

---

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 3 1 日(月)

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 3 1 日 ( 月 ) 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) 井 荻 自 治 会 会 長 榎 本 誠 一 青梅街道インターチェンジ建設反対の会 沢 江 直 子 三 谷 町 会 副会長 田 崎 秀 夫 杉 並 わ く わ く 会 議 代 表 松 尾 ゆ り 新 町 自 治 会 会 長 野 田 卯 一 郎 新 町 商 栄 会 副会長 小 張 琳 造 善 福 寺 保 育 園 父 母 の 会 代 表 倉 貫 智 子 井 荻 三 丁 目 会 会 長 杉 本 進
傍 聴		6 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」12号、13号、14号、資料特集号、15号 「平成15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13年10月]抜粋 パンフレット「外かんのどうしてこうして・・・」[平成12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。また、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などを考えると、必要だ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>・(整備に対して)見切り発車などをせぬよう時間をかけて十分な調査、研究、予測、対策をすることを望む。</li> <li>・なるべく早く答えを出してもらいたい。</li> <li>・大深度地下による本線整備は良いが、インターチェンジは反対である。</li> <li>・大深度地下で整備するにしても、地下水脈が途切れないようにして欲しい。</li> </ul>

<p>主な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明されている効果と、それから予測されるデメリットの方が上回るので、外環道計画には反対である。</li> <li>・勝手につくったから使えというのではなく、利用者がどう使うかということも十分に考えた上で、インターチェンジをつくるなり、高速道路を着工してもらいたい。</li> <li>・外環道は都内へ不要な車の乗り入れを防ぎ、また、完成すれば練馬の悲劇的な渋滞も緩和されるので、大深度での外環道建設は賛成するが、1000億円の経費や事実上の文教地区と思われる善福寺にインターチェンジをつくる事は反対である。</li> <li>・地下ルート of 全貌を明らかにして、丁寧に議論を進めるべき。</li> <li>・仮にインターチェンジを設置するとして、工事中、交通、騒音、それから大気汚染など様々な障害が起きると思うが、子供たちに対して現段階での悪影響の回避手段を教えてもらいたい。</li> <li>・子供たちの視点から費用対効果ということを考えて結論を出して欲しい。</li> </ul> <p>外環道本線について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大深度地下といえども地下水脈への影響など安心できない。</li> <li>・練馬の問題を解決するために高速道路建設に賛成である。</li> </ul> <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>・桃井第四小学校、幼稚園、児童館などが近くにある場所に設置することには反対である。</li> <li>・人口減少社会に入り、大量輸送という高度経済成長期の夢を今も追いつけているのは、時代認識に遅れがある。</li> <li>・通過交通の生活道路への流入が懸念されるので、インターチェンジを設置するなら、通行する道路を指導して欲しい。</li> <li>・国土交通省や東京都はインターチェンジをつくるということで落しどころを探っているのではないか。</li> <li>・区は反対と表明し、石原国土交通大臣もいらないと言っている。それについて、国土交通省の方がインターチェンジの話を出すのはおかしい。</li> <li>・青梅街道インターチェンジについての町会のアンケート調査では、青梅街道インターチェンジには反対が73%である。</li> <li>・国・都は、練馬区がインターチェンジに賛成と言っているが、練馬区内の当該地辺りの住民は反対である。一概に賛成というのはおかしい。</li> </ul> <p style="text-align: right;">(植田協議員)</p> <p>その他について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大深度で行なわれる外環本線と地上部街路など計画の全容が知りたい。</li> <li>・地上部整備を進めるのか、進めないのか。</li> <li>・今回のような説明、意見表明等の会合は、意見が異なったとしても大変有意義である。</li> </ul>
-------------	---

ＰＩ外環沿線協議会「杉並区 地域ごとの話し合い」

平成１６年５月３１日（月）

【司会】

皆様、こんばんは。定刻になりましたので、開会させていただきたいと存じます。

本日は、夜分、またこの夏のような陽気でお暑い中、またお忙しい中、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して、ありがとうございます。

申しおくれましたが、私、本日の司会を務めさせていただきます杉並区役所の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。受付のほうでお配りいたしました「傍聴に当たってのお願い」をお守りいただき、会の進行にご協力をいただきたいと思います。と存じます。

傍聴に当たってのお願いでございますが、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を申し上げます。また、携帯電話のご使用はご遠慮ください。それから、会議中の撮影、録音についてもご遠慮ください。上記に反することを行った場合には、退場をしていただくようなことがございますので、よろしくお願いいたします。それから、また傍聴の方は発言できませんので、あらかじめご了承ください。

なお、傍聴に当たってのお願いの裏面にアンケート用紙がございます。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については、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っております。

それでは、改めまして本日、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、沿線の住民の皆様、それから国土交通省、東京都、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、また、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、協議会では沿線７区市において、協議会での説明内容を地域の皆様に知っていただき、また、地域ごとの課題などの意見交換を行うため、この協議会の協議員及び地域団体の代表者の皆様にお集まりいただいて、本会を開催する運びとなったわけでございます。

それでは、本日の予定をご説明いたします。

この後、本日この会議にご出席いただいている皆様のご紹介をさせていただきます。その後、国のほうから、東京外かく環状道路についての説明をしてもらいます。その後、一度アンケートを回収させていただきます。アンケートは先ほどお話ししましたように、この時点でお出しにならなくても会議終了後でも結構でございます。アンケート回収後に、本日ご出席いただいている地域の団体の代表の皆様のご意見を発表させていただきます。

その後、回収されたアンケートのご意見の一部を発表させていただきたいと存じます。その後、皆様方で話し合いというような形にしていきたいというふうに考えてございます。

なお、閉会時間は、会場の都合により２０時１５分をめどにさせていただきたいというふうに考えてございます。

～～～ 出席者の紹介 略 ～～～

これより、国、東京都によります東京外かく環状道路の今までの経緯などの概要のご説明をしてもらいます。

説明者は、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でございます。

よろしくお願いいたします。

【鈴木調査課長】

東京外かく環状道路調査事務所調査課長の鈴木です。よろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。

お手元に、「外環の検討経緯」と書いてある、ダブルクリップどめの資料があるかと思いますが、こちらの資料に沿って説明したいと思います。

資料ですが、1ページ目に「外環の検討経緯」と書いてある経緯の1枚紙をつけております。その資料をめくっていただきますと、次に地図をつけております。こちらの地図になりますが、裏面は衛星写真になっております。外環の全体が載っている地図になっております。それと「外環ジャーナル」を何部かつけております。「外環ジャーナル15号」、環境の現地調査に関するもの、それと資料の特集号、インターチェンジに関するものです。14号は、区市長意見交換会に関するもの。13号が環境影響評価に関するもの、12号が中間取りまとめに関するもの、以上をつけております。

この「外環ジャーナル」につきましては、外環沿線にお住まいの方々に配布しまして、外環の計画やP Iでの議論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。また、一番最後に、平成15年3月発表の、国及び都の「外かく環状道路に関する方針」の資料をつけております。裏面がポンチ絵のような絵が書いてあって、内側には方針が書いてあります。

それでは、1枚目の「外環の検討経緯」に沿って簡単に説明させていただきます。

まず、東京外かく環状道路、今回の検討区間は関越道から東名高速道路までの区間なんですが、当該区間につきましては、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、昭和45年の10月には、当時の建設大臣が地元と話し得る状況が整うまでは、強行すべきではない旨の国会答弁をして、事実上凍結されたという経緯がございます。

そして、平成11年10月には、東京都知事が武蔵野市、練馬区の現地を視察をするということがございまして、引き続きまして12月には自動車専用道路の部分を地下化するという案を基本として、計画の具体化について取り組むことを表明いたしました。

平成13年4月には、現計画を、現計画というのは昭和41年の計画ですが、地下構造に変更する東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台を公表いたしました。このたたき台では現在検討しています大深度ではなくて浅深度、浅い深度のトンネル構造を前提としまして、インターチェンジの有無等の選択肢を示すとともに、地上部の利用についても、緑地の整備や幹線道路の整備、あるいは現状の市街地維持などの選択肢を提示いたしました。

その後、平成14年6月にP I外環沿線協議会が設置されたわけです。これは、外環道につきまして、国土交通省と東京都は原点に立ち戻って、計画の構想段階から幅広く意見を聞き、計画づくりに反映するためにパブリック・インボルブメント方式、いわゆるP Iで話し合うことを目的として、沿線の7区市の関係者、それと地元の7区市と国及び都のメンバーによって、P I外環沿線協議会を設置したわけです。

今回のP Iにおいては、事業の必要性を議論し、事業を実施しないことも含めた、いわゆる構想段階におけるP Iになっております。その後、環境影響評価や都市計画決定等を行う計画段階や、建設工事をするような段階になっていくのですが、その上流に当たる構想段階におけるP Iということになります。それぞれの段階で住民参加のあり方はさまざまなケースが考えられるのですが、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するという形をとっております。

協議会では、5月20日までに合計37回協議会を開催しております。また、協議会ではより多くの方々に協議会での議論の内容を知っていただくために、会議は公開で東京都庁で開催しております。これまで、協議会で具体的に話し合った内容といたしまし

ては、必要性の有無、主に効果と影響について議論をしてきております。具体的には、環境に与える影響としまして、環境全般に関するもの、大気に関するもの、騒音や振動に関するもの、地下水に関するもの、自然や景観に関するものなどに関する議論がありました。

また、生活に与える影響ということで、地域分断が起こるのではないかと、あるいは移転が必要になるのではないかと、交通集中が起こるのではないかとといった観点からの議論も行われております。また、効果という観点からも、環境面での効果や地域交通への効果、渋滞の緩和といった効果、あるいは広域交通の利便性の向上といった効果や、費用対便益といった観点からの議論を行っております。

また、交通政策といった観点、TDM、すなわち交通需要マネジメントといった観点からの議論も行われております。その他、ルート選定やインターチェンジの設置、また、地上部の利用や、いわゆる練馬の問題と言われているような問題について、これまで議論を進めております。

引き続きまして、平成15年3月に、国と東京都が「東京外かく環状道路に関する方針」を公表して、これについても協議会で議論をしております。この3月の方針といいますのは、先ほども紹介しましたこちらの1枚紙の資料になりますけれども、この方針の中では、外環は地上部への影響を小さくするために、極力大深度を活用することや、インターチェンジは地元の意向などを踏まえて検討していくといったようなことを打ち出しております。

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。これは「外環ジャーナル」の13号を見ていただきたいんですが、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して、環境への影響をより詳細に把握するために調査し、影響を予測評価するものです。沿線協議会では外環をつくることを前提としたものではなく、沿線地域の環境に与える影響が大きいということが判明した場合には、計画をやめることもあり得る。また、現地調査に当たっては、市民参加のPI的手法を取り入れるといったようなことを確認しております。

「外環ジャーナル」を見ていただきますと、右下のほうに「環境影響評価（アセスメント）とは」という部分がありまして、この7月に行ったものは、調査の方法を決定するものです。この方法書を公告・縦覧しまして、現在は現地観測等の調査を行っております。この後、計画内容が定まれば内容に沿って予測評価を行っていくということになっております。

また、環境の現地調査に当たっては、PI協議会の協議員の方々と、エリア懇談会を開催してまして、環境調査の箇所や方法についても相談しております。環境の現地調査につきましては、平成16年1月、ことしの1月から環境の現地調査を開始しております。環境の現地調査につきましては、「外環ジャーナル」の15号に紹介されております。

また、環境の現地調査終了後に計画内容が決まれば、その計画内容により環境への影響を評価して、予測をしていくことになっております。さらにインターチェンジの設置の影響についても議論を行っております。これにつきましては、「外環ジャーナル」の資料特集号をご覧くださいと思います。

インターチェンジにつきましては、今後地元の意向を踏まえながら設置の有無について検討をすることとしておりますが、本号では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まとめております。例えば、議論になるであろう青梅街道インターチェンジにつきましては、4ページをめくっていただくと、影響とか効果について載っております。

まず、交通という観点からいきますと、環8の交通量が現況で外環道が開通すれば、交通量は2割減少するというふうに予測されております。また、大型車については4割減少する予測になっておりますし、インターチェンジができればさらに減るといったよう

な予想をしております。また、最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間についても便利になるといったようなことを示しております。

一方で、生活への影響についても当然ですが、資料を協議会のほうでも提示しております。インターチェンジが青梅街道のところにできると、最大で410棟の新たな移転が必要となるということがわかっておりますし、また、整備には1,000億円の追加費用を要するといったことがわかっております。

また、環境への影響という観点からいきますと、地下水への影響があるのではないかとといった点、またインターチェンジを設置しますと、換気所を設置しないといけなといったような点、さらに排出ガスや騒音、震動などについて、これまで検討を進めているといったような状況になっております。

現在、協議会ではこれまで2年間の議論の整理を行っているところになりますが、PI活動の一環として、協議会と沿線7区市、東京都、国土交通省の4者でオープンハウスも開催してきております。これは地元の住民を対象に、模型やパネルなどを活用しまして、わかりやすい外環に関する情報の提供を行うとともに、幅広い意見の収集や住民同士の話し合いの場を提供することを目的としたものです。これまで沿線7区市において延べ27回開催してきております。杉並区でも昨年11月に2回開催いたしました、約300名の方にご来場をいただいております。

本日のこの地域ごとの話し合いにつきましても、協議会において全体協議会に加えて、地域ごとでも話し合いを行っていくとされたために開催しているものです。まず、地元協議員と区が中心になりまして、都・国とも相談をしていただきながら今回の開催に至ったものです。本日は、地域ごとの話し合いを通じて、代表の方及び会場のほうからもアンケート等を通じまして、協議員の皆さんへ広く杉並地域のご意見をいただければと思います。

以上で、外環に関する経緯の説明を簡単ですが、終わらせていただきます。

【司会】

ありがとうございました。

ここで、先ほどお配りいたしましたアンケートをもしお書きになっている方がいらっしゃいましたら、回収をいたしますので手を挙げていただけるとありがたいのですが。

まだ、時間も間もないので、後ほど書かれて最後にお出しになっても結構でございますので、最後に受付のほうで回収をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

これより、PI協議員より、外環に対する意見を述べていただきます。

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】

国土交通省の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、大変お忙しいときに、また、こういう夜の時間に地域の代表の皆さん、それから傍聴の皆さん、この会にお集まりをいただきまして、本当にありがとうございます。それから、この外環道計画、あるいは杉並区の青梅インターチェンジの計画ですね。これにつきましては、皆さん、大変いつもご心配やご負担をおかけしていることではないかと思えます。大変私どもとしても恐縮しているところでございます。きょうは、是非皆様方から直接、率直なご意見を賜りたいと思っています。我々もこれから計画を本格的に詰めていきたいと思っておりますので、その参考に是非させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

私のほうからは、今、事務局の説明のあった内容について若干補足したいと思います。資料（「東京外かく環状道路に関する方針」）で少し補足させてください。この図面の裏側に文章が書いてあります。15年3月に国土交通省と東京都で方針を出させて頂いたのですけれども、それが書いてございます。

上から順番に読んでいきますけれども、一番上のところに国土交通省と東京都は、15年1月10日に公表した外環の方向性というものがあったのですが、それについて沿線自治体との意見交換等を踏まえて、下記のとおり外環の方針を定めました。もちろん



これで決定したということではなくて、今後、ここに書いてございますけれども、この方針を軸に地元の皆さんの意向等を把握させていただきながら、早期に外環に関する結論を出していきたいということでございます。

記の下ですけれども、外環整備は喫緊の課題で一日も早い整備が望まれるため、早く安く完成できるよう十分考慮し、沿線への影響を小さくするということが大きい基本方針です。このため、外環本線はシールドトンネルというトンネルと、3つのジャンクションを基本構造とするということとか、あるいはトンネル構造は3車線を収容する長距離シールドトンネル2本で、外径は約16メートルに縮小する。もともともう少し大きかったわけですがそれでも縮小すると。

それから、地上部への影響を小さくするために、極力大深度地下を活用するというところで、これは深さ40メートルぐらいのところにつくられる道路、トンネルということであります。

それから、2つ目の丸のインターチェンジでございますが、今後地元の皆さんの意向等を踏まえながら、設置の有無について検討しますということがまず基本でございます。その際、設置要望の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ということですが、この当時、練馬区のほうから強い設置要望があったものですから、こういう書き方をさせていただいているということでご理解いただきたいと思います。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。ジャンクションが各高速道路でできるものですから、そこをうまく一体的活用をできるということもあって、一体的活用について検討をするというように書かせていただいています。

それから、3つ目の丸でございますけれども、地元において地上部整備の方向が定まった場合、これは高速道路本体が地下深くもぐりますので、その上の部分ですね、そこをどうするかという話ですけれども、地元のやはりこれも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。尚、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た。

一番最後でございますけれども、この方針について、沿線の住民の皆様や自治体の皆様、関係者から幅広い意見や、意向を把握するため、模型を使ったわかりやすい資料や情報提起を行いますと、当たり前といえば当たり前ですが、こういうことを書かせていただきました。

今、この方針に基づいてPI協議会の中で、あるいはこういう形で皆様方の意見をお聞きしているところでございます。

こちらの図面は、今、言葉で言った内容を少し書いてございます。すごく大ざっぱな絵しかまだないわけですが、こういう形でずっと地下をもぐっていくということでもあります。ちょうど図面の真ん中くらいに中央自動車道というのがありますけれども、ここはジャンクションとしてつなげると、一番左側が東名高速、一番右側が関越自動車道ということで、各高速道路をつなぐという機能があるということでもあります。

私のほうからは、以上でございます。

【司会】

ありがとうございました。

続きまして、山本協議員、よろしくお願いいたします。

【山本協議員】

ただいまご紹介いただきました、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、皆様方から多数のご意見とか、ご要望とかお聞かせいただきまして、まことにありがとうございます。

こういう道路整備をするに当たっては、やはり地域の方々は、この地域の実情というのに最も詳しいと思っておりますので、地域の方々の声を聞くという機会が、非常に重要だと考えております。

きょうは、この杉並区の地域別話し合いということで、いろいろなご意見を聞かせていただくと、そういった意味で、貴重な時間だと思っておりますので、しっかり聞かせていただきますので、いろいろなご意見をいただけたら幸いだと思っております。

今、外環の基本方針の説明をさせていただきましたが、私のほうからは、この道路の効果について少し簡単に触れさせていただきたいと思います。

この外環の道路ですけれども、先ほど事務局のほうから説明があったとおり、現在、PI協議会というところで、その道路の必要性、あるいはその影響等について話し合いをさせていただいております。改めてこの地域の皆様方に申し上げることではないかもしれませんが、この首都圏、東京都ですね。あるいはこの周辺、今現在、ものすごい渋滞をしているということを認識しております。

道路というのはネットワークとして初めて機能するものだと考えておりまして、特にこの地域、西の東名とか、中央道とか関越道から高速道路に乗ってきた車が、すべて首都高の真ん中に入ってきてしまうと。そうすると、本来用もないのに、例えば東北道とか常磐道に行くに当たって、すべて真ん中の道路に入り込まないといけないということで、常に渋滞しているという状況でございます。この渋滞を避けるために首都高まで行かずに、途中の例えば東名であれば東京インターとか、あるいは中央道の高井戸インターといったところで降りて、環8とか、あるいは環7とかそういったところに、本来そこは通らなくてもいいのに、どうしてもその渋滞を避けるためにその道路を通ると。そうすると、環8も環7も常に渋滞しているということで、その道路の渋滞を避けるために、本来、皆さん方の道路である生活道路、こういったところに車が流れ込んできてしまうということでもあります。

もちろん、渋滞することによる時間のロス、渋滞していることによる排気ガスが増加するとかございますけれども、生活道路にそういった車が入り込むことによって、交通安全、地域の安全、こういった面でも非常に不具合といえますが、問題が生じているのではないかと考えております。そういった意味で、この外環の効果を改めて考え直しますと、さまざまな効果がありますが、少し広域的な観点で見ますと、例えばこの地域の皆さんが高速道路、例えば関越道とか東北道に行こうと思うときに、利便性というのはかなり向上するということはもちろんですけれども、それだけではなくて、例えばさっき申し上げたように、本来、都内に用のない車、具体的な数字でいきますと、例えば区部の交通の約14%、大型車に至っては約33%の車が、そういう通過するだけのために中に入ってきているということですから、こういった車を環状道路を使って都心部に入らせないことによって、先ほどいった渋滞が解消するのではないかと考えております。

渋滞が解消することによって、車がとまったり発進したりというときに、より多く出る排気ガスというのがありますから、車の流れがスムーズになることによって、環境問題も改善するといったようなことが期待されるのではないかと考えています。

一方、この地域の方々にとってみましても、先ほど申し上げた環8の渋滞が解消されることによって、その環8の抜け道として使っている大型車とか、そういったものが外環に乗りますので、そうすることによって環8がすいて、さらにはその生活道路に入り込んでいる車も、本来の道路に乗るというような形になるのではないかと考えておりまして、さまざまな効果を期待しているということでございます。

例えば、具体的な数字を申し上げますと、環8の抜け道となっています高井戸付近の生活道路で見ますと、東京都の一般道の交通事故の発生件数の約5倍といった交通事故が発生しているというデータもございます。そういった意味で、外環を整備することによって、本来の生活道路としての機能を取り戻すということが、重要な役割の1つではないかと考えてございます。

道路の効果について、こんな形で考えておりますけれども、インターチェンジにつきましても、先ほどからご説明のあるとおり、住民の意見を踏まえながら設置の有無を検討をするということで考えておりまして、きょうは、そういった意味で最初に申し上げましたけれども、非常に貴重な時間をいただいていると思っておりますので、特に皆様の忌憚のないご意見をいただけたら幸いだと思います。

私からは以上でございます。

【司会】

どうもありがとうございました。

続きまして、道家協議員、よろしくお願いいたします。

【道家協議員】

皆さん、こんばんは。東京都都市整備局の道家でございます。本日は、ご出席の皆様方、いろいろお疲れのところお時間を繰り合わせていただきでご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私が申し上げるまでもなく、東京というのは世界に冠たる大都市でございまして、日本の心臓部であり、その活動は一刻もとめられないと思います。そういう状況の中で、東京都の中では慢性的な交通渋滞でありますとか、環境悪化、それから都市機能の低下などさまざまな問題がございます。これらを解決するためには、いろいろな方法がございますけれども、道路という面で限って申し上げれば、やはり高速道路であるとか、幹線道路であるとか、それから皆様のお宅の地先の生活道路など、様々なレベルの道路整備が重要と考えております。

特に、区部の環状道路、それから多摩地区の南北道路というのは整備が遅れております。都市計画道路という、先ほど申し上げた幹線道路や準幹線道路ぐらいまでのレベルの道路でございますけれども、その計画がどのくらいできているかという整備率がございまして、区部におきましては、まだ6割弱という状態でございます。4割強の整備はこれからまだまだ必要だということでございます。多摩におきまして5割ぐらいということでございまして、まだ道半ばでございます。これらを東京都としても、地元区市とともに、重点的に整備を進めているところでございます。

もう一つのレベルでいきますと、高速道路という道路もでございます。これは外環のようなもの、あるいは中央道、関越道、それから東名道のような道路を指しますけれども、外環のような高速道路につきましても、首都圏の中でやはり整備が遅れているという状態でございます。東京都内では、首都圏の3環状道路として、一番内側の首都高速道路の中央環状線を、今建設中でございます。これは山手通りを通る高速道路、首都高速でございます。中野区や新宿区、渋谷区、目黒区といったところを通っていく高速道路でございまして、現在整備中の路線でございます。

それから、一番外側に圏央道という道路がございまして、埼玉、東京、神奈川を結んでまいりますけれども、現在青梅、それからあきる野付近まで開通しておりまして、さらに八王子まで工事を進めている段階でございます。その中間にきょうご議論をいただきます外かく環状道路というのがございます。これは、お隣の練馬区、それから当杉並区、それから武蔵野市、三鷹市から世田谷区までの7区市を經由していく道路でございます。これら首都圏の3環状道路が大事だという認識でございます。

また、この外環が整備されますと、都民全体の利便性向上という面からやはりインターチェンジが必要不可欠だと考えております。あわせて、この外環の高速道路に重なって、現在計画決定されております地上部街路というのは、地域の皆さんの利便性の向上、それから消防活動、それから防災対策など、また歩行者の安全の確保などの面から、やはり整備が必要であると考えております。

いろいろ申し上げましたけれども、本日は幅広く外環に関しまして、皆様方のご意見をお伺いしたいと考えておりますので、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。

それでは、続きまして宮良協議員、よろしくお願いいたします。

【宮良協議員】

東京都の都市整備局の外環担当課長の宮良です。よろしくお願いいたします。

今日、冒頭に、外環の経緯、それからいろいろな活動やP I外環沿線協議会の議論の内容の紹介がありました。外環沿線協議会の中でいろいろ議論をしているんですけれども、その中で東京都の都市づくりの基本的な考え方はどういうものか、教えて欲しいという意見もあります。きょうの話し合いにも参考になると思いまして、資料を皆さんのお手元に用意してあります。内容をご説明したいと思います。

東京都の都市づくりの基本的なことですが、お手元の資料の左側を見ていただ

きたいと思います。「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」です。これを私ども東京都の都市づくりの目標としています。

内容については、東京都のまちづくり、都市づくりの基本的なことを取りまとめています。

今、お話ししました都市づくりの目標を具体化していくわけですが、いろいろなことも当然考えていかなければいけません。

ひとつは、やはり東京地域だけで考えたのでは、なかなか問題が解決しないだろうと思っております。したがって、ある程度広域的な視点でものを考えていく必要があると考えます。もうひとつは、そういった広域的なことですから、隣り合う県、市といろいろと連携も重要だと考えています。

それから、もう一つは、これまでいろいろまちづくりをしてきましたが、道路や、鉄道や、港や、公園などの整備を延々としてきて、いわばそういった都市の財産みたいなものも、当然考えていきたいと思います。

では、都市の構造をどういうふうに考えているかということ、お手元の1枚目の左下のところに書いてあります「環状メガロポリス構造」、東京都はそういうふうに呼んでいますけれども、その構造の概念図が1枚目の左下にあります。センター・コア、それから東西南北にあります。例えば東側はイースト・コアと呼んでいます、丁度、千葉とか幕張の副都心、それから西側にウエスト・コアと呼んでおりますのは八王子から立川、多摩ニュータウン、南側では横浜とか川崎、北側は埼玉の新都心などです。そういうコア同士の連携、環状、それから放射方向で連絡をしていくのが、都市の大きな構造として考えています。

今度は、同じところの右側を見ていただきたいんですけども、いろいろな観点で考えていく必要があるわけですが、交通の面だけ申し上げますと、右側のほうの機能的な交通ネットワークの実現ということも考えています。この中で、特に交通ネットワークといえば、首都圏の広域幹線道路ネットワークの形成や、首都圏3環状道路の完成などを考えています。

首都圏の3環状道路というのは、丁度、右側に視線をおろしていただくと、図は小さいですけども書いてあります。道家協議員から話がありました環状方向を見ていただきますと、一番外側が首都圏中央連絡道路、圏央道と言われているものです。輪の次の内側の段階を見ていただくと、東京外かく環状道路、その内側に首都高速中央環状線があり、こういう道路をつくっていこうと、考えています。

「東京の新しい都市づくりビジョン」というパンフレットがありますが、その一部を抜粋して、今ご説明をしています。

そのほかに2枚資料を用意しています。これはいろいろパンフレットをつくったものから抜粋してきました。2枚目は、きょうお話を進めていただく際には、使っていただけるかと思ひ、外かく環状道路、特にこの東京都付近の地図、それから現在都市計画決定されているのはどんな構造になっているか、そういったものが入っています。

それから、3枚目をご覧いただきたいんですけども、先ほど道家協議員から話のありました地上部の街路の計画についても、いろいろなつくり方があるだろうと思っています。例えば、ここにそのイメージの一例を書いてあります。左側を見ていただくと、みんなが憩える公園にしよう、それから豊かな歩行空間をつくろうと、これは一例です。こういったことをいろいろ考えて皆さんとお話をしながら、検討を進めていければと、考えています。

私からは、以上でございます。

【司会】

ありがとうございました。

それでは、続きまして、植田協議員、よろしくお願いいたします。

【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 協議会ではできるだけ傍聴するように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いたしました。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、基本的には賛成だが、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地域の大气汚染や、騒音、振動、地下水などへの影響、隣接小学校の児童及び幼稚園園児への影響などを上げ、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、山田杉並区区長に提出いたしました。

善福寺公園の近くで、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の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町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】

どうもありがとうございました。

次に、土肥協議員、よろしくお願いいたします。

【土肥協議員】

土肥でございます。私は特別反対運動を展開するとか、そういう組織には、入っておりません。自分の父親の時代はやっていたようでございますが、ちょうど善福寺、まさにこのインターチェンジができるとすればそのすぐそばというところに住んでおります。町の住民の一人として、また、日曜日になりますと、もしインターチェンジができれば、すぐそばを通る桃井第四小学校で子供の野球を二十数年間教えてきたと。

また、あそこに新町商栄会という商店街がございますが、ある意味ではその一員でもありますし、また、商工会議所だとか法人会とか、いろいろその事業者団体との間の話し合いというのもしいろいろございます。そういうことをなるべく広くP I協議会のほうで発表すべきことはすると。それから、また、そこで得たことを地域に帰ってきて、いろいろお話するというこのパイプ役をやはりするべきだと、そのようなことを考えております。

ちょっとファジーな考え方かもしれませんが、自分の意見はあることはあるのですが、それはなるべく今のところは止めております。特にきょうは、地元のいろいろな声をお聞きして、既に28日にも1回伺っておりますが、そういうようなことをなるべくお聞きした上で、これからも議論の展開をしていくと、そんなふうに考えております。

【司会】

どうもありがとうございました。

それでは、最後になりますが菱山協議員、よろしくお願いいたします。

【菱山協議員】

改めまして、皆様こんばんは。杉並区都市整備部長の菱山でございます。私は、昨年7月に現職に就任いたしました。以来第23回のP I協議会から地元自治体の協議員として参加をさせていただいております。区といたしましては、このたびの地域ごとの話し合い、この会議につきましては、地元の町会や自治会、そしてまた商店会を初め外環の問題に関しまして、日ごろさまざまな活動をされている地域団体の方の生の声をお聞きし、また、

あわせてP I 協議員の考え方、それをお聞きいただける貴重な機会というふうにとらえてございます。そういう意味で、きょうは皆様方からいただいたご意見、これを受けとめまして、今後の区の政策の参考にしていきたいと思っております。

では、私の意見を申し上げますけれども、当然これは杉並区の基本的な考え、基本的な方針ということになるわけですが、若干述べさせていただきますと思います。座って失礼いたします。

まず、1 点目に外環の必要性についてでございますが、外環は先ほども東京都の協議員の方からのご説明にもありましたように、東京圏、首都圏の内外から東京の区部に集まってくる交通の分散、あるいはこの円滑化をするといったこと、それから東京圏の各地域間のネットワークを強化するための環状方向の広域幹線道路として必要なものと認識してございます。

特に国際的な交通アクセス手段でもあります空港、羽田、成田といった空港、あるいは港ですね。港湾などとの連携を強めて、広域的な交通基盤を強化し、地域間の活発な交流を図る上で必要な道路であると、杉並区では考えてございます。

次に、外環の本線並びに青梅街道インターチェンジについてでございますが、このことについては若干経緯をお話しさせていただきますと、杉並区は今年の6月27日に青梅街道インターチェンジにかかわる杉並区の方針を公表いたしましたところ。公表に際しましては、区長の記者会見、区の広報や、公式ホームページへの掲載も行っておりますので既にご存じの方も多いかと存じます。

区はこの方針を打ち出す発端になりましたのが、先ほど国土交通省の川瀧協議員からのご説明ありました15年3月に出されましたインターチェンジに関する国と東京都の方針でございました。この中で、インターチェンジにつきましては、資料にもございますように、インターチェンジ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をする。その際、設置要望のあった青梅街道の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云々と、こういうふうな方針が公表されたわけでございます。

これに対しまして、杉並区は、都市計画あるいは交通問題の学識経験者によります青梅街道インターチェンジ問題調査会議を設置いたしまして、外環の必要性、インターチェンジ設置の効果と影響などについて、専門的な観点から調査検討に着手いたしました。

あわせて、区民アンケート、それから区民の意見を聞く会なども実施してまいりました。青梅街道インターチェンジにかかる杉並区の方針は、このような調査会議の報告書やアンケートの集計結果、意見を聞く会に参加された方々の声、また、それまでさまざまな形で区に寄せられました地域活動団体からの意見、要望、陳情なども考慮してまとめたものでございます。

杉並区の方針でございますが、植田協議員からご紹介ございましたが、まず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、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、明確に述べてございます。

時間の関係もございますので、反対理由の項目のみ述べさせていただきます。

まず、第1に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、こういった8つの項目から反対を表明しているものでございます。

なお、この方針の公表と同時に、区長名の文書によりまして、国土交通大臣並びに東京都知事あて、青梅街道インターチェンジを設置しないように要請するとともに、杉並区選出の国会議員、都議会議員あてに、杉並区の対応についての理解と支援を要請いたしました。

最後になりますが、区の方針のもととなりました青梅街道インターチェンジ問題調査会議の報告書にはこう書かれています。

青梅街道インターチェンジは設置されずに、外環が大深度地下方式で建設されるとしても、区は事業主体である国及び東京都に対し、外環、環状8号線及び青梅街道の交通量、排出ガス、人工排熱、地下水脈、自然生態系、事故発生時等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こととされています。

そうしたことから、杉並区といたしましては、今後ともこの趣旨を踏まえて、国や東京都に要望をしていくとともに、外環の整備計画には慎重に対応してまいりたいと、このように考えてございます。

私からは以上でございます。

【司会】

どうもありがとうございました。

それでは、これより本日ご出席をいただい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。

なお、出席者の皆様から貴重なご意見をいただくために、大変申しわけございませんが、おおむね5分を目安にご発言をいただければというふうに考えてございます。

それでは、最初にA様、よろしくお願いいたします。

【代表A】

Aと申します。

初めに、我が町会と外環道路との関係をちょっとご説明したいと思います。

外環道路は、このオレンジ色に書いたところが我が町会です。大体真っ二つに分かれています。

こういう位置関係にあることを最初にご説明しておきたいと思います。

この外環の話になりますと、私はまた、38年前のことを思い出します。ある日突如として、こういう外環、しかも高架の外環の話が出てまいりまして、まちを挙げて大騒ぎになりまして、当時バスを何台か連ねて都市計画審議会が都心のほうで行われるたびに、私たちはそれに反対運動のために参加したということがございました。

時は流れまして、平成13年4月、国と東京都から浅深度地下化を基本とするたたき台が公表されました。それから、平成15年5月15日、桃井第四小学校で杉並区が「青梅街道インターチェンジに関する意見を聞く会」というのを主催されました。そのときに参加した方は、ほとんど全部の方が反対意見でございました。その前後から私たち町会としては、町会としての軸足をどこに置いたらいいか、どういう姿勢をしたらいいのかということを痛感しておりました。これには、やはり町会全員に対してのアンケート調査をするしかないのではないかということをその辺から考えておりました。

平成15年5月下旬、具体的事実を明らかにして、メリット、デメリットを併記した上で、賛否を問うという全世帯向けのアンケート調査を開始いたしました。先ほど植田協議員もおっしゃっていましたが、町会が隣同士なものですから、時には重複する話になるかと思いますが、ちょっとご勘弁願いたいと思います。

配布数746、回収437、回収率59%。インター設置「賛成」は9%、「いらない」が32%、「絶対反対」が45%、「要らない」と「絶対反対」の合計が77%に達しました。住民はインターができることによって、たまに受ける便利さより、景観が変わり、立ち退きを余儀なくされる人たちに思いをはせ、毎日の生活の場が、車や振動、排気ガスの増えるのを嫌って、緑の多いこの善福寺周辺の環境の保全を選んだものと思います。

平成15年6月16日、このことを杉並区長に面会、町会の意思として伝達し、要望書を提出、同日、区議会にも同様の請願書を提出いたしました。杉並区は、平成15年6月27日、この問題の方針を発表しました。その辺は植田協議員、それからただいまの菱山



協議員と話がちょっと重複する恐れがありますので簡略に申し上げますが、大深度の地下活用をした外環の整備には、基本的には賛成するが、青梅街道インターチェンジには反対する。

理由として、先ほど菱山協議員が申し上げた8つの理由が上がっていました。杉並区はこの決定に区民の立場に立って熟慮を重ねたもの、また、地域住民の意向を十分に酌み上げてくれたものと歓迎、大いに評価しました。

しかし、時間の経過とともに、大深度地下といえども安心はできない。地下水脈に及ぼす影響が善福寺池や近辺の動植物の生態系にどんなことを与えるのか、非常に心配になってきました。何力所かつくらなければならない大規模換気塔はどこにできるのか、これによって、心ならずも立ち退かなければならない人たちのことを思うと、胸が傷みます。また、換気塔から出る排気ガスや騒音はどの程度になるのか、こういうことが幾つか心配になります。見切り発車などせぬよう時間をかけて十分な調査、研究、予測、対策などをすることを望みます。最近、東京都や練馬区の主張する外環インターは、青梅街道を含め各所につくるべきとの声で論議が進められていると心配する声もあります。杉並区は、たとえ他からの圧力があろうとも、昨年度決めた方針は覆すことのないよう、毅然とした姿勢を貫いてほしいと思います。

最後に、今回のような行政が絡んだ説明、PI協議会の内容、地域団体による意見表明等の会合は、意見は異なったとしても、それぞれの立場とか考え方がわかり、大変有意義なことだと思います。

以上です。

【司会】

どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、B様、よろしくお願いいたします。

【代表B】

杉並区立善福寺保育園の父母でつくっております交流会善福寺保育園父母の会というのがあるのですが、その代表として意見を言わせていただきます。

私たちの団体は、保育園に子供を預けている父母が、任意でつくっている親睦を目的としている団体でありまして、政治運動をしているところではありません。ただ、昨年の5月に区が行いました地域での住民に対するインターについての説明会というところに参加しまして、自分たちの生活圏のただ中で、こうした計画が進められているということに、非常に強く衝撃を受けました。

急ぎ、情報を集め、考えた結果、特に地域で生活をしている子供たちにとってメリットはなく、デメリットが非常に高まるという結論に至りまして、自分たちの意見をまとめ、その上で署名活動を行い、区長に意見書として提出をさせていただきました。

その際、私たちはこの地域、杉並の善福寺で子育てをしているものという立場で、つまり、子供たちの生活圏を壊すようなこうした計画には疑問があるという立場で、意見書をまとめたものですが、署名活動を行った結果、実は非常に短期間に、しかも働いている親ばかりですので、地域の中を歩き回って署名を集めるような手も足もないのですが、瞬く間に署名は地域に広がって、実はわずか10日間で締め切ったのですが、3,000通以上の署名のご協力をいただきました。

そのときに感じたことですが、まずは、地域の住民の方々の生活に多大な影響を及ぼす計画であるのに、まず知られていないということ。それから、もう一つは事態を知れば非常に危惧がある。反対したいと思っている方が非常に多いということを肌で感じたということです。その後、区に表明していただきましたインター建設についての方針については、私たちは、高く評価しています。感謝しています。

きょうは、また、さらにそのインターについての検討会ということですので、その際に提出した私たちの意見をもとに意見を述べさせていただきます。

大きな疑問点が2つあります。簡単に言えば、場所とタイミングについて非常に大きな疑問が残るということです。その場所ですが、インターが計画されている場所は、桃井第四小学校という地域の中核の小学校、越境で入ってくる子もいるような、非



常に評価されている地域の学校の真横であり、その隣に大きな幼稚園もあります。小学校の子供たちが多く通っている児童館と小学校の通路の真ん中、子供たちの生活圏を真ん中で分断するような、非常に無神経な計画になっています。何十年前に計画されたのか知りませんが、これだけ住環境が密になり、生活形態も変わっていて、また、子供たちの環境もいろいろな面で危険にさらされている中で、こうした計画を平気で進められる行政の方々の感覚というものに、私たち住民、素人として驚いたということが一つあります。

2つ目は対応の問題ですが、ご存じのとおり、日本という国は、わずかあと2年後には人口減少社会に入るということになっています。2006年から人口減少社会に入り、わずか、100年後にはこのままの出生率でいくと人口が4分の1になる。うまくいっても3分の1、多分4分の1よりもっとひどく減るであろうと、専門家たちは予想を立てています。

つまり、放っておいても、国内の様々なものごとの需要というものが急速に減っていく。過去の1世紀、急速に人口が増大したその全く逆の道をこれから歩むわけなので、非常に需要が低下するということが予想されています。ご存じのとおり、国でもいろいろな自治体でも長期需要を見直しておられる中で、こうした大量輸送という高度成長期につくられた夢を今も追いつけるということには、その時代認識に遅れがあるのではないかということを感じています。

この2点が私たちの心情に大きいところですが、さらにその意見書の中で述べさせていただいたこととしては、既に国土交通省のほうで、数年前に有識者による検討会で外環道の設置についての検討をなさったとき、都区部ではやはりその住民への影響が大きいので、ノーインターで行くべきではないかという提言をまとめていらっしゃる。私たちはその考えはそのとおりであると。その考えはどうなったのであろうかと思っていますということのひとつ。

もうひとつは、これだけ国でも地方でも財政赤字が深刻になっている。かつ労働力人口は、人口全体の減少に先立ってもう既に減少が始まっています。つまり、納税者が減り続けて、財政赤字の解消が非常に困難になっている中で、まだ拡大成長路線の行政を続けるのかと。そうした路線からの転換は、今はもう既に余儀なくされているのではないかと、赤字を積み増すような計画を、しかも将来世代のつけで行っていくと行なっているのかどうか、これが私たち今の現役世代に非常に強く突きつけられている課題ではないかと思います。

こうした状況の子供の目線から見えていきますと、今の大人の損得の視点からは、いろいろなメリットがあるかもしれないけれども、つけをまわされる子供、しかも人口は減るのに道路ばかりが立派なものができて、そういったものを甘受していかなければいけない将来の子供たちにとって、どれほどのメリットがあるのかという視点から検討をしていくことが必要ではないかと思っています。

先ほども、渋滞のひどさということが指摘されました。これは、これまでもさんざん言われていることです。確かに東京都内の渋滞はひどいと思います。ただ、行政において、国でも地方自治体でも、子供に対する政策における優先順位が、これほど低い国というのは先進国の中でもありませんけれども、子供よりも橋やダムや道というものにお金を注ぎ込んできた結果としての人口減少ということが、結果として渋滞の解消をもたらそうとしている。この皮肉というものを私たちはきちっと受けとめなければならないと感じています。

そうした、子供たちの視点からの費用対効果ということを是非考えて、結論を出していただきたい。私たちの意見書というものは、インター建設への反対という点に絞って行かせていただきましたけれども、豪華な道路をつくるということについても、赤字を重ねて、将来の子供たちの役に立つものを本当につくれるのかどうか、今、優先すべき政策は一体何なのか、東京都は、子供の予算を削って保育園の民営化を進めてお

られる最中であると思いますけれども、そうした政策、子供を本当に大事に育てていくということと、立派な道路をつくり続けるということとどちらが大切かということは、いま一度考えていただければと思っております。

ありがとうございました。

【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様でございますが、急な代理ということでございますので、意見は差し控えたいということでございますが。

【代表C】

よろしいですか、一言だけ。Cでございます。

本日、会長さんのほうが急に用ができてしまいまして、きょう、突然私のほうに行ってくれと言われましたものですから、書面を通じまして、先ほど2通の一応、匿名ということで渡しておいてくれと言われまして。

会長さんから一言、なるべく早いところ答えを出してくれと。そうでないと、このまま40年もたってしまうとどうしようもない。商売のほうもこういう難しい時代ですから、早目に答えを出していただきたいと。よろしくどうぞ。

【司会】

C様、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、D様、よろしくお願いいたします。

【代表D】

青梅街道がインターとしてぶつかる丁度その地域の町会でございます。ですから、もしインターができれば移転せざるを得ない人がたくさんいるわけです。そういう人たちは、前から非常に不安に思っていて、一体どうなるのかというようなことで、私たちは町会としても東京都からも説明をいただいたこともございます。

先ほど、杉並区の方から、杉並区としては一応こういう態度だということ、そういうのを聞きまして私たちも一応インター反対ということが、区として表明されたということで、これについては私どもに町会の皆さんから、そういうことは困るというようなことは全然聞いておりません。それで大局的に見て、「大深度で外環道はいいけれども」ということについては、まことにそれで私はよろしいのではないかと、このように思っております。

先ほど、川瀧さんのお話の中で、設置要望のあった青梅インターチェンジについてはと、これは練馬のほうからそういう声があるというお話でございますが、私の聞くところによれば、大泉ジャンクション、あそこが非常に混むから、とにかく青梅街道まで早くつくってくれというような話、どこが本当か知りませんが、そういう話を聞いております。果たして、インターに直接ぶつかる一般の住宅の方の意見はどうか、この辺のところ、ただ練馬でこういうふうな声が上がったと言われても……。

それで、折りに触れて皆さんが地元の要望ということをおっしゃいます。それを何回もやって、ここでもまた同じようなことをやっているわけですが、杉並区としては、もうひとつの意見として出ていると、私はそのように理解しております。

その外環道に関しましてでございますが、皆さんの中で地下水脈ということが非常に言われております。青梅街道のほうから外環でちょっと北のほうに行きまして、そこからさらにちょっと行ったところから、東のほうへ約200メートルぐらい行ったところに、昔大きな湧水がございまして、そのところには、井草式の縄文土器、約9,000年前の土器が出ております。それから、井草八幡宮のところにも弥生式土器が出ております。昔の古代人というのは、水が豊富で地盤のしっかりしたところに、一応住まいを建てたというわけで、青梅街道は昔、甲州街道の裏街道として徳川時代から、私もその一人なのですが、私のうちも400年たっているのですが、青梅街道沿いにずっと農家がございました。昔は、みんな井戸を使っていたわけですが、ほとんど干ばつで水が足りないということがなかったのです。今でもそうです。だから、非常にいい水脈が流れているのではないかと、いう気がしております。

青梅街道の南側には善福寺がある。それから、北側のほうには、一応井草川、今は暗渠になっておりますけれども、比較的高台ですが、そういうふうに地下水が豊富である。ということは、かなりその水脈がある。それが切られたらどうなるのか。環8の東側のほう

に井草電話局というところがございます。ここが地下15メートルぐらいの大きな工事をしました。結果、その近くのMさんという大きな地主さんですが、その屋敷内には井戸が3つあったのだそうですが、2つは完全に干上がってしまったと。それで、もうもとの戻らないと言っていますから、もうだめだねという話も聞いています。

私は、外環のこの説明会のときに、東京都の方に質問をしたことがあるんです。井荻トンネル、あそこで地下水についてはどうだったかと。一時問題があったけれども、徐々に戻っていますというようなご返事をいただいたのです。私、実際に井荻の東のところへ行ったら、いや、もうとんでもない。もとに戻らないよというような話もしていました。これが、そういういいかげんなことでやられたのでは、後になってから水脈が途切れたのではもう戻しようがない。

私は、大深度地下で整備をするとして、必要だとは思いますが、そういう点をしっかりと間違いのないようにやっていただきたいと思います。とかくこういう会で、皆さん、地元の意見、地元の意見と折に触れて言われるわけですが、果たしてそれがどこまで本当に酌み取ってくれるのか。出てくることは地元の意見を聞きながら、こういう経過がありますと。インターチェンジはどうですかというような、こう言われますが、単なるセレモニーかというような思いもいたします。真剣に私たちの心配というのを受けとめていただきたいと思います。

以上です。

【司会】

どうもありがとうございました。

それでは、続きましてE様、お願いいたします。

【代表E】

Eと申します。よろしくお願いいたします。

私どもは、実はこの地元の善福寺ですとか桃井といった場所の会員さんもいらっしゃるのですが、杉並区の全区に会員がまたがっておりまして、私が代表ですけれども、私は下井草に住んでいます。ですから、地元の意見といいましても、少し離れたところのものとして意見を申し上げたいと思います。

それは何故かという、私たちは杉並区民で構成されている団体ですけれども、善福寺の緑地ですとか、それから、東京女子大の緑なんていうのは、本当に杉並区で残された貴重な緑だというふうに思います。本当に、私たちにとっても少し離れた地域のものにとっても、とても大切な環境だというふうに思いますし、そのことについて、私たちは区民として、これが破壊されるようなことがあるのは、すごく困るなど。やはりそのことについては、地元から少し離れた者も多いですけれども、意見を申し上げたいと思っています。

それと、もう一つは、この事業が公共事業だということです。だから、私たちは納税者としてこの事業、先ほど財政赤字の関係で発言なされた方がいましたけれども、この事業を税金を使ってやるのが適切なのかどうかについては、やはり納税者として発言をさせてもらいたいというふうに思っております。ということで、きょうは呼んでいただいて、とてもありがたいと思っております。

私どものスタンスをまず述べたいと思います。

今、いろいろなところでこういったニュースなどもこれまでも見せていただいておりますけれども、私たちが得た情報で判断する範囲ですけれども、今の状態ですとやはり外環道、青梅街道インターチェンジはもちろんですけれども、この外環道の建設には私たちは反対せざるを得ないと思います。理由は今も少し言いましたが、貴重な自然が破壊されるという危険性が非常に高いということ、そしてまた、このご時世にということなんですけれども、国も東京都も杉並区もお金がないと言っているこの時期に、本当に多額の税金が使われる公共事業ですね。ですから、この説明されている効果と、それから予測されるデメリットと申しますか、さまざまな影響をてんびんにかけてときに、それだけのお金を使う必要があるのか、また必然性があるのかといったことを考え合わせれば、私たちは必要性よりもやはりデメリットのほうが上回るのではないかというふうに思わざるを得ないということでございます。

それにつきましては、今のところ、と私言うんですけれども、それはとてもわからないことが、私たち見ていて多いんです。例えば、昨年環境アセスメントの手続というのが始まりまして、そのアセスメントの方法書ですか、私たちも見せていただきましたけれども、これはあくまでも従来の地上部分にその高架でつくるといった場合の路線を前提にしたアセスメントが行われようとしている、今、進行しているんだと思います。それに対して、皆さんが先ほど来おっしゃっているんですけれども、また、こういった資料でもご説明いただきましたが、大深度地下を前提としたお話が進んでいるように思います。大深度地下を前提としてですが、地上部には余り影響がないとか、杉並区で唯一地上部に影響があるとすればインターだよという形で話が進んでいるんですけれども、あくまでも今出されている計画の図面、その環境影響評価の前提となっている図面というのは、この高架を前提とした図面だと私は思うのです。ちょっと間違っていましたら訂正してください。

ですので、そのところがはっきりしない。つまり、大深度地下で本当にやるのですかということもまだ決まっていない。その方向でいきたいという行政の立場がちょっとわかったんですけれども、そのことははっきりしていない。それから、その場合、どういうコースをたどるのかについても、今のところ公表されているのは高架の時代のコースです。これ地下掘るとなればまた変わってくるのではないかと私は思うのですけれども、変更をするという話は今のところ伺っておりません。

それから、地下を掘るということになりますと、私たちがとても心配なのは排気です。排気ガスが地下、つまり高架式的高速道路の場合でも排気ガスというのはとても心配なんですけれども、地下といった場合に、やはり排気される場所が限られてきますから、その周辺の大気汚染というのは、高架の場合よりも一層密度が濃い状態だと思うんですが、この排気塔の設置場所とか、設置の規模の大きさとか、こういったものも先日オープンハウスにも伺いましたけれども、別の箇所で作られたものを例にご説明いただきましたが、今回の外環に関してどういう排気塔をつくれるのかということについては、まだ未定ですというお話だったと思います。

ですから、そういったことのすべてがはっきりしないというのか、どちらでいくのか。つまり、大深度でいくのか高架でいくのか。高架の話もまだ消えてはいないと思うのですけれども。あるいは先ほど来お話を伺っていますと、東京都の方がおっしゃったのは、地上部街路の整備をしますというお話も出ているようです。ですから、仮に大深度で掘っていったら、上部に私たちに影響がないのかなということだと思っておりましたら、じゃ、その上部も街路を整備していきますということになりますと、これは立ち退きの方が出てきたりとか、あるいは地上部分にも非常に影響が出てくるということになると思いますので、いずれにしても、その計画の全容というのが明確になりませんと、私たちとしても判断のしようがないというのが今のところ。あくまでも、ですから、今出されている資料に基づいた範囲でと申し上げて、理由をつけましたのはそういうことです。

ですから、次にお願いをしたいことですが、私たち住民にとって十分な資料提供をしていただきたい。このことは、今申し述べましたその計画路線がどこなのか、それから大深度なのか、そうではないのか。大深度と一部地上部分もあるのかとか、大深度をやりつつ地上部分も整備するのか。つまり、立ち退きが生じたり、地上部分に影響が生じるのか、そういったことについて、これは明らかにしていただきたい。つまり、今、アセスメントの手続きが進んでいるわけです。進んでいるということは、いずれにせよ、何か計画が、形があってやっているはずなのにと私なんかは思うんですけれども、お役所というのは、そういうところをととてもきちっとしているのだと思っていたのですけれども、その辺がどうも不明確でよくわからないということです。

【司会】

すみません。時間がそろそろなくなりますので。

【代表E】

そんなに長くなってしまいましたか。すみません。

まとめます。ということで、そういった今、私いろいろ疑問を申しましたが、資料を提供していただきたいなと思います。

最後に一言申し上げたいのですけれども、この会についてです。きょう呼んでいただいて、私とてもありがたいと思いましたが、この会事態がどういう位置付けでなされているのかということ、PI協議会というところで、東京都段階でこの工事についてやるのかやらないのか、是非も含めて検討を行っていると同っておりまして。その一環として私たち今回呼ばれたのだと思うのですけれども、では、地域での話し合いはこれから続いていくのか、また、28日も、きょうも様々な疑問が出されていると思うのですけれども、そうした疑問にお答えいただける場を是非設置していただきたいと思います。

つまり、同じ形でなくてもいいのですけれども、地域での話し合いの場、地域の人たちに疑問の点を説明して下さる場というのを設置していただいて、是非継続をしていただきたい。そして、私たち住民の疑問を解消していただきたいと思うわけです。

いろいろ申し述べましたが、ちょっと長くなって申しわけありませんでした。いろいろと国や東京都、杉並区の担当者の方々には、お願いをしておきたいと思います。

【司会】 どうもありがとうございました。

それでは、F様。

【代表F】 私はFと申しまして、すぐその青梅街道沿いに住んでいます。商店でございます。町会、どこに町会があるかといいますと、善福寺一丁目と今川四丁目と桃井四丁目の一部ずつを取り込んだ町会が、昔町会というのがあったのです。それがいまだに名前として残っております。私はその町会の会員です。

高速道路のことにつきましては、今、前の方がおっしゃったのではなくて、もう前から、高速道路が地上でできるというときから、私も存じていました。その当時、どういうことになるのかということで、善福寺三丁目の方たちにも聞いてみました。高速道路ができたらどうなるのだろうと。そのころは、立ち退くことが大変だということが中心でして、排気ガスなんていうことはだれも考えないで、とにかく立ち退くのは大変であるということ非常に言われたんです。

ところが、その後、だんだんと車が多くなってきて、排気ガスというのが、非常に問題視されるようになる。一度は外かく環状の一部は高架にするわけでもなく、地下にするわけでもない、半地下方式なんていうのも出たように聞いています。今、私、町会の活動をしながら役員さんの意見や、地域の住民の方の意見や、私、商店でございますから、うちの商品のお得意さんは、みんなこの近所に住んでいますので、高速道路について、私は片端から聞いてみました。

そうしますと、どんな話が出るかという、あなたは車に乗れますかと当然質問をされます。私も、実は、もうこうやって商品を配達するのですから、車に乗りますよ。今、どうやって大泉のインターチェンジまで行かれますかと、こういう質問が出ます。これは非常にユニークな質問で、そこの角の八百屋さんの角を真っ直ぐに行く道が一番早いよと、私はそういう返事をするのです。あそこの大泉に外環のインターチェンジの出口ができたときに、私があそこまで行くのには、大体20分弱で行けました。今は大変です。あそこまで行くのに楽々1時間くらいかかるんです。

それはどうしてそんなににかかるかというと、めちゃめちゃに混むからなのです。そういう情報はたちまちのうちに一般の人たちに伝わりまして、この近所の人たちは、その道を通るのです。そうすると、外かく環状の大泉の入り口に入るためには、もう大変な量の車が裏道を通るわけです。生活道路というところは、もう大混雑で見えはられない。そうしますと、さっき子供たちの環境が心配だと、練馬の人たちが一番先に言うのではないかと思います。とにかく落ち落ちと道路を歩けないところになってきてしまったのです。あの状態がここにきてしまったら一体どうなるのだろうというのが、実は私の一番の心配なのです。

青梅街道にインターチェンジをつくるかつくらないかというのは、恐らく我々が考えるよりも、もっとずっと優秀な方たちがおられるのだと思うのですが、杉並区というところは、どういうわけか南北に通じる道路というのが非常に少ないのです。ここから西荻

窪に行くのも、そこから向こうへ行く道がメイン道路で、あとは道路らしい道路がありません。ですから、結局裏道を通ります。西荻窪の駅から向こうへ抜けるのも、五日市街道とか、水道道路に抜ける道も、狭い道しかありませんから、非常に難渋するんです。

どうしてこういう行政になったかを私は知りません。ただ、杉並区は縦の道路がないということだけは思っています。ですから、もしも仮に青梅街道にインターチェンジができますと、やはり裏を通り抜けようとするいろいろな人たちが、出てきてしまうと思うのです。ですから、そういうことも含めて、ここにもしインターチェンジをおつくりになるのであれば、どういう道路をお通りくださいという指導をしてほしい。どういう道路を通れば、あなたは、このインターチェンジにスムーズに入れます。こちらに入らないで、もっと向こうのインターチェンジを使われたらいかがですかと、そういう指導の方法もあると思うのです。ですから、そういう走り方のノウハウも、あわせて教えてくれながら、高速道路をつくってもらいたい。

高速道路は、私はつくってもらうほうに賛成なんです。実を言いますと、あそこで外かく環状の大泉でとめてしまつて、そのまま放っておきますと、何のためにあそこまであるのだらうという疑問と、あそこから練馬の中を通り抜けるめっちゃめっちゃな疑問と、これらを含めるとやはり、つながなければだめだという気持ちはするんです。それをどういうふうにつなぐかについては、どうぞもっとゆっくりと考えてつくってほしい。ただ、勝手につくったからおまえら使えというのではなくて、利用者がどう使うかということも十分に考えた上で、インターチェンジをつくるなり、高速道路を着工してほしいと思います。

それでないと、あそこまで来た意味が全くないということと、一体この間をどういうふうにお役所は考えているのかなと考えざるを得ないのです。いいですか。

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、G様、よろしくお願いいたします。

【代表G】

Gと申します。このままで失礼いたします。

私どもの会では、昨年9月に善福寺一丁目から四丁目に住んでいる方々を中心とした署名3,000名以上を石原国土交通大臣と都知事あてに手紙を添えて提出しました。このことを昨年の10月7日の第25回のPI協議会で、土肥協議員より報告していただき、議事録に記録されています。

私どもの会では、大深度による外環道建設については賛成しております。ただし、青梅街道インターチェンジ建設については、絶対に反対しております。外環道建設に賛成している理由は、外環道は大泉でとまっている未完成の高速道路で、この環状道路は都内への不用な車の乗り入れを防ぐための道路だからです。だから、完成に向けて建設する意味は大きいと思います。また、練馬の悲劇的と思われる渋滞も緩和されると思います。

以上が賛成の理由です。

そして、青梅街道インターチェンジ建設反対の理由は、まず第一に、地下高速の外環道の練馬と世田谷間を建設するためには、3つのジャンクションが必要と言われています。大泉は既にジャンクションとインターとの併用型として使われています。だから、あとの2つのジャンクションをインターチェンジとの併用型として建設すれば、外環道の目的は達成されて、順調に機能することになるので、途中で青梅街道インターチェンジをつくる意味は全くないと思います。

このインターの話は、練馬の皆さんから出た話ですが、今、大泉インター1つだけでも既にもて余しているようなので、同じ区内にもう一つインターをつくるなんて考えられません。杉並区は反対しているので、1,000億円をかけてつくことは、私たちにとって無駄としか思えません。

第二に、事実上、文教地区と思われる善福寺周辺には、桃井第四小学校を初め、多くの教育機関があり、その子供たちに多くの悪影響と危険を強いることになることは間違

いなく、特に桃井第四小学校の一部を削ってまでの工事は絶対に許せないことで、これは大人として余りにも無責任で恥ずかしいことです。

第三に、大勢の人たちの立ち退きの問題があります。この問題も大きいことです。

第四に、もし工事が実現されてしまったら、長い年月の工事中も完成後も、地下高速への連絡路ができてしまうので、地域の人たちや車が向こう側とこっち側に行き来ができなくなる分断が1.6キロにわたって生じます。どうしたらよいのかと思ってしまいます。

それから、工事中、青梅街道は長い年月に渡って使えなくなるわけですから、必ずあらゆる生活道路に車が流れ込んで、大渋滞となって、国土交通省が言われましたように、高井戸のように、たくさんの事故が発生する地域になってしまいます。また、騒音や振動の中で長い年月を生活することになってしまいます。

私たちは、身近に環8の井荻トンネルの工事による二十数年間の大変な不便を経験したことがあります。そのことを思い出してみてください。このインターの工事が実現されたとしたならば、それ以上のものと思うことはできます。

それから、第五に、善福寺は都内でも屈指の風致地区です。みんなが誇りに思っ、愛している青梅街道の美しいケヤキ並木もなくなってしまいます。東京に自然と緑を残すことを望むなら、このすばらしい環境を壊してしまったら、国や都や国民にとって取り返しのつかない大きな損失になります。

以上のことで、青梅街道インターチェンジ建設には絶対に反対しております。

【司会】

どうもありがとうございました。

それでは、最後になりますが、H様、よろしくお願いいたします。

【代表H】

Hです。私がきょう来たのは、町会の代表として来たのか。ということであれば、我々の町会は賛成の人もいるし、反対の人もいろいろいらっしゃるので、町会として単にこうだよということは一切申し上げられませんので、私は自治会としての発言は一切控えさせていただきます。ですから、個人的に、もう皆さんがお話になったので今さら繰り返すことはありませんけれども、ただ一つ、私、非常に危惧することがあります。

というのは、こんなことを言っているのかどうか分かりませんが、これだけ一生懸命いろいろ時間をかけてやっていらっしゃるのを見ると、東京都、国土交通省、もうこれは青梅街道のインターをつくるということで、どこか落としどころをどうするか、探っているのではないかと、私は非常にそれを危惧しております。本当にこれで我々が反対すれば、青梅街道のインターがなくなるのであればやりますけれども、本当のところは石原都知事だって賛成でしょう。どこを落としどころにしているのか、自分がやめる少し前に、最終的に何かをもっていくのか、そういうことを考えているのではないかと私は思っていますので、皆様もその点は記憶にとどめていただければいいと思いますが、私はそれだけです。

【司会】

どうもありがとうございました。

様々なご意見が出て、ご質問等もございました。

その前に、先ほどアンケートをいただいておりますので、発表したいと思います。

外環についてのお考えということでございますが、建設と運営のメリット、デメリットを含め、様々な検討がなされると思われます。それでは、事業の取りやめとなる要件には、何がそろった場合に取りやめになるのでしょうか、というご質問に近いご意見です。

それから、環境と利便性をはかりにかけて、環境を重視してもらいたいというご意見でございます。

あらゆる点から、外環道にも青梅街道インターチェンジに反対します。PIでも再三請求されているのに、経済効果も将来の予測交通量のデータも示すことができていない。ゆえに外環の必要性の有無さえ議論できていないというご意見でございました。

それから、車社会には、さよならをする時代です。外環の必要性は全くありません。



危険な大深度地下を莫大な費用をかけてつくることは、絶対してはなりません。

外環は必要である。インターも本来あるべきと思うが、善福寺地域につくるのは無理で、区の意見は妥当と。地下ルート of 全貌を明らかにして、丁寧に議論を進めるべきだというようなご意見でございます。

先ほど、会場からいただきましたご意見を紹介させていただきました。

それでは、これより話し合いを始めさせていただきたいと思います。また、質問などでも結構でございますので、発言されたい方は挙手をしていただき、こちらからご指名をいたしますので、それからご発言をお願いします。ご発言の前にお名前をいただければと思います。これは記録をとらせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。それでは、ご発言の方いらっしゃいますでしょうか。

どうぞ、E様。

【代表E】

Eでございます。

先ほど、ちょっと発言の中でお聞きしたのですけれども、同じことの繰り返しになってしまうのですが、大深度地下になるのでしょうか、ならないのでしょうか。

それから、地上部の整備ですけれども、杉並区の部分についてももちろんですが、ほかの部分についても、地上部の整備をやるのでしょうか、やらないのでしょうか。

それから、排気塔の問題です。大深度になる場合の排気塔の設置の場所、あるいは大きさ、間隔、そういったことについて、今ちょっと何点かも述べましたが、ほかにもあるのですけれども、とりあえずそのことについてお答えいただけませんかでしょうか。

【司会】

山本協議員よろしいですか。今、3点ございましたが、大深度になるのかならないのか。

地上部はどうなるのかということ、排気塔の件と3つでございます。

【山本協議員】

3点ご質問がございまして、街路の話は、また東京都のほうからということで、まず、外環で本線、高速部分が大深度かどうかということでございますが、先ほど我々方針ということで、川瀧協議員のほうからこのペーパー（「東京外かく環状道路に関する方針」）説明をさせていただいておりますけれども、現在の国と都の方針は、まさにここに書かれているとおりで、大深度を基本としたいというふうに考えています。

ルートについては、今、ここで考えておりますのは、最初の都市計画がなされたときのルート、それで大深度という方針で考えているということでございます。ただ、インターチェンジについても、先ほどから何度もご説明しているとおり、いろいろな方の意向を確認をして検討をするということになっておりますので、インターチェンジについて、先ほど決まっているんじゃないかみたいな話がございましたけれど、まさしく皆さんの意見を聞いている段階ということで、どうするということを決めているわけではございません。

こういう段階でいろいろお話をさせていただいておりますが、従来はどちらかという計画が決定してから、住民の皆様方にご説明すると。そうすれば、将来交通量がこうなって、環境はこうなってということで、その時点ではっきりお話ができるんですが、我々が今回試みておりますのは、いわゆる構想段階ということで、まだ、計画はきっちり決まっていない。ただ、住民の方々、大規模な事業の場合は影響が大きいですから、いわゆる構想の段階で、住民の方々の意見を多く反映するというのを試みております。

それが今のP I協議会であり、こういう場であるというふうに思っております。それと、まだいろいろな調査、環境調査なんかもやらせていただいておりますけれども、環境調査と並行しながら、皆様方の意見を聞いているという段階でございます。

したがって、現時点でまだデータとしてお示しできていないものもあるということは十分把握しております。例えば、将来交通量はどうかということも、まだP I協議会のほうでは、具体的に提示できておりません。ただ、現況の交通量で仮に外環をつくった場合、あるいはインターチェンジがある場合、ない場合というデータは先ほどご説明した「外環ジャーナル」に出ておりますので、それを参考となるデータについてはお示しをさせていただいております。

それから、換気塔のお話がございました。基本は大深度ということでございまして、先



ほどの方針の絵でございます。それで、換気塔というのは、トンネルの中を車が通りますから排気ガスの処理をどうするかということでございますけれども、今、考えているのが、最低限3ジャンクションということで、本線は大深度になりますけれども、東名と中央と関越が地上部にございますので、そこでは必ず道路が上がってこないといけないわけです。上がってくるところに、そのまま放っておきますと排気ガスがそこから垂れ流しになりますので、少なくともそういった開放部、例えばジャンクションの部分、それから仮にインターをつくとすれば、インターの部分、こういった部分には換気塔が必要になってくるというふうに考えています。

ただ、これも具体的にどこに、どのくらいの構造でという話は道路の構造とか、あるいは交通量がどうなるかというところがはっきりしないと設計ができませんから、これについては、今、検討を進めている段階だと、そういう状況でございます。

とりあえず私のほうから以上です。

【司会】

ありがとうございます。ちょっとお待ちください。今のご質問に関連して、道家議員にお願いします。

【道家協議員】

道家でございます。

地上部街路は、整備されるのかどうかというお話でございましたので、お答えしたいと思います。

先ほど、宮良協議員が示した片刷りの3枚のパンフレットを見ていただきたいと思います。『21世紀にふさわしい都市づくりの転換』という、このパンフレットの2枚目をまず見ていただきますと、現在、都市計画決定されている「外かん」という地図がございます。この中で、左にあるように、今は、高速道路は高架構造になっておりまして、その地上部に幹線道路と書いてございますけれども、道路が決定されている。これが地上部の道路でございます。

標準的な幅員で40メートル幅が、現在の計画でございます。これはどこからどこまでかと言いますと、北は関越道と書いてあります。目白通りからご当地の杉並区、善福寺のあたりを通りまして、さらに南へ行って中央線を通って、井の頭線をさらに超えて東八道路と書いてありますが、この部分までがこの左に書いてある構造を標準構造としている道路でございます。この部分に地上部の計画があるということでございます。

そして、次のページには、先ほどご説明いたしましたけれども、カラーの絵で、外環の高速道路部分が地下に入ったとすれば、見出しとしては「こんな外かんがあってもいいかも...!？」というようなことで出しております。ここに書いてございますのは、2車線の車道と、そのほか広い歩道、それから公園的な道などをイメージした絵がございます。こんなイメージがひとつです。それから、このほかにもこの部分には2車線程度の道路は必要かと思っておりますので、場合によっては40メートル幅ではなくて、それをいろいろな形で縮めていくことも考えられるのかなと、そういうことをこれから検討していく必要があると思っております。

整備の必要性につきましては、先ほど私が冒頭に申し上げましたけれども、まだまだ東京都都市計画道路、この地上部街路の完成が遅れておりまして、東京都の23区の中では57%、6割未満でございます。多摩では5割程度ということで、まだまだこれから整備しなければならないという考えがひとつです。

それから、先ほどFさんのご発言の中で、杉並区は南北道路が少ない。裏道を通って難渋するというようなご発言がございました。これもやはりそれぞれが目指すべき幹線道路、あるいは準幹線道路の整備ができていないことに原因があると思っております。こういうことを避けるためにも、やはり地上部街路は、必要だと思っております。

それからさらに隣の練馬区からは、ぜひ外環の部分に地上部街路が必要だというご要望もいただいております。そういう状況がございますけれども、まだまだ様々な必要、不要という議論がございますので、よく議論をして決めてまいりたいと思っております。

【司会】

どうもありがとうございました。

続きましてD様。

【代表D】

大変素朴な質問でございますけれども、杉並区としては、インターは反対と。それから、一応国土交通省の一番上の石原大臣がはっきり、これもインターはやらないと言ったわけでございますが、それについて、そういうことなのに今、国土交通省の方がいろいろと公表するのはちょっとおかしいのではないかという気も私はするんです。

Hさんが言ったように、何か衣の下に鎧が隠れていて、本音は、大臣は言ったけれどもというような、そんなような気がちょっといたします。

それと、桃井第四小学校で2月にいわゆる水脈の調査ということで、かなり深くやるといったことで私のところに挨拶に来たのですが、その結果というようなことは、もう出来ているのでしょうか。あるいは邪推すれば、余り都合がよくないから黙っているのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

【司会】

今の質問ですが、いかがでしょうか。山本協議員よろしいですか。

【山本協議員】

2点ご質問であります。

まず1点目の石原大臣の見解という発言ですが、大臣の大深度地下を基本とするということで、3ジャンクション・ゼロインター、早く安くつくるという観点から、それを基本とするというご発言をなされております。ただ、大臣の方からも、あくまでも基本で、地域の意向というのは十分聞く必要があるということを聞いておりまして、こういう場面で、地域の方々のご意向を十分聞いた上で、判断していきたいと考えているということでございます。

それから、2点目でございますけれども、現在環境の調査ということで、皆さま方の地域に入らせていただいて調査を進めてございます。これは去年の7月に環境影響評価ということで、方法書を公告・縦覧いたしまして、実際にこの地域の環境の状況がどうなっているのかということ調べたいということで手続きを始めさせていただいております。

具体的にどんな項目、どんな箇所で調査をするかというのは、地域の方々のご相談させていただきながら決めさせていただきまして、この1月から具体的には環境の調査に入らせていただいているということでございます。環境の項目では、非常にたくさんありまして、いわゆる大気の問題、それから騒音、振動、それから地質、それから皆様方ご心配の地下水、あとは動植物がどんな状況にあるかとか、もろもろの項目を調べさせていただいています。

1月から初めさせていただいております、大体こういう調査、ものによるんですけれども、通年調査ということで、1年間調査をさせていただく予定にしております。特に地下水なんかは、1年間を測ってみて、その高さがどう変わるかとか、どちらの方向に流れていくのかというのをじっくり調査をさせていただきたいなと思っております。

調査の結果でございますけれども、年間スケジュール組んでありますけれども、いわゆる冬期、冬の間の調査、1月から2月にかけて行わせていただいたんですけれども、この結果については、既にPI協議会のほうで資料を配らせていただいておりますし、また、もしホームページをご覧いただける方がいらっしゃれば、ホームページの方にも掲載させていただいておりますので、1月の結果については、既に公表させていただいているというところでございます。

現在、春の調査、この4月から5月にかけてさせていただいております、この結果についてはまだ分析中でございます。追って、皆様方にお知らせするという形になるということでございます。

【司会】

ありがとうございました。

続きまして、B様、どうぞお願いします。

【代表B】

インターの建設計画を進めておられる方々は、あの場所を見て、小学校に隣接して、幼稚園にも近く、地域で生活しているものにとっては、多大なる影響が生じる計画であるということは、ご承知の上で計画を進めておられるのだと思うのですけれども、工事中、非常にその期間、交通、騒音、それから大気汚染、そうした様々な障害が起こると思うので

すけれども、それをとりわけ一番小さきものたちである子供たちに対して、どういう対策をとってこうと考えておられるのか、どれほど悪影響を回避できると考えておられるのか、現段階でのお考えを聞かせていただきたいと思います。

【司会】 よろしいですか。山本協議員。

【山本協議員】 仮に青梅インターをつくるならという仮定の話だと理解しておりますが、具体的な対策をどうするかというのは、実際にその工事に入る段階になって考えるところと認識はしておりますけれども、現時点は青梅街道インターをつくるかつくらないかということを皆様方の意見を聞いている段階と、そういう状況でございますので、その段階で必要があるというふうに判断がされるのであれば、実際、工事に入るときには、そういった小さなお子さまとか、あるいは地域分断の話、それから工事中の対策の話というのは、しっかり考えていかなければいけないと考えています。

現時点で、工事中どういう対策を行うかというのは、現時点で具体的に設計とか検討をしているわけではございませんけれども、まず必要性の議論をしっかりとさせていただいた後に、仮に整備することになれば、その辺の対策を考えていきたいというふうに考えてございます。

【司会】 よろしいですか。ほかにご意見、ご質問ございますか。

E様、どうぞ。

【代表E】 何度も発言して申しわけないんですけども、今、私の質問に対してご説明いただきましたけれども、そういうことは今までも伺っているんですね。それで、それがはっきりしないともうどうも賛否が私は問いにくいではないかなというふうに思いまして、再度お尋ねをあえてしたのですけれども、でも、やはり決まっておりますということで、非常にあやふやだなというふうに思っております。

確かに、皆さんの意見を聞きながら計画を定めていくというのは大変大事なことだと思います。例えばインターの問題についても、練馬区と杉並区では随分意見も違うようですし、そういうことについての調整が必要だというのはよくわかります。でも、ある程度もう少しきちんとした意見、計画が出てこないことには、つまり大深度地下でいきますと、どこからどこまでが大深度ですと。インターをここここに作ります。それから、排気塔はこのぐらいの間隔でこのぐらいの規模のものを作りますとか、そういうことを言っていたらダメかと、いや、それはちょっとやめてほしいとか、排気塔はちょっと多過ぎるから減らしてとか、逆に増やしたほうがいいのかないとか、そういう意見が言えないのです。

ですから、そういう意味を込めてちょっとお尋ねをしたのですけれども、ちょっと残念だったなと思います。

それから、もう一つちょっとお尋ねをしてよろしいでしょうか。

P I協議会についてなんですけれども、今回私たちがここに呼ばれて、うちの区だけではなくいろいろなところで話し合いがなされるのだと思うのですけれども、それとP I協議会との関わりですね。P I協議会は、今後ともずっとその賛否を含めて議論が続いていくということなんですか。それで、私たちの方の地域の話し合いというのは、今回限りなのか、それともあるいはまた別の機会が与えられるのでしょうか、別の皆さんが発言をする機会などもあるのでしょうか。

それと、P Iではちょっとよくわからないのですけれども、P Iの都でなさっているのを下におろしてきたのか、それともP IはP Iでずっと続けられて、きょうは、たまたまずっと地域の話し合いをやるのかと、その辺の関係がわからないのでお伺いしたいと思います。

【司会】 では、お願いします。

【菱山協議員】 地元の自治体の協議員ということで、私から答えさせていただきます。

私の認識では、この会はP I協議会そのものではなくて、P I協議会はP I協議員だけで協議しているわけですから、まさに私、冒頭のごあいさつの中で申し上げましたように、

地元の方々、あるいは活動団体の生の声を聞き、それぞれのPI協議員の考えているところも知っていただくという会です。関係7区市でこれをやるやらないを含め、また、どういう形式でやるか、フォーラム形式でやるのか、あるいはパネルディスカッション方式でやるのかも含めて、それぞれの区市に任されたわけです。

当杉並区においては、国や都の方とも相談をさせていただき、このような形で2回開催すると。国や都の方々はそれぞれの区市の手法でお呼びがかかるのでしょうかけれども、そちらの方にも出られると思いますけれども、当面2回やる。これが続いていくかどうかは、親会であるPI協議会でどのような決定が、あるいは判断がされるかによって変わってくるだろうと。現在、言えるのは、そういうことでございます。

【司会】 よろしいでしょうか。そのほかにご意見ございましたら、ざっくばらんにお話をいただければと思います。

菱山協議員。

【菱山協議員】 それから、ちょっと追加になりますが、先ほどEさんから、大深度でやるかどうか、あるいは換気塔がどうなるのか、地上部はどうか一切はっきりしない段階で賛否を問われても判断に困ると、確におっしゃるとおりだと思ったのですが、杉並区の方針の中でも、大深度地下方式を活用した外環には基本的に賛成だと。基本的というのは、現段階でわかっているところで、もちろん不明な点、おっしゃったような点が多々あるわけですが、そういうところが明らかになってくれば、それはその時点で評価、判断をして、区としての態度を決めていく、こういうことを含めて基本的にというふうに申し上げているわけです。

【司会】 そのほかにございますでしょうか。何でも結構でございます。

B様、どうぞ。

【代表B】 重ねて申しわけありません。

先ほどの私の質問に対してのお答えは、インターの計画を進めているけれども、子供を含めた地域のものへの危険回避についての具体的な検討は行っておられないというふうに理解いたしました。地域の住民にとっては、インターができることに賛成するか反対するかということで、こういうことも判断材料に当然なってくる話なので、こういうこともできたらきちっと説明していただきたいと思いました。

それから、先ほどちょっと前にありました、大臣がインター建設については反対とおっしゃっていることについての質問があったのですが、確認ですけれども、大臣は建設に反対とはおっしゃったけれども、役所としては建設の可能性も含めて検討を進めておられるというふうに理解してよろしいわけですね。

【司会】 よろしいですか。川瀧協議員。

【川瀧協議員】 私のほうから補足いたします。

石原大臣の発言は、石原大臣として、大深度も含めて整備のスピードを上げていくと、やる以上はですね。整備のスピードという観点からいつも発言されています。その場合には、ゼロインターであり、大深度でつくることが基本だろうとおっしゃいました。

ただ、それと合わせておっしゃったのが、皆さんの意見に基づく、皆さんの意見を聞きながらやっていきたいと思いますということもおっしゃっています。おっしゃったとおりに言いますと。ですからインター問題にしろ何にしろ、国が、あるいは大臣がこうだと、あるいは知事がこうだからと言ったから決まるものでは決していないわけです。実際地元の中に道路をつくるわけですから。当然我々としては地元の皆様、あるいは地域の皆様の意見を聞くということは、これからも続けていかなければいけないと思っています。計画を今定めて、これから固めていきたいと思っている段階ですけれども、これからも聞いていきたいということでもあります。

それから、もう一つ、先ほどからなかなか計画が固まってなくてよくわからないというのは、確かにごもっともだと私も思います。思っているのですが、これもやはり我々から最初にぼんと案を提示する前に、皆さん大変ご負担をかけていると思うのですが、

早い段階から意見を伺いたい。かなり早い段階から、実は正直言ってこういう形でやらせていただいているのです。ですから、先ほどご質問のあった工事中の対策というところは、いずれ必ずやるわけです。インターのあるなしに関係なしに、必ずきっちりした計画をつくるんですけれども現段階では、まだそこまで進んでいないということでもありますので、そのところを補足したいと思います。

【司会】

よろしいでしょうか。はい、植田協議員。

【植田協議員】

私もあまりこういうことを勉強できないんですけれども、今はもう国と都の方が、地域の意向とか格好よく言われていますけれども、インターは必要ないのではないかと多くの人々が話しているんですけれども、何だかはっきりしない答弁ですね。私にははっきりしない。こっちは真剣なんですよ。わかっているんですか、本当に。もっと真剣に答えてください。

みんな地域のと、特に言っていたではないですか。地域の意向をと。それだけ言っているのだったら、もうちょっと。そういうふうに言っていて、きょうは1回終わったよと、こうなっては地元の人がかわいそうですよ。これだけ反対の意見が出て。また、賛成の人もあるかもしれませんが、一応みんな生活がかかっているし、子供のことも考えて、環境や何かのことを考えているから。聞くと、地域の意向を踏まえて、地域の人と話し合いしながら決めるのだから、まだ決まっていません。何かすごく矛盾しているような気がします。

以上です。

【司会】

それでは、先にD様。

【代表D】

川瀧さんが、先ほど練馬区のほうから青梅街道についての声があると言うけれども、その練馬区のほうのいわゆる声というのは、私が先ほど話したように、大泉インターのほうに困っているから、そういう声がある。その接続に移転しなくてはならない人たちの声というものなども含めての設置要望なのかどうかということに、私は疑問を感じるのです。その辺のところが、客観的に見て可能性としては、やはり向こうの人たちは困っているなとわかります。そういう声が出るのはわかる。しかし、その当事者はどうなのか。少なくとも杉並側に関しては、あそこにぶつかる人たちは、圧倒的にそういう声が強いわけです。その人たちの声というのを、全く無視しているような可能性を私は感じるのですけれども、どうでしょうか。

【司会】

今の練馬区の要望とその辺の関係はどうかというご質問だと思いますが。

【道家協議員】

道家ですが、植田協議員のご質問にお答えをしたいと思います。

地域の意向ということでございますけれども、きょうのようなこういう議論の場で意見を伺っております。これは、数字で簡単に捉えられないでしょうけれども、青梅街道インターチェンジについては不要といいますが、批判的な方が多いとは思いますが、全員ではないと思います。

それから、反対するという意見書をたくさんいただいております。それについても十分承知をしております。もう少し広い範囲のアンケートということになりますと、例えば杉並区さんが行ったアンケートの結果が出ておまして、善福寺地区の方々は青梅街道インターチェンジ設置について8割方反対をしておられると。ただ、一方、全区民ということになりますと、6割方賛成しておられるというアンケート結果も出ていることも事実でございます。

国等もアンケート調査をやっておまして、さまざまなご意向を伺っているということでございます。そして、地元の自治体の杉並区長さんと練馬区長さんの意向も、文書などでいただいております。これは青梅街道インターチェンジについては、設置はだめだということと設置すべきということ、両論がありますので、これからそういうことの意見を伺いながら、検討をしていくと申し上げたところでございます。

【司会】

それでは、植田協議員。

【植田協議員】

練馬区はインターに賛成しているというようなお話がいつも出るのですけれども、あそ

この青梅街道のところを通ってみましたか。あそこにずっと青梅街道の向こう側は練馬区なんです。こちら側も少し練馬区。そのところに入って行って、私もびっくりしました。私、電話をもらって。旗をつくって「インターチェンジ絶対反対」というのがずっと立っています。あれ見たことないのですか。それを一口に練馬区は、練馬区長はインター賛成だから。その会長さんがおっしゃるには、何人かの人で、代表で練馬区へ行って話をして、そういう嘆願書ですか出そうとすると聞く耳を持たない。もう我々は、練馬区はインターをつくるのに賛成だから、地上部の外環道路も賛成だからと、そうおっしゃってもう本当に泣いています。

私、電話を受けて、私は、練馬区に行ってまで話ができませんから、そう言わないで練馬区の人たち、そこで青梅街道沿いの人たちが団結して行ったらどうですかと、そういうアドバイスしかできませんでしたが、賛成、賛成といつも言うけれども、現状を見てください。みんなあそこのインターチェンジ絶対反対といって、ずっと青梅街道沿いに旗が立っています。見ましたか？ ちゃんと見てください。本当に、私たち本当に真剣なんです。地元の人ですから、かかる所ですから。

以上です。

【司会】 はい。菱山協議員

【菱山協議員】 道家協議員から、杉並区全体では6割から7割が賛成しているというふうな発言がありましたので、ちょっと誤解してとられると困りますので、補足させていただきたいと思います。

先ほど、私、杉並区の方針として8つの理由を挙げてインターチェンジに反対をしているというふうに申し上げました。その中の5番目、青梅街道インターチェンジのメリットは限られているという点ですけれど、青梅街道インターチェンジがある場合は、高速道路への到達時間、インターへの到達時間が15分程度短縮できるのは、国の資料で判断すると計画地周辺地域に限られるのであって、高井戸、永福、方南、和泉、和田などの地域では青梅街道インターチェンジ設置による利便性の向上を、国の資料で推認することは困難である。これは先ほどの国のほうで出された資料に出ているデータです。

特に利便性の恩恵を一番享受できる計画地周辺、善福寺、西荻北、上井草、今川、桃井などでは約6割、善福寺地区だけを見ると約8割の区民がインターチェンジ設置に反対していると。この事実は区として重く受けとめなければならない。ですから、地元の意向を重視するというのは、杉並区全体ではなくて、やはり計画地周辺の住民のことを指しているということを申し上げておきたいというふうに思います。

【司会】 B様どうぞ。

【代表B】 関連です。今、杉並区が行ったアンケートのことでお話がありましたので、関連で一言だけ申し上げます。

私たちの意見書でも触れたことなんですけれども、東京都の方なら当然ご存じだと思いますけれども、あのときに行われた杉並区の意識調査というのは、区報に掲載したもので、広く駅などでも配布されていたもので、住所、名前は書く必要ありません。どこどこ在住ということを自分で勝手に書き込めば、1人何通でも投票できる。別に区民でなくてもだれでも投票できる非常に意識調査と呼ぶことができないくらい精度の低いものでした。その調査を、しかも開始したときに何百という単位で、駅とかいろいろな場所で配られた区報がなくなったということは広く知られている話で、組織で動いて投票した人たちがいるということ、区民の中でも共有している話でありまして、あれを杉並区民の意識について語るときに使うことは、今後やめていただきたいというふうに思います。

【司会】 宮良協議員。

【宮良協議員】 先ほどお話が出ましたDさんと、植田協議員、インターチェンジについて、練馬区必要だと言っているけれどもどうであるとか、それから黄色い旗を見ましたかと。「東京外かく環状道路に関する方針」を見ていただきたいと思います。これが15年3月に公表したものです。趣旨は「今後、この方針を軸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。要はまだ全然結論ではありません。これは、協議員の皆さんはご存じであります。

それから、もうひとつ、こういった方針を出したところの周りの今の状況ですね。それはどんなかということからお話しします。今、代表Eさんからもお話が合ったように、具体的に議論を進めていかなければならないだろうという要望が、P I協議会の話の中でありました。要するに結論ではないのですが、東京都や国がこんな方向で考えているということを出したものです。

それをたたき台にして、これから皆さんにいろいろ意見を聞いて結論を出していこうという意味です。その中で、練馬区の区長さんは、青梅街道にはインターチェンジはほしいとおっしゃっている。そういうこともあって、議論の素材に去年、15年3月段階でわかったので、入れたということが経緯です。

先ほど杉並区さんの話があったのは、15年3月に方針を出して、それからいろいろアンケートもやられて、区議会や有識者などの議論の結果、杉並区さんは意向を固めた、そういう時系列や順番、内容などを理解していただきたいと思っています。

【司会】 そのほかに、ご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。

【植田協議員】 もう一回お願いします。

【司会】 そろそろ時間もまいりましたので、最後に。

【植田協議員】 ちょっと聞いてもらいたいのは、P I協議会のときも練馬区は賛成というような言葉がちょくちょく出るんです。練馬の委員の中からも。だけどあそこの青梅街道沿いを通ってみて、あそこに随分二千何百件の人たちが反対のアンケートをとって、それでもってやはり練馬区の区長さんに持っていったそうです。だけど、区長さんのほうはもう何しろ余り聞く耳を持たないという感じ。それを私に訴えていました。だから、どうしたらいいのかもう困っちゃっているんですと言っていました、会長さんが。それを頭においてください。全部が全部賛成している、賛成しているなんて言ってね。じゃ、練馬区はもうちょっと。

練馬区、隣の区だから私たちは関係ないと言えば関係ないけれども、だから余り言いたくなかったのですが、でも賛成している、賛成していると何かの話のときにはおっしゃるから、反対している人の気持ちも考えてください。

【司会】 宮良協議員。

【宮良協議員】 私は、全部賛成ですとかそういうのではなくて、区長さんは……。

【植田協議員】 今の話はその前だからわかります。

【宮良協議員】 それから、黄色い旗もあるのも、私は見に行きまして承知していますし、いろいろ反対のご意向の署名もいただいているのはわかっていますし。今の段階はそういったいろいろな意見をお聞きしているという段階です。ただ、その中で、練馬区長さんは、ほしいというのも一つの事実だし、反対している人もいるしと、そういうのはわかっています。そういう意味です。

【植田協議員】 では、両方言ってくださいよ。賛成のことばかり言われて、みんな聞いている人は、反対の人いないのかしらと思うと、青梅街道沿いへ行ってみれば、ずっと青梅街道インターチェンジ絶対反対の旗が出ているでしょ。

【司会】 よろしいですか。

それでは、大変申しわけございませんが、お約束の時間をもう過ぎてしまいましたので、ここで本日の会議を終了させていただきたいと思います。

これをもちまして、P I外環沿線協議会「杉並区 地域ごとの話し合い」をお開きとさせていただきます。

皆様、夜分お忙しい中を大変ありがとうございました。

- - 了 - -