

第4回P I外環沿線会議 会議録

平成17年4月26日(火)

於:東京都庁第一本庁舎33F特別会議室N6

【司会(鈴木)】 それでは、時間になりましたので、始めさせていただきます。

本日はお忙しい中、第4回P I外環沿線会議にお集まりいただき、どうもありがとうございます。私は、本日の司会進行役を務めさせていただきます国土交通省東京外かく環状道路調査事務所の鈴木でございます。

それでは、ただいまから第4回P I外環沿線会議を開催いたします。

本日の会議の終了時間でございますけれども、これまでと同様、午後9時を厳守ということで考えておりますので、会議の進行に何とぞご協力よろしくをお願いいたします。

まず初めに、4月から世田谷区の道路整備部長が栗下さんから板垣さんにかわっておりますので、一言ごあいさつをいただければと思います。よろしく申し上げます。

【板垣委員】 皆さん、こんばんは。世田谷区の道路整備部長の板垣でございます。この4月の人事異動で着任いたしました。またよろしくをお願いいたします。

前任からいろいろ引き継ぎもしているところですが、またさらに昨年10月までのP I協議会の方のまとめも相当分厚い記録が今ございまして、まだ読み切れないといいますが、余り目を通す余裕がまだないところがございますけれども、世田谷区では東名等のジャンクション、あるいは国分寺崖線に沿った計画というようなところもございまして、またいろいろこの場を通じて意見等もいわせていただきたいと思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

【司会(鈴木)】 よろしくをお願いいたします。

また、事務局の方で関東地方整備局道路部計画調整課長が西川から濱田にかわっております。

【事務局(濱田)】 関東地方整備局の道路部計画調整課に新たにまいりました濱田でございます。よろしくをお願いいたします。

【司会(鈴木)】 同じく事務局を構成いたします東京外かく環状道路調査事務所副所長が秋山から川端にかわっております。

【事務局(川端)】 秋山の後任でまいりました川端です。どうぞよろしくをお願いいたします。

【司会(鈴木)】 以上、交代についてお知らせいたしました。

本日、練馬区の湯山さん、杉並区の土肥さん、武蔵野市の村田さん、調布市の遠藤さん、川原さん、狛江市の石井さんにおかれましては、ご都合によりご欠席されるとのご連絡をいただいております。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきたいと思っております。初めに、表紙、次第がありまして、2枚目に座席表。それから、資料 1 につきましては、前回の会議

録でございます。資料 2 につきましては、第 3 回の会議で委員から出された意見をまとめたものでございます。資料 3 につきましては、委員からの提出資料でございます。資料は、今回新たに提出をいただいております資料とあわせまして前回第 3 回の会議で提出いただいております資料もつけております。1 つ目に江崎さんから提出いただいている資料で、前回提出された資料と、次に 1 枚紙で今回新たに提出された資料がございます。次に、栗林さんの「外環道路の環境アセスメントについて」という資料につきましても、同じく前回提出された資料と、次に「外環アセスメントに望むこと」ということで、今回新たに提出された資料をつけてございます。それから、資料 3 として「外環の必要性(案)」といたしまして、山本委員からの資料がございます。こちらにつきましては前回は提出されておりましたが、前回提出された資料を一部更新した形で提出しておりますので、前回はつけてございません。委員からの提出資料、資料 3 につきましては、以上 3 点でございます。それから、参考資料 1 といたしまして、オープンハウス・意見を聴く会の状況につきまして報告をつけてございます。

資料については以上ですが、足りない資料等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ここで撮影時間の方を終了とさせていただきますので、報道の皆様にはご協力をお願いいたします。また、傍聴されています方々につきましては、受付で配付しております注意事項に沿いまして、会の進行にご協力をよろしくをお願いいたします。

それでは、まず初めに資料 1 「第 3 回会議録」についてですが、事前に皆さんにごらんいただきまして、ご意見があったものについては修正したものでございます。この場でご確認いただければと思います。濱本さん。

【濱本委員】 ちょっと 1 分、申しわけない。私の方から議事録の前の発言について、少々訂正とおわびをしたいということでもあります。よろしいですか。では申し上げます。

私は、国土交通省並びに東京都主催の、そして各区市の協力で行われている東京外かく環状道路に関するオープンハウスと意見を聴く会に対する意見と抗議を前回の会議で申し上げました。その内容については、武田さんからも指摘を受けてまいりましたが、私が直接このことについてお答えをしなかったと。別件の答えだけで終わったということで、改めて申し上げたいことがありますので、一言訂正とおわびをしたいと思います。

本件について、まず第 1 に、P I 外環沿線協議会、略して P I 外環協議会と協議員の呼称について。それから、P I 外環沿線会議、略して P I 外環会議と委員の呼称。私はこのことについて同様用語として発言しました。感情的な面もありましたけれども、皆さんには大変ご迷惑をおかけしました。私自身は、気持ちとしては協議員も委員も同じ考えであり、また協議会も会議も全く同じ目的で進めている以上、今も正しいと認識はしております。しかし、名称が協議会、あるいは会議に変わっても、この「外環の P I」については、さきにも申し上げているように、外環の計画については、「原点に立ち戻って計画の必要性から議論をする」というのが基本であれば、最後までその趣旨を守って行く。その義務が私にあると思っておりますので、前回、私はそのような思いをもって意見と抗議を申し上げ、P I 協議会と協議員という発言をしました。

しかしながら、ご承知のとおり、協議会は「2 年間とりまとめ」ということで、昨年 10 月に終了しましたことも事実であります。P I 会議との名称で今、継続をしておりますが、前回発言された武田さんの意見についても、行政側の思惑もあることも承知しておりますが、私は私なりに武田さんの意見については理解をしているところであります。先ほども私が申し上げたとおり、間違っていないと思っておりますけれども、しかし、

現在、現実的には P I 会議であり、委員と改める以上、この約束を守って発言致さなければなりません。そういうことで、私は今回のことにつきまして、その発言の仕方を間違ったということについておわびを申し上げたいと思います。

最後に前回、国土交通省の川瀧さん並びに山本さんから答弁されていますように、この会は、あくまでも「外環の計画について原点に立ち戻って必要性の議論をする」と重ねて発言されていますのでこのことを信じて、その重みをもって今後も継続して話し合いを続けていくことを確認させていただきましたことを申し添えます。よろしくお願いいたします。

【司会（鈴木）】 会議録については、協議員という発言のままでいいということですね。

【濱本委員】 はい。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

それでは、その他、会議録についてご意見がないようでしたら、会議録についてはこの形で本日から公表とさせていただきますと思います。よろしくお願いいたします。

続きまして、資料 2 で、第 3 回の会議で委員の皆さんからいただいた意見を整理しておりますので、事務局の方から説明いたします。

【事務局（藤井）】 事務局を担当いたします東京都都市整備局外環担当の藤井でございます。お手元の資料 2 をごらんいただきたくと思います。1 枚の紙で、両面で印刷されてございます。

第 3 回 P I 外環沿線会議で出された意見でございますが、前回は、オープンハウスと意見を聴く会についてたくさんの意見をいただきました。詳細については、記載のとおりでございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、先に進めたいと思います。

続きまして、資料 3 をごらんいただきたくと思います。こちらは委員からの提出資料となっておりますので、提出いただいております各委員からご説明いただきたくと思います。順に、まず江崎さんからお願いしたいと思います。

【江崎委員】 それでは、前々回の会議で出された外環の将来交通量の資料を見て気がついた点をまとめてみましたので、ご覧いただきたくと思います。「外環将来交通量の検証」という資料です。

1 つ目は、外環周辺の交通量変化です。杉並区の菱山部長も指摘されていた点ですが、あの資料のままでは見づらいので、まとめ直してみました。これを見ると、確かに外環が整備されれば、より交通量が減るとしても、外環が整備されなくても将来は高速道路、一般道路ともにほとんどの箇所ですべて現在より交通量が減少していることがわかります。また、東名以南は現在調査中でいつになるかわかりませんから、一番下の東名以南がない場合でみるのが妥当なのかもしれません。そして、次のページに行きます。

一方で、推計の前提条件をみると、下の図のように経済成長を続けていくことになっていて、その根拠となる労働力人口については、女性は現在のスウェーデン並み、60 歳代前半層は現在の 50 歳代後半層並みに上昇するということが計算されています。しかし、これまでずっと出生率は回復すると予測していながら減少を続けてきましたし、スウェーデンと日本では、子育てしながら働く環境には大きな違いがあります。少しずつ法律も整備されつつあるとはいっても、具体的にそれを支える施策というのはなかなかなくて、このように経済成長を続けていくということは非現実的ではないでしょうか。

また、時間評価値についても、海外では賃金率の 20 から 50% となっていますし、非業務目的についても業務目的と同様に見積もられています。具体的には、日本では非

業務も業務も乗用車 1 台当たり 1 分 6 3 円で計算されていますが、例えばイギリスでは、これは 1 人当たりですけれども、非業務が 6 円から 1 2 円。大体 1 0 分の 1 ですね。業務は 1 3 円から 2 9 円で計算されています。そうしたことから考えても、外環の将来交通量は過大に推計されているのではないのでしょうか。

1 枚飛ばして 4 ページ目は、誘発交通についてです。誘発交通の研究として、以前、東京都の環境白書にも書かれていたイギリスの M 2 5 の例が知られていますけれども、欧米各国で研究が進められていて、それによると、「道路容量の拡大に伴う交通需要の誘発によって、短期的には平均で 1 0 % 程度誘発され、長期的には平均 2 0 % 程度、交通需要の追加的な増加が認められる。」特に飽和状態にあるところに道路が追加された場合に起こりやすいとされていますから、外環が整備されることによって潜在的な需要が喚起されるおそれがある、外環ありについては過小に推計されているのではないのでしょうか。

次のページ。外環の技術専門委員会に出されていた感度分析では、人口については中位ケースでのみ比較していますけれども、予想を上回る少子高齢化が進んでいますので、むしろ低位ケースでみるべきではないのでしょうか。

また、外環の埼玉区間では予測の 2 倍近い交通量になっていますし、アクアラインでは予測の 3 分の 1 の交通量となっていることからすると、この予測誤差が、例えば乗用車でプラスマイナス 2 % 以内というのは小さ過ぎるように思います。

最後に、外環によって環境が改善するといわれている環八についてです。一般に、車の時速が 1 0 キロ増えると、騒音が 2 デシベル増加することが知られていますが、例えば環七で 2 4 時間の騒音測定をしたところ、夜間交通量は昼間の 3 分の 1 になっているながら、騒音レベルには大差がなくて、これは夜間の平均速度が昼間より高くなっていることによるものだそうです。

今、環八沿道の住民が、交通量の少ない夜間でも騒音、振動の被害を受けています。大型車は有料の高速道路を避けて一般道路を走ると聞きますから、外環が整備されて環八の交通量が減少したとしても、やはり環八を使うのではないのでしょうか。そして、交通量減少によって速度が高くなれば、騒音、振動は悪化するかもしれません。

そこで、外環による環境改善効果をみるために、時間帯別、車種別の将来交通量を出していただきたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 あわせて次の資料もお願いできますでしょうか。

【江崎委員】 では、引き続き「通過交通の検証」という資料について簡単に説明させていただきます。

通過交通については、これまでもたびたび疑問であると申し上げてきました。計算方法については、以前、P I 協議会を出していただきましたが、まだわからない部分があります。ただ、とりあえず今出されている資料をもとに、改めて検証してみました。

下の左側の表は、1 年ほど前に、私たちが行っている研究会に国土交通省の西川課長に来て説明していただいたときの数字です。これと前々回の P I 会議で出された外環を利用する交通の内訳を見比べてみると、千葉県が絡む交通というのはどうもないようですから、この部分をカットしてみました。すると、外環に関係する車を含む可能性がある交通は、ここでいう 1、5、7、8、9 の合計で 1 0 . 3 万台となります。これは東京 2 3 区を走る車の、わずか 1 . 5 % にしかすぎません。

前の前の国土交通大臣が盛んにおっしゃっていましたが、通過交通 1 4 % を外環の必要性の根拠に用いることは、どうも外環ができれば、この 1 4 % がすべて転換されるかのような誤解を与えてしまいますので、不適切ですから、これは用いるべきでは

ないと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ただいま江崎さんからご説明をいただきましたが、ここで一たん議論をさせていただくか、あるいはあわせて説明した後、議論するかですけれども、他の委員からも出されています資料をまとめて説明した後、最後にまとめて議論ということでもよろしければ、そういうふうにさせていただきたいんですが、いかがでしょうか。

では、先に、栗林委員からも出されておりますので、栗林委員から説明の方をよろしくお願いいたします。

【栗林委員】 実は、前回の P I 会議で出したんですけれども、違う話し合いになりましたので、きょうにずれ込みました。私は、環境影響調査に関する意見書でございます。

我が世田谷区の場合、外環道路はできるとしたら国分寺崖線と野川の間に計画されております。ここは世田谷でも貴重な、都市の自然環境に恵まれているところでございます。また、もしこれも外環ができるとした場合に、東名以南がなければ外環の末端になり、大変に困った状態になるのではないかと。これが環境に大きな影響を与えるのではないかとということが根っこにございまして、こういう意見書を出しました。

まず「外環道路の環境アセスメントについて」という3月18日付の私の意見書でございますが、実は、これも簡単に申します。世田谷の意見交換会でも、国の方は、例えば換気所を建てて、そこから空高く排気ガスを排出するから周辺に影響はないんだというようなことを盛んに答えておられました。これは確かに周辺の影響はさほどないといえるかもしれませんが、もう少し違った視点からみてみたい。

例えば今、京都議定書にありますように、地球温暖化対策ということが世界的なテーマになっております。これは、地球を1つの生命体としてみますと、地球の温度が1度上がることによって生態系に大変大きな影響があると。そういうような考え方から、やはり化石燃料によるガス、こういったものはぜひ抑制しなければならないというふうに考えられております。

そういった点から考えれば、例えば今の話でいえば、換気所から空高く排気ガスを出したところで、やはり地球全体の CO₂ だとか NO₂ の総量はふえるわけです。そういう観点から、この問題があるんじゃないかということをごここではいっております。

さて、この2ページ目の前回出しました「外環道路の環境アセスメントについての意見書」。これは世田谷区長あてにも同じものを出しておりますが、私の地元のフォーラムで、みんなでこういうことが心配だ、こういうことを考えてほしいということを意見書にまとめたものでございます。

タイトルだけいいです。1つは、計画や工事が未定の段階で環境アセスメントとして進めるのはおかしいのではないかと。2番目に、環境資源の宝庫である世田谷区間でもっと緻密な調査を行ってほしい。3番、去年は異常気象であり、余り参考にならないのもう1年延長してほしい。というようなことが地元の私の周囲の希望でございます。

また、せんだって発表されました「環境の現地観測結果概要版」にも幾つかの問題がございます。これも細かいところは、後ほどまた環境影響の議論がありましたら、そこでお話ししたいと思いますけれども、例えば観測箇所が狭過ぎるのではないかと。あるいは、現実に、この間の環境調査で既に基準値を超えているのに、これをもって外環を前提とした評価をどうしていくのか。あるいは地下水調査の問題。いろいろ疑問がございます。

さて、3番で今後の対応についての要望でございますけれども、環境の現地観測の再調査、追加調査を実施してほしい。2番、環境アセスメントの事前に環境の影響範囲や

許容範囲の基準を示してほしい。3番、代替案をもつ環境アセスメントを実施してほしい。4番、環境アセスメントの調査主体と審査主体が同じなのはおかしいのではないかと、ということが私の周辺では疑問及び要望として出されております。

次に、「外環アセスメントの望むこと」という今回出しました意見書でございます。これも一言でいえば、現在、構想段階での環境アセスに基づく調査でございます。これは、調査が終われば、現行の環境影響法では遅かれ早かれ評価に移ります。しかしながら、構想段階における環境アセスメントなので、もう少し柔軟にこの環境アセスメントに基づく調査を使えるのではないかと、ということを考えております。

真ん中あたりで、このように、計画の上位の段階 構想段階ですね でアセスメントの手続が始まったことには一定の評価ができるものの、評価のためには計画案が必要であることを考慮すれば、いわゆる計画の構想段階での必要性の議論の素材としての有効性に関しては、いささか限りがあるといえる。現行のアセスメントは、経済社会活動の基礎となる環境の持続可能性の評価など、社会経済活動に伴う環境への影響を総体として評価すること、異なる事業主体が実施する事業が集積する地域全体の環境の将来の姿を検討することには限界があるといわざるを得ません。しかし、構想段階におけるアセスでは、必要性も含む計画の検討に柔軟性を与えることが必要であると私は考えます。例えば、より広域な環境影響の検討や、複数の選択肢を設けることが望ましいことだと私は思います。すなわち累積的な環境影響、あるいは選択肢を設けて環境影響の比較をする。あるいは、より広域的な環境を考えるというようなことが必要ではないかということです。

そういうことで、環境影響については、その議論の中でいろいろまた個別に意見を申し上げたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

続きまして、山本委員の方からよろしくお願ひします。

【山本委員】 それでは、私の方から資料 3ということで、A3で少し枚数が多いですけども、「外環の必要性（案）」ということで資料を提示させていただいておりますので、これに基づいてご説明をさせていただきたいと思ひます。

まず、資料の位置づけでございますけども、前回第3回に同じようなタイトルで資料を出させていただいております。最初に司会が紹介したように、それを少し更新する部分は更新をして、本日、出し直しております。前回資料、目を通しておられる方もいらっしゃるかもしれませんが、少し追加、あるいは修正になった部分がありまして、大変申しわけないんですけども、改めてこの資料でご議論いただけたらと思っております。

同じような資料をP I外環沿線協議会の2年間のとりまとめをする前の協議会の中で、外環の必要性、整備効果についてという資料を出させていただいております。それは協議会の段階で、私として、外環の必要性はこうだよということで説明したものだわけですが、2年間のとりまとめの中で、例えば将来交通量のデータがないではないかと、環境の影響についてコメントがないじゃないかといったようなご指摘がありました。将来交通量については、第2回のP I会議でもご提示いたしましたけども、そういった課題についてもるもる盛り込んだ形で今回、この「外環の必要性（案）」というものを出し直させていただいているということでありまして。今回は、そういったデータを盛り込んで、効果だけじゃなくて、先ほど栗林さんからご指摘がありましたけども、環境の影響という観点も含めて、必要性について資料をつくったということでありまして。改めてP I会議として今、必要性の議論をしているということでございますので、必要なデ

ータを盛り込んだこの資料を提示させていただいて、この資料で必要性について議論をしていただけたらという趣旨でご説明をさせていただきたいと思っております。

資料が若干多いですので、多少時間がかかってしまうかもしれませんが、できるだけわかりやすく説明させていただくつもりでありますので、ご勘弁をいただけたらと思っております。

表紙をめくっていただきまして、まず首都圏の交通問題ということで、今、改めてこういった議論をしているわけですが、首都圏の交通に関して問題点は何なのかということをも1ページと2ページに分けて整理をさせていただいております。よくいわれる渋滞ということで、都心部を中心に慢性的な渋滞が発生している現状がございます。これは左上の高速道路の交通量でありますとか、混雑時の旅行速度をごらんいただければわかるとおり、交通量については、真っ赤なところは10万台以上という交通量ですし、右側の旅行速度については、赤いところは30キロ未満ということで非常に渋滞をしているという現状がわかるかと思えます。

また、こういった高速道路だけではなくて、その下に東京西部地域ということで、特に環八、あるいは環七の交通の状況を書かせていただいておりますけども、やはり交通量が非常に多く、混雑時にはのろのろ運転になっているという現状がございます。

真ん中あたりに環七・環八の渋滞損失ということで枠囲いにしているデータがございます。これは渋滞の損失時間を道路のネットワーク上に、今現在どのくらい損失時間があるのかというのを3Dの形で表示したのになってございます。多少見にくくて恐縮ですが、環七と環八というものが赤い点線の矢印で2本書かれております。上が環七で下が環八ということでございます。その線の上に、少し青い紫色で棒が立っていると思えますが、これが高ければ高いほど渋滞の損失時間が多いという形でごらんいただけるかと思えます。ざっとこれを重ね合わせて、足し合わせますと、その下、黄色いところに書いてありますが、環七というのは、1年間当たり、1キロ当たり、51万時間という時間が渋滞で損失している。また、環八については56万時間という実態があるということでございます。

これを少しほかと比べてみますと、その下に括弧書きがございますが、全国の平均がどのくらいかということと2万時間。東京都の平均をみると14万時間ということでございます。実は、全国に比べて東京都は7倍くらい渋滞については損失時間が多いんですけども、そのページの右下に渋滞損失時間ということで、全都道府県の中の東京都の順位とありますが、第47位ということで、全都道府県の中で東京都が一番悪いという現状でございます。それに加えて環七、環八をみると、14万台に比べてさらに51万台とか56万台ですから、要するに東京都はただでさえ全国の中で悪いのに、環七、環八というのはさらに4倍とか5倍という非常に厳しい状況にあるということがご理解いただけるんじゃないかと思えます。

また、右上でございます。このP I会議、あるいは前の協議会でも練馬問題といったようなものが議論になりましたけども、関越、あるいは外環が大泉でとまっているというようなことも含め、ネットワークがまだ十分できていないということで、ネットワークがとまっているところについては、そこからおりて車が一般道路に入り込んで交通が集中しているという現状があるんじゃないかということでございます。

また、これはちょっと観点が違いますが、右下で災害・事故時の脆弱性ということが書かれております。最近、地震等による災害が多いわけでございますけども、やはり道路というのは、何かあった場合の避難とか救助とか、あるいは復旧活動、こういったものに必要不可欠なものという認識でございますので、そういった観点でも少しもろいんじゃないかということでございます。

2 ページをごらんいただきたいと思います。もう少し交通問題について言及をしております。左側が環境の悪化と書いてございます。その下に首都圏の環境の状況を赤丸、あるいは青い丸で示させていただいております。この丸の左側半分が SPM、右側半分が二酸化窒素ということでございます。赤いものが環境基準を超えているもの、青いものが環境基準を満足しているものということでございます。ぱっとみてごらんいただけるとおり、特に都心部については真っ赤ということで、SPM、NO₂ともに非常に厳しい状況ということがご認識いただけるかと思っております。

この図でも環七、環八、一部入っておりますけども、下のグラフをごらんいただきますと、特に環状7号線、環状8号線というところで、特定のポイントで環境の値がどうなっているのかということをごらんいただけますけども、やはり環境基準を超えているところがあるということで、環七、環八といった沿線上も厳しい状況にあるということは変わらないのではないかということでございます。

それから、右側でございますが、先ほどご説明したような高速道路が渋滞し、環七、環八のような幹線道路が渋滞していることによって、そこを通り抜けるために生活道路に車が進入して、例えば交通事故が発生したりとか、皆さんも危険な目に遭われたことがあるとは思いますが、そういった状況になっているということがごらんいただけるかと思っております。この付近の状況の写真等も少し載せながら、特に環八の高井戸付近で抜け道として使っているような通路がこの右側でございますけども、こういった地点でも、やはり赤のバツテンで交通事故が発生しているという状況をごらんいただけるかと思っております。

一番下にグラフが書いてありますけども、少し小さくてみにくくて恐縮ですが、高井戸付近の抜け道と考えられる道路における交通事故の発生状況ということで、東京都の市区町村等の平均に比べて、ここの抜け道というのは5倍ほど事故が多いという現状があるということでございますので、こういった問題もこの地域にはあるのではないかというふうに考えております。

こういった交通問題がある中で、その発生原因がどんなものかということで分析したものが3ページでございます。大きく4つに分かれておりますが、左上が大量に集中する自動車交通とモノの輸送の自動車への依存ということでございます。非常に多くの車が都心部に集中しているということでございまして、真ん中あたりに品目別機関別輸送分担率という横棒のグラフが書かれておりますが、これはそれぞれここに書かれている穀物とか野菜とか、あるいは日用品まで、こういった輸送手段で運搬されているかというのを示したグラフでございます。青いのが自動車、赤いのが海運ですね。本当は黄色いのが少しあるんですけど、鉄道ということで、我々の生活に欠かせないような食料品とか日用品、こういったものは、実はほとんどが車で運ばれているということでございまして、物流に関しては、道路は必要不可欠なものであるということがみてとれるんじゃないかと思っております。

それから、右側に通過交通の流入ということで、先ほど江崎さんの資料で少しご指摘をいただきましたけども、東京23区の交通の14%、大型車に限ってみれば33%が通過交通ということでございます。右側の環七、環八といったところをみても2割、3割といったものが沿線に用事のない車だということが調査からわかってきております。先ほど江崎さんから14%というのは外環の効果の説明をするときには過大ではないかというご指摘がありました。確かにこの14%が、外環を整備すればすべてゼロになるということをご説明しているつもりはなくて、これはあくまでも現状としてこうなっているということでございますので、外環を整備することによって、これがすべてゼロになるということではないと思いますが、通過交通というのは外環を整備することによ

って、後ほどまたデータが出てきますけども、減らすことができるのではないかと考えているところがございます。

それから、もう1点。不十分な自動車専用道路ネットワークというのが下に書かれています。左側に東京圏のネットワークの状況をお示ししております。青いものが高速道路でございますが、放射方向の高速道路。それに対して環状道路というのが赤い実線、もしくは点線で書かれております。現在、開通しているところが赤い実線の部分ということでございますので、環状道路全体の計画の中で約2割ということで、放射方向の高速道路をしっかりと結んでいないという現状がわかると思います。

これが何が問題かということでございますが、その右側に自動車専用道路の機能が十分に発揮できていないというタイトルをつけておりますが、真ん中の棒グラフ2本、昼間の自動車専用道路の稼働率というグラフがございます。下のグラフが、いわゆる容量というふうにもってもらったらいいんですけども、都心環状、中央環状、外環、それから放射方向の高速道路、今現在のそれぞれ容量が、実はここに書かれているような1,630万台キロという容量があるんですが、実際走っているのは、その上の、このうちの79%と書いてありますが、約8割ぐらいしか稼働していない。放射方向の道路は非常に渋滞しているというイメージをおもちだと思いますけど、実は十分機能していないというのが現状でございます。

右側の首都高速の上り・下りの稼働率というグラフをみていただければわかるんですけども、特に環状道路と接続していない3号、4号、5号という首都高の3本の路線をみると、下り線に比べて上り線の稼働率というのが7割から8割台ということでございます。要は、環状道路が少なく、そこが先頭になって渋滞しているために、放射方向の道路も十分活用できていないということが、このグラフからわかるかと思えます。したがって、ネットワークが整備されていないことによって行き来が不便というのもあるんですけども、今既につくられている高速道路もその機能が十分に発揮できていないという現状を、このグラフは示していると読み取っていただけたらと思います。

それから、右側に道路交通容量の不足と書いてありますが、23区内の都市計画道路の整備率というのは約6割だという現状をお示ししています。

こういったような数々の原因があるということでございまして、次の4ページをごらんいただくと、これを改善するためにどんなことが考えられるのかということを整理しております。上の左から右側に矢印で幾つか書いてありますが、一番左側が1ページ目、2ページ目で説明した首都圏の自動車の交通問題ということで、こんなことが挙げられています。その問題発生の原因というのが2番目に書いてあって、今、3ページ目でご説明した中身でございます。

この問題を解決するための施策というものがさまざま考えられると思っています。例えば、今、議論しているような環状方向の自動車専用道路を整備するというのもあるでしょうし、一般道路をもっと整備するという話もあるでしょうし、新たな公共交通機関を整備するという選択肢もあるでしょう。逆に、新しいものはもう整備せずに、需要の方を減らすと。要するに車の利用者を減らすとか、ある特定の道路に入る車を減らすといったような施策もあるだろうということで、こういったような施策を考えることによって、右側に効果とありますけども、交通サービスを向上させたり、環境を改善したりとか、安全性を高めたりといったような効果をねらいたいと考えているところがございます。

そのときに、どの施策を行った方がいいのかというのを考える観点がその下、交通政策の考え方に書かれております。今回考えている都市圏の問題というのは、やはり東京という活動を支えるために考えているものでございまして、都心、あるいは首都圏全体に

住む方の生活と経済の発展というものを両立しないといけないでしょうし、そういった中において交通政策というのをしっかり考えていくというのは必要不可欠なんだろうと考えているところでございます。

その目的でどういったものを考えるかということでございますが、交通政策の目的というのが右下の方に書かれております。4点あると思っております。

1つ目が、今ご説明したような問題を解決するために、人・モノの移動ニーズへの対応ということで、特にこういった大都市圏では非常に多くのものが、あるいは人が移動しているということでございますので、こういったニーズへしっかり対応していく必要があるだろうということ。

それから、2番目。移動の質の改善ということで、もちろん今でも移動はできるんですけど、物すごい時間がかかるとか、時間が読めないとか、そういったことがありますので、安全性とか、あるいは定時制とか快適性といったような質を改善していかないといけないんじゃないかということ。

それから、3番目。環境の改善ということで、自動車交通に起因するような環境問題、こういったものの改善というのを考えていかないといけないだろうと。

それから、4番目で災害のリスク回避ということでありますが、万が一のときにしっかりと復旧が迅速に行えるような交通とする必要があるんじゃないかということを考えています。

こういった4つの目的を実現するという施策が望まれていると思っておりますが、これをさまざまな施策の中から評価する視点というのが右側に書いてあります。有効性、効率性、実現性という3つの評価の視点がありますが、今の4つの目的に対してどのように、また、どの程度その施策が寄与するのかといったような有効性。それから、効率的にそれができるのかどうかというようなこと。それから、実際に実現が可能なのかどうかと、時間的、技術的な実現性の観点で評価する必要があるだろうと思っております。

具体的に、それを少し案を挙げながら評価したものが5ページでございまして、ちょっと文字が多くて見にくいかもしれませんが、ここで考えている考え方、基本方針というのが左側に書かれております。先ほどご紹介したような新しい交通施設を整備するという観点と、自動車の交通需要を調節するという施策というのは、いずれもしっかりバランスよく総合的に実施していかないといけないと考えております。そういった観点で、交通政策の仕組みというのが下にありますが、左側の青くなっている容量の拡大、要はネットワークがうまくできていないという観点も含めて容量というのを拡大していくということで、このために効率的な施設整備を行っていくという案が考えられる。具体的には、左側の下にありますような環状の自動車専用道路を整備するとか、一般道を整備するとか、新しい公共交通を整備するというものがございまして。

一方、黄色の需要の調整と書いてあります。需要を少しでも減らしていくという施策が幾つかあるだろうということで、その下にあります今の自動車の利用者を既設の公共交通にシフトさせていくといったような方法。それから需要を減らすために、例えば混雑がひどいようなところについては、料金をとって有料にして交通を減らすというような需要の調整、あるいは規制してしまうといったような方策があるんじゃないかと考えています。

下に5つ、青に3つ、黄色い方に2つありますが、この5つについてバランスよく実施するということが必要なんだと思っておりますが、今の段階で最も効率的なのは何かという先ほどの評価の視点で評価をしたものが右側の表になっているところでございます。

5つございましたけども、まず一番上の環状自動車専用道路の整備ということで、こ

これはイメージ的には、今、議論していただいている外環といったような環状道路を整備した場合ということをご想定していただければいいと思いますが、ネットワーク化をしっかりと、多様な機能を発揮して道路の機能分担、こういったものの適正化のねらいを果たすということがこの政策のねらいだろうと思っています。

具体的に、この政策を実施した場合のポイントということで右側に書いてございますけども、先ほどいった通過交通、特に横浜、川崎とか埼玉南部といったような非常に多くの交通というのを担当することができるということ。それから、これも後ほど説明いたしますけども、物流というものを結構担うという形になりますので、物流のニーズへの対応というものが考えられます。

それから、環状道路を整備することによって、先ほど放射方向の道路もうまく機能していないという話をさせていただきましたけども、こういったバランスがうまく改善されることによって、今ある道路も効率的に利用できるんじゃないかといったようなことが考えられます。

一方で、これは非常に大規模な道路をつくるという形になりますので、地元への生活環境とか自然環境、こういったような影響が大きいということが考えられますので、しっかり環境の対策をすとか、地元のコンセンサスを得ていくということが必要ではないかと考えております。

2番目に、一般道の整備という案が考えられるんだと思います。もちろん、今いろんな道路事業がこの地域で行われていると思いますが、それだけじゃなくて、例えば外環に匹敵するようなかわりの一般道路を新しく整備するといったような案があるんだろうと思っています。これも自動車交通のニーズに対応するというところで、ねらいとしてはそういったことが考えられます。

この政策をした場合のポイントということで、一般道と専用道とうまく連携をすることで、しっかり機能分担が図られるんじゃないかというふうに考えておりますし、特に東京西部地域というのは南北方向の道路が足りないといわれておりますので、そういったような移動、それから環八の沿道環境の改善とか、渋滞緩和といったことには期待ができるんじゃないかと思っています。ただ、一般道を、例えば今の環八と同じような道路をその地域のさらに外側につくると。外環並みの交通を処理しようと思えば、もう1本追加するだけではなかなか難しいと思いますけども、そういったような複数の道路を地上部につくるという意味では、新たな問題が生じるというのは明らかだと思っていますので、そういった観点の整理が要るんだろうと思っていますし、一般道を整備することになれば非常に多くの整備期間がかかるでしょうし、多くの関係者との調整がさらに必要だと考えております。

それから、新たな公共交通の整備ということで、エイトライナーとか、そういったような声をよく聞くことがございます。例えば南北方向に新たな公共交通を整備するといったような案がこの政策でございますけども、公共交通を整備することによって、その公共交通を整備した沿線の方の移動というニーズには対応するんだろうと思っています。ただ、先ほど説明したような物流関係というものが、実際この公共交通で担えるかということ、先ほどデータをお示ししたように非常に厳しいんだろうと思っているということ。それから、公共交通をつくるとなれば、そもそも事業として成立するかという、要するに事業者が必要になってくるということで、そういった観点というのが課題なんだろうと思っています。これが交通施設の整備です。

それから、新しいものを整備せずに、需要を調整するというものが2つほど下に書いてあります。上が既設の公共交通へのシフトということで、例えば今ある公共交通機関の駅のそばに駐車場をつくって、その駐車場に車をとめて人の移動は既存の鉄道で賄

うといったようなことが考えられるということでもあります。この場合、基本的にこの地域というのは、放射方向の鉄道というのは発達していると思いますので、そちら方向の移動というのは、利用転換というのは可能なんだろうと思っておりますけども、さっきいったような物流に本当に対応できるのかといったこと。積みかえとか、そういった問題から貨物輸送を担うということはなかなかしんどいんじゃないかと思っております。

それから最後、5つ目。課金や規制等による需要調整ということで、特に込んでいるような地域、都心部とか、あるいは場合によっては環八のある区間を料金をかけて需要を減らすといったような政策が考えられると思っております。当然課金をしたような地域というのは、需要が減ることが予想できますので、その渋滞というのは緩和するだろうと思っております。ただ、かわりの減った分を賄うような代替の路線がないと、その地域の外側の混雑が悪化するということも明らかだと思っておりますので、そういった点をどうするのかという課題が残っているということでもあります。それから、どの程度のエリアを課金するかということもございますけども、今、無料で通っている車を有料にするわけですから、非常に広範な社会的な合意形成というのが必要になるだろうと。当然、マイカーで使う人も料金がかかりますし、あるいは物流なんかでいろんなものを運んでいるわけですけども、そういったものは料金に転嫁されるだろうといったような問題が出てくると考えております。

あと、最後に1つつけ加えております。何もしない場合というのがあって、これは今の状況を我慢しているという案だということもございます。今でも都市計画道路を整備しておりますので、ある程度の効果というものはあるんだろうとは思っておりますけども、抜本的に交通問題を解決するというふうにはなかなかないと考えております。かなりの長期間ずっと我慢しているということはあるのかもしれませんが、今の東京の生活とか、経済活動の低下の要因にはなるので、なかなか厳しいのかなと評価をしているということでもあります。

こういったような5つの政策に加えて、何もしないというような形で説明をしてみましたけども、今いったような評価をトータルで考えると、環状道路の整備というのが今の段階では非常に効率的で、さっきいったような問題を解決する実現性が高いんじゃないかと考えているところでございます。

6ページ、ごらんいただきたいと思えます。

【武田委員】 質問。これ全部やる気？

【山本委員】 一通りご説明させていただけたらと思っておりますが。

【武田委員】 1時間これで終わっちゃう。1時間かかっちゃいますね。

【山本委員】 できるだけ手短かに。

【武田委員】 きょうはそれだけで終わるわけ。

【山本委員】 非常に重要な資料だと思っておりますので。

【武田委員】 重要だから、もう前に送ってきたやつを読んでいるよ。それをまた今、あなたは繰り返しているんです。

【山本委員】 追加になったところとかもありますので、その辺を中心に説明させていただけたらと思えます。議論の時間をもちろんしっかりとりたいと思っておりますので、よろしく願います。

外環整備のねらいということで、環状方向の道路の中で、特に今回、外環を整備するというので、そのねらいをこのページで説明をさせていただいております。非常に多様なねらいがあると思っておりますけども、左側の下で、道路のネットワーク化により多様な機能を実現ということもございます。さっきいったようなネットワークが不十分だという観点でネットワークが接続されることによって、ここに書かれているような

機能、4つございますけども、こういった機能が発揮できるんじゃないかということ。

それから、右上に道路の機能分担の適正化というふうに書かれております。先ほども説明したように現状をごらんいただくと、この枠の中に車がいっぱい入っていますけども、環状道路が十分整備できていないために、放射方向の道路が渋滞をしていると。したがって、幹線道路、例えば環八とか、こういったような道路についても通過交通が流入して渋滞が発生していると。本来は通らなくてもいいような車が、幹線道路が渋滞しているために生活道路へ抜け道として入ってきているということで、生活道路にも非常に多くの車が走っているという現状だと思います。これを下のように環状道路を整備するということによって、先ほどご説明したような放射道路の機能を十分発揮するといったような観点で放射方向の道路が交通量が減り、幹線道路を通らなくてもいいような車がしっかりと専用道路に乗り、その結果、幹線道路の渋滞が緩和されれば、生活道路を抜け道として使っていた車というのも幹線道路に入るということで生活道路が安全になるんじゃないかということ、こういったような自専道と幹線道路と生活道路の役割分担をしっかりとしていくということがこの道路のねらいだと考えております。

それから、右下は自動車専用道路ですから、一般道とのアクセスがないので、高速で大量の交通を処理できると。要するに通過するだけの交通をうまくバイパスさせるという機能があるんじゃないかと考えております。

こういったものを整備すると具体的な効果についてどうなるのかということで、以下の7ページから書かせていただいております。外環の整備効果ということで、個別には今までも説明してまいりましたけども、都心への自動車の交通の集中というものを、特に都心に用いない車をバイパスさせるということが非常に大きな役割だろうと思っています。

少し下に、外環本線の交通量は約7万台から12万台というふうに書かれておりますが、これは前々回ですか、将来交通量をお示したように、いろんな条件によって異なりますけども、7万台から12万台の交通が通ると。その内訳をごらんいただくと、その下でございますけども、利用者交通量のうち地元関連というのは10%程度で、埼玉と神奈川といったような部分を行き来する車がこの外環というのを通るということがわかるかと思えます。

それから、具体的にこういった外環本線の交通量がこのぐらいになると、周辺の道路がどうなるのかというのが、もう一度上に戻っていただくと、首都高3号、4号といったような放射方向の道路が2割ぐらい交通量が減りますし、また環八については、1割から2割ぐらい減るんだろうと思っています。特に大型車については約3割程度、さらに通過交通という観点でみると、約8割ぐらいは転換するんじゃないかと思っています。

右下に環状8号線の利用交通の変化というグラフがございます。先ほど江崎さんからご指摘いただいたとおり現況に比べて、例えば今、将来交通量は平成42年を予測しておりますけども、仮に外環を整備しなくても、若干交通量は減るというふうに予測しております。ただ、この内訳をみると、赤いところが7区市関連の交通ですけども、この割合と、それからその下、通過交通になっているところの割合というのは実は大きな変化がないと。地元の交通の方が減りは大きいのかなということでもあります。

今回、外環を整備する目的というのは、要するに通過交通をうまくバイパスさせるということでございますので、外環を整備した場合には、その一番右側をごらんいただければわかるんですけども、全体の交通量はもちろん減るんですけども、交通の内訳というのが大きく変わるというのがわかるかと思えます。要は、地元の関連交通はむしろふえて、通過する交通というのが大幅に減るといったことがこのグラフからみてとれると思

います。地元関連区市の交通4万台になっていますので、現況3.6万台ということで、地元区市の関連交通がふえると。要は、全体の交通量は減っているんだけど、地元の関連交通がふえるということは、今まで生活道路とか、ほかの南北方向の道路に入っていた車が環八に吸い寄せられているというふうにごらんいただければいいんだと思いますので、そういった意味で、交通の内訳というのが非常に大きく変わるというのが外環を整備した場合の特徴ではないかと思っております。

右上に生活道路がどうなるかと。先ほどご説明した生活道路の交通が減れば、やはり安全になるんだろうと思っております。

8ページでございます。左上に広域交通の利便性の向上ということで、時間の短縮が書かれております。当然、道路を整備すれば短縮されるだろうということで、時間の短縮効果というものを書かせていただいております。東名から東北道に行く場合には25分から50分くらい時間が短縮するだろうという例示でございます。

それから、右側をごらんいただきたいと思っております。経済効果というものをお示しさせていただいております。これまでも外環の整備効果、現況交通を使った場合に3,000億ということでご説明してございましたけども、将来交通量で改めてはじき直しますと、約3,000億という形になるかと思っております。これはインターチェンジを整備した場合と整備しない場合でももちろん幅があるんですけども、インターチェンジを整備しない場合は2,600億くらい。インターチェンジを5インターすべてつくった場合は3,100億くらいということで、大体丸めれば3,000億くらいかなとあります。

それから、事業費がどのくらいになるのかというご指摘もいただいております。外環の事業費、ここで書かれているとおり、1兆円を超える非常に大規模な事業ということでございまして、これもインターチェンジを整備した場合としない場合で異なってくるんですけども、ここではインターチェンジを整備しないということで1兆2,000億程度という額がかかるのではないかと想定をしております。これは概算というふうにご理解いただけたらと思っております。

こういった経済効果と事業費が出ますと、いわゆる費用対効果ということで、お金をかけただけの効果がみられるのかということの計算が出てまいります。いわゆるB/Cと呼ばれているものでございますけども、3.3ということで、かけるコストに比べて3.3倍の効果があるということでございます。この計算はどのようにするかというと、コストとしては、今、その上で言った事業費1兆2,000億円と、それから40年間で比較していますので、40年間でいろんな維持管理費がかかりますので、建設費に対して維持管理費40年間を加えて、それを現在価値に直したものと、40年間の便益を現在価値に直したもの、これの比率をとったものでございまして、3.3というような数値が出てくるということでございます。

それから、環境の改善ということでございます。先ほどの栗林さんのご指摘で京都議定書のCO2といったような話がありました。広域的な環境というものにも注目すべきではないかという話がありました。やはり今の都心部、渋滞をされていて車がのろのろ走っていて、それによって発進、停止を繰り返し、それによって排出ガスが出ると。物すごい時間をかけて移動するといったような状況は、環境にとってはやっぱり非常に悪いんだろうと思っております。下にグラフで示しておりますけども、走行速度が上がることによって、NOxであり、SPMであり、CO2についても、その排出量が減るということになりますので、渋滞緩和によって環境が改善される効果というのは非常に大きいんだろうと思っております。外環についても整備することによって、広域的な環境は改善されるというふうにご考えているところでございます。

以上が外環を整備した場合の効果でございます。

一方で、地域への影響ということで、いろいろご心配をいただいております。それについて、9ページ以降にまとめてございます。昨年度、環境の調査をしてまいりましたので、そういった実態、それからほかの事例を踏まえてどうなるのかといったようなことを少し分析しております。

まず9ページでございますが、これは地上区間からの影響ということで、特にジャンクション部分でありますとか、インターチェンジをつくった場合には地上部に出てくるということでございまして、こういった部分については、騒音とか、振動とか、あるいは排出ガスといったような影響が生じる可能性があると考えております。左側に現在の状況をお示しさせていただいているということ。それから、こういったことを緩和するために、特にジャンクションの連絡路では騒音対策として遮音壁とか、環境施設帯、あるいは低騒音効果のある舗装、こういったものをする必要があると思っておりますし、振動対策としてはジョイントの部分とか、路面の平坦性といったようなものが問題になりますので、こういったものを少なくするといったような施策。あるいは連絡路での排出ガス対策ということで、トンネルから出てくるわけですから、出入口部での排出ガスを外に漏れ出さないような対策といったようなものを検討しないと思っております。

その下に、川口ジャンクションということで、同じ外環のジャンクション部分の騒音、振動、排出ガスの影響というのを少し分析しております。ここは外環本線が、地上部に出ていて10万台といったような交通量が通っておりますし、また本線の両わきには一般国道289号に、5万台近く交通量が通っていて、そこにジャンクションの連絡路ができるということで、東北道本線の交通量も合わせると非常に厳しい状況だと思っております。こういった中で、実際のNO₂、SPM、それから騒音というものを右側に書かせていただいておりますけども、環境基準程度、もしくはそれ以下というような状況におさまっているということでございます。これはもちろん環境対策をした結果ということでございます。

外環の場合、少し考えてみますと、ちょうど真ん中より右側に書いてありますが、外環本線は地下を走りますので、既存の中央道とか東名道はもちろん残りますけども、連絡路部分だけが上に出てくるという意味でいくと、この川口ジャンクションより環境という観点では楽になるんだろうと思っておりますので、しっかりとその対策を行って影響を小さくするということが可能ではないかと考えているところでございます。

それから、10ページでございますが、地下区間からの影響ということでございます。外環本線、今、大深度ということで提案をさせていただいておりますが、地下になりますので、前のページのようなジャンクションとかインターチェンジのないところについては地上部への影響という観点では小さいんだと思っておりますが、逆にトンネルにしたがゆえに換気所というものをどうしてもつくらなければならないということでございます。具体的な換気所というのは、外環本線がどうなって、どこに連絡路をつくって、勾配がどのくらいになるとか、交通量がどのくらいになるのかとかいうことをベースに風量を計算して、具体的な位置とか、規模とかを考えていくということになると思っておりますけども、一方で、どうしても地上に出てくるようなジャンクションとかインターチェンジ部分には、やはり換気所をつくらないといけなくなるということでございます。

この下に図がございまして、仮にインターチェンジを整備しない場合には、ここに書いているような東名、それから中央、関越、こういったジャンクション部分に換気所を設置することになるのではないかと考えております。途中部分には出てこなくても大丈夫ではないかと現在のところ考えているところでございます。もちろんインターチェンジを途中でつくとか、そういったことになると、新たに換気所が出てくる可能性はあるということでございます。

この換気所の影響ということで、換気所のイメージを書いておりますけども、トンネルの中からの排気ガス、それから、インターチェンジなんかで地上に出てくるところは、そういった空気を集めて換気塔から空中高く吹き上げるといったようなことを考えています。

右上に、中央環状新宿線の事例がございますけども、ここで予測した結果によると、換気塔から排気の地上部への影響というのは、環境基準の数百分の1というふうに予測をされております。

一方、その下でございますが、大気質観測結果の事例ということで、中央環状の王子線は供用しておりますので、飛鳥山に換気所がございますので、その周辺の、ここでは二酸化窒素の状況をデータとしてお示しをさせていただいております。供用前というのが平成11年から平成14年のデータがあって、供用後ということで平成15年度のデータがございます。4つありますが、上の2つがこの換気所周辺。3つ目が区部平均、一番下が東京都平均でございます。区部平均、東京都平均というのは、供用前、供用後、ほとんど変わらないんですけども、飛鳥山の付近については、供用前に比べて供用後というのはデータが落ちているといったような傾向があるんじゃないかなと思っております。

いずれにしても、換気所ができたがゆえにひどくなっているということではないと思っておりますので、こういった換気所の対策をしっかりとすることによって環境は守られるんじゃないかと考えております。

それから、右下に振動の調査の事例というのを入れさせていただいております。地下にトンネルができたことによって、地上部へ何らかの振動が心配されるんじゃないかという声をよくお聞きします。これは、東横浜トンネルというところで調査した事例でございますけども、32という振動レベルが出ております。一番下にあるような限度の数値というのが70とか65ということですので、これより大きく下回っているということがわかるかと思えます。

それから、もう1つ、地元の方からよくいわれる地下水への影響ということでございます。11ページにお示しをしております。実際、環境調査とか、既存の文献とかを調べさせていただいて、ここの付近の地質、あるいは地下水がどうなっているか、地下水の流れがどういう方向になるのかというのは、ここにお示ししている図で整理をさせていただいております。一部の例示でございますが、こういったような形で把握をさせてきていただいているという状況でございます。

実際、特に地下に行くシールド本線というよりは、地上部に出てくるジャンクションとか、そういった部分ではどうしても開削の工事をせざるを得ません。左側に少し写真がございますけども、地上部から掘り下げて、両側に土締め壁みたいなものを打ち込んで掘り下げて工事をするという形になりますが、こうするとどうしても地下水を遮断するという形になりますので、地下水への影響というのが考えられます。

一番下側に、地下水の保全対策工法を実施した場合の地下水変動量ということで、名古屋高速の事例を書かせていただいております。同じように開削をした事例でございますけども、何も対策しないまま工事をして構造物をつくると、やはり地下水の流れに対して上流側は上昇し、下流側は低下するということが予測されておりました。それに対して、左下にあるような地下水の流れを保全する工法ということで、両側に帯水層をつくって、それをパイプで地下を通すといったような対策をすることによって、実際、わずかな上昇低下はございますけども、大きな影響のあるようなものはなかったというような実測事例がございます。こういった形で地下水に対しても、特に開削工法の部分についてはしっかり対策をしていかなければいけないんだろうと考えております。

以上、地下水とか、あるいは騒音とか、大気の関係、お話をさせていただいております。少し事例を分析すると、著しく悪影響というものは出てこないと思っておりますが、実際は、この地域で本当にどうなるのかということが皆さん心配だと思しますので、構造が確定した段階では、それによって、大気、地下水等がどうなるのかというのはしっかり予測評価をした上で、悪影響が出ないような対策を実施していく必要があると思っております。

もう少しでございますので、ご説明させていただきます。12ページでございます。生活への影響ということを書かせていただいております。ジャンクションとか、あるいはインターチェンジをつくるとなると、ここの絵にあるとおり、先ほども申し上げました開削工事という形で工事をさせていただきます。それに当たっては、用地を買収させていただいて、移転していただいて、掘り下げて工事をするという形になりますので、どうしても移転といったような生活への影響。それから、場合によっては、地域を分断するといったような影響が出てくる可能性があると考えております。

移転については、次の13ページをごらんいただければわかるんですが、ジャンクションとか、インターチェンジをつくるとなると、これはどうしても移転は生じざるを得ないというふうに考えておまして、とはいっても、その影響をできるだけ小さくすることが必要だろうと思っております。ここは左側から世田谷通り、それから国道20号、東八、青梅街道、目白通りということでインターチェンジがある場合、ない場合、あるいは20号、東八では少しインターチェンジの構造を工夫した場合ということで幾つか書かせていただいておりますが、設置しなくてもどうしてもジャンクションができるので、移転棟数というのはある程度出てくるんですけども、インターチェンジをどういった構造にするかによって、その影響をできるだけ抑えるということも可能だと思っておりますので、そういったような工夫、この辺は地域と相談をしながら決めていくんだらうと思っております。

それから、前のページに戻っていただいて、そういった移転が必要だということ。一方で地域の分断ということで、今まで1つの生活区域だった住宅地が真ん中で分断されてしまうということも出てくる可能性があるということでございます。実際、工事中は移転していただくということも出てくるかと思いますが、場所によっては、この絵にあるように埋め戻して、地上部をどういうふうに活用するのかといったような議論をできると思えますし、また、地域同士のつながりとか、そういったようなコミュニティーみたいなものもしっかり考えた上で検討していく必要があるんだらうと。特に我々の道路の上という観点だけじゃなくて、これは周辺の自治体の皆さんとも相談なんですけども、周辺整備なんかも地域の皆さんと相談をしながら検討を進めていくということで、できるだけ影響を低減しながらいいものをつくっていくといったようなことを考えていかなければいけないと思っております。

最後のページでございます。もう1つ、交通の集中ということが心配されます。特に、インターチェンジをつくった場合には、もちろん利便性は非常に高まるんですけども、それに伴って交通が集中するという心配がございます。利便性が高まるという観点でいくと、下に円グラフが5つほどございますけども、それぞれのインターチェンジ、仮に5つ全部つくったとした場合には、それぞれ交通がここに書かれているような6,000台から2万台程度の交通量が見込まれて、それぞれ利用するのは、やはり地元関連の人が多くなると。3、4割から6、7割といったような方がインターチェンジを使うわけですから、利便性は高まるんだと思います。とはいっても、やはりそれに伴う集中というものが出てくるでしょうから、こういったものを具体的データをお示ししながら地域の皆さんと相談をしていく必要があると考えております。

最後、右側、東名以南についてということで、我々としては、東名というのは湾岸まで接続するというのが必要だと考えておりますけども、仮に東名以南に一時的でもとまった場合ということで、その場合の効果、影響というものをしっかり把握しておく必要があるんだろうと思っています。やはり交通量の減少という観点でいくと、東名以南をしっかりと整備しないと、現況に比べて交通量はなかなか減らないと思っておりますけども、仮に一時的にとまったとしても、それが極端な悪化になるとか、交通量が周辺で大きくふえるということはないんじゃないかと思っています。これは世田谷通りにインターチェンジがない場合を書かせていただいておりますけども、こういったような予測をしっかりとした上で、対策をとる必要があるのか、ないのかということをしっかり考えていきたいと考えております。

以上、大変長くなって申しわけございませんでしたけども、今の資料でその必要性全般について、交通問題の原因を分析して、その対策を評価した上で外環整備の必要性をお示しさせていただいたということでございます。外環整備のねらいと、それから具体的な効果という観点で幾つかデータをお示しさせていただいているということ。ただ一方で、やはり地域への影響という観点はどうしてもしっかり検討しないといけないと思っていますので、今いったような事例の分析の中では大きな影響というのは回避できるんじゃないかということの可能性をお示ししていると思っておりますけども、実際、この地域でもし外環を整備するということになった場合には、しっかり手続を踏まえて環境対策というのをしていけないといけないんだろうと考えているということでございます。

この資料、説明をさせていただいて、改めてこういう効果と影響を踏まえた外環の必要性というのをみると、今までも申し上げてきておりますけども、外環というのはやはり必要なんじゃないかと認識をしているということでございます。

以上、長くなりました。これに基づいて必要性について、いろいろご議論をいただけたらと思っております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

それでは、議論に入っていきたいと思っております。ご意見のある方は順次発言をいただきたいと思っております。渡辺さん。

【渡辺委員】 渡辺です。以前よりも少しまとまってわかりやすくなったという意味では評価するんですが、幾つか疑問があります。というのは、インターチェンジの有無。これ、あるところではなしを前提とする。後半になってインターの有無による影響ということで、立ち退き戸数の変化を出しています。ところが、あるところではそれをやっていないと。

それから、大深度といいますが、大深度と決まっていけないわけですか。まだこれは中深度も地下ですね。地下という言い方をしますけど、大深度が決定しているのかと。これもそれによって地上部の補償、中深度であれば地下権が出てきますから、地上部の地権者にとっては補償の単位になりますけども、大深度ならばそうならない。それがどうなるのかというのは決まっていけないのに、今の場合だと大深度ということ的前提としての話になっていますね。これが中深度になるということはいっていません。じゃ、大深度は大深度でいいけど、どこで決定したのかと。これに疑問があります。決まっていなくても大深度やるんだと、やる時には大深度でやりたいという願望だということであればそれはそれでわからないわけじゃない。それがちょっと今の話というのは、その辺をはっきりしてほしいと。

それから、これはいいたくないんですが、いけばまた東京都さんが喜んでしょうけども、今の話では、地上部街路は一切無視しているわけですが、これが出てきたらまた

話が全然変わってくるわけです。今、地上部街路を無視して話していますから、何だこの程度かという話で説明がされたんです。聞く方もそのように受けとめやすいんですが、実際問題として、東京都さんは常に代々木の下から出そう出そうとして、これもまた中途半端に開始しているんですが。結局、中途半端な開始で棚上げしていると、それにタッチしないで、今のようなそういうものを避けた上での話になってくると、そういうことをともすると忘れがちになってくると。すると、何か大した影響ないなと。

それから、もし、ここまでのことを考えるのであれば、今ここで地域住民の影響というのは、立ち退き戸数とかいろいろいっていますが、町の分断、コミュニティーのあります。ところが、私どものところは調布の緑ヶ丘ですが、ここはそうじゃなくて、今、これの図をみても10ページにあります、ここは中央高速がありますね。ジャンクションがあります。そうすると、排気塔がみんな嫌だ、嫌だといっているのに、ここに2本もできるんですよ。それから同時に、中央高速と外環に挟まれて、私どもの場合、どうしようもない場所があるんですが、立ち退く人じゃなくて残った人。もしつくることになって、公共事業に境遇した人、この人たちがどうなるのか。しかも、ほかではジャンクションのところの1本なのに中央道では2本も立つんですよ。残った人たちも沿線にいて非常に影響を受けるだろう。こういう人たちのことに対する配慮が何もない。

もう少しいうのであれば効果というのは当然プラス面だろうし、影響というのはマイナス面です。もう少しマイナス面を、国としてはつくりたいという前提での話だから、影響の方は余り触れたくないという気持ちがあるんじゃないかと思えますけども、やはり本当に説明しようと、納得してもらおうというのであれば、その辺も織り込んだ誠意のある回答というか、考えを示していただきたいというふうに思います。

以上です。

それから、もう1つ。これは質問に置きかえます。大深度、決まっていらないですね。確認しますよ。山本さん、どうですか。

【司会（鈴木）】 それでは、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今、渡辺さんから4点ほどございました。

まずインターチェンジがあつたりなかつたりという話がございました。やはりインターチェンジができた場合、どうしても地上部に出てくるということですから、私の資料の中では特に後ろの影響の部分については、インターチェンジがある場合というのが多く入っていたというふうにご理解いただけるんじゃないかと思えます。つまり影響というのは、ちょっとご指摘がありました。我々としては過少に考えているわけじゃなくて、インターチェンジができた場合にはこういった影響が出ますよということで、むしろ影響の議論のときにはインターチェンジの影響という方が大きいと考えて、後ろの方でインターチェンジがある場合というのを資料としてはかなり入れ込んでいってご理解をいただけたらと思っております。

それから、2点目の大深度とか、中深度とかいう話がございました。これは大深度を活用するというので、15年の3月に方針を国と東京都から出させていただいておりますので、ここでは大深度のイメージで、事業費などを計算しています。大深度を活用して大深度法を適用した場合に、用地補償費の考え方が変わりますので、そういうケースだということを想定してこの資料はつくっているということでもあります。

それから、3点目は、地上部街路の話なんで後ほど東京都から。

4点目でございますけども、地域の分断で特に緑ヶ丘とか、中央道と外環に挟まれる地域についてということでございます。もちろん外環と中央道というところで挟まれる地域ということで、外環の中でも特に問題というのは深刻なんだろうと認識をしているところでございます。そういった意味では、残される方、残った人というような言い方

をされましたけども、その沿線に残った方に対する影響というのを極力小さくすることが我々に課せられている責務ではないかと思っております。

そういった観点で、ここでは一般論的に少しジャンクションの事例なんかも入れ、他の事例なんかを使いながら影響というのは著しい悪影響がないというようなご説明をさせていただきましたけども、実際、つくるということになれば、この地域の実情、実際の地形とか、構造とかを考えながらしっかり予測評価をさせていただいて、影響が小さくなるようにという観点で対策をしていかなければいけないんじゃないかと思っております。

加えて、私、先ほど説明の中で、地上部の活用とか町づくりというような話も少しさせていただきましたけども、環境対策という観点だけじゃなくて、例えば地下にしていた場合に、開削工事をやった場合に上を埋め戻すこともあり得ますので、そういったところの地上部の整備とか、周辺の整備というものも、これは沿線の自治体と相談しながらしっかり考えていかなければいけないんじゃないかと考えております。

【司会（鈴木）】 それでは順次。先に江崎さん。答弁を先にされますか。 江崎さん。

【濱本委員】 答弁していないじゃないか。渡辺さんが質問したことに……

【司会（鈴木）】 大深度の扱いについては、そのように想定しているというふうに答えたというふうに思っていますが、よろしいでしょうか。江崎さん……。

【江崎委員】 それでは、私の方から、意見を2つと質問を3つしたいと思います。

1つ目の意見ですが、通過交通14%についてです。この数字を用いることによって、やはりまるで東京23区の通過交通による渋滞は外環が整備されていないせいといった印象をどうしても与えてしまっているようです。ところが実際には1.5%ですから、これはやはり誤解を与えるのでよくないと思います。

2つ目です。環八利用交通の変化について、今また7ページ目で山本さんの方からご説明がありましたけれども、以前、山本委員の方から、お正月の首都高のすいている状態が大体ふだんの1、2割減った状態だというお話がありました。とすると、環八は1割減っても十分スムーズに走れるようになるのではないのでしょうか。

質問ですけれども、今の山本委員の資料で8ページ目の経済効果についてです。これは、イギリスの時間価値で計算すると300億円から1,000億円程度かなと思えました。ただ、費用対効果の費用については建設費と管理費しか計上されていないようで、どうもこれは利用者側からしかみていないのではないかなと思います。外環で地域住民が心配している問題として、例えば、湧水が枯れるかもしれないとか、井戸水が出なくなるかもしれない、野川に影響が出るかもしれない、景観が悪化して憩いの場を失うかもしれないとか、大気汚染や騒音、振動が新たに発生するかもしれない。実際、川口では環境基準を超えてしまっているようですから、こういった環境悪化が起こるかもしれませんけれども、こうしたことは費用として換算されているのでしょうか。

2つ目の質問です。誘発交通についてですけれども、例えば、身近な例として、私が住んでいる喜多見の町では、駅前にあるスーパーが、以前は徒歩であるとか自転車で行く人ばかりだったんですけれども、駐車場ができてしまった途端に、雨の日はもちろん、気軽に車で行く人が増えてしまって駅前の商店街が車でごった返すといったことが起こっています。各家に車が今眠っている状態で、車が走りやすい道ができたり、駐車場ができたりと、車に便利になると、便利になった途端に眠っていた車がわき出してくるかもしれません。徒歩や自転車、電車で行っていたものを車で行くようになって、より遠くまで出かけるようになって、交通量が増えるといったことが誘発交通なのかなと思います。この推計には誘発交通が加味されているというふうに聞きましたけれども、具体的にどういうものが加えられているのか、わかりやすく教えていただけたらと思いま

す。

最後の質問です。栗林さんから温暖化のお話がありましたし、また、山本委員の資料で8ページ目、環境の改善というところにCO₂の減少が期待できるというふうに書かれています。ただ、建設するとき、セメントや鉄鋼も使うでしょうし、土を運ぶために1日に1万台、トラックが必要だという話もあります。そうした建設時のCO₂の排出というのをどの程度見込んでいるか。これは、今日でなくてもいいんですが、追ってお知らせいただけたらと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ご意見が2点と質問が3点ございましたが、質問に答えられるようであれば答えていただきたいと思います。関連して質問等ございましたら、あわせて受けたいと思います。山本さん、お願いします。

【山本委員】 何点かご質問とご意見をいただいたと思います。

まず最初に環八の交通の話が出たと思います。確かに、私の説明した7ページの環八の資料をごらんいただいてご発言をいただいたんだと思いますが、環八、先ほどの江崎さんの資料にもありましたけども、数%から、場合によっては1割ぐらい、外環がなくても減っているという区間があると思っています。これは最初に資料説明したときも、そういうふうに説明をさせていただいたつもりですし、さらに外環を整備することによって、さらに1割からもう少し、2割ぐらい減る区間が出てくるというご説明をさせていただきました。

区間によっては数%しか減らないとか、ほとんど減らないというところも、先ほどの江崎さんの資料からもみてとれると思います。もちろん周辺ネットワークが平成42年というのを仮定すると、できてくる部分もあると思いますので、ある程度効果は出てくるんだろうと思っています。ただ、やはり抜本的に改善されるというところにはなかなかいかなくて、さっき外環のねらいというところでご説明しましたけども、環八がただ減るということだけがこの外環の目的ではなくて、うまく生活道路と幹線道路と専用道路の機能の分担をすとかといったような目的があって、先ほどご説明したような利用交通の変化というものが非常に大きな効果として考えられるんじゃないかと思っております、説明をさせていただきました。

首都高の事例、少しご紹介いただきましたけども、これはそのまま環八に当てはまるということではないと思いますので、そこは道路によって使い分けが要ると私は思っております。

それから、2点目の3,000億の話です。イギリスの時間評価値、そのまま使えるかどうかというのは十分吟味しないといけないんだと思いますが、その中でコストについて、環境の悪化分は見込んでいないのかというような話がありました。ここでお示ししている事業費、それから経済効果というのは資料に書いてあるとおり、直接的な便益であり、実際、直接的にかかる費用という観点で比較をさせていただいております。もしコスト側に環境への悪化のコストというのが仮に計算できたとして入れるのであれば、効果の側にだって、さっきご説明したような、広い意味でいえば首都圏の環境改善といったような効果がみられるでしょうし、利便性という効果もありますし、要するに、お金として計算できない効果というのものもあるんだと思っています。そういったような部分については、なかなか客観的に評価するのが難しいと思っております、ここの計算では、あくまでも直接的な便益と費用という形でご説明をさせていただいたということになります。

それから、誘発交通の話が出ました。先ほど江崎さんの説明の中にあつたとおり、例えば新しい道路ができて、目的地に行くのに距離が短縮されればそちら方向に流れると

いったような、誘発というのかどうかあれですけども、そういったような影響というのは当然あるんだろうと思っています。今回、平成42年の将来交通量を予測するに当たっては、将来のネットワーク前提でODの交通量というのをはじき出しておりますので、その中には、新しいネットワークで配分をして交通量を推計していますから、例えば、道路利用者が所要時間の短い方の経路を選択して、既存道路から新しい道路へ経路を変更するといったような変更関係の誘発交通とか、こういったものについては中で見込んでいると思っております。現在、予測評価が可能な誘発交通量というものについては、今回の中に含まれているという理解しております。

それから、最後、建設時のCO2というのは、データを今もっておりませんので、また後日対応させていただきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 それでは、その他のご意見、ご質問等……。栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 たくさんテーマがありますので、とりあえず3つ伺います。

5ページに代替案が出ております。この政策のポイントですが、これ、できれば数値で表現できるものは数値を置いていただきたいと思います。いい点、悪い点、これはよくわかりますけれども、やはりこういうものには大ざっぱでいいですから、数値を置けるものは置いていただいた方がよりわかりやすいのではないかと思います。

2番目に、この外環の効果を全体の中で、例えば14%の通過交通なんていうのは1つの、前からいわれている国の考え方ですけども、21世紀の東京が、都市機能が再び都心に回帰してくるといふ都市学者の学説が今かなり出てきております。やはり郊外がだんだん住みにくくなってきて、むしろ都心に人口が戻ってくるという考え方があります。そういった都市機能の将来的な変化というものを、この外環の将来見通しの中で、織り込んでおられるかどうかも含めてご説明いただきたいと思います。

次に、世田谷にとって大きな問題の1つである東名以南でございます。14ページには、東名以南も必要だと考えていますと書いてあります。しかし、東名以南といっても、多摩川の東側は調査中で、ほとんど可能性がないと、巷間、思われております。また、川崎縦貫道というかわりの道は、4月4日の読売新聞に出ておりましたが、1期の工事が1,000億円以上不足している。2期の工事はほとんど不可能に近いというような書きぶりでございます。また、南に行く道路、北西線というのを今計画しておられますけど、これは横浜環状だと思います。そうすると、東名以南も必要だといいいながら、実は東名以南というのはほとんど可能性がないのではないかと思います。そうすると、仮に外環が来るとしても、世田谷はその末端になって、練馬の二の舞になってしまうと。こういう大きな心配事があります。これは、仮に外環ができるとしたら話です。

それから、もう1つあります。14ページに、現況と、東名以南ある、なし、東京インターの利用交通量としてはほとんど変化がありません。一般的に考えれば、東名の道路と、それから外環が2本になってしまえば、それだけ交通量はふえてしまうんじゃないか。まして、東名以南がなければ大渋滞を起こすのではないかというのが素人考えでございます。この交通量予測というのがどういうことになっているのかわかりませんが、例えば、朝夕の時間帯、そういうような時間帯別の交通量は予測されているのでしょうか。

それから、14ページでは、大してふえないよということをいっておられますけど、先ほどいいましたように、素人考えでもふえてしまうんじゃないかという心配をもつのがごく一般的な感情だと思います。ふえてしまったら国はどういうふうに対処なさるのでしょうか。

以上、とりあえず3つお尋ねいたします。

【司会（鈴木）】 3点ご指摘がございましたが、いかがでしょうか。山本さん、お願いします。

【山本委員】 今の栗林さんの3点ですね。

まず1つ目、代替案の表を今回5ページにつけさせていただいております。数値の入るところはというご指摘だったと思います。ここの今回の評価は、具体的な路線が、例えばこことか、個別の事業にまで言及していなくて、こういう政策をした場合にどういう評価になるのかというのを定性的に今回比較をさせていただいたという形になっていますので、ここのポイントというところも、どちらかという定性的な表現ぶりになっているということでございます。定量的に数値を入れるということになると、例えば、一般道を に、例えば環八以外に に整備をした場合とか、公共交通機関を、例えばこういったものを に整備した場合と、より具体的な事業の段階まで落とさないと、なかなか数値というのは出せないと思っています。

今の段階で具体的な計画があれば別ですけども、それは、今の段階ではなかなか難しいんじゃないかということで、事業ではなくて政策というレベルで代替案をお示しさせていただいて、評価をさせていただいたという形になっております。数値が入るものとはいうことでしたので、少し具体的にどこかに入るものがあるのかどうかというのは検討させていただけたらと思っております。

それから2点目で、21世紀になれば都心回帰の傾向になるという説があると。そういったことを考慮しているのかというご指摘だったと思います。こういった形で都心回帰をするのかというのは、これも具体的な何か傾向とか、そういったような資料があれば、また中に織り込むということもできるのかもしれませんが、今の段階では、具体的にどういう形で都心回帰するとかという傾向みたいなものは、この予測の中では入っていないと理解させていただいていいと思います。現状の都市で、例えば道路のネットワークができた場合とか、交通量が推移した場合といったようなものに基づいて予測をしているということです。

それから、3点目でございます。東名以南についてです。可能性がないというふうにいわれてしまいましたが、資料に書いてあるとおり、我々としては、湾岸まで接続して初めて環状道路というのがしっかりした機能をもつだろうと思っておりますので、そういった観点から必要であると認識をしております。これは2年間のとりまとめの中で言及させていただいておりますけども、今現在、さっき話題に出た川縦とか、あるいは、例えば第三京浜まで伸ばした場合とか、どれからさき整備した場合といったような整備の進み方なんかも含めて現在調査をしているということでもあります。

現段階ですぐに東名以南どうというのは申し上げるのはなかなか難しいとは思いますが、こっこの計画が決まれば、速やかに関係する自治体とか、あるいは関係する住民の方々の意見を、こういったような同じ形で意見を聞きながら、具体的な調査検討を行って事業化に向けて努力をさせていただきたいと考えているところであります。

あともう1点ですか、東名以南の交通量で何で変わらないのかということでございます。現状の、あそこの瀬田とか、東名インターの状況にそのまま外環ができれば交通がふえるんじゃないかというご心配になるというのは理解できるんですが、外環ができれば、今、東名インターを使って環八を通過している車が外環に回るという形になりますので、東京インターの交通量は、東名から回ってくる車というのは減るんじゃないかと思っています。

かといって一方、例えば、南の方から来る車、今、外環がないですので、そのまま環八で北上している車が、外環ができれば、東京インターから入って外環の方に回るとい

う車が出てくると思いますので、そういった意味では、そちらの方向はプラスになるんだろうということ、そういったプラスとマイナス、両方の影響が出てくるだろうということ、現況程度と変わらないというような予測をさせていただいているということでございます。

朝夕の時間帯の予測ができていくということでございますが、現在の交通量の予測というのは日平均という形で予測をさせていただいておりますので、具体的な時間帯別に交通量というのは、今の手法では限界があると考えております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、新さん。

【新委員】 ちょっと伺いたいんですが、時間管理というか、時間管理だけでなく、この出された必要性の案というものが、これは国土交通省が責任もって出されたんだと思うんだけど、これ、東京都が出したんじゃないですよ。これ、国土交通省が出したんですよ。これは質問したいことが大変たくさんあるんですよ。今残った時間の10分ぐらいで質問できるものではないので、次回、その次ぐらいは、これに対する集中的な話し合いをしていきたいと私は思っているんですが、この辺はどうですか。レポートでやるということもあるでしょうが、だけど、これについてしっかり議論していきたい。初めて整合性のあるというか、国土交通省にとって整合性があるというものがでてきたんで、これはしっかり議論したいと思うんですが、いかがでしょうかね。その辺のところをちょっと皆さんで検討していただきたいんですが。

【司会（鈴木）】 事務局としても集中的に……山本さん。

【山本委員】 じゃ、私の考えから。本日、資料をご説明させていただいて、大変膨大な資料を長い時間かけて説明させていただきましたので、きょうの場だけでこれをすべて議論してというのはやっぱり難しいと思いますので、私も、これをベースにしっかり議論していただきたいという観点で、集中的に次回以降、議論をしていただけたらいいんじゃないかと思っております。

【司会（鈴木）】 先に道家さん、お願いします。

【道家委員】 東京都の道家でございます。新さんのおっしゃるとおり、この資料は国土交通省の方でまとめられた資料で、かなりわかりやすくまとめられたものだと思っております。東京都としましても、この資料をもとに、これまでも申し上げていましたけど、国と同じように、改めて外環は必要な道路だという感じをもっております。

さらに、新さんからご提案ありましたとおり、資料について今までいろいろ話してきたことの改訂版もございますけど、膨大ということはそのとおりでございますので、ぜひ、大事なものでございますので、次回といっても連休明けになると思いますがけれども、連休明けに2回ぐらい集中審議ということで、私どももお願いできたらと思っております。

【司会（鈴木）】 それでは、武田さん、お願いします。

【武田委員】 その扱いは今、新さんから提案あったように、今の司会のとりまとめのように集中的にやっていただきたいと思っております。それはいいとして、ペーパーをもとにした栗林さんの意見と指摘について、それでいいのかな？ 私の認識が違うのかどうか。これを東京都と国交省にお尋ねしたい。要するにアセスメント、アセスメントと盛んに皆さんおっしゃっていますよね。例えばきょう出していただいたこの10ページあたりも、「今後、影響を評価し、具体的な対策を検討します」。同じページ、2ページにわたって、「今後、影響を評価し、具体的な対策を検討します」という言い方をしていますね。

そこで、私の認識を申し上げますと、今やっているのは「アセスメント調査」じゃない。

現況調査をやっているわけでしょ。外かんの周辺の土壌、地下水、あるいは大気、自然、それから生態系、こういう現況調査をやっているわけでしょ。例えば、地下水がとまって困るじゃないかというようなことが多かったし、周辺状況把握が不十分だったから、たしか1年半か2年前から、これから調査をさせていただきますということで、この現況調査をしているわけです。それがいつの間にかアセスメント、アセスメントという言い方で、アセスメントという、あたかも環境影響調査をやっている扱いになった。現況調査でしかないものです。大深度でやるか地下でやるかは別にして、複雑な構造の地下施設をつくるのであるから、その施設ができた場合にどういう影響があるか。例えば、さっき、煙突、煙突というお話がありました。100メートルだか何か上へ上げて、一気に吹き飛ばして拡散させてしまおうんだというような言い方になっていますよね。それも1つの方法だと思うんですが、地下の、少なくとも大気を浄化する施設というのは、熱と、それからケミカルと、いろいろの手法を含めた中で相当濃度、あるいは害を除外して、ある程度きれいな空気になってから大気中に放出するものだとは僕は認識してきたわけです。皆さん、京浜の島のあの施設もみに行かれたと思います。

ところで、今は、まだその方式について、こういうことでやります。要するに、窒素酸化物、あるいはその他の粉じんその他について、どの程度のものが、この方式でやれば、これだけダウンしますよという数値さえ明らかになっていないわけでしょ。だから、そういう設備が、全部でき上がる技術見通し、あるいは施設基準の数値ができ上がった段階で、大体こういう数値が影響を与えますよということで、初めてアセスメント調査の本調査に入るわけでしょう。その結果の評価書が出てそれを我々なり、あるいは市民がみて、これならば大丈夫だな。あるいは、その後はどうなるんだ。水はどうなんだということを含めて、ある程度納得をして、これならばいいじゃないかという市民の評価が定まるわけですよ。

そこでお尋ねしたい。今やっている調査は何の調査をやっているんですか。盛んにアセスメントだとか、今ここで「今後、影響を評価し、具体的な対策を検討します」といっている。今やっている調査は単なる現況調査はなんです。これから何かをやったときに、今よりも環境を悪くしないための、いわば数値を調べているわけでしょ。影響を評価し、具体的な対策をするといったって、今まで何も出していないじゃないですか。何か出したんですか。今まで2年か2年半かけて具体的なものは何も答えていないんですよ。あれだけ分厚い議事録の中にもあらゆる項目が入っている。それに対して国なり東京都から具体的な方法、あるいは対応方針、あるいはその仕様諸元が示されないから、地元の説明会でも、いつまでも返事がないじゃないかということで……。そうですよね、平野さん。練馬あたりはすさまじいつるし上げ食っているわけ。だから、そういうことで今、もう一度お尋ねする。

今やっている調査は何で、その次に本アセスがあるんじゃないかということです。だから、この調査は、現況調査書でしょうということを前にも申し上げて、そうだとということをおっしゃった。だけど、さっきの栗林さんの疑問もそのところについていますが、いつの間にか、何かアセスの評価書評価、アセスメントの評価をやっているようなつもりになっているんですよ。これはおかしい。これからいろいろ複雑な、音から各災害、防災、いろいろなものを多面的な評価をした上で、よし、これでいける。いや、これは問題だと。我々がいうと、構想計画と事業評価をしなきゃいかんわけじゃないですか。これ、どうなんですか。

【司会(鈴木)】 それでは、位置づけについて、山本さんからお願いします。

【山本委員】 多分、調査という言葉に若干食い違いというか、あるんだと思いますけど、今やっている調査というのは、現在のこの地域の環境がどうなっているかという

のを調べている現況調査という認識です。ただ、それは、環境影響評価の方法書の手続にのっとって現在の現況の調査をしているという理解でいます。

今、武田さんがいわれた具体的な対策はどうなるのかというのは、外環が必要だということになって、具体的な構造がこうだというふうなものが出てこない、予測評価、それに基づく対策というのは出てきませんから、今はその前の段階で必要性の議論をしているという認識でいます。ですから、ここに書いた、私の資料で「今後」と書いてありますけども、これは具体的な構造が決まった段階で、今回の現況調査の結果とか、あるいは地域の周辺のいろんな調査結果なんかを踏まえて、この外環をつくった場合に、どういった騒音になるのかとか、大気の状態がどうなるのかとか、どのぐらいの換気塔から排出ガスが出てくるのかというのを予測評価させていただいて、それに基づいてどういう環境対策をすればいいかどうかというのを提示していくということを考えているということです。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。まだまだ時間がある……それでは、最後。

【秋山委員】 済みません、世田谷の秋山です。時間がないので簡単にあれしますが、今、環境アセスメントの問題が出てきたんですけど、普通は、この調査は、通年1つの業者がやると思うんですけども、途中でこの調査機関が変わったと思うんです。これがかわったのは何か不都合があったのかなという気がするんですが、今お答えいただかなくて結構ですので、この次のあたり、途中で業者が変わったということは一体何だったのかなというふうなことをお答えいただければ結構なんです。

時間がないんで、済みません、質問だけにさせていただきます。

【司会（鈴木）】 今の件については山本さん。

【山本委員】 済みません、じゃ要点だけ。今回の環境調査は年度をまたいでいます。一昨年度から始めています。我々、役所の契約は年度ごとにしますので、一昨年度の業者は一昨年度の調査、それから昨年度の業者は昨年度の業者、年度ごとに契約を変えますので、もちろん同じ業者と随意契約で、そこの業者と契約するというのがありますけども、広く機会を与えるという意味で、改めて業者を選び直して契約したという形で、特段、どこか不都合があったとかいうことではございません。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

それでは、まだまだご意見、ご質問、議論したい点等たくさんあると思いますので、先ほど、新さんからも提案がありましたとおり、連休明けになると思いますけれども、引き続き集中的に本日出した資料等を用いまして審議をしていきたいと考えております。

既に委員の皆様には日程を確認させていただいておりまして、連休明け、5月10日の火曜日、それから19日の木曜日、2日間について日程を確認させていただいております。これらの日を用いまして継続的にご議論いただきたいと思いますが、そのようにするというところでよろしいでしょうか。

【植田委員】 10日と19日ですか。

【司会（鈴木）】 10日と19日ということで事前に提案させていただいておりますので、そのように引き続き議論させていただきたいということでもよろしいですか。渡辺さん。

【渡辺委員】 先ほど集中審議といいましたけども、我々が2年間とか今までいったのは、必要性の議論ができていないからそれをやろうと。やっと必要性の議論ができるものが出てきたんで、集中してやるのが当たり前なんです。今さらいうまでもないですよ。これは認識がおかしいんですよ。ただし、きょう、これだけのものをもらって、10日と19日という話ですが、またいろいろあります。今までやったんだけど、今度は

意見交換会？ 少しそこで話を練りませんか。もっといえば、傍聴者の方はどうのこのいうわけじゃないけども、きょうのこの資料の最後についている内容、我々と違うことを書いているわけですよ。こういう方をバックに置いて、傍聴の方にも申しわけないけども、ちょっといいづらい話もあるんですよ。非常に勘違いしています。P Iというのはそうじゃないですよ。構想段階のP Iもあるわけだし、もともとありき、つくるという前提でこのP I会議を始めたわけじゃないです。我々はP I会議に参加するために事前の準備委員会をやっているんですよ。わからないで海外の文献に何か書いてあるか知りませんが、一方的なこういう書き方をされる方がいる場で、余り根回しのお話をしたくないんですよ。ですから、次回の10日は19日は全体でいいですが、10日の日は意見交換会にさせていただきませんかということです。

【司会（鈴木）】 意見交換会を一度開催してはどうかという提案がございました。いずれにしても10日、19日で日程は確認しておりますので、10日を意見交換会にして、19日の日を本番の会議にしてはどうかという提案かと思いますが、いかがでしょうか。それでよろしいでしょうか。江崎さん。

【江崎委員】 傍聴者の方の中に、もし誤解されている方があったとしても、それは全員ということではないですし、多くの方はまじめに、外環について一体どんな審議がされているんだろうと心配されて来られている方ばかりだと思います。特に非公開でやる必要はないと思いますので、ぜひ公開をお願いします。

【司会（鈴木）】 意見交換会の趣旨につきましては、当初、準備会の中でも説明しておりますとおり、傍聴者の視線を気にせずに率直な意見交換をする場というわけで、もともと位置づけが違うものでございますので、それは上下関係とか、そういう関係ではなくて、違う場を設けて委員の意見を聞く場という位置づけにしておりますので、公開の場と傍聴を入れない場があってもいいということで皆さん合意してやっていると思いますので、そういう場を設けることについては問題はないというように考えております。両方の意見がございましたが、江崎さん。

【江崎委員】 公開の場でできない話というのは、例えばどういったことが考えられるのでしょうか。ちょっと、私、理解できないので、具体的に、例えばこんな不都合があるということをお話いただけたらありがたいんですが。

【司会（鈴木）】 渡辺さん。

【渡辺委員】 それにお答えしませんが、今、あなたが言っているのもおかしいですよ。というのは、一部、間違っているか何かそういう考えの人がいますが、ほかはみんなまじめですと。私は、そういう勘違いしている方がいる 私にとっては勘違いしていると思うんですけども、この方もまじめなんですよ。今の発言だと、その方が何かまじめじゃないような言い方になっているんですよ。それは失礼だと思いますよ。そういうようなことがあるんで、そういうような気遣いをしなくて済むようにということで意見交換会ということなんですね。現実には、こういう現実があるわけですから。そういうことです。

【司会（鈴木）】 それでは、2つ、両者から意見が出ておりますが、その他の方で意見があれば、濱本さん。

【濱本委員】 私も、なるべく公開でやるのは当然だと思いますが、今、渡辺さんもいわれたように、私自身は意見交換会もあってしかるべきだと思います。例えば、今いった、先ほど武田さんがいわれたアセスメントの問題についても、これは、非常に大きな問題で、私は、2年前にお話しした内容と、話し合ったことについてですが、武田さん自身は、あのときと大分変わったような考え方をしておられる様なので、その辺のことについても、やはり東京都とか国から改めてきちっと聞きたいということがあります。

のでね。

それから、もう1つは、お金の問題とかいろいろ細かいこと、まだお話しできないことがたくさんあると思うんですよ。ですから、その辺のことはやっぱり意見交換会の中で少し話ができたらいいんじゃないかなと。ただ、だからといって、P I 会議の方を減らすということはやらない方がいい。

【司会（鈴木）】 平野さん、最後に。

【平野委員】 2つのルールがこの中であるわけですから、意見交換会というのも1つのルールですから、そのご要望があるのであればやるべきではないのかなと。拒否する理由はないんじゃないかなと思います。

【司会（鈴木）】 それでは、次回、10日の日は意見交換会とさせていただきます、集中的に審議するということから、19日はP I 会議を開くことにしたいと思います。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、そのように取り扱わせていただきたいと思います。

それでは、時間も大分過ぎております。最後に事務局の方から報告事項がありますので、1点報告させていただきます。

【事務局（藤井）】 それでは、オープンハウス・意見を聴く会の開催の報告と、今後の予定についてご説明させていただきます。お手元の参考資料1をごらんいただきたいと思います。

前回の沿線会議以降、武蔵野市で3月26日、オープンハウスと意見を聴く会を開催してございます。それから、三鷹市の北野外環オープンハウス会場で、3月25日、4月9日、4月20日とオープンハウスを開催しております。今後の予定でございますが、同じく三鷹市北野外環オープンハウス会場でございます。明日の4月27日、5月11日、5月21日と3回、オープンハウスを開催する予定でございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、次回につきましては、第5回のP I 外環沿線会議は5月19日、その間、5月10日の日に意見交換会を開催したいと考えております。時間については午後7時から、会場につきましては別途連絡させていただきます。

それでは、以上をもちまして第4回P I 外環沿線会議を終了いたします。長時間にわたりどうもありがとうございました。

了