建設工事費用節減のため、大深度地下式トンネルを採用すると発表しながら、平成15年6月24日中間とりまとめでは、外環道と地上部街路を切り離し、地元の意向を入れて、地上部の土地買収に応じ街路整備をすると確認された。これは高架方式の高速道は、地上部の買収金額が大きくなり、経費節減のため大深度地下利用工法によるトンネルと発表された事実経過に矛盾する。特に、先日のPI協議会では、「気持ちよく同意してくれた方に色をつけてあげて……」と公表された。いろをつけた土地買収費に加え、地上の街路整備費を含めた外環道建設費は一体どこまで膨らむものか、何らの情報も示されていない。地下式外環道工事費より多額になることは明白である。

5、PI外環沿線協議会において、非公開で不透明な運営懇談会で、事実上重要決定をしていくようなあり方の改善、実行。PI協議会は公開されているが、PI協議会の運営方針、議題は非公開の運営懇談会で決定されている。最も重要な基本方針決定手続がなされる運営懇談会を非公開にしているため、PI協議会は最終的に住民の意思を反映したものになり得ない。外環道に必要性有無の議論のための資料調査として、環境アセスを開始した。しかし、今では、都市計画手続の第1段階として実施されている。外環道の地下式トンネル構造の企画図や環境影響評価方法書を民間企業に発注して作成した。民間企業の作成者に我々住民の意見を反映させる機会は存在しない。今後改善されるべきである。

6、選挙公約について。昨年、総選挙にて、石原国交省大臣は荻窪タウンセブンの個人演説会で、「ゼロインター、単独には換気所もつくらない」と表明した。この選挙演説を額面どおり受けとれば、杉並区の環境アセスメント調査から大気汚染が除かれるはず。選挙公約を信じて安心できるか。ないしは、石原大臣の選挙公約は信じてはいけないのか。

以上のように、外環道の必要性の議論のための基本的事項が不明である。国・都はPI協議会は結論を出す機関ではないからという事由で、現在でもこの基本的な事項を公表しない。この状況下で、2年間議論した結果、結論がこれからは各区市で「地域ごとの課題を話し合う」である。杉並区の地域の課題は外環道の基本的事項が不明なまま必要性ありと決定して着工され、自然環境が破壊されることである。

【司会】

はい、そろそろ、もう時間が過ぎております

【代表F】

特に、ここ（「東京外かく環状道路に関する方針」）の後ろのところに「地元の意向等を把握し、早期に外環に関する結論を出していくこととする」と書いてあるのです。しかし、私がPI協議会を傍聴したときには、都合が悪くなると、「PI協議会は結論を出す場じゃないから」と言って、いつでも逃げている。これでは一体いつ、地元の合意形成がなされるのか、また今回、杉並区はこれだけの場を設置しながら、結論を出さないとか、また、出せる場所じゃないとか、最終的にそこら辺が全く不明確なまま、なされるということについては、はっきりしていただきたい。それから、東京都の道家部長が、盛んに都市機能の低下を防ぐためと言って、私たちの地域の都市機能の低下を心配してくださっているようですが。

【司会】

そろそろお願いします。

【代表F】 私は、現在、都市機能の低下ということで不便を感じておりませんので、その心配はなさなくて結構ですということをはっきり申し上げます。以上です。

【司会】 はい、どうもありがとうございました。それでは、続きまして、G様、よろしくお願いいたします。

【代表G】 Gです。ここからは飛び地になるのですが、杉並の端で、立教女学院のところですけども、武蔵野市と今まで一緒にあって、この問題に取り組んできたという者です。それで、まずこの計画ですね。約40年前に発表されたときに、とにかく先進国にあるまじき、乱暴な計画だと。これは都市計画として間違いだということで、こんなで上がった既成の市街地の環境のいいところを踏みにじって道路をつくるってどういうこと、間違いだということで、猛反対をしてきたので、地域の環境を壊すのは絶対反対だということで今まで来ました。それが、当時から認められて、それで国会でも認める、建設大臣も来て、「こんなところに道路をつくるのは無理だ」ということで、それから国会議員も、自民党の人、みんな賛成してくれて、田中角栄さんとか、金丸信さんとか、もう亡くなった方がみんな反対して凍結になったのです。その経緯があるのです。だから、今でも環境を壊す、まちを壊すのは絶対反対だということです。そういう意味では、何か今出ている青梅街道のインターというのはとんでもないことだと思います。

それで、とにかく、ただそう言っているうちに、大深度法という、急に開発に便利な法律ができて、それを使ってやるということになったのですが、そうなってくるとその大深度法というのは、本当に地上部に影響を与えないのかと。影響を避けて、地元を納得させられるものなのかということで、そこが非常に問題だと思っています。青梅街道にはつくらないとして、その影響はどうなのかと。もし、先ほどから出ている、私もそんなに詳しくないのですが、地下水とか、排気塔とかいう問題があると思いますが、地下水、水脈に問題があるなら、40メートルと言わず、50メートル、80メートル掘ったらいけるのかどうかと。その辺も検討されて、とにかく地上に影響がないようにしてほしいと、それなら柔軟に考えてもいいかなというようなところですよ。

それで、そういう意味から言うと、先ほど東京都の委員さんのほうから出てきた、何か地上部整備、まだここに道路をつくりたいというような意向が示されていて、できるものならやりたいという、ちっとも懲りてないなという感じで。衣の下からよろいをはきさせて、どういうことなのか、ということなのです。これはとんでもない。絶対やめてもらいたいということをここでも、私は指摘しておきたいと思います。

地下水は私どものほう、むしろ杉並区じゃないのですが、近いということでは、井の頭公園、井の頭池がありますし、この辺は武蔵野の人にも相当心配していると思います。ですから、そういった対策を本当に住民が納得させられるものになるかどうか。それで住民が納得しないまま、とにかく見切り発車なり、既成事実を積み上げてどんどん行くということは、絶対困るということです。これも今まで、いろいろなケースで国のやり方としてあるわけですけども、ここではそういうことは絶対してほしくないと思っています。

以上です。

【司会】 どうも、ありがとうございました。それでは、続きまして、H様、よろしくお願いいたします。

【代表H】 仕事の帰りで疲れていまして、皆さんの意志を定かに伝えられるかどうかわからないのですが、今ここの狭い範囲でも、保育園ではDさんと一緒にしたし、桃四では、土肥さんとかも、地域の方にも本当にお世話になって子育てをしてきた者なのですが、去年の桃四の区の説明会のときに、あたかも外環の計画のスタートの説明会のように私たちは受け取ってしまったのです。それで、本当にちょっとあわてました。石原さんがあちこち言って回ったりというのは、そんなに、あんまり、身に降りかからないかなと。それほど真剣に思っただけなのだと思います。桃四の説明会で急にインターチェンジという話が出てきまして、私たちは、「学校と児童館の間をトンネルに降りていく計画なんですか」というぐらいに驚きました。それで、自然環境とかすべてのことは、今、

桃四のPTAのAさんにすべてをお話していただきましたので同じです。

私たちは、とにかく住民が意思を伝える団体がないと思って、本当ににわかに、桃四の説明会では納得がいかなかったのも、もう1回区の行政の方をお呼びして、ここの同じ場所の説明会をしていただきました。予想外に、内々の会だと思っていたのですが、100名近くいらっしゃいまして、非常に熱心な質疑がなされました。それで、私はそのときに、行政には本当にこんな思いをちゃんと伝えないといけないのではないかと思います。それで、私は善福寺に家があるわけでもなく、借家住まいです。ただ、何でこの辺にこんな環境が、うそのような環境があるということが、突然、それが、永遠にあるということがないのだなということを、そのとき住民として本当に驚きました。いきなり、突然、計画がその地図の上であるのだということです。

私たちは、調査会議の、杉並区の諮問機関の調査会議に間に合わせるように、2週間でにわかに署名活動をしました。それで、善福寺の、それ以外も、西荻のほうまで、国立の方のほうまで行ったと思うのですが、地域が本当に動いたという感じがして、皆さん、自分の意思をどこに出したらいいかわからないと。外環の大深度とか、すべていろいろなことのような個人的な意見はとにかく置いておいて、私たちは、とにかくこの計画に、インターチェンジには、断固反対であるということの意思表示をしたつもりです。

それで、区長のほうも、区のほうもそれに答えていただいて、インターチェンジは、とりあえず区としては進めない、反対という姿勢を出していただいて、私たちは、住民がちゃんと声を出して行かなければいけないとその時わかりました。

それで、その後、Bさんとか、いろいろな方々と知り合いまして、いろいろなことを研究なされているのですね。今、また違う形で自分たちが自然に子供たちと遊んできた普通の環境を、実際あんまり知らなかったなと。善福寺公園の水って全部湧いていると思ったら、違っていたとか。意外と住んでいる私たちがわからないということに気づきまして、地域の方と、慶應大の大学院生たちと、井戸の調査とかを今から進めようと思っています。反対するのだったら、私たちは自分たちが自分たちの地域をどれだけわかっているかということに対して、きちんと自分たちの調査も出していかねばいけないと思っています。

【司会】 そろそろ、時間になります。

【代表H】 では、以上です。

【司会】 どうもありがとうございました。それでは、続きまして、I様、よろしくお願いいたします。

【代表I】 私は商店会の会長をやっているんですけど、一応個人的な意見ではなくて、会のまとめのことをひとつ話させていただきます。実際、うちの会員が道路にかかるのです。それで、会員が50名近くいて、実際にかかる人が2、3名、そこを個人的にさせてしまうのか、会として考えるかということが1つ重大であって、今まで私たちも会合があるたびに、個人的に聞いたり、会で討論をしたりしてきましたけれども、実際にかかる人の考え方、またすぐその隣に住んでいる人の考え方、また5メートル、10メートル、30メートル離れてくると、また変わってくるのです。それで、最後は、インターができれば、いずれはそれを利用したいとか、そういう人が増えてくるのです。しかし、1つの団体として、共同討論はやはり反対だということは、はっきりしているわけですが、1つの例をとりますと、1軒店を建て替えたわけなのです。それが丁度、下に通るわけですが、道路がね。地下道が。そして、その上に家がかかるので、もう子供も大きくなったから、木造でも3階建にしようと思ってそれを申請したら、制限があるということなのです。それで2階しか建たない。そうすると、1階は店舗ですから、2階に子供と一緒に住まなければいけない。そうすると、面積もそんなにない、生活ができなくなるという。私もそれは、苦情を受けたのです。私も怒られまして、そういうことが実際にありますので、インターができるからいいとか、できないからいいとかじゃなくて、とにかくもう反対ということで、その反対の理由は、もう皆さんの資料にもありますし、今まで聞いて、そのとおりでありますので。

ここで40年近くかかって、まだこんな状態ですから、これから40年考えても、百年



考えてもまた同じようなところにいくので、やっぱりここで反対意見を聞いていただいて、もうつくらないということを考えてもらったほうがいいのではないかと思います。

以上です。

【司会】 ありがとうございます。それでは、続きまして、Ｊ様、よろしくお願いいたします。

【代表Ｊ】 Ｊです。私も皆さんや、Ｉさんが今おっしゃったことと全く同じです。絶対反対です。ちょうど、道家さんが横にいらっしゃいますので、質問をしたいのです。去年、環境影響評価方法書が縦覧され、私たちが見て回って意見書を出して、山田宏区長は、我々の意向を汲んで、環境影響評価方法書についての意見書をお出しになりまして、それで石原さんも、石原さんにしては、割とまとめた意見書総括を出してくださったのですけれども、それで、今、都市計画は、どこにいるのですか。

【司会】 恐れ入りますけれども、今は意見の発表の場でございますので。

【代表Ｊ】 意見はもう書いてきたので、これを読んでいただければいいです。こういうふうになってくると意見書を出したりしても、国土交通省とか、専門家でいらっしゃいますので、技術的には地下を通ることができるのですか。できるようなさりたいのかもしれないけれども、絶対反対です。私の意見はここに書きましたので。

【司会】 どうも、ありがとうございます。それでは、それぞれの団体からご意見をいただきましたが、ここで先ほどお願いいたしました会場からのアンケートをいただきましたので、それをご紹介させていただいた後、質疑に入りたいと思います。

アンケートを３通いただきましたが、「外環は全く必要なし」「インターは論外」というご意見。それから、「時折、環８を走行することがあるが、大渋滞でひどい状態です。外環道路は必要だ」と、こういうようなご意見。それから、「地上の道路のときは、いろいろと問題があったけれども、地下になるとのことを聞いたので、十分調査の上、必要なら賛成いたします」「毎年車は減ることはなく、増える一方なので何とかしなくてはならないと、日頃思っている。」ということでございます。３通いただいたところでございます。

それでは、ここで、質疑、話し合いのほうに入らせていただきたいと思います。今、皆さんから、ご意見をいただいたのですが、そのご意見に対してございましたら挙手をしていただきたいと思います。……。それでは、今、続きで伺いますので、Ｊさん。

【代表Ｊ】 さっきの続きですけれども、都知事から意見書が平成１５年１２月３日付けで出ていますけれども、ではこの表（「外環ジャーナル」１３号）でいくと、我々はどこにいるのですか。都としては、事業化にしたいのでしょうけれども、環境影響評価の。

【司会】 Ｊ様、スケジュールで、今、どの段階に来ているか確認したいと、そういうことでございますね。

【代表Ｊ】 そうです。

【司会】 それでは、よろしいですか。

【道家協議員】 東京都の道家でございますが、資料でいうと、「外環ジャーナル」の１３号というのがございます。１３号、２００３年の８月号です。この表、１ページ目の右下のところに、「環境影響評価（アセスメント）とは」という、流れ図のようなものがございましてけれども、今どこにあるかということでご説明いたします。きょう現在ということだと、１月から現地観測等の調査、データ収集を始めましたので、その次の段階、計画内容が定まればと、黄色で書いてございますけど、ここまでは至っていないので、この「計画内容が定まれば」と「調査を始めた」というところの間ぐらい、調査の実施中というところが現在の流れの中の位置づけだということです。

【代表Ｊ】 はい、わかりました。

【司会】 よろしいですか。資料のピンクの枠の中で、真ん中よりも上の部分だということでございますね。

【代表Ｊ】 はい、わかりました。そして、もう１つ、今、池でボーリング調査とかなさっていましたが、その結果を、どこに、地下水に関しては何も、前例もないし、基準もないし、何も前例がないのだそうです。大深度をやる、やるとおっしゃっても、それで、どうい



数字を出して、どういうご判断をなさるのですか。

【司会】 山本協議員よりしくお願いいたします。

【山本協議員】 今、地下水の話でご質問がありました。本日お越しの皆様からも、Eさんとか、Bさんとか、いろいろな方から地下水の問題ということでご質問もいただきましたので、あわせてご説明させていただきたいと思います。先ほどの、環境影響評価の手の流れの中で、現地観測等の調査、データ収集という段階に、今いますという話をさせていただきました。昨年度、昨年の7月、8月にいわゆる、環境影響評価の手続に従って方法書を皆さんに公告・縦覧させていただいて、環境調査をさせていただきたいという話をさせていただきました。いろいろご意見をいただきまして、加えてP I協議会のそれぞれのエリアの方々と懇談会を開きまして、それを踏まえまして、どこでどういった調査をしたらいいかということを決めさせていただきました。

それを踏まえて、この1月から皆様方の地域に入らせていただきまして、環境調査をさせていただいています。1月から入りましたので、基本的に我々、環境の調査をしっかりと、念入りにやらないといけないというふうに思っておりますので、1年間の予定で調査をさせていただくことになっております。現時点では、冬季、冬の間の調査をさせていただいています。それから、春になりまして、4月から5月にかけて、春の間の調査。これから先は、これから皆様方をお願いするのですが、夏と秋と、という形で調査をさせていただく。そういう予定になっております。

地下水のお話でございますけれども、地下水のデータについても、冬の調査でとりまして、なお、現在も観測中でございますけれども、この冬季の結果につきましては、先般のP I協議会で、地質とか、地下水の状況とか、それから大気とか、騒音の状況、これについて資料を配らせていただきました。データについては、ホームページに載せておりますので、またじっくりご覧いただいたらと思っています。現在、そういったスケジュール、今現段階、調査中でございますので、これに伴う影響の評価というのは、そういった調査が済み次第、させていただくということを考えております。

先ほどは、地下水の話、それから地質の話、いろいろございましたけれども、しっかりとデータをとりまして、それをもってどういった影響が出てくるかというのを予測評価させていただきたいと思っております。

先ほど、Bさんのほうから、上総層群の粘性土層についても話がございました。酸性化の問題も含んでございました。ボーリング調査で、その土壌を採取しておりまして、その土壌分析を今進めている段階でございますので、この結果がまとまり次第、その報告をさせていただきたいと思っております。

それから、水脈の調査の結果をもう少し公にしてほしいとか、どういった影響があるかというようなE様からのご質問もございましたけれども、今現在の調査結果を公表させていただいておりますので、わかりにくい点等がまだあれば、今後、改善させていただいて、皆様のわかりやすい資料にしていきたいと思ひますし、これからは夏、秋と、またさらに調査をしていきますので、そういった結果についても、皆様方にわかるようにご説明させていただきたいと、そう考えております。

【司会】 ありがとうございます。では、先に挙げていたH様、どうぞ。

【代表H】 本当に初歩的な質問ですけれども、最初のJさんの質問とダブるのですけれども、昭和45年の建設大臣のコメントというのは、一応凍結という形で、私たちは受け取っているのですけれども、都市計画の凍結がどこで解除されているのか教えていただけますでしょうか。

【司会】 よろしいですか。では、川瀧協議員、よろしくお願いいたします。

【川瀧協議員】 45年、この「外環の検討経緯」の中に書いてあるところだと思いますが、昭和45年の10月ですね。これは、いわゆる手続きとして凍結ということはないのです。我々は、全部、手続きというか、法律で決めた形で動いていますので、それはございません。ただ、この時に、この当時の根本建設大臣が、しばらく凍結せざるを得ないというふうにおし

やっていますが、それをここに書いてあります。そういう手続きがあるわけでは、ございません。従って、凍結解除とは、地元とお話し合いができる状況、整った状況になったときを示すのかなと、私自身考えております。

【代表H】

では、すみません。都市計画決定と言っているけど、今まで続けて、つくる方向で、さまざまな形で住民との話を進めているということで、了解してよろしいでしょうか。

【川瀧協議員】

私たちとしては、この外環道がやはり必要だと考えています。計画の変更をして、整備を早く進めたいとは思っていますが、そのためには、今の都市計画の変更など、いろいろ手続きがあることは確かです。ただ、そこに至る、今はその前の段階なわけです。さっき申し上げた方針というのを軸にして、これから皆様とお話し合いをしながら方向を定めていこうという段階ですから、都市計画でやることはこれからと思っています。今、その前段階のお話をしているということです。

【司会】

よろしいですか。それでは、B様。

【代表B】

Bです。所長さんにお伺いしたいと思います。地下水、いろいろ環境調査をやられているのは、よくわかっています。ただ、先ほどの話では、動植物に関しては、春、夏、秋、冬、これはいろいろ様子が変わるのでよくわかります。地質については、まず大きく変わりが無い。3月をもって、測定装置を全部撤去しています。今、現地に行ってみると、地下水の水面の高さ、これがどう変化するか。この調査をやっておられる。先ほど来、いろいろ成果が発表されています。ということは、この地質調査に関しては、これ以上一生懸命頑張っても、現場ではやることはない、ということになると思うのです。

私は、この調査、今回、いや何かすごいことをやったように見えるのですが、以前いただいたこれと、正直言ってあんまり変わってない。この等高線なんていうのは、今回の調査でわかったわけじゃない。等高線をとるためには、広い面をある程度井戸を何カ所も使ってやらなければいけない。これは古い文献からだと。そういう意味では、今回の調査で一体何がわかったのかなと。正直に言って、今回の調査でわかった、私が、気がついたのは、深層の地下水が全部予想していた当初よりも上に上がったとか、何点かありますけどね。基本的には、今回の調査で、今までわからない、住民がいろいろ質問していたことに対してわからなかったことで何がわかったのか。これを発表したということは、少なくとも動植物の問題は別に、地下水、地層に関しては、やはりこれは説明書きをつけて、一般住民にもわかるように。これはわからないのですよ。そして、皆さんの心配10個あったうちの5個は消えたということなのか。ただ、これだけぼんと公表したって、全然わからないです。きょうは、非常に楽しみを持って、この説明があるんだなと思って、私は来ました。この質問は、去年も一昨年もしているのですが、調査しないとわからない。その一語です。やっと調査は終わったのです。その答えが得られないというのは非常に不思議でしょうがない。まだ検討中なら、一体いつになったら答えが出るのですか。それから、今何をやっているのですか。現場はそういうのを全部撤去していますね。何をやっている。それで、杉並区長さんからも、たくさんの宿題が行っています。この水に関しては、それらの回答といえますか、いつごろわかるんですか。お願いします。

【司会】

よろしいですか。はい、山本協議員、お願いいたします。

【山本協議員】

今、特に地質と、それから地下水の話を中心に質問をいただきました。私も先ほどの説明は若干わかりづらかったと思いますが、おっしゃるとおり、地質については、これは通年観測する必要がございませんので、3月までに測定させていただいております。実は、過去の文献とか、あるいは過去の測定点から、既に大体このぐらいの地質、地層だろうということは概ねわかっておりましたけれども、今回、このルート近辺で多数のボーリング調査、穴をあけて、実際どこにどんな土が入っているかという調査を具体的にさせていただいています。従って、1つはその地質の面でいきますと、実際、ここの地域がどんな地質で、土がどういう状態で、どれぐらいの強度があって、どういう性質を持っているのかというのを、試験分析をして、それで結果を出そうと思っています。現在、いろいろ試料をとったものを分析している最中でございます。分析すれば、その強度とか、性質がど

んなものかというのがわかってきますので、その状態で皆様にどういう状況だったかというのを改めて、正確な数字としてご説明できるかなと思っています。確かに、現地はもう終わっているんですけども、現在そういう試験を実施しているというところでございます。

それから、地下水につきましては、地下水、いろいろ変動いたしますので、これは1年間とる必要があると思っています。先ほど、若干想定よりも地下水が高かったというようなことをおっしゃられましたけれども、確かに過去の文献より、この冬の調査はそういった調査結果が出ておりますので、これをもう少し、春、夏、秋というふうにもっていきたいと思っております。

地下水の流れる方向、あとは、いろいろなところから、この沿線沿いは、湧水がございますので、そういったものと水の関係ですね。どこで出て、どこで、どのぐらいの川になって水が流れているのかという、水の収支、これもあわせて、測定をさせていただいております。そういう状況でございます。

【司会】 ありがとうございます。

【司会】 今の話ですと、土をとって、それを、サンプルを今調査しているところだということでございますね。それでは、今の関連で。

【代表B】 そうしますと、我々が心配しているのは、枯渇するんじゃないかと、いろいろの心配というのはいっぱい上がっていますね。こういうものの結果というのは、いつわかるのですか。いつごろ聞かせていただけるのですか。

【司会】 よろしいですか。

【山本協議員】 いろいろということでございますけれども、まず必要なのは、調査の結果を把握して、正確なデータを持つということがまず第1に必要でありますので、そのデータを今とっているという段階です。それから、次に必要なのが、こういった構造の道路をつくるのか。シールドで、例えば、どのぐらいの深さを掘るのかとか、あるいは、仮にインターチェンジをつくるとしたら、恐らく開削する形になりますけれども、こういった工事をやるのかということを、概ね定めて、それに伴って地下水の流れがどう変わるのかとか、どう影響を招くのかというのを予測します。

今現在、インターチェンジをつくるのか、つくらないのか、そういったことも含めて、皆様方にいろいろご意見を聞いている段階でございますので、その辺の意見を聞かせていただいた後、概ねこういった計画でというところが固まった段階で、データもそろってくると思いますので、予測評価をさせていただきたいと思っております。

【司会】 ありがとうございます。それでは、F様。

【代表F】 きょうの地域ごとの課題を話し合いたいという、こういう会を設けていただいたんですけども、正直に言います、私が見た限りにおいては、結論というか、その回答というのはほとんど出てきていない。ですから、これは最終的に、地域ごとの課題をまとめる会ではなくて、単なる、きょうの会で、杉並区民のガス抜きが完全にできたというふうに考えて終わらすのですか。私が見た限り、Bさんはガス抜きされたというか、ガスはたまったというように私は見ているのですが。ですから、次回以降というか、またPI協議会で、都庁であれだけ立派な、また資料提供がなされた中で、2年間やって結論が出なかった。唯一の結論が地域ごとの課題を地域ごとで話し合おうという、きょうの会ができた、そういった経緯があるのですから、私は最低やる以上は2年間以上、ここでしっかり話し合っ、いい結論を出していただきたいと思っています。

【司会】 今日の会の目的は、先ほど私のほうから申し上げましたように、地域の皆様方と、今、PI協議会でどういうことが行われているのか。それから、地域の皆様方にいろいろな情報が正確に伝わっていない部分があるので、ここでその情報をきちんとお伝えることです。

それから、また、地域の皆様方の声がやはり伝わっていない部分があるだろうと。ということで、ここで皆さんの声を聞いていただき、お互いに、その辺の意見交換がこの会の目的だというふうに、冒頭申し上げました。それがPI協議会の中で、地域ごとでもう少

し話をしたらどうかというようなことがございましたので、それを受けて、今回の会を開催したということであります。

【代表F】 確かに地域ごとの話し合いというので、我々、地域ごとでやっているんですけど、一番大事なのは、行政が地域の人に対する説明というのが一番の地域の課題だと思うのです。正直に言いまして、回答がひとつも得られていないというのを私は感じております。ですからこういった会を今後とも重ねていただきたいと。きょう一回で、これで完了するということはなさらないで、きょうの出席者とか、または傍聴の方も不信感が募っただけだと思います。ですから、この機会にもっと適切な回答を得られるまで、誠意ある回答を得られるまでしっかりやっていただきたいです。ですから、これを機会に、次回の会をやるということについて、確約していただきたいと思います。

【司会】 まだ、この会をやっておりますので、次回の話は、この会の最後でお話をさせていただきたいと思いますので、そのほかのご意見がございましたら、お願いいたします。それでは、どうぞ。

【代表C】 質問ですけど、東京の自動車というのは、これからもどんどん増え続けるのではないですか。私は、先ほども申し上げましたけれども、増えるほうは無制限ですね。増えていくという状況の中で、とりあえず、今問題になっている対応策として、道路をつくると、しかも巨額な金をつける、財政で道路をつくる。しかもそれが環境破壊につながる。この繰り返しをやっていたのでは、問題は解決しないと思うのです。それは当然こういう問題があったから、45年の時点ですか。ただ、この地域にこの道路をつけるのは不相当だということで、問題だということで凍結されたのだと思いますけれども、しかし、同時にそれは、やはり東京の都市のあり方の問題として、ただ道路をどんどんつけていけば、東京という都市が本当に住みやすくいい都市になるのか。そういう展望は開けないのではないか。つくれないのではないか。こういう、いわゆる道路をつくることの必要性そのものについて、背景についてどう考えているのか。例えば車そのもの、車社会がどんなに今日、大きな問題になっているのかというのは、世界の発展している都市は、みなそうですよね。だから、それに対して、どういう都市に切り替えていくかということが、現在ドイツでもどこでも進められている。というのがあって、この視点というのは、あくまで住民が人間らしく健康に生活、安心して暮らせるという都市、社会にするために、そういう検討、切り替えがされているのです。

今、この外環問題というのは、全く僕は見通しが無いと思うのですよ。財政をつぎ込みながらやって、これが10年、20年先に、本当の問題解決することになるのかといったら、そうではないと思うのですね。そのところをどういうふうにお考えになっているか、聞かせていただきたいと思います。

【司会】 よろしいですか。はい、それでは、宮良協議員、お願いします。

【宮良協議員】 今は、車の増大をそのままに置いておいて、何も考えないで単純にそれに合うような道路づくりとおっしゃっていましたが、東京都は、先ほどもお話ししたように、都市計画道路の例を挙げると、計画の半分ぐらいしかできていません。道路づくりを進めると一方で、車を使うことを皆さんで考えてほしいと思っています。ひとつは、道路をつくるのと、もうひとつは、せっかくつくった道路を有効に使うこと。それから、車を使わないでよければ、ほかの代替機関。例えば、自転車でもいいし、それから鉄道でもいいし、そういったことをお願いしています。それから、特に都心部では、違法駐車などで、車が渋滞しています。繁華街に行くには、東京は、今まで延々鉄道をつくってききましたから大変便利だと思っています。車ではなくて、繁華街に買い物に行くのであれば、鉄道を使ってほしいと思っています。

それから、車は、社用車を日中に仕事で使われて、自宅に持って帰る。そして、また、都心部に会社は多いのでしょうけど、持ってくると。そういったこともなくしていただきたい。それが、行き帰りで道路は混雑する。そういったことを総合的に考えていただきたい。東京都自らもいろいろな施策をやっています。それが、きょうお手元にお配りした

一番上の右側のページの「機能的な交通ネットワークの実現」などを少し読んでいただくと、交通機関のバリアフリー化、TDM（交通需要マネジメント）があります。その交通需要マネジメントは、今までつくった道路の使い方を考えてほしい。それから、皆さんの車の使い方自身も考えてほしい。そういった政策です。その中には、鉄道の利用もあり、鉄道の利用の使い勝手の便利さを向上しようとして書いてあります。車のかわりに鉄道を使うにしても、地下深くてなかなか使うのは大変なので、上り下りの楽なことをしましようにといったことも含めたものです。

それから、ここに書いてあります物流の効率化も広い意味では交通需要マネジメントの中に、東京都としては考えています。そういったことを総合的にやっていく必要があると思っています。それが今のご質問に対する、東京都の考えです。

【司会】

ご発言のある方、お手を挙げてください。D様。

【代表D】

先ほど、私、素人的な考えなのですが、この外かく環状道路というのは、行政のほうは絶対につくりますということをおっしゃっているものなのではないでしょうか。そのところを聞かないと。やはり反対するもしないも、つくると言っても、住民は嫌だって言っているのだから、永久にできないのではないかなと思うのですが、40年もかかって、これをまたやっていくのは、本当に愚な気がするのですが、行政、東京都並びに国がこの道を絶対つくっているのか、もしかしたらつくらないと思っているのか。その辺はどうなのでしょう。

【司会】

はい、川瀧協議員。

【川瀧協議員】

若干、国土交通省のほうから先に。先ほど、冒頭に説明しましたこの基本方針にも書いてありますが、直接のお答えになっているかどうかわかりませんが、これは、今はその計画について、我々は大深度の活用ということで、トンネルの道路をつくることによって整備を進めたいと考えています。東京都もそうだと思います。ただ、国と都がやると言っても、それでできるものでもないわけです。当然、地元の区市やあるいは住民の方とお話ししながら物事を決めていく、そういう、今は時代です。ですから、まさに今お話をしているわけでございまして、「今、我々は絶対つくる」という言い方ではちょっと不適切だと思います。ただ、我々は繰り返すようですけども、外環道路というのは必要だと思っています。なぜかと言いますと、東名高速とか、中央高速とか、高速道路というのは、やはりネットワーク、つながっていないと機能が発揮できないわけです。今は、明らかに切れているわけです。その結果、環8とか、ほかの道路に、通過交通がたくさん入ってきているわけです。そういうことは是が非でも解消したいと。そういうことから必要だと思っています。

【司会】

はい、それでは、道家協議員。

【道家協議員】

東京都の道家でございまして。今、川瀧協議員の話にもございまして、先ほどのアンケート調査の中でも、1人の方かもしれませんが、環8の大渋滞等を見ると外環が必要だと書いていただいた方がいらっしゃいます。その面も大事な面でございまして、どこかに集中して交通があると、そこに痛みが集中するということもございしますので、そういう意味からしても、外環道路は、都としては整備が必要な路線であるという認識でございまして。ただ、皆さんとよく話し合い、あるいは地元、区・市の方々とよく話し合い、決めていきたいと思っております。

【司会】

はい、ご意見。それでは、先に手を挙げたJ様。はい。

【代表J】

すいません。川瀧さんに伺うのですが、この、実際に大泉と三鷹、喜多見、東名とつながたいわけですね。実際問題下を通すと、この絵のようなものをつくって。例えば、事故があったときにどうするのですか。事故にどうやって対応するのですか。

【司会】

山本協議員、よろしくお願いします。

【山本協議員】

では、私のほうから、今の事故というのは、トンネル部分で、仮に事故が起きた場合という、そういうことでございまして。高速道路はスピードが速いですから、まず、運転者の状況によっては、大きな事故になるというのは十分認識しています。事故というのは、

道路をつくれば、どこでも起こり得る問題かなというふうに思っています。

今回トンネル構造で、なおかつ大深度ということでご提案されておりますので、通常のいわゆる交通事故が、地上部へ行くものだということはないだろうと考えております。仮に交通事故が起これば、通行止めの話が出てきます。例えば、外環のこの地下の部分で事故が起きたら、インターチェンジとか、ジャンクションのあるところで通行止めを行う形になりますので、例えば、途中のジャンクションの間でいったんは通行止めにして、その間は事故処理をします。その間、その区間を通れない車というのは、ほかの経路を迂回するといったような、そういうような形になると思います。

【司会】 それでは、G様。

【代表G】 ちょっと1点、今までとは違うのですけれども、これは3環状、東京は3環状ということで必要だと言われているのですが、外環の東名から先が、ここで線を引いてないんですよ。これはどうするのか。でも、これがないと環状にならないと思いますが、それで、なぜ発表しないのか。あるいは、発表するとすれば、いつごろなのかというのですね。それが知りたいと。それから、議事録というのは後でもらえると思っていいのですか。

【司会】 この議事録につきましては、私どもで議事録を起こしたいと考えてございます。

【代表G】 是非、配ってほしいと思います。どういうふうに取り上げられたのかですね。

【司会】 何らかの形で、きょうのことはわかるようにしたいと思います。

【代表G】 それは、言ったシーンが取り上げられているかどうかもちっと確認したいです。お願いします。

【司会】 それでは、今の東名から先のことでございます。山本協議員。

【山本協議員】 まとめというより、今の話でございますけれども、我々のほうからお配りしたこの「東京外かく環状道路」という、ちょっと大きな地図、今、折りたたんでありますので開いていただけたらと思うのですけれども、外環がこの緑色の線で書いてございますが、現在、練馬より北、大泉ジャンクション北まで開通しております。そこから、南の部分、関越道から東名まで、これを今、皆さん方にご説明させていただいているという部分でございます。東名より南側。少し、大きな丸で、東京インターの辺りから第三京浜の上を通過して、湾岸の道路まで、線を書かせていただいております。これは、現在、環状道路の機能を果たすためには、これも南のほうへ伸ばすことが必要であるというふうに考えておりまして、東名以南についても必要だというふうに我々は考えて、現在、この検討を進めているというところでございます。

大きな丸になっているということからしても、ルートがどこになっているとか、構造がどうなっているかというのは、まだ勉強しているところ、検討しているところでございますので、検討熟度が、今皆さん方にご説明させていただいているものより、下がっておりますので、その点では今、東名より北の部分と、東名より南の部分でいきますと東名以南のほうの熟度が落ちますので、そういう意味ではこれらはこちらを先に、東名以南のほうは引き続き勉強していくというようなことで考えていくということでございます。

【司会】 よろしいですか。

そろそろお時間になりましたので、ここでご質問をあとお二人で終わりにしたいと思えます。先に、まだ発言されてない方はいらっしゃいますか。それでは、お願いいたします。E様、お願いします。

【代表E】 はい、きょうの会合で、ここに集まっている委員の方、ほとんどの方が、もう青梅街道のインターチェンジに反対だと思っんですよね。それで、またここに、集まっていたいほとんどの方が青梅街道インターチェンジ反対だというご意見だと思っんですよね。それで、やっぱり地元の意見を尊重していただけるという話が出ているので、青梅街道はもうインターチェンジはつくりませんという意思決定というか、これはいつごろ、だれが発表していただけるのかなと思って、それをちょっと聞きたいんですけど。お願いいたします。

【司会】 その辺は。いかがでしょうか。今の段階で、その辺の答えができるのかどうか。山本協

議員、よろしいでしょうか。

【山本協議員】 本日は、皆様方から、多数ご意見いただきました。青梅インター反対という声や、やめたほうが良いということも十分、我々聞かせていただきました。大臣が外環というのは、早く安くつくるといった観点から、3ジャンクション、ゼロインターというようなことを言っておりますけれども、インターチェンジについてはお隣の練馬区さんのほうから、特に青梅インターについては、つくってほしいという声も上がっているということでございますので、広くご意見を聞いているところでございます。本日は、杉並区の皆様方のご意見を聞かせていただきました。また来週も聞かせていただく予定になっておりますし、同じようなことをそれぞれの地域でやっていく予定になっておりますので、そういった地域の声を聞きながら、なおかつPI協議会もやってございますので、協議員の皆様方のご意見、それから関係の行政機関の皆様、こういった方々の意見を聞いて、総合的に判断するということが必要だろうと思っております。今、まさに聞いている最中でございますので、いつ頃ともなかなか、きょうの段階ではお答えできないですが、できるだけ早く皆様方のご意見を集約して、調整して、どういう方針で行くかということをお知らせしたいと思っております。

【司会】 まさに、きょうのこの会が地域の皆様の声を聞くということが書いてございますので、まさにその途上にあるということでございます。

それでは、最後にお1人。3人とも発言されていると思うのですが。

あと1人でございますので、よろしいですか。はい、どうぞお願いします。

【代表B】 国と東京都の行政の皆さんに、ちょっとお願いがあるんです。ひとつお願いは、いろいろな意見が出ています。それに対して答えをいただきたいと思います。

これは昨年11月に桃井第四小学校で2回にわたってオープンハウスをやられました。311名の方が見に来ていました。それで、180名の名の方が何らかの記録を残したと思いますが、これは実はホームページにあるんですね。私はびっくりしました。私がいろいろ、あのとき2日間出しましたが、どういう内容が全然わからない。でもこれを見まして、この近辺、この内容を見ると、本当に熱き思いで、何とかこの善福寺を守りたい。だから、道路はこうあるべきじゃないかということを実際に書いています。これを読んでいただいています？ もし、本当に読んでいただいているのならば、きょうはこういう答えを出してくれた地域に行くのだと。こういうことが、みんな、地元の皆さんは不安なんだと。心配点なんだと。ひとつ、それを総括して、まとめた格好で、概要的な答えをきょうは差し上げましょうと。このような話になるかなと思うのです。ところが、先ほどから、鈴木課長さんの話を聞いていても、「何力所でやりました」というだけで、私はいろんな地区のを見ましたけれど、やっぱり地域性が非常に出ている。非常にいろいろなことがわかる。

これからは、私なりに、要望として環境の問題というのはいろいろあります。分析しました。実際、ホームページはざーっと、もうそのままが出ているだけです。これでは、だれも読む気がしなくなっちゃうと思うのです。本来は、分析して出しますと約束されているんですね。全然分析していない。だから、みんな読む気になれない。こういうことがあります。

そういう意味で、私は答えをいただきたいということです。今までですね。それで、昨年、フランス、アメリカから、PI関係で頑張った方々が来られました。PIをどうするべきか。そのアメリカとか、フランスの方は、日本よりいいかげんかなとは思っていたわけです。とんでもない。アメリカ人も、必ず答えが必要ですよ、こう言ってますね。それから、行政は住民の意見を聞く、ただ聞くだけでは困る。これはアメリカ人が言っているわけです。やっぱりこれは、事実を、住民にきちんと対応していますということを住民に知らせなければいけない。正直言って、そういう感覚に私は受け取れないです。オープンハウスに行っているいろいろな質問しても、「まだ決まっていません」「わかりません」そういう答えばかりです。そういう意味では、このフランス女性部長さんも、10年以上も

かかって非常に何というか、非常にしつこく、その問題を投げかけたり、答えを与えようと努力してくれる。そういうことがある。

それから、もう1つ、P Iのほう。日本のオーソリティーの原科先生が、東工大学の。住民参加というのは5段階あると、はしごです。一番上が住民から行政に質問する。答えが返る。また行政から質問が出る、住民から答えが返る。これパートナーシップで、5段階です。1というのは、片一方から言っただけ、答えが何も無い。これが1です。ですから、今のP Iの状態、何回か私は傍聴へも行ってはいますが、一方通行で答えが返ってこない。非常にこれだけ一生懸命書いた人は、本当に寂しい思いをしていると思うのです。これについて何もコメントがない。ほかの事業なんかでは、例えば、息子の会社でも何かでも、非常に丁寧な答えが返ってきます。そうすると、出した人は、「一応読んでくれたんだな。でも、こういう反対意見じゃしょうがないな」とかいろいろ思うのです。何にもなしのつぶてで、読んでくれたんだか何だか全然わからない。是非これは、改めてもらいたいと思います。以上です。

【司会】

ありがとうございました。大変申しわけございませんが、もうお約束の時間が過ぎてしまいました。本日の会議を終了させていただきたいと思います。ご協力ありがとうございました。

先ほど、お話が出ておりました、今後のことでございますけれども、きょうの会につきましては、P I外環沿線協議会の杉並地区の方々が主催して行ったということでございますので、きょうの皆さん方のご発言を受けとめていただき、P I外環沿線協議会でまた、ご相談いただいて、今後のことを決めていただければよろしいと思います。

大変、夜分遅いところを、ありがとうございました。お忙しい中、本当にありがとうございました。これでお開きにさせていただきます。本日は、どうもありがとうございました。

- - 了 - -