

委員から出された意見

第5回PI外環沿線会議

外環の必要性について

意見

- ・警視庁の資料では交通事故が多いのは復員 5.5m から 19.5m の幹線道路であり、生活道路で事故が多いことを誇張しすぎではないか。(江崎委員)
- ・外環の整備効果に関して、中央環状や圏央道ができた場合の効果に関する資料を出して欲しい。(渡辺委員)
- ・第2回PI会議の指摘も踏まえ、二環状ありの場合で外環有無の比較を示している。(山本委員)
- ・交通政策の選択肢を定性的な評価ではなく、定量的にすべき。
- ・交通政策の選択肢の中で、「何もしない」という選択肢は、期待する効果が得られないのかどうかを評価すべき。
- ・一般道の整備として、環八渋滞緩和のため、環八拡幅や環八地下案もあるのではないか。
- ・他の交通機関(貨物線/武蔵野線)の稼働率の検証、パークアンドライドとの比較等々、他のいろいろな選択肢と比較し、外環の有用性を検証することが必要である。(栗林委員)
- ・視点を変えて都市の使い方を考える必要がある。時間の使い方を工夫することでボトルネックを解消することを考えてもいいのではないか。(武田委員)
- ・代替案の中で今実施できることや実施したことによる効果等を示してほしい。(濱本委員)
- ・新しくものをつくるだけでなく、今あるインフラや交通施設を有効に活用すべきである。
- ・代替案をもっと色々なケースで定量的に比較すべきである。(江崎委員)
- ・これからの時代は既存インフラの有効活用やソフト施策は重要であり、今現在もいろいろ試みられているが、ソフト施策だけで対応するのは難しい。(山本委員)
- ・東京都としても一般道路や公共交通の整備、ソフト施策にも力を入れている。いずれかということではなく、合わせ技でいくことが重要であり、いずれも力を入れていきたい。(邊見委員)
- ・モーダルシフトに関しては、もう少し時間の使い方も含めて新しい概念を打ち出すような気概が必要ではないか。(武田委員)
- ・代替案で検討していることをやるのか、やった上でそれでも外環が必要なのかどうかを考えるべき。本当に代替案をやる意志があるのかどうかをはっきりさせてほしい。(濱本委員)
- ・同じ道でも高規格から区道までいろいろ役割分担があり、政策として何を誰が実施するのかというのをしっかりと整理すればいい話ではないのか。(平野委員)
- ・他の施策を実施せずに外環だけやるということではない。他の施策もやっていくが、渋滞の緩和や環境の改善、安全の確保というような効果を効率的に発揮するには他の施策だけでは難しい。(山本委員)
- ・人の移動手段としてエイトライナーは有効であると考え。エイトライナーの効果を示してほしい。
- ・生活道路の事故対策については、車を通りにくくするような方策は考えているか。(橋本委員)
- ・東京都や首都圏全体で道路や鉄道などの施設はまだ不足していると思うが、不足する分をピークカットをしながら有効に使っているというのが現状であり、ソフトとハードの施策を合わせわざでやることで痛みが緩和される方向にあると思う。
- ・交通政策のポイントに関して、具体的計画にならないと量的見込みは出しにくい。
- ・道路公団が運営している高速道路において、ピークをなだらかにするための料金施策などの社会実験を実施している。(道家委員)
- ・生活道路の安全対策についてはくらしのみちゾーンに取り組んでいるが、同時に周辺の道路の交通をスムーズに流すための対策もやっていかなくてはならない。(山本委員)
- ・エイトライナーのような公共交通は料金が非常に高くなるうえ、宅急便のような物流サービスへの貢献は少ない。課金、課税施策は輸送コストからすべてのコストがあがることになり、国際競争力が落ちる。それでいいのかどうかということだと思う。(遠藤委員)
- ・エイトライナーの勉強会をしているが、事業主体や資金をどうするのが一番の課題となっている。しかしエイトライナーと外環は役割が違うので、エイトライナーができたからといって外環が不要というわけではない。(板垣委員)
- ・エイトライナーを物流に活用することも検討に値するのではないか。(江崎委員)
- ・ソフト、ハードのセット施策はもっともらしく聞こえるが、練馬、東名以南も進んでいないのに、どのような形で予算つけて並行してやるのか。実現性も含めて説明してほしい。(渡辺委員)
- ・予算に関する資料は手元にないので、今後説明する。
- ・最近予算をソフト施策にだいぶ使われるようになってきた。ハードとソフトの施策をうまく組み合わせて実施している状況である。(山本委員)

<ul style="list-style-type: none"> ・世界に負けない強い日本をつくることもいいが、もう少し人間が人間らしく生きるソフト施策を考えた方がよいのではないか。 (橋本委員) ・環境面の改善するためLRTなどの交通施策を続けていってもらいたい。 (樋上委員) ・都は公共交通に力を入れてきているが、いずれも経営採算的には非常に厳しい状況に置かれているのも事実である。 (邊見委員) ・住民が提案している内容に対して回答し、より程度が高い議論ができる資料を提示すべき。 (濱本委員) ・提示した施策は、代替案ではなくセットでやるということである。 ・課金施策はロンドンでやっているが、ロンドンの場合は道路ネットワークができています。日本は、ネットワークが未完成であり、ロンドンと状況が違う。ただし、ロンドンでは交通政策上は成功したが、商業系の反対は大きかった。 (川瀧委員) ・多摩東部、区部西部は都市整備が遅れている。都市づくり、都市全体の構造の観点から外環と共存していく、あるいは外環をテコに整備していくというまちづくりの観点がねらいとして欠けている。 (武田委員) ・生活環境に及ぼす影響の中で、地域分断に対する対策に加えて、まちづくりや周辺整備を一体的に進めるといことを触れている。ただまちづくりに関しては、もう少し大きな話ではないかという指摘があるので検討したい。 (山本委員) ・外環はまちづくりにも有用というようなことを資料で触れたほうがよいのではないか。 (樋上委員) ・地域コミュニティが破壊されるようなところもあるので、まちづくりに関しては大々的に言ってほしくない。 (渡辺委員) ・破壊されるのは限られた町会だけではない。大きなマイナスを受けることになるが、それを上回る魅力ある都市をつくるということが重要である。 (武田委員) ・まちづくりに関して以前反対したが、どこでも自分の地域それぞれでまちづくりをやっている。(宿澤委員) ・世田谷に限れば、外環がくることによるまちづくりは考えたことはなく、外環が必要かどうかを先に検討すべき。 (栗林委員)

松原交差点での大気浄化実験に関する新聞記事紹介	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・松原橋交差点で、土の間に排気ガスを通すことによるNOx、SPM除去の実験を実施した。その結果、一定の除去能力を確認したが、交差点周辺の大気改善効果に関しては明確な差が見られなかった。【提出資料補足説明】 (川瀧委員)