

第23回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年 7月8日(火)
於：東京都庁第一庁舎5F大会議場

【司会(西川)】 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、協議会にお集まりいただきましてありがとうございます。私、本日の司会役を務めさせていただきます、国土交通省の東京外環調査事務所の西川でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、撮影時間をここで終了とさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。よろしいでしょうか。

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って会の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、ただいまから第23回PI外環沿線協議会を開催いたします。

本日の協議会の終了時間でございますが、これまでと同様、午後9時厳守で考えておりますので、会議の進行に何卒ご協力をよろしくお願いいたします。

それから、本日、狛江市の石井さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとのご連絡をいただいております。また、栗林さんからは、ご都合により遅れて来られるというご連絡を事前に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ます。

【事務局(伊藤)】 事務局を担当します国土交通省の伊藤でございます。本日の配付資料を確認させていただきます。クリップどめの資料です。

1枚目が議事次第、2枚目が座席表、3枚目、資料-1が名簿です。名簿は新しくなっております。それから、資料-2が前回の会議録でございます。飛びまして、資料-3が前回、協議員から出された意見です。資料-4が、先日行われました運営懇談会の報告です。資料-5が、協議員の方から出された資料です。本日は、宿澤さん、須山さん、江崎さん、伊勢田さん、あと宮良さんから資料提出がございます。

それから、参考資料ですけれども、参考資料-1は協議員の皆様からいただいたアンケート結果です。参考資料-2は、前回とりまとめました中間とりまとめを冊子にしたものです。それが参考資料-2です。あとから1枚紙で参考資料-3をお配りしております。先日、調布で行われたオープンハウスについての紙です。それが参考資料-3です。あと、アンケート用紙をいつものようにつけております。あと、机の上に討議用の説明資料、綴じたファイルを用意しております。討議の参考にしていただければと思います。

【司会(西川)】 資料については以上でございますが、足りない資料等はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、会議に先立ちまして、今回新しく杉並の土肥さん、菱山さん、それから武蔵野市の塩沢さんにご出席いただいておりますので、簡単にご挨拶をいただければと思いますが、土肥さんからお願いいたします。

【土肥協議員】 始めまして。杉並善福寺、まさにインターチェンジのすぐそばということで、前本橋町会長さんで、非常にいろいろなことを知っていらっしゃる方からまるきりいろいろなことを知らない人間にタッチされましたけれども、皆さんに追いついて、早く意見が申し上げられるように勉強させていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会(西川)】 菱山さん、お願いいたします。

【菱山協議員】 7月1日付で杉並区都市整備部長になりました菱山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会(西川)】 塩沢さん、お願いいたします。

【塩沢協議員】 7月4日付で武蔵野市の都市整備部長になりました塩沢でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会(西川)】 それでは、本日の会議の進め方について確認をさせていただきます。

まず、資料 - 2、3、4を事務局より説明させていただきまして、ご確認をいただきます。確認いただいた後、必要性の有無についての議論を引き続き行っていきたいと考えております。

それでは、まず、前回第22回の会議録についてご確認をいただきます。資料 - 2でございます。

事前にご確認いただいておりますが、このような形でご意見はないでしょうか。よろしいでしょうか。特になければ、資料 - 2の形で公開とさせていただきます。

続きまして、資料 - 3で、前回の協議会で皆様からいただいた意見を整理しております。それから、先週開催しております運営懇談会の報告も併せて事務局よりさせていただきます。

【事務局(伊藤)】 まず、資料 - 3の方が、前回、協議員から出された意見を取りまとめたものです。前は中間とりまとめの議論をしましたので、結果として中間とりまとめがまとまったということで、本日、参考資料 - 2につけております中間とりまとめをご覧くださいと思います。それが資料 - 3です。

続きまして、資料 - 4、運営懇談会の報告です。

7月3日に行われました。中間とりまとめが終わりましたので、今回から「必要性の有無」の議論を再開する。その再開に当たっては、「生活に与える影響」「交通政策」「効果」「その他」の順に議論を進めていく。あと、問題になっていきます交通量に関するデータにつきましては、「効果」を議論する前に一括して国が提示する。この3点が運営懇談会からの提案ということで、ご報告させていただきたいと思います。

【司会(西川)】 それでは、資料 - 3と4についてご確認をさせていただきますが、資料 - 3と資料 - 4についてご意見はよろしいでしょうか。特に資料 - 4の方でございますが、主な提案の中の2)でございますが、「生活に与える影響」から順に議論を進めていくということでご提案がございましたが、これでご確認をいただければ、「生活に与える影響」から議論を再開したいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

特にご意見がないようですので、ご提案の形で議論を進めていきたいと考えております。

それでは、議論の方に入っていきたいと思いますが、議論に使う資料につきましては、これまでに提出された資料は青いファイルに綴じてございます。それから、本日の議論するテーマに関連いたしまして、「生活に与える影響」につきまして、宿澤さん、須山さん、江崎さん、伊勢田さんから資料提出がございますので、まず補足説明をいただきます。そのあと、宮良さんの方からも資料の提出がございましたが、とりあえず最初のテーマであります「生活に与える影響」には、直接関連ないということでございますので、何か補足説明は、後でよろしいですか。そういうことであれば、生活に与える影響の議論が終わりましたら、また補足の説明をいただきたいと思います。

それでは、資料の補足的な説明をまず宿澤さんの方からいただけますでしょうか。

【宿澤協議員】 済みません、私、これは感想で書いたもので、ここで発表するようなあれじゃないので。

【司会(西川)】 では、お配りしているということで、読んでいただいてということでよろしいでしょうか。

【宿澤協議員】 はい。

【司会（西川）】 続きまして、須山さんの方は、ご説明はありますでしょうか。

【須山協議員】 練馬の須山でございます。

実は、報告でございまして、練馬区長さんと議長さん、それから国土交通大臣、都知事さんにそれぞれ陳情いたしました。実は、去る先月6月4日に、練馬区長さんと議長さんに、またその後の6月10日に、国土交通大臣並びに東京都知事さんに対して2741の署名を提出いたしました。

その理由としまして、外環道路計画の青梅街道に、インターチェンジと併せて、目白通りから青梅街道までの地上道路を併設にするよう練馬区長が要望していることに対して、青梅街道付近の地域住民の居住環境や健康に与える影響が著しく悪化するということが必至なので、建設をしないよう強くお願いするという内容の陳情をいたしました。これは住民ごぞつての陳情でございまして、また、今日のPI協議会に対しても一応よろしくということを出させていただきました。以上、報告でございます。

その中に、大分前に青梅街道と私どもの町会の中でNO₂の測定をやりました。全部これについてはおりますが、青梅街道付近は相当な高い濃度のものでございまして、参考資料として出させていただきました。

以上でございます。よろしく願いいたします。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、続きまして江崎さんから補足の説明をいただけますでしょうか。

【江崎協議員】 外環の生活への影響を検討するに当たって、将来の人口や財政の現状も考えておく必要があると思います。既にご存じかもしれませんが、改めて整理してみましたのでご紹介させていただきます。

まず、将来人口予測についてです。

よく、少子高齢化といわれていますけれども、外環がもしつくられることになった場合、それが2020年なのか、2030年なのかわかりませんが、そのころの世の中がどうなっているのかを考えておく必要があると思います。予測には幅があって、今後の出生率にも左右されますけれども、中間をとると、このくらいという人口ピラミッドがありまして、それをお出ししました。

資料によると、2050年に65歳以上の人口の割合は少なかったとして33.1%、多かった場合で39%、ここにある中くらいのデータで35.7%、つまり2.8人に1人が65歳になるというふうに予測されています。

これは全国の場合ですけれども、東京はどうかというと、2ページ目にあります。これは東京都の資料です。全国よりはゆっくりしたスピードで進んでいますけれども、23区にしても、次のページの多摩地域にしても、そう遠くないうちに5人に1人、いずれは3人に1人が65歳以上という世の中が来るようです。

そして4ページ目ですけれども、こういう時代を迎えようとしているときに、日本の財政状態はどうなっているかということ、今年度末の国と地方を合わせた借金が686兆円程度。ここ10年ほど急増していますけれども、これはバブル崩壊後に、景気低迷と大規模な減税で税収が少なくなったにもかかわらず、景気対策として公共投資などを行ったからだというふうにいわれています。

以前、国交省や首都高の方に電話で伺ったところでは、ご参考までですけれども、外環の千葉区間約10キロの建設費が1兆4000億円、中央環状新宿線約10キロが1兆240億円。これはもし間違っていたら指摘してください、電話で聞いただけです。第14回のPI協議会で教えていただいた環八井荻トンネルの年間維持管理費が、4車、間に2カ所の換気塔があって1.2キロくらいで2億5600万円。アクアラインが、4月に視察に行ったときに伺ったお話ですと10億円弱ということで、両方考えあわせると、外環は少なくとも年10億から20億円は年間維持管理費がかかるのかなというふうに想

像しました。

前回、栗林さんも資料に書かれていましたけれども、これを誰が負担するのかということとはとても大事な問題だと思います。私たちは、子供や孫の世代の財政負担まで考えておく必要があるのではないかと思います。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、続きまして伊勢田さん、資料の補足説明をお願いいたします。

【伊勢田協議員】 「生活に与える影響」でございますので、今までお出しした関連資料をまず簡単に紹介させていただいて、その追加で出している資料 - 5 を説明させていただきます。

お手元の青いファイルのNo. 1でございます。

順にいきますと、水色のインデックス、「影響」と書いてあるインデックスの1ページ目でございます。これは第8回の協議会でお出しさせていただいた資料でございますが、外かく環状道路を地下構造にした場合のインターチェンジがない場合とある場合のそれぞれ開削ボックスになるところ、シールドトンネルになるところを地図で表したものを、第8回にお出しさせていただいております。

次に、その同じ中の7ページ目をご覧くださいと、交通集中についてでございますが、インターチェンジがある場合の接続する道路の現状が上の表でございます。インターチェンジがある場合の各インターチェンジの利用交通量が、下の表でございます。この資料は、第18回の協議会にお出しさせていただいております。

1枚捲って8ページ目は、その各インターチェンジの利用交通量の行き先別の円グラフを、同じく第18回の協議会にお出ししております。

次に、ちょっと飛びまして、オレンジ色のインデックス、「影響（生活）」と書いてあるインデックスの下の1枚目でございますけれども、地域分断の影響につきまして、道路を輪切りにしたような形の断面図でご紹介をしております。インターチェンジがある場合で開削ボックスと考えられる区間が8キロ、インターチェンジがない場合で5キロというような表を右下に載せております。これは第9回の協議会でお出しさせていただいております。

1枚捲っていただきまして、1-1とその次の1-2でございますが、こちらは同じく地域分断の影響で、東京外かく環状道路の埼玉県内の区間での事例、地域分断の影響の事例を写真でご紹介しております。こちらは第18回の協議会でお出ししております。

その下でございますが、2ページ目、右下に2と数字が振ってあるページですが、先ほどご紹介しました、それぞれの開削ボックスとかシールドとなる地図がございましたが、その地図に対応して、それぞれの区間内にどれぐらいの建物の数があるのかを区市別に集計したものを第9回にお出ししております。

それと、その右下のページ、6ページ目以降でございますけれども、第20回の協議会では、ジャンクションとかインターチェンジの具体の模型をお出ししております。

以上が今までお出ししている「生活に与える影響」の資料でございますが、今日お出ししている資料、右上に「資料 - 5 伊勢田協議員」と書いている資料でございますが、こちらをご覧ください。

今日追加でお出しさせていただいているのは、「ジャンクション構造を一体的に活用した場合のインターチェンジ」でございます。こちらの方は、3月に国と東京都で発表しました方針の中にも書かれていますが、インターチェンジについて、ジャンクション構造を一体的に活用した場合の検討をするということで、その資料でございます。先ほどの建物の数が書いてある表に、こちらの表を追加させていただきたいと考えておまして、ジャンクション構造を現実的に一体的に活用できるのは、国道20号のインターチェンジと東八道路のインターチェンジというふうに考えております。それを各区市別に建物の数を集

計しております。

ちょっと簡単にご紹介しますと、三鷹市内には、現在の都市計画の中に存在する建物が約650棟ございます。ジャンクションのみの場合でも、開削ボックスと考えられる区間に約340棟、シールドと考えられる区間に250棟というふうに分かります。ジャンクション構造を一体的に活用したインターチェンジの場合でございますけれども、東八インターチェンジを東名方向のみにつけた場合には、ジャンクションのみの場合と、その建物数は変わらず設置できるのかなと考えております。

一方、20号インターチェンジ、方向は関越方向のみでございますが、こちらの場合は、開削ボックスと考えられる区間が約130棟増えまして470棟となり、シールドと考えられる区間は逆に130棟減って120棟となるということでございます。この東八インターと20号インターを両方つけた場合は、20号インターだけをつける場合と同じで470棟と120棟になるというふうに表をご覧くださいただければと思います。同じような集計を調布市分と世田谷区内分で行っております。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

今日ご提出いただいた資料の説明と、それからこれまで出されてきています影響に関する資料、特に生活に与える影響に関する資料を基にこれから議論させていただきたいと思いますが、どなたかご意見等ございますでしょうか。

これまで出されてきた論点については、ファイルナンバー1の「論点ポイント」というところを見ていただきますと、これまで生活に与える影響についていろんな意見が出されてきておりますが、そのポイントを整理させていただいております。それをご覧になりながら、何かご意見とかご質問とかございますでしょうか。

では、柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 運営懇談会でまとめられた交通量に関するデータは、効果を議論する前に一括して国が提示するというところで、これは次回あたり出るのでしょうか。それをちょっと確認しておきたいと思うんですが、生活に与える影響、効果というものを考えるに当たって、この交通量なしに議論できないということは何度も申し上げてきたところで、それは今日出ておりませんが、次回あたり出てくるということであれば、そのときにもうちょっときちんとお話をしたいと思うんですが。

今日は、伊勢田さんの資料-5で、「ジャンクション構造を一体的に活用した場合のインターチェンジ」の資料が出されておりますが、中央ジャンクションのところで、これを見ると、東八のインターチェンジができる場合を想定して、それも片方向ですね、国道20号の方も片方向、そして両方向が最後に出ていますけれども、こういう開削区間で影響する棟数というのはこれでおおよそわかるわけですが、要は、ここにインターをつけたら周辺にどういう影響、交通の流れとか、大気や振動、騒音、その他の影響が出るかということ、データがなければ議論できないんですね。ですから、次回あたりに来たときに、そういうことをもう一度きちんとお話をしたいと思うんですが。

交通に関するデータを示すときに、1つ、私の方からは、この料金問題というのが交通量に与える影響が非常に大きいのではないかとということを申し上げておきたいと思うんです。

今の外環に係るこの地域の高速道路は、首都高速道路公団の首都高が高井戸まで来ています。高井戸が終点になっている。高井戸から八王子まで、都内としては八王子までですけれども、そこが日本道路公団の中央自動車道と。2つの公団で接続されているわけで、中央ジャンクションというのは中央道のところに予定されているんですね。

昨年12月の民営化推進委員会の報告によりますと、全国を5つの地域に分けて、それで分割するわけです。2005年4月には、それぞれ新しい会社ができる。そ

の中で、首都高は拡大首都高になって、中央道の全線は中日本という会社になって、外環の関越から東名の方は、東日本になるんでしょうか、そういうような区分けになると、3つの公団が関連してくるわけで、この料金体系をどうするかによって交通量は変わってくると、そういう問題も提起したいと思うんです。

資料 - 5の伊勢田さんの資料でいいますと、甲州街道から中央ジャンクションに入ってくるインターチェンジの設置の有無が1つ、大きな問題として三鷹市は考えているわけで、既に関越された住宅地の中を通ってくるわけで、これが開削されるということは、非常に大きな影響を及ぼす。それは、この資料の影響棟数ではっきりあらわれているわけですが、仮に甲州街道からのインターチェンジの設置が難しいとなった場合に、甲州街道側からは中央道の調布のインターチェンジから入ることができるわけです。

しかし、中央道のインターチェンジから入って、この中央ジャンクションまでのわずかな距離で600円という料金を払って、今の現行料金体系で申し上げましたけれども、600円の料金を払ってこの中央ジャンクションから外環道に入ってくるという車は、多分ほとんどないでしょう。わずかな区間で600円を払う、そんな経済的な負担を負うよりは、東八道路の方へ回って東八道路から入ってくれば、600円を払わないで済むわけですから。

そういうようなことになると、外環に入る口が、国道20号から入る道がないとすれば、東八から入ってくる。ほとんどがそういう形になると想定すると、東八の利用交通量が非常に増えるわけです。ですから、料金問題というものが、今すぐには多分方向づけができないかもしれません。多分、そうなるでしょう。しかしながら、これは交通量に大きな影響を及ぼすということを念頭に置いて、交通量のデータを整理していただきたいと思います。

元々首都高が高井戸で止まっていて、料金の面で、地元市として、多摩地域は非常な不利を被ってきているわけです。中央自動車道は、高井戸から河口湖までの建設費はもうとくに償還されていまして、それが大きな黒字を呼んでいるわけですから、ここで、中央自動車道の日本道路公団と首都公団との2つの公団による料金を、もうこの際、解消していくというような取り組みもしていけないと、外環自動車道の問題は、外環はできたけれども、本当に使いにくい道路になってしまう、ただ通過交通だけの道路になってしまう。そういう問題が出てきますので、ぜひこういう大きなプロジェクトを検討する際に、料金というものもきちっと念頭に置きながら、今後の議論を進めていかななくてはならないと、そのように思っています。

今日はそういうことで、問題提起ということでお話をしておきます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

交通量については、今ご意見をいただきましたように、次回までにというような提案がございましたので、そこでまた議論をさせていただきます。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今、柴田さんが言われたことは当然のことなんです。三鷹の中央道のジャンクションというのは周辺に非常に大きな影響を与えるんですよ、関越方向もそうですが。国道20号方向もこの形でいくとすれば、ジャンクションにインターチェンジを併設するという形でこういう形になるということは、これはもうこうならなきゃいけないものじゃないと私は思うんですね。

例えば、東八から中央道のその部分までで、例えばここに出ている世田谷三鷹線、こういったものも利用しながら、ジャンクションのところから出てく交通を地域的にコンパクトにまとめていくような形にしないと、これは国道20号まで持って行って、そこで出すという形がいいのか悪いのか。ちょっと柴田さんが言われたんですけど、調布と高井戸を使って中央高速道に入っていくって、それから外環に入っていくというやり方だって考

えられないことではないわけで、この開削部分が非常に大きくなっていくということは、しかも東名側に至っては、国道20号まで行ってしまうということですね。こちら側がジャンクション形式で、中央道から出さないということであれば、開削部分は800mほどあるでしょうが、これほど大きくはならない。東八方面は大体800mから900mで、東八に出せるんです。そういうことを考えてきたときに、この形でなくて、もっと他の形は考えられないんですか。

これは、オープンハウスになんか持っていったら大騒ぎになりますよ。これは全部中央道まで開削して、そこの部分は一時立ち退きをするにしてもどうしても、結局また戻ってくるにしても、相当大きな区間が立ち退きになる。どういうことかということ、国道20号から入っていった車、あるいは出ていく車、それが出ていく部分の接道部分というのは、全部オープンになるわけです。

それから、ジャンクション周辺で上がってくる車と入ってくる車で、やっぱりオープンになるものがたくさんある。そうすると、埋め戻しをしてそこへ住むことができる地域というのは本当に限定された部分しかない。両方から800mずつないと、目標の深さまで側道が到達できないということになると、ほんのわずかししか真ん中の、また再び居住することができる部分というのでなくなってしまう。

そういうことを考えたら、このジャンクション周辺に、もしそれを併設してインターをつくるのであれば、例えば世田谷三鷹線といった道路も使いながら、あるいは調布、高井戸といったところを使いながら、できるだけ地元被害を及ぼさないような形をとるべきじゃないかと思うんです。これをぜひご検討いただきたい。そういった検討をした図面というのは出せるのかどうなのか、ちょっと国土交通省の方と東京都で検討していただきたいんです。

もう1つは、ここで出てくる交通量の問題ですが、どうも交通量も予測が甘いような気がしてしょうがない。実際問題は、世田谷と関越の間、その間というのは結局インターができないわけですから、ここへインターができるということになると、世田谷と中央道の半分、それから中央道から関越までの半分の交通は、外環へ入ろうとすれば集中してくるということが考えられるんです。そうなってくると、一体この周辺の動きがどうなるとか、これをきちんとシミュレーションしていただきたい。ある意味ではね。通行する車の量はわかるわけですし、見当はつくわけですし、そこから出てくる量もわかるわけ。入ってくるのも、そういった意味での付近の交通を集めるということを見ると、どの程度の車が集まってくるのか。この間、伊勢田さんが出してくれた資料ではとても追いつかないだろうと思うんです。シミュレーションを、どうしてもやっていただきたい。シミュレーションをやらない限り、住民に対して説明をしたって納得のいく答えは出てこないと思います。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

今2点ほど、もう少し違う形の検討はできないかということと、交通量については、今までは、5インターができたものが前提だったですけれども、インターの組み合わせが変わったときにどうなるのかを示してほしいということだったかと思うんですが、中央ジャンクションだけでなく、他のところでも同じようなテーマがあるかと思うんですけれども、他の方で関連するご意見はございますでしょうか。

では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 うっかりしていましたが、交通量は、効果を議論する前に一括して出されるということでしたけれども、影響は交通量がないと議論できないといていたことから、その後でまた影響に戻るといふふうに考えてよろしいのでしょうか。

それから、生活に与える影響の論点ポイントの整理を見ると、交通集中というものも含まれていると思います。世田谷通りのインターチェンジは、現在の混雑状況からいってち

よっと難しいのかなと思いますけれども、もし世田谷通りインターチェンジをつくらなかった場合、世田谷区の方が外環に乗りたいたと思ったら、今お話しの出た国道20号のインターか、東八インターか、あるいは環八の用賀インターに回って乗るようになるのかなと思います。その交通集中についても、交通量が出た後でまた議論できるんでしょうか。ぜひそういった数字も出していただきたいと思います。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

交通量の資料を求めるようなご意見がありましたけれども、それは伊勢田さんをお願いします。

【伊勢田協議員】 まず、交通量についてでございますが、交通量に関して、現在まさにシミュレーションをさらに詳しくやっているところです。今までお出ししている資料も、特に出入りの交通量とか外環本線を走る交通量について、シミュレーションをした結果についてお出ししておりますが、今やっているのは、外環本線の部分だけではなくて、その周辺の道路がどのような変化をするのだろうかというようなシミュレーションをまさに追加してやっております。

その際に、まさに柴田さんご指摘のように、外環道の料金を幾らとるのかとか、そういうことが交通量に与える影響が大きく出ます。詳しくは、今やっている計算につきまして、次回詳しくご説明させていただきたいと思いますが、基本的には料金を時間に換算して、例えば10分短縮になるのに500円払って乗るのかしらとか、そういうようなことをコンピューターの中で、1台1台の車にシミュレーションを行って、じゃあ高速道路に乗る車は何台ぐらいだろう、相変わらず下を走っている車は何台ぐらいだろう、このような計算をしております。ですから、まさにどのような条件でシミュレーションしたのかも併せてご紹介させていただきたいと考えております。

新さんの方から、ジャンクション一体型の工夫の余地ということでございますけれども、これまでお出ししている資料及び本日お出ししている資料のいずれも、現在の都市計画が接続している位置で、その方向に沿って建物数を数えているものでございまして、それ以外の道路に接続させる案については、現在のところまだちょっと検討していないような状況でございますが、また個別に、具体のご提案等があれば、そのような検討もやっていかなきゃいけないんじゃないかと考えております。

江崎さんの方からも、交通集中とか、あと環境に与える影響も交通量と無関係じゃないはずだと。おっしゃられるとおりでございますが、ただ、論点ポイントの中でも、特に効果に与える部分で、特に交通量がたくさん取り上げられておりますので、次回までにシミュレーションした結果をお出しさせていただきたいと考えているわけで、もちろんそれに基づいて、交通集中とか環境に与えることについてもまたご議論いただければと考えております。

以上です。

【司会（西川）】 他にご意見ございますでしょうか。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 濱本です。

1つ確認したいことがあります。それは、今、必要性の有無の議論をしているわけですが、中間まとめも終わりましたが、そのまとめの中で、結論の出ていない、言いつ放しのままのものがたくさんあると思いますけれども、それからお答えしていただかなきゃならないこともあります。その辺はどういう形で結論を出されるのか。この間の中間報告の中で、意見書の中にも入っていますけれども、それをどういうふうにするかということをもまず決めていただきたい。それが1点。

それから、2番目。今、三鷹の方からジャンクションとインターチェンジの構造の問題が出ましたけれども、今、国と東京都の方から案が出ているのは、一応都市計画の決定の

中の話で立ち退きの問題が書いてあるわけですが、今、構造の問題で新協議員からも出ましたけれども、私は、もし国がどうしても外環が必要だというならば、その構造の考え方、今のそういう考え方じゃなくて、ジャンクションの中で、例えば中央道あるいは20号線から中央ジャンクションに入る場合、中央道の中で、本線の中でインターチェンジに入れるような形にできないか。例えば上りにしろ下りにしろ、本線に上がっていく場合は、中央道の中で、例えば立川方面に上がっていくとか、高井戸の方に上がっていくとか、そこで外で上がるような構造にするんじゃないかと、本線の中でできないか。そういう技術的なことはできないかを検討していただきたい。意味はわかりますか？

【司会（西川）】 中央高速の本線の中で上がっていくということですか。

【濱本協議員】 そうそう。だから、もしどうしても皆さん方が外環が必要であるというならば、立ち退きと開削部分を少なくするためには、なるべく、本線を大深度で行くならば、大深度で行きながら中央道の本線の中で上がるようにしたらどうか。例えば、東名もそうです。東名のところもそういうことで考えられないのか。そういう技術的なことは、ここまで技術が発達して、そういう大深度の方向で考えているという案で来ているならば、その辺の研究・検討をしていただきたい。そういうことで提案された方が、必要な議論として考え出てくるんじゃないか。

もう1つは、須山協議員から提案されていますけれども、前は杉並さんからインターチェンジはなしということで区長がお話ししていましたが、練馬の方もそういうことで、非常に住民側は分かれていると思いますけれども、インターチェンジの決定については十分、住民の意向を真摯に考えていただきたいということを申し上げたい。

3つお願いします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、1点目が、中間とりまとめの残された課題についてということでございますね。

【濱本協議員】 それと、今、「生活に与える影響」の議論に入りましたが、そういうことで言いつ放しで決まるんじゃないかと、1つ1つ結論を出していただきたい。そういう議論の仕方をしてほしい。

【司会（西川）】 結論というのは、確認できる部分は確認をしていくという趣旨でよろしいですか。

中間とりまとめの中にも、確か今後議論していくというところが幾つかあるかと思いますが、今後どう議論していくかということについて、2、3ちょっと意見をいただいて、この場で余り議論しているとあれかもしれないので、今日意見をいただいた上で、次回までに運営懇談会をやりますので、そこで少しそのテーマをどう取り扱っていくかというのでも議論できればと思いますが、今の、まず第1点目の濱本さんのご意見について関連するご意見はございますでしょうか。

多分、濱本さんからのご指摘は、これまでの主な討議の内容とかにも、今後議論していくということになっている部分について、いつの時点で、どういう議論をしていくのかと、そういうことを確認していくべきではないかというようなご提案ということですね。

その点について、もし濱本さんがよろしければ、今日のところではなくて、懇談会で議論するということがよければ、その点についてはそういう形でもよろしいでしょうか。また、そのところの取り扱いについては懇談会で議論した上で、こちらの方にご提案させていただくと。

2点目の方につきましては、構造についての工夫をもうちょっとできないかということ、事例としては中央高速の本線のところで上がったたり下がったりということができないかということと、インターの設置については十分、住民の意見を聞くようにとのご意見だったかと思うんですけれども、2点目、3点目について、他に関連するご意見はございま

すでしょうか。よろしいでしょうか。

では、他の観点でもご意見があれば、いただければと思いますが、よろしいでしょうか。今まで出された生活に与える影響の資料について、ご意見ございますでしょうか。

生活に与える影響を今議論させていただきましたが、今のところ議論として論点がなければ、では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 「生活に与える影響」の項目でいろいろ問題があると思うんですが、皆さん発言がないので、1つ、2つ、申し上げておきます。

論点の中で最初に載っているのは、立ち退きの対象者の移転の確保ということで出ていますね。もう1つは、今、大深度になった場合に、大深度法で補償がないという問題があります。もし外環を必要とするならば、大深度の場合でも、現在、本線部分の計画決定をした場合の補償を何らかの形でできないかどうか、これが一番大きな問題だと思います。

それから、移転先につきましても、ジャンクションとかインターチェンジの必要なところで移転する場合には、1箇所にとまめて代替地ができるのかどうか。その辺の行政側としての回答があるのかどうか。

3番目に、今日はお話だけしておきますけれども、次回いろいろお願いしたいと思いますが、計画の中で一番問題なのは、今まで外環の必要性の有無は、ほとんど構造とかそういう問題が多かったですけれども、必要性の有無を議論する時は構造とルートというのは絶対免れないんです。私は、このルートについて、今現在は都市計画が決定しているからこのルートで議論されていますけれども、外環の必要性の有無を話すならば、外環を造る時どこの場所が一番適当なのか。

これはやっぱり、外環の必要性の議論では、一番大きな問題だと思う。今日お集まりの協議員の皆さん方は、ほとんど今計画決定しているところで、これがありますからそういうことなんですけれども、41年の原点からお話しするならば、都市計画は決定しておりますけれども、それはちょっと棚上げということなのだから、ルートの問題については本当に真剣に考えていただきたい。それは、41年の都市計画を決定したときに私と新協議員が報告いたしましたけれども、あのルートの決め方は、我々としては非常に不満、また十分な議論されないで強行にやったということで、これは住民側としては非常に納得できない。ですから、この問題について真剣に、2回、3回、協議会の中で議論していただきたいと思う。私は、この場所には外環のルートは要らないという考え方で来ていますので、外環の必要性は考えますけれども、そういうことでルートについては検討していただきたい。

今日はそこまでしておきます。皆さんの意見を聞きたい。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

1点目が移転先の確保の方法について、2点目が大深度区間のときの補償の考え方、それから3点目が、なぜこの地域にこういうルートになるのかということについてご指摘いただきましたが、今のご意見について、他の方で関連してご意見がございませうでしょうか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 43年当時のあの話をしたときに、もう既にその問題をじっくり考えてみる必要があるんですね。ルートが正しいかどうか。当時考えられていたルートというのは、前にもお話ししましたが、東京23区の交通集中をその外延でさばこうということで、一番抵抗の少ないところへ路線を持っていったというのが現実の姿です。でも、強引に押し切ったということがありますけど。だけど、時代はもうあれから何十年もたっているわけです。車はどんどん増えていく。だけど、国としてというか、東京都としてというか、国土交通省もいるわけだし、日本のいわゆる交通だとか運輸行政を全部一手に握っている省庁がここに加わっているのに、はっきりいって、これから日本の中を走り回

る車が一体どうなっていくのかという予測なんて、全然出ていないわけ。台数がどれくらいになるか。さっき江崎さんが言われたけれども、高齢者の人口が増えてくるということもあります。運転する人が減ってくる、人口も減ってくる。

今、燃料電池だとか盛んにいわれて、ディーゼルの排気ガス規制だとかといわれているけれども、一体あと20年たったら、外環ができ上がる当時には、もしやっただとしてでき上がる時代には、一体どういうふうになっているんですかね。結局、NOxにしる、SPMにしる、総排出量はどのぐらいの予測を立てているのか。

要するに、交通量の問題にしてもそうですけれども、結局、都市内の交通は高速道路で処理すべき問題ではなくて、一般道路の拡幅というか整備でやるべきものだと私は思っているんですよ。高速道路の整備は、都市の周辺を外周で大きく迂回して取り巻くものと、それから、その取り巻いたものと日本全体の各拠点といいますか、主要都市を結んでいく高速道路、これは必要なものだろうと私は思うんですけども、都市の中で、しかも、東京みたいな巨大な都市の中で、一般の主要地方道を整備しないで、高速道路で片づけてしまうという発想は、非常に雑な発想じゃないかなというふうに思うんですね。

それで、先ほどもお話ししましたように、高速道路に通る車だけでなく、今、この外環をつくらうというのは、東京23区内の車が密集してきて動きがとれないということと、公害が発生して居住にたえないような都市環境が出来つつあるからじゃないですか。それを解決していくために、今さまざまな方策がとられているわけだけでも、例えば自動車の問題1つにしたって、排気ガスの問題1つにしたって、将来予測もやっぱりきちんと立てるべきだろうと思う。その上で、外環が必要なのか必要でないのかということが言えるだろう。

今現在置かれている車の量、今現在排出されている排気ガス、公害、そういったもので外環が必要だという論理にはならぬだろうと思うんですね。科学も進歩するし、社会も進歩する。我々も本当に考えているわけですから、国全体も考えているわけですから、20年後にはどういうふうになってしまうのか。そのときに外環が本当に必要なものであるかどうか、そういったことも併せて考えないと、必要性の問題は論議できないと私は思うんですがね。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、新さんから、将来の交通の状況はどう変わっていくのか、それとの外環の関連ということでございましたが、先ほど濱本さんから3点ございまして、今の新さんと加えて4点ございました。これについては、国と東京都、何か補足があればいただければと思いますが、よろしいですか。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 濱本さんの方から、大深度地下になった場合の地上部の用地の補償とか、あと、まとまった代替地というお話がありましたが、もう少し具体的な議論になったときに大事なお話かと思っておりますけれども、土地を買ってもらえるならばとか余り直接的ではないかと思うので、できればもうしばらく先のご議論としてではないのかなというふうに考えております。

ルートにつきましては、以前資料を出させていただいておまして、41年のときの経緯を濱本さん、新さんから求められまして、お出しした資料でございます。資料ファイルの2番の一番上に黄色いインデックスの1番というのがございます。そこを捲っていただきますと、私どもが昭和36年、昭和37年にわたりまして、外かく環状道路につきまして調査した調査報告の概要を抜粋したものがございます。いろいろ書いてございますが、4枚捲っていただきますと、A3のものが現れるかと思っております。このA3のものが、当時検討されました4つのルート、Aルート、Bルート、Cルート、Dルートという4つのル

ートの当時の比較でございます。

その地図が、同じ資料ファイルの後ろにビニールの袋がついておりまして、その中にこういう地図が入ってございますが、その中にその具体のAルート、Bルート、Cルート、Dルートが書かれております。その際の協議会でもご説明を申し上げましたが、現在の都市計画のルートはこのDルートとほぼ一致するということも、現在のルートと照らし合わせていただけるように、こういう透明な紙を合わせていただくと、ほぼDルートと一致するということも、以前ご説明させていただいております。

現時点でのルートの考え方でございますけれども、現実に関越道までは、埼玉県内の区間と一部練馬区の区間は外環道が開通をしてきております。ですから、そういった意味では、関越道の大泉ジャンクションのところで、東京都内の南向きのところはジャンクションをつくらせていただきたいな、こう考えております。中央道と東名道とのジャンクションでございますけれども、中央道につきましては、三鷹のところの料金所からの位置関係や、ジャンクションの用地として確保ができるかどうか等を考えて、今のところが適切なのかと。東名道につきましても、東京の料金所等からの位置等から考えて、今の場所がふさわしいのではないかとということで、ジャンクションの位置としまして、今のジャンクションの位置をベースに今は考えていきたいと考えているわけでございます。

他に、ジャンクションやインターチェンジのつくり方として、さらにもっと工夫する余地がないかということでございます。まさに地上への影響、移転される方を少なくするというのが、外環道を地下にする大きな目的でございます。それゆえに、そういったような工夫を、技術開発も含めてやっていかなければいけないと考えております。

あと、将来の姿についてでございますけれども、基本的に外環道につきましては、現在、都心及び環状8号線などで発生している交通問題、環境問題を早急に解決したい、軽減したいという観点でつくるものでございます。おっしゃられるように、自動車の排出ガスも軽減されてくるでしょうし、また、いろんな公共交通機関もさらに整備が進んでいくことが考えられますが、少なくとも私どもは、今この東京西部地域で発生している交通問題、環境問題を解決するためには、この外環道が早急に必要だと考えているわけでございます。

以上でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 今のお答えを聞いてみると、現ルートについての外環の必要性を述べたのでしょが答えになっていないと思う。私は、外環は、前にもどなたからも話がありましたけれども、環状道路としてやる以上は、三十数年前の計画と今の現状とはやはり全然違うと思うんですよ。そういう現状を見て、外環が必要なのかどうかということは今話しているんだから、もし必要であるならば、本当にそのルートがこの場所でよいのかどうかということをやっぱり議論していただいて、皆さん方、今必要だからとっているけれども、そういうことだけじゃないと思うんですよ。

それと、行政側の皆さんのいつもいっているのは、利便性だけしか聞こえてきませんし、もし外環を必要とすると本当に真剣に議論するのならば、やっぱりルートもしっかり考えるべきだと思う。

もう1つ簡単にいえば、大深度ということで提案されるならば、今そこに図面が出ていますけれども、ルートは円くなっていますね。例えばもっと経済的に考えるならば直線でまっすぐ、大深度ならできるはずですね。そうすると、距離的に大分減ってくるんじゃないですか。16kmから15kmとか13kmとか、そういうことも考えられるし、本当にその場所が外環として適しているかどうか。というのは、私は、7環、8環を見ていて、そんなに間隔がない。環状線として間隔が1kmもないんですよ。八王子寄りにできる圏央道、環状道がどうしても必要ならば、もう少し西じゃないかと僕は思うんです。西とか

北の方になるのか。その辺のこともやっぱり考えるべきだ。

今、皆さん方は三十数年前につくった計画決定を余りにも盾にとってやっているんだけど、それはおかしいと思うんですよ。都市計画が決定しているからという話が必ず最後に出てくると思うんだけど、そういうことじゃなくて、外環の必要性を考えて、ルートを考えるときは、この場所が本当に外環をつくってよかったというものをつくらなきゃならないと思うんですよ。ですから、そこを皆さん方は真剣に考えていただきたい。我々もそう考えるべきだ、本当に必要であれば。

だから、私は、外環は必要であるならば必要であると思っていますけれども、はっきりいって、この場所には要らないと思っている。だから、その辺は今、36年前につくったルートをつくった計画がありますけれども、D案が大体似ているといいますけれども、それはそうとしても、決定の仕方が我々としては非常に納得できない。だから、本当に真剣に考えてほしい。

それから、利便性を求めて、この間、アンケートをやった人が、現在の沿線以外の人々で外環が必要だという方がいっぱいいらっしゃいますけれども、本当に必要であれば、じゃ、自分のところに道路ができたときに、それでも賛成していただけるのかどうか。今まで我々36年間、本当に苦しんできたわけですよ、長い間住民が納得のいく決定の仕方ではなくこの計画を決定されて、その後ずっと苦しみを受けて来ているわけですよ。だから、それをまたそのままやれというのは、私はおかしいと思うし、本当に外環の必要性を考えるならば、それはエゴではないと思いますが、そうじゃなくて、白紙から考える、原点から考えるということをいっているんですから、やっぱりルートもしっかり考えてほしい。

もう一つ、私はちょっとお聞きしたいというか、提案なんですけれども、今、現状は、外環は東京都の都市計画で決定してやるわけですね。けれども、国のこういう環状道路を東京都の都市計画で決めるといえるのは、私はちょっとおかしいんじゃないかなと。これは素人考えかもしれませんが、国の道路であるならば、きちんと国が計画して、国が決定すべきであって、都市計画でやるということも法律的に考え直して、見直しをしてほしいと思う。そういう大きな話で申しわけないけれども、そういうことも提案しておきます。もし皆さんご意見があるなら、お聞きしたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、濱本さんから、ルートについてもっと議論するべきではないかということと、その計画の中身の決定の仕方についてのご提案でございましたが、主にルートについて、他の方でご意見ございますでしょうか、関連して。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 練馬の武田でございます。それぞれ考え方が違うものですから、できるだけ発言しないで静聴させていただきました。

ただ今、濱本さんの方から出た意見の中で、ルートについてということですが、これはもう三十数年経過しているもので、地上の平面のルートを右か左か動かすことはほとんど不可能だろうと思います。四十何年以前に都市計画決定されている。高架構造でつくるという、当時の非常に乱暴なもので、ルートは右か左か西か南に動かすというんじゃなく、高架で拙速主義でやろうとした。つまり、地上15mある、そういうルートだったということですよ。

それを、土木その他の技術の向上を見て、地下何十メートルに持っていけるということが出たわけです。不要な通過交通をできるだけ地下空間で処理しようということが大深度になったわけですから、これをどう評価するか。

反対だ、賛成だというところではなくて、地下でやるんならば、こういう方法でやっていったらいいんじゃないか。我々市民の知恵として、少なくとも地下でやるのならこういうパターンが考えられるのではないかというような論議にいかないと、このPIの第2

期は、余り多いものにはならないと思うのです。

インターやジャンクションのあり方ということになりますが、行政の側ももうちょっと大胆に、例えば大泉の場合にはこういうインターあるいはジャンクションの構造になるんだというぐらいのものが出てこない、土木や設計の専門家じゃないですから、イメージは持てないだろうと思うのです。この間、その模型が出ていましたけれども、非常に稚拙なものです。ですから、もうちょっと具体的なイメージを出してもらって議論をしないと、前へ進めないだろう。そういうことを一つ申し上げたい。

今、この段階でルートがどうだということけれども、高架で15m、20mの日陰をつくる形から地下40mから60mの間で勝負をしようというのですから、地下空間でどれだけ利用するかということを中心に置いて、その中で処理できることはできるだけ処理をしていく。排気ガスが心配ならば、国交省もぐずぐずいっていないで、こういう形で処理をすれば、「環8や、あるいは皆さんの住宅の周辺の大気汚染の状態よりも、むしろ数段クリアなエアが供給されるんですよ」ということぐらいは言えるような、具体的なデータを出して説明をすべきだと思います。

それから、煙突がどうだという話もあります。ですから、地下空間を有効に利用できますよ。いろいろの方法も考えられるわけですから、要するに、皆さんが一番心配しているものを、ここまで処理できるんですよということを示してくれないと、一步も前へ進まないじゃないですか。国交省ももっと大胆に、今実験中でございます、今どこそで検討中でございますというようなことをしている限り、このPI協議会、2期に入ったって少しも前へ進まないじゃないかと思うんです。

ですから、もう今までに全部疑問が出ています。地下水の汚染と緑はどうなるんだとか、あるいは河川はどうなるんだとか、いろいろ出ています。そのことに対して対案を出さなきゃ、対案というよりも、住民がそれを求めているんだから、そのデータを、データというよりも、もうちょっと目に見える形、処理や対応方針を示してほしい。それをやらない限り前へ進まないんじゃないですか。

もちろん交通量の調査についても、正確なデータは必要だと思います。しかし、全体として見れば、どういうことがあるとも外環、三郷から大泉まで、あるいは東北自動車道、それから関越へ行っている車というのは、日量で現在でも大体6万5,000から7万5,000、アップーだったら8万5,000ぐらいいっているわけです。そうすると、いかに人口が少なくなろうと、少子高齢化社会になろうとも、この経済活動が今よりそう停滞するとは思えない。それなりの生態でいくと思います。人口が少なくなるといっても、日本の環境を見ますと、亜熱帯地方に属して、非常に温暖な気象で、適度な湿潤な気象を持っています。7,000万というような話が出ますけれども……。

【司会(西川)】 そろそろ5分経ちましたので、済みませんが……。

【武田協議員】 人口7,000万になっても、もしこの土地が7,000万になったら、必ず東南アジアあるいはアジアその他を含めて、この地域に入ってくるのは2,000万から2,500万増えてきますよ。今の日本人だけがこの地域にずっと住みつくんだというような認識はおかしいので、よく7,000万という説が出ますけれども、そういうことも余り価値がない。そのときになってみなければわからないけれども、もっと流入を求める政策により、必ず別の人口の大移動が行われてくるはずだと思います。また、そういう日本でなきゃ困ると思います。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

今、もっと具体的な資料を、ちゃんと質問等が出ている、要求の出ている資料について出てこない、議論が進まないんじゃないかということと、その前に、ルートの話についての濱本さんと武田さんのご意見がございましたが、他の方で、その点についてご意見ございますでしょうか。それとも、今日のところは、ルートについては、次回引き続き議論

するということでも構いませんし、今日ご意見がございましたら、いただけますでしょうか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 ルートの話をするのであれば、東名以南も一緒に本当にどうするのか、きちっとした考え方を示してもらいたいですよ。環状道路をつくらなければ、東京都の交通の問題は解決しないといいながら、今やります、やります、計画しますと言ったって、43年も計画しているわけだから、全然前へ進んでいない。早い話が、今までの話の内容を聞いていると、環8の世田谷通りから目黒通りの間の交通の問題を解決するために、我々が犠牲を払わなきゃならぬという形になっておりますね。

本当に東京の将来をいうのであれば、そのためにどうしても必要だというのであれば、併せて、外環の東名以南についてもきちんとした予測、何年までにつくるんだという予測を、どういうやり方でつくるのかということ、ルートも含めて、やっぱり提示すべきだ。都市計画決定していなくても、私はやるべきだと思うんですね。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

ルートについては、他にはご意見ございませんでしょうか。今日議論が十分尽くせていないのであれば、またそれは運営懇談会の中で次回の議題として整理させていただいて、次回議論するかどうかをご提案したいと思いますが、今日のところは、生活に与える影響についての意見で、他にございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 先ほど武田さんがおっしゃった人口予測なんですけれども、たしか記憶しているところでは、海外から流入してくる方、日本から出ていく方という数も含めての予測だったはずなので、一応補足しておきます。

それと、生活に与える影響ということで、前に地下水の話があったところに少し戻ってしまうのですが、どうしてもこの点だけは補足しておきたいので、申し上げます。

井戸についてなんですけれども、喜多見には災害時に井戸水を提供することになっている「震災時井戸水提供の家」というのがたくさんあります。ちょっと気になったので、今、聞き取り調査をしています。飲み水以外の洗い物、洗濯、お風呂などで井戸水を使っているとか、飲み水も含めて使っているというお宅が、意外なほどありました。ということは、生活に与える影響とも多少関わるかなと思って、済みません、もう一度出してしまったのですけれども。ところが、よくよく伺うと、飲み水に使っているお宅のお隣では、鉄分が多くて洗濯にも使えなくて、またそのお隣では、きれいな水でいろいろな用途に使っているということで、地下水の水道（みずみち）というのは、少し調べただけではなかなかわからないのかなというふうに思いました。

そこで、この地下水については、聞き取り調査も含めて、十分に詳しく調査していただきたいと思いました。済みません、戻ってしまいましたけれども、以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

他に、生活に与える影響でご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。次回また議論するかどうかについては、また懇談会の中で議題を整理させていただきますが、テーマとしては、まず先に進むということによろしければ、論点項目の中では、3として「交通政策」というテーマがございます。今日、宮良さんの方からご提出いただいている資料が、それに関連する資料かと思っておりますので、もしよろしければそちらの補足の説明をしていただいて、これまでも資料提出がされておりますので、そちらを使って少しご意見をお聞かせいただければと思います。よろしいでしょうか。

【宮良協議員】 交通政策という事柄の中で、今日資料を出させていただきます。

これは何かというと、交通政策の項目の中で、公共交通とかTDM、JRなどの活用計画の明示という事柄についてお答えをしたいと思います、資料を出しています。

特にそういった交通関係の計画、整備については、計画的にやっております、運輸政策審議会というのがあるのですけれども、これは国土交通大臣の諮問機関で、様々な計画、例えば鉄道とか軌道の運賃の上限とか決めたりするときに、いろいろ意見を聞く、そういった機関であります。

その中で、資料を見ていただきたいのですけれども、平成12年1月に答申18号が出ています。この中で、「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」、こういうことがあります。要は、これから計画していく交通、鉄軌道系について、こういう目標で、具体的にこういうことをやっていこう、そういう内容なんです。

資料の内容をご説明すると、「まえがき」と書いてありますけれども、目標年次2015年、東京圏、概ね半径50km圏を対象として、鉄道を中心としたモノレールとか新交通、路面電車等を含む、要は鉄道、軌道の計画です。

東京の現状はどうなっているのか。社会経済の状況とか人口の状況とか、そういうものも踏まえまして、将来どういうふうになるのか。例えばこの中の将来の方の認識については、高齢化とか、就業人口横ばいとか、そういうことが書いてあります。そういった中でいろんな課題にこたえて、計画的にいろいろ整備をしていこう、そういう内容です。

では、具体的にどんなものかということ、この資料の1枚目の真ん中より下のところに、「計画策定に当たっての基本的な考え方」というのがあります。そこでいろんな状況を踏まえるとともに、その下に、1、2、3、4、5、これがいろいろ目標になっていまして、例えば1は、混雑緩和、ピーク時平均混雑率が150%、個別路線では180%とか、そういうことが書いてあります。2は、速達性の向上、要するに、高速で連絡をしてあげましょう、いろいろこういった目標があります。

では、具体的にどうかというのが次のページになりますが、裏の方に少し出ております。1つは、やっぱり既設路線の改良をやりましょう。その1番目を見ていただきたいのですが、「JR山手貨物線の恵比寿～大崎間を旅客線化し」、これは埼京線ですね。今はこれより一段進んでいまして、りんかい高速鉄道を新木場まで相互直通運転をしている、そういったことです。

次は13号線のこと書いてあります。今、これは工事をしています。渋谷から池袋に至る路線の工事です。

もう1つは、新設とか複々線化を進めましょう。その中で、整備の対象路線をAとBに分けておまして、今お話した目標年次2015年までに整備を推進すべき路線とか、今後検討していこう、そういった路線があります。

その他にも、鉄道の整備、運行、経営、そういったものについても考慮をしていこう、そういう計画であります。

これは関東の50km圏で、東京も当然入りまして、トータル的にお尋ねの今の公共交通、特に鉄軌道なんですけれども、それについてはそういった計画でやっているという資料であります。

その他は、交通政策の話なので、TDMなどについて少しお話をさせていただきたい。これはこれまで協議会の中でお話を1回させていただきまして、お手元のクリアファイルの中に資料がいろいろ入っています。パンフレット等がありますけれども、この中でも見ていただくと、「TDM 交通需要マネジメント 東京行動プランのあらまし」、こういったことで施策を進めております。これは今まで話をさせていただいたところです。要は、今まで道路、鉄道、いろいろ整備してきましたけれども、それらを有効利用しようということが1つと、もう1つは、道路をつくったり、鉄道を敷いたり、その絶対的な量的なことを充足させよう。その2つの方向でやっているということでもあります。

あと、この中で、沿線での駐車場増設計画の有無はというお尋ねがあるんですけども、駐車場については、東京都でも基本的な計画をつくってしまっていて、平成3年に、駐車場整備に関する基本的な考え方、整備手法について方針をとりまとめています。内容的には、駐車施設対策の基本方針、平成3年5月なんですけど、その中で、確かに東京都も駐車場公社という外かく団体を持って、駐車場をいろいろ経営管理していますけれども、基本的には、区市町村及び民間で整備し、東京都は、今お話ししました整備手法とか考え方なんかをとりまとめて、皆さんとお話をしている、そういうふうになっています。

具体的な今回の交通政策の中で、沿線での駐車場増設計画の有無はということなんですけれども、計画はありません。

次は、ボトルネック解消対策を考えているのかということがありますけれども、それも、今TDMの中でお話ししましたように、道路整備をしたり、鉄道整備、そういったものを進めていくことが1つです。もう1つは、既存容量、せっかくつくった道路の容量を回復しよう。例えば、今東京都が取り組んでいるのは、警視庁と一緒に「スムーズ東京21 - 拡大作戦 - 」というのをやっています。要は、いろいろ交通上のボトルネックになるところ、例えば交差点のところに違法駐車、車がとまっている。そこを何とか解消していこう。繁華街では荷さばきの車が交通を支障しているのが間々あるので、そのスペースを確保する。それから、いろいろな啓蒙の活動も行っていきます。そういった中で「スムーズ東京21 - 拡大作戦 - 」では、都道30路線、100カ所の交差点を選んで、今お話ししました渋滞対策をやる。また、国土交通省とも連携して、国道の11路線、40交差点についても、同様の対策を進めていく。

これは具体的には、例えば靖国通りの神保町の交差点のところに赤い舗装があると思います。そこはなるべく駐車をしないでもらって、交差点の容量を回復して、交通の流れをスムーズにしよう、そんなようなことをやっています。

その他には、多摩地方では、「交差点すいすいプラン」というのがありまして、交差点に右折レーンを設置しまして、交差点付近の渋滞対策をやる。そういうことも進めています。

もう1つは、貨物配送時間の限定はするのかというお話がありました。今お話ししましたTDM東京行動プランでも、物流の効率化を施策の柱の1つとして挙げています。対象となるのは、やはり商業地域だと考えておりまして、私もやったんですけども、渋谷で物流の荷さばきスペースをとってみたい、時間帯を工夫ができないかということ、商業地域の商店会の皆さんと話しています。でも、非常に難しく、例えば物を運んでいる輸送会社の方は、配送の時間はいつでもいいとおっしゃってくださるんですけども、朝早くとか夜遅くになると、従業員の方の勤務条件とかいろいろな問題があるというお話があります。実験的には、渋谷ではなかなかできなかったんですけども、丸の内地区で平成13年に社会実験などをやって、具体的にどういうふうに移行できるか、そんな検討をしております。

以上、交通政策について、今までいろいろご質問、資料請求があったものについて、ちょっとお話をさせていただいています。以上です。

【司会(西川)】 今、論点項目の整理の交通政策のところ整理されている論点について触れながら、資料説明等、宮良さんの方からございましたが、その説明と論点項目について触れた説明に併せて、それについてご質問とかご意見等ございますでしょうか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 今の宮良協議員の東京都の政策についてですけども、確かに東京都のTDM等々は、見るべきものはあると一定の評価はできると思います。ただ、やはりこの諸施策もさらに詳細な検討と対策が必要であるというふう考えております。

なお、この交通政策の中で、幾つかのお尋ねがあります。まず、かつては東京の人口は

郊外にどんどん分散していったという経緯があったと思いますが、最近、タワーマンションあるいは高層ビルなど、都市にまた経済とか人口、居住者が集中してきているように思うんですね。そういうことに対して、この交通政策とかそういったものをどう対処していくお考えなのか、まずこれが伺いたい第1点です。つまり、人口分布の変遷と、もちろん将来予測も含めてですが、それと交通政策をどう関連づけていくかということ。

もう1つは、鉄道と道路の関連性が、今のご説明ではもう一つよく見えていないのですが、これはどうお考えになっているのかという2点をお尋ねします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他に関連の質問がございましたら、一緒にあれですけれども、よろしいですか。ご意見とかご質問、他にございませんか。

では、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 今、2つのお尋ねがありました。1つは、道路、鉄道との関係、いろいろな連携だと思えますけれども、具体的に1つわかりやすいのは、鉄道と道路、いろいろな車を使ったりバスを使ったりするんですけれども、そのシームレス化をやっていきます。具体的には、乗り継ぎの利便性の向上ということになります。

もう1つは、鉄道、モノレール、バス、車など運ぶ人数の量にもいろいろなタイプがありますから、道路、車を使う人と鉄道を使う人の目的に対応できるように的確な交通機関を計画しているところです。

それから、前段のご質問は、だんだん都心居住をしてきているんじゃないか。その辺、交通政策上の関係でどう考えているのかというお話なんですけれども、今は東京の活力、都市の再生、いろいろな民間の開発もある程度活発になっていまして、私どもとしては、東京のまちづくりにそういった貢献をするような開発については、やっぱりいろんな調整とか支援等をやっていかなければいけないと思っています。その中で、やはり今お話しのお話とか、周りに対する環境、物流とか、場合によっては、一部は中水路の導入など、交通に限らず、交通も当然そうなんですけれども、いろんな観点から計画を調整して、極力、まちに対する負荷が少なくなるように総合的に考えてやっております。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

お時間の都合もありますので、あとお一方かお二方、何かご意見ございましたら。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 宮良さんに伺いたいんですが、環状メガロポリス構想がありますね。あれはよく見てみると、車の交通でしかないみたいな感じなんだけれども、どうして鉄道で環状網をつくっていくという考え方はしないのか。結局、TMDだとかいろいろとっているけれども、この方向について、つまり、我々の住んでいるところでいけば、南北方向の交通を鉄道とかあるいはモノレール、今1つ、2つありますけれども、そういったものをきちんと接続した格好で、核都市をつくって、つないでいくという考え方は、このメガロポリスの中に出てくるんだけれども、全部自動車の交通でつなぐのね。物資の移動とか人間の移動とかいうものは、もっと別の方向でやれる話だろうと私は思うのですが、例えばモノレール等であれば、既存の道路を利用してつくるということも不可能ではないわけで、そういったことについて余り言及がないように見えるのですが、その辺についてはどうなんですか。

【司会（西川）】 では、宮良さん、お願いします。

【宮良協議員】 メガロポリス構想の中で、いろいろ図柄を見ますと、確かに軸線みたいなのが書いてあって、道路というんですか、車主体に見えますけれども、1つはやっぱり高速道路系のネットワーク、それから鉄道もございまして。今、物資の移動なんかのお話がありましたけれども、それも調査検討しています。例えば余り費用がかからないように、道路の横に、大規模な鉄道というよりは、中距離の、都電をイメージしていただければいい

と思うのですが、そういうことができないかとか、例えば環7とか環8の周りとか、調布保谷線にもという話は出ていまして、東京都の方でも交通企画課というのがありまして、そこで検討しています。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

お時間の都合がありますが、他に、最後、ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

もし言い残したことなどあれば、アンケートをお配りしておりますので、いつものとおり、そちらの方へ書いて、事前に事務局の方にいただければと思います。

次回の議論につきましては、また後ほど事務局の方から確認をさせていただきますが、運営懇談会の中で、次回どこを議論していくかという議題の整理をさせていただいて、次回、改めて議論を続けるということにしたいと思っておりますので、今日のところの議論としては、以上でよろしいでしょうか。

では、栗林さん、最後をお願いします。

【栗林協議員】 済みません。1つ要望があります。

今、後の方で、東京都の交通政策についての一般的なご案内がありましたけれども、この中で外環をどう位置づけているかということ、次回、念のためもう一回ご説明いただきたいと思っております。

【司会（西川）】 この交通政策の中での外環の関係ということでございますか。その点については、では、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 では、次回説明をいたします。

【司会（西川）】 それでは、そういうことにさせていただきますして、今日の議論としては、他はよろしいでしょうか。

では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 交通量に関してもそうなんですけれども、国や東京都で出される資料に関しては、当日、この場で配るのではなくて、事前に協議員に送っていただくように、改めてお願いいたします。

【司会（西川）】 わかりました。それは、事務局としても可能な限り早くお配りするよういたします。

今日の議論としては、以上でよろしいでしょうか。

議論は以上でございますので、事務局から、最後、報告事項がございますので、よろしくお願いいたします。

【事務局（伊藤）】 報告事項は2点あります。

まず1点目は、オープンハウスの結果です。参考資料-3でお配りしている1枚紙です。調布でオープンハウスが行われました。6月29日です。調布の協議員の方から、遠藤さん、川原さん、渡辺さんにも参加していただいております。来場者数は150名を超えるというような多数の方においでいただいております。

当日は、環境に関することやスケジュールに関する事など、多くの意見をいただいております。調布のオープンハウスの結果のご報告です。

もう1点は、前回まとめました「中間とりまとめ」につきまして、「外環ジャーナル」で近日中に配布したいと思っております。今、作成中です。

【司会（西川）】 事務局からの報告事項は以上でございますが、オープンハウスについては、調布の遠藤さん、川原さん、渡辺さんにもご参加いただいておりますので、今日の資料は簡単な会場の様子の写真だけでございますが、何か補足の説明等あればいただければと思いますが、よろしいですか。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 以前にも、私の方は地元で住宅地図を関係分張り合わせまして、航空写真に線を引いた資料がございますので、それを張りつけた住宅地図に落とした。そうい

う図面を使って、年に数回、地元の説明をやっておりましたが、通常は主婦の方、奥さん方が多いんですけれども、やはりこの間は独自のピラも配ったりということがありまして、私どもの町会以外でも、周辺からかなり来ました。普段は出てこないご主人が、男性が結構いたということですね。私なんか名前を聞けばすぐわかるんですが、奥さんは知っているけれども、ご主人は全然わからないので、気がつくのがあれですけれども、1つ参考になったのは、武蔵野市でもこれをやっていますけれども、昔、立て看板をつくって、住宅地図に計画線を書いていたのですが、やはり住民は青焼きの地図を見てもよくわからないので、問題なのは、その近く、周辺で目玉になるというか特定の建物、家だとかあれば、だれだれさんの家はどこだという話が出てくるわけですね。職員の方々も、そういわれてもすぐ思いつかないので、住宅地図で何丁目何番と探して、やっとこの辺ですねという話をやっているんですが、そういう地図が各地区あれば、それが話が一番しやすい。

参考までいっておきますと、私、全部の地区の、世田谷だけ少し欠けていますけれども、大泉から世田谷の半分までの住宅地図、全線持っております。線も入れています。もしこの後、オープンハウスをやるのでそういうのが必要であれば、いっていただければお貸しいたしますので、どうぞ声をかけてください。

以上です。

【司会（西川）】 では、川原さん、お願いいたします。

【川原協議員】 先ほど来場者数等しか発表されていないんですが、アンケートとかご意見とか、相談コーナーみたいなものを設けておりまして、その内容について、どういってお話があった、あるいはアンケートでこういう意見があった、そういうことは発表していただけないのでしょうか。

【事務局（伊藤）】 現在整理中なので、整理でき次第、発表したいと思います。

【渡辺協議員】 あと、ついでに、アンケートの枚数ですね。151名来たのですから、アンケートが何枚だったか、それも突き合わせて。

【司会（西川）】 はい、またそれは改めてご報告をさせていただきますが、補足は以上でよろしいですか。

それでは、事務局の報告事項は以上でございます。

最後に、次回の第24回協議会の日程につきまして確認をさせていただきます。第24回の協議会につきましては、事前にお知らせしてございますとおり、7月24日（木曜日）午後7時から、当会場で予定しております。案内につきましては、別途事務局からご連絡をさせていただきます。

また、会議中もちょっと触れましたが、次回協議会に向けて、議題の整理をするために、運営懇談会を開催したいと考えておりまして、日程としては、7月15日の火曜日の日程でいきたいと考えておりますので、よろしければご参加いただければと思います。詳しいことについては、後ほど事務局からご連絡をさせていただきます。

以上の点についてよろしいでしょうか。日程等につきましてはよろしいでしょうか。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 懇談会に、今回開催された調布のオープンハウスのアンケートの内容が出ますか。まだ出ないかな。

【司会（西川）】 では、運営懇談会のときに出してほしいというご提案ということでございますので、それは事務局の方で整理をして、間に合えば運営懇談会の方に提出して、こちらの方にも、最後、報告するという形にしたいと思います。

他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、予定の時刻よりも少し前でございますが、以上をもちまして、第23回のPI外環沿線協議会を終了いたします。長時間にわたりありがとうございました。

了