

第 29 回 P I 外環沿線協議会 会議録

平成 15 年 12 月 2 日 (火)
於：東京都庁第一本庁舎 5 F 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。

私は本日の司会役を務めさせていただきます国土交通省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。

撮影時間の方、終了とさせていただきますので、ご協力よろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。

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よろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから第 29 回 P I 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 時を厳守ということで考えておりますので、会議の進行にご協力よろしくお願いいたします。

本日、練馬区の平野さん、三鷹市の樋上さん、世田谷区の秋山さんからは、ご都合により欠席されるとご連絡をいただいております。また三鷹市の新さんからは、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。

本日の配付資料の確認をさせていただきます。

1 枚目が議事次第。それから座席表。資料 - 1 が前回の会議録でございます。飛びまして、資料 - 2 が前回の協議員から出された意見です。資料 - 3 が運営懇談会の報告です。資料 - 4 が、江崎さん、伊勢田さんから出された、本日の協議員から出された資料です。資料 - 5 が、オープンハウスの結果を報告するものです。

それから、参考資料として、参考資料 - 1 が前回の協議会の概要メモ。参考資料 - 2 が沿線区市長意見交換会の概要メモです。参考資料 - 3 はアンケート結果です。あと、いつものようにアンケートの紙をつけております。

以上が本日の配付資料です。

【司会 (西川)】 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、まず初めに資料 - 1 の前回第 28 回の会議録について、事前に皆様にご覧いただきまして、ご意見のあったものについて修正したものをお配りしております。再度ご確認下さい。よろしいでしょうか。特にないようでしたら、この形で公表させていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、前回の協議会で皆様からいただいたご意見を整理しておりますので、事務局から説明いたします。また、先週開催しております運営懇談会の報告も併せてさせていただきます。

【事務局 (伊藤)】 資料 - 2 と 3 をご覧ください。

まず資料 - 2 ですが、前回の協議会で出された意見をまとめたものです。前回は、「環境調査について」具体的な調査箇所等の議論、2 つ目としまして「必要性の有無について」の議論、あと「その他」の項目で議論をしております。意見の概要をまとめたものです。

続きまして、資料 - 3 です。11 月 27 日に行われました運営懇談会の報告です。

出席者はここに書いてある方々です。運営懇談会からの提案を5つにまとめております。まず1)が、規約の「基本認識」、準備会で議論したものですけれども、「基本認識」を十分踏まえ、必要性の有無について議論していく。2)は、次回の協議会、ですけれども、「交通の変化」等を中心に、「効果」について引き続き議論をする。3)が、これまでの議論により出された意見や質問について、事務局で論点ごとに整理するとともに、それについて資料提出や回答がなされているかどうかを整理し、運営懇談会で議論していくというものです。4)は、議論の進め方及び目標について、事務局で案を作成して次回の運営懇談会で議論する。5)は、当面の日程です。当面の日程については、次のページ、別紙をご覧ください。

1月、2月の日程です。1月は22日。2月は3日と19日。決まりどおり、第1火曜日と2週間後の木曜日ということで予定しております。それから、3月についてですけれども、区市の議会、都議会の開催が予定されていますので、現在のところ未定ということで調整中。3月の日程については調整中です。

以上、報告です。

【司会(西川)】 ただいま事務局から説明させていただきましたが、まず順番に確認をしたいと思います。資料-2の前回皆様から出された意見につきまして、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

続きまして、資料-3の方でございますが、運営懇談会の報告ということで5項目提案がございます。この場で皆様からご了解いただければ、この提案に沿っての議論を進めていきたいと思いますが、何かご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 濱本です。

懇談会の1)の「外環の規約の「基本認識」を十分踏まえ、必要性の有無について議論していく」ということですが、これだけ読みますと何だということになると思いますので、もう1度、私が発言したものですから申し上げます。

現在、PI協議会はいろいろ議論されていますけれども、どうも現実的なお話が多くて、本来のPI協議会でやらなきゃならない議論がなされていないような感じがします。そういうことで、もちろん皆さん方は現実の問題の方が非常に心配されるということでお話しされることが多いと思いますけれども、あくまでも皆さん方と一番最初に確認させていただいたように、PI協議会は「基本認識」を十分に踏まえてという準備段階からのお話を基本にしてやろうということになっていきますので、改めてこの機会に再度確認させていただいて、その姿勢で皆さん方のこれからの発言をお願いしたいと思いましたので、そういうふうにご理解いただきたい。お願いします。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

今、資料-3の提案の1つ目の項目についてご意見をいただきましたが、その点については他の方はよろしいでしょうか。

それでは、他の項目につきまして何かございますでしょうか。ご了解いただければ、この形で議論を進めていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

特にないようでございますので、議論の方に進めさせていただきたいと思います。

協議会への提案の中にごございますように、前回の協議会で、交通につきまして幾つか議論がございました。運営懇談会の提案にごございますように、まず前回の引き続きということで、交通の変化だとか分析に関する資料を使って、効果について議論していきたいと思っております。

関連しまして、伊勢田協議員と江崎協議員から追加資料が本日の配付資料の資料-4として提出されておりますので、まずご説明をお願いしたいと思います。

それでは、伊勢田さんの方からよろしいでしょうか。

【伊勢田協議員】 資料 - 4 の右肩上に「伊勢田協議員」と書いてある、タイトルが「交通の追加資料」です。

1枚捲っていただきますと、裏側が1ページです。前回、江崎協議員の方から「これまでお出しになられた資料」ということで、疑問点が大きく2つかなと思っております。その点について、私の考えを意見として申し上げさせていただきます。

1つが「通過交通に疑問があります」、もう1つが「渋滞が緩和されないおそれがあります」ということであります。通過交通につきましては、特に私どもが用意しました通過交通のデータのバックデータが廃棄処分になっていて残っていなかったということがありまして、今回、平成11年度に観測いたしました道路交通センサスをもとに再度推計をしました。その結果がその地図です。

23区内で動いている交通、青色ですが、内々交通の走行量は3,658万台キロ/日ということです。同じように、緑色が内外交通で、オレンジ色が問題の通過交通です。この3つを足し合わせてオレンジ色の通過交通を割りますと14%ということで、11年度センサスに基づいた推計においても、通過交通が14%になりました。

また、これは下でございますけれども、環8、環7では約3割が通り抜けの交通という実態を、これまでもご説明させていただいているところであります。

また、「渋滞が緩和されないおそれがあります」ということでございますけれども、次の2ページ目です。1つは、外環道の埼玉区間の開通、平成6年に全線開通をしておりますけれども、その結果で、並行道路の交通が減少しております。そういう例を、右上の国道463号で13%の減少。左下の県道蕨・鳩ヶ谷線で30%の減少、環7で11%の減少というふうに観測をしております。

3ページ目ですけれども、環状道路に関しての先進国でありますパリの環状道路の開通でも、同じように並行する道路の交通量が減少しているというレポートがありましたので、それをご紹介させていただきます。

パリの環状道路のA86というのは、高速道路86号線という意味かと思っておりますけれども、パリの中心部から約10kmから15kmに位置する環状道路です。そのうち南東部の10.8kmが1990年までに開通した6車線の高速道路でありまして、左下にその写真が載っています。

右側の4ページ目がそのレポートからの抜粋です。まず地図の方を見ていただきますと、赤い色のところが高速道路A86です。一番太くなっているところが90年に開通した約10kmの区間です。赤色が交通量が増加したところ、緑色が交通量が減少したところ、黄色が増減がなかったところです。

レポートからの抜粋の文章といたしましては、一般道路から高速道路86号線への交通の転換が大きい。交通量の減少は、並行いたします国道186号線が最も大きい。その186号線の道路は、左側の3ページ目に写真がありますが、こういう道路です。その他、国道7号線、県道38号線、県道126号線及び県道126b号線の一部区間の減少も大きいということがありまして、一番下のポツですが、「交通量が増加したのは少数の幹線である。県道125号線が26%の増加、A86の南側の国道6号線と国道7号線で増加している」という報告になっております。以上が、パリの環状道路でも並行道路の交通量が減少している紹介です。

続きまして、5ページ目です。前回、私の方から説明いたしました「交通の分析」に關しましての補足です。まず、5ページ目は推計の考え方です。前回、推計の仮定の条件について、条件がこうですというのをご説明したんですけれども、条件よりも、そもそもどういう考え方で推計しているのかというのをご説明すべきだったなと思って、用意した資料がこれです。

左側が、前回も説明しましたが、平成11年10月に観測した交通量の図であります。

これに、交通の発生元と交通の行き先、そしてどこの経路を通るのかということ仮定しまして、それをコンピュータの上で交通の流れとして再現をしております。その再現したものに3つの環状道路ができた場合という新たな変化を加えまして、交通が増える道路、交通が減る道路ということをお出ししましたのが右側の地図、これも前回ご説明したものであります。このシミュレーションをする際に、どういう道路網の仮定にするのか、料金体系はどのような仮定にするのか、経路はどのような選択をするのかという仮定を置いてシミュレーションしたということをお前回ご説明しました。

ただ、前回私がご説明しました中に1点誤りがございまして、道路網の仮定につきましては、3つの環状道路が完成したという仮定をした。ただ、外環の東名以南がない状態、川崎縦貫がある状態というものを仮定しましたと申し上げましたが、外環の東名以南がない状態を想定したものでありますけれども、川崎縦貫道路の期線もない状態を想定してシミュレーションしたものであります。その点だけ訂正させていただきます。

「交通の分析」の推計は、現在走っている交通が、外環ができたらどのように変化するかということを出しているものでありますので、例えば電車から車に新たに乗りかえる方とか、外環ができたからもっと遠いところまで車で出かけようとお考えになられる方とか、今まで車で出かけたなり車で運搬したりしなかったんだけれども、外環ができたんだから出かけようとならにお出かけになる方、こういう交通についてはこのシミュレーションの中には含まれていない。

多分こういうことを指されて、前回、誘発交通というご指摘があったかと思うんですけども、そういう電車から乗りかえられる方とかより遠いところへ行く、新たに車に乗って出かけようとする方というものは入っておりません。

6ページ目以降は、「アクセス道路周辺の交通の状況」です。インターチェンジが仮にできたりジャンクションができたりした場合に、その周辺の道路はどうなるのか、であります。ただ、その推計にはまだ至っておりませんが、それに先立つ、そもそも今がどのような状態になっているのかということをお今年の5月と2月に観測したものを、6ページから10ページまで、5つの幹線道路付近の交通の実態を、朝の一番混む時間に観測をしております。

簡単に説明させていただきますと、6ページ目が「目白通り周辺の交通状況」でありますけれども、笹目通りの交通量は、3時間で約8,500台から10,500台、目白通りが4,300台から11,800台という状況です。

右下が、現在の高速道路の出入りの交通の状況であります。大泉インターの出入り交通量は、3時間で5,800台。このうち3,100台が笹目通り方向との流動となっている。練馬インターの出入り交通量は3時間で7,100台という実態となっております。

7ページが「青梅街道周辺の交通状況」であります。青梅街道の交通量は3時間当たり6,500台から8,600台です。新青梅街道が3時間で3,200台から4,300台ということでした。

青梅街道と外環が交差する付近では、東西方向の道路、千川通りとか早稲田通りが合流していることもあって、交通量が多くなっているという実態がありました。

8ページ目ですが、「東八道路周辺の交通状況」で、東八道路の交通は、外環が交差するところの東側で約1,500台から2,500台、これは2時間当たりでございます。西側で2,200台から2,700台ということで、東側に比べて西側の交通量が多くなっている。

東側で東八道路と南北に交差する道路の交通量は、いずれも500台程度未満ですけれども、西側で南北に交差する道路の交通量はその倍程度となっておりまして、南北方向の交通量も外環の東側に比べて西側で多くなっている、こういう状況です。

9ページ目ですが、「国道20号周辺の交通状況」です。20号の交通量は3時間で5,

800台から7,600台です。20号の交通量ですけれども、外環道と交差する付近では調布経堂停車場線の交差道路が合流していることもありまして、この東側区間に比べて交通量が増えているという状況がありました。

10ページ目ですが、「世田谷通り周辺の交通状況」です。世田谷通りの交通量は3時間で3,000台から6,400台で、外環と交差する付近では、東西方向の道路（福社会館通り）が合流してますので、この西側区間に比べて、その区間で少し交通量が増えているということがあります。

ちなみに、狛江通りの交通量は1,800台から2,500台、多摩堤通りの交通量が2,800台から4,200台程度です。

きめ細かく観測しますとこういう状況になっているということでした。

説明は以上です。

【司会（西川）】 それでは、江崎さんからの資料、順番はその前にございますけれども、資料-4で「江崎協議員」と右肩に書いてある「交通の分析についての報告」という資料をいただいておりますので、そちらの方の説明、よろしいでしょうか。

【江崎協議員】 それでは、私から「交通の分析についての報告」について説明させていただきます。

私が主宰している喜多見ポンポコ会議で、ポンポコ研究会というちょっとかわいらしい名前なんですけれども、こういった会を今年3月から行っています。ちょっと紹介しますと、元々は昨年秋に、みんなの外環に対する期待、疑問、不安を整理してみたいとワークショップを行いまして、環境アセスメント学会会長の島津康男先生にご協力をいただいて、3回連続のワークショップだったんですけれども、1回目、2回目とPI協議会の議事録を基に「住民参加投票ゲーム」、4ページ目の下の方にあります。これを行った結果、真ん中の列にある「交通問題から考えよう」に最も関心が高かったので、交通の専門家の方々にご協力いただいて、道路計画の基礎から勉強しています。

その研究会で、「交通の分析」の読み合わせをしまして疑問を整理したものを、10月7日に「論点項目の整理」を使って質問させていただきました。それに対して、11月2日のポンポコ研究会に西川さんや宮良さんにお越しいたげて説明していただきました。お休みのところ、どうもありがとうございました。その前後のやりとりや、その後出された要望も含めてご報告させていただきます。

初めからいくと、「質問1」で、前回の協議会でも指摘しましたけれども、「交通の分析」は、表紙には「外環道による交通の変化」とありますけれども、交通量の推計で仮定した条件には「3環状道路が開通したと仮定した」とあります。ということは、例えば環7の交通量が減少しているのは、距離から考えると外環というよりも中央環状線による効果かもしれないと思えました。

これに対しては、前回既に伊勢田さんからもお答えいただいていますけれども、やはり他の道路を一定にしておいて外環のある・なしを見なければ、外環そのものの効果が確認できないのではないかなと思います。ですから、そういう外環の効果がわかるものを出していただきたいと思います。

次に「質問2」で、「時間評価値」ですけれども、ここに書かれている63円というのは平成15年のもので、実際には使用した道路交通センサスに合わせて平成11年の時間評価値で予測しているそうです。ただ、時間評価値の評価についてはさまざまな研究がされているようで、いろいろなケースを想定してというか、時間評価値についてはさらに議論が必要ではないかなという意見が出ています。

例えば、平均賃金を平均労働時間で割るというけれども、もしかしたらそれは一握りの高給取りの方が平均額を引き上げていて、もしかしたら数としては安月給の方の方が多いのかもしれないとか、そうすると道路を使う人の数にも影響してくるのかもしれないです

し、もしかしたら目的別に分けて考えるべきかもしれないとかという、いろいろな考え方があるようです。

次に「質問3」ですけれども、料金体系は全線500円均一とありますけれども、埼玉外環から通して乗る車はどうなるのかとか、収入と費用を比較して事業性は検討されているのかという質問が出されました。これに対して、実際の料金体系がどうなるのかまで検討していないので、計算上の前提条件として埼玉外環の現状を使用している。事業性までは検討していない。埼玉外環から乗る車も500円で計算しているというお答えでした。

ただ、事業性と整合性がないシミュレーションでは信頼性がないでしょうし、幾らだったら外環を使うのかというヒアリングも必要なのかもしれないし、外環の料金が500円だった場合とか1,000円だった場合とか、いろいろなケースで予測する必要があるかなという意見が出されています。

「質問2」や「質問3」とも関連しますし、また「質問4」から「質問6」というのは専門的でちょっと難しい内容ですけれども、要は転換率式がこの推計には使われていないということでした。

次に、「質問7」と「質問9」も関連しますけれども、推計した元データや内訳を見せてほしいということです。これは、先ほど伊勢田さんからご説明いただいた通過交通を確認するためにも、ぜひ出していただきたいと思います。

ちなみに、パーソントリップ調査に関しては、簡単に私たちでも使いやすい方法で入手できるのに、どういうわけかOD表はなかなか手に入りません。情報公開はPIの大前提ですし、より質の高い道路計画をつくる上でも公益に沿うものですから、ここに書き出したデータを、私たちが使える方法でぜひ提供していただきたいと思います。

次に、「質問8」で、交通量の変化に埼玉外環や関越、中央道、首都高速4号、東名、首都高速3号の変化が書かれていません。これらの変化がないとは考えにくいので、ぜひこういった変化も出してほしい。こういう件については、地域への影響を見るという観点では一般道がメインだということで、高速道路については整理していないということでした。ただ、やはり高速道路の交通量変化も必要なことですから、ぜひ出していただきたいと思います。

「質問10」ですけれども、誘発交通によって道路がパンクして、さらにまた新しい道路が必要だからつくりましょうとならないように、外環ができたならこういう誘発交通が出るから、こういうものを出さないためにどういう対策があるかという話がセットで出てこないと安心できないよねという話も出ていまして、これについては東京都では交通需要マネジメントというのをやっていると紹介していただきました。ただし、一般的にいう交通需要マネジメントというのは、今このところで問題にしている誘発交通を念頭に置いているわけではないはずということで、具体的に外環ができたときに起きる誘発交通を予測して、その対策についても考えておく必要があるのではないかという話が出ています。

以上です。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

それでは、まず最初に交通の変化だとか分析に関する資料を使いまして、効果につきまして議論をしていきたいと思います。これまでも出されてきた資料がございますので、まずそれを確認させていただいて、その資料もあわせて議論に入っていきたいと思います。

議論に使う資料でございますが、お手元の机の上にありますファイルNo.1の資料がございます。上に突き出た形で青い付箋が張ってございます。環境面での効果だとか地域交通への効果とか渋滞の緩和、広域交通の利便性の向上、費用対効果、5つの青い付箋が上に突き出ているかと思いますが、そこに各項目ごとに関連する資料を入れてございます。

同じくその後ろの方に、「交通の分析」という黄色い付箋が張ってございます。これは前回も議論になりました資料でございますが、こちらの方も交通の変化に関連する資料で

ざいます。これまで出されてきた効果と影響に関する資料が水色の付箋でダイジェスト版という付箋が張ってあるところに入っておりますので、そちらの方を参考にさせていただければと思います。もう1つ、ファイル3の方に、ピンクの付箋で「概要と解説」ということで、前回江崎さんからご説明いただいた資料も入っております。こちらの方も交通の変化等に関する資料が入っております。今ご紹介させていただいたような資料を見ながら少し議論をさせていただきたいと思っております。

それでは、交通の変化を中心に、効果についての議論、ご意見等、ご質問等ございましたらいただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。何か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】 伊勢田さんから私の疑問に対してお答えいただきましてありがとうございます。これについては、また次回以降お話ししたいと思っております。

ただ、それに関連して1つどうしてもお願いしたいんです。OD表なんですけど、これは開示請求してほしいということでした。ただ、10月7日からずっとお願い申し上げてまして、既にもう2カ月たっています。これからゾーニングを出していただいて、そして開示手続をすると、出てくるのが来年か、もしかしたら春ぐらいになってしまうかもしれないので、ぜひこれは私たちが使いやすい方法で早く情報公開していただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【司会(西川)】 他に交通につきましてご意見とかございますでしょうか。

効果につきましては、中間とりまとめの中でも環境面での効果だとか、地域交通への効果、渋滞の緩和、費用対効果ということで整理をされておりまして、その項目におよそ沿った形で、先ほどの資料1のところ資料を整理させていただいておりますので、そちらもご覧になりながら、新たに出された交通の分析の資料などについて、ご意見等ございましたらいただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

とりあえず、交通について前回大分議論があって、時間の途中でということだったので、この間の運営懇談会では交通についてまず議論しましょうということでしたけれども、それについて特にご意見とかご質問がなければ、他のテーマでも結構かと思っております。よろしいですか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 交通量の分析はよくわかりました。よくわかったといっても、あくまでも平成11年の交通センサスに基づく交通量配分ですから、こういうものは、条件次第でどうにでも変わってくるという側面があることは否めないと思っております。

考え方として、1つはいわゆる将来交通量予測というのがあります。これは人口予測に準じていくものなんです。これはたしか三鷹の柴田協議員がよくおっしゃっていますが、それとの関連でどう考えているかということが本当は大事なことじゃないかと思っております。まだ出ていないからわかりませんではなくて、今どうお考えになっているかということをもまず伺いたいと思っております。

それからもう1つ、この前から疑問に思っていることは、環状7号線、環状8号線が、外環ができることによって交通量が減ります、渋滞が緩和されますという理由を立てておられますけれども、それは比較するものとして適当なものなのかどうかという疑問があります。片方は一般の幹線道路で、片方は有料の高速道路、自動車専用道路になるはずなんです。そうなりますと、環8の渋滞緩和を外環で補うのかという逆の質問をしたくなります。環状8号線の交通容量が既にオーバーフローしているから渋滞しているわけなので、これは本当は外環をつくることだけで解決できるはずがないと考えております。

そうならば、この前も申しましたけれども、南北に走る都道の幹線道路計画などもありますし、むしろ環状8号線の渋滞緩和をいうのであれば、それとの比較はどうかということ、先ずきちんと精査すべきではないかと、私の意見ですけれども、そう思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今、将来交通量についてどう考えるかということと、環8の渋滞緩和には外環だけでなく周辺の道路の影響も一緒に考えていくべきではないかというご意見だったのですけれども、今の2点に関連して、ご意見等はございますでしょうか。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 私の考えを申し上げさせていただきたいと思います。まさにシミュレーションですので、条件次第でいろいろ結果は変化します。それで、やはり条件を明示しないといけないので、前回の資料の5 - 9ページですが、仮定条件を明示しております。本日の資料の5ページ目で推計の考え方についてご説明させていただいております。まさに栗林さんのおっしゃるとおりで、条件でいろいろ変わります。

例えば、外環が500円均一じゃなくて無料だとすれば、もっと外環道に交通が乗って環8とかの交通量は減っていくでしょうし、先ほど江崎さんからご指摘がありました、経路の選択のときに考えている時間評価値がもっと安ければ、あまり有料道路には乗らないということがあります。ですが、今回私が行いましたシミュレーションは、今私が一番あり得るのではないかと思うような仮定で試算したものでありますので、決してこれで、例えば外環の料金は500円で決まったのかとか、そういうことではないということはこの前も申し上げたとおりであります。

2点目、将来交通量予測についてです。将来交通量は、やり方は今回やりましたシミュレーションと基本的考え方は同じです。ただ、より仮定する条件が増えます。つまり、「将来」という部分で増えます。大きく3つの条件を加えることになります。

1つが、人口がどれくらいになるのか。人口というか自動車の台数とか、免許を持っている人の人数なのですけれども、それが将来どうなるのかという仮定を置く必要があります。

もう1つは、経済がどうなっていくのか。つまり、数字でいうとGDPが何%ずつくらい成長していくのだろうかということを設定する必要があります。これは、貨物車が増えるのか増えないのかとか、そういうこと大きく関連してまいります。

3つ目が、道路網がどの程度将来整備されてくるのか。つまり、周りの道路が将来どの程度まで開通しているのだろうかということ仮定する必要があります。それによって、外環を利用するかしないかという判断がまた分かれてくるので、大きくこの3つがさらに条件として追加する必要があります。

人口は乗用車の台数に関連します。GDP、つまり経済は貨物車の台数に関連してまいります。その全国の値が先般出ました。ちなみに、2000年現在では、乗用車の約半分くらいが貨物車という状況であります。それを、人口の伸びとか免許保有率の伸び等々を鑑みまして、乗用車が将来どうなるのかという推計。あと、GDPがどうなっていくのかとか、運ぶ荷物がどんどん小型化してきていますので、貨物車の台数はどうなっていくのか、どう減っていくのかということ推計しました結果は、これは全国値ですけれども、2020年に交通量は今の約12%増しになる。それをピークにあとは減っていく、日本全国の値としてはそういうことになっております。

その内訳なのですけれども、乗用車は、むしろ今より2割くらい増える。一方、貨物車は今より5%くらい減る。これは経済が停滞していくからということよりも、むしろ荷物の小型化が進んできているということによるものであるようです。それで、2020年には、乗用車、貨物車を合わせて12%くらい増える。その後、減ってまいります。2050年、今から50年後でありますけれども、50年後にはほぼ今と同じくらいの自動車。自動車の台数というよりも、自動車の走行台キロといいまして、自動車の台数と距離を掛けたものであります。それが今とほぼ同じ。つまり、50年後に今と同じような状態に

なるのではないかと。20年後に、今よりも12%ぐらい増えるのではないかとというのが日本全国での自動車の様子を推計したものとして、国土交通省が発表しております。

今、それを各ブロック別に分割して、さらにそれを地域別にするなどして、外環についても将来の推計交通量の試算を始めているところでもあります。まさに先ほど申し上げました仮定をどう置くか、特に一番大事なものは、道路網をどういう仮定を置くのかということについても、関係機関とも相談を始めているところでもあります。

ただ、道路網の話を取れば、先ほど申しましたけれども、50年後に全国ではほぼ今と同じぐらいの走行量になっておりますので、そういう意味では、今回やっております走行量、平成11年センサスの走行量を再配分しているというものも、基本的な見方としては、それほど大きく外れてはいないのではないかと、私はこう考えているところでもあります。

以上が2点目の将来交通量についてです。

3点目ですが、環7、環8の交通量の減少についてです。「環8の渋滞緩和を有料道路である外かく環状道路で対処しようとするのはおかしいのではないかと」ということではありますが、私の主張は、本来そういう高速道路、自動車専用道路を走るべき交通が、むしろ一般道路である環状8号線に侵入してしまっている、紛れ込んでしまっている。これはつまり、そこに自動車専用道路がないからであります。その代表的なものは、大型車、貨物車だと私は思っております。

ですから、むしろ自動車専用道路があれば走らないような貨物車、通過交通が環8に入っている。それを収容するものとして外環が必要なのではないかとということを申し上げたいと思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今意見がございましたが、それに関連して、他の方でまだご発言いただけていない方。では、遠藤さん、お願いいたします。

【遠藤協議員】 シミュレーションするとき、実績とシミュレーションの計数ですとか計算式、それがどの程度信頼性があるかどうかというのを見るときに、先ほどいただいた資料の中の2ページに、東京外環自動車道の大泉からさいたまの方の交通減少量のご説明をいただいたのですが、この交通網と先ほどの人口動向というのを、道路ができる前とできた後で、実際にどのくらい違っているかという実績が多分ありますので、その実績の数値に基づいて実際に現在国土交通省で使っている計数とシミュレーションの式に実績を当てはめた場合にどのくらい信頼度の足るものかどうかというのを見ていただいて、もしそういうものがあれば.....。

それと、実際に平成4年から平成10年の間の人口動向と交通網整備、それらの先ほどご説明いただいた内容で実際にどうかというのを見て、その延長上に今度の新しい外環道をつくられたときにどうかというお話をいただければ、より信頼度の足るものになる。全国レベルの人口動向とかそういう数値も必要ですけども、東京都内での動向みたいなものが数値遊びにならないように、そういう過去の実績を参考にされたいのではないかと私は思います。

それから、先ほど「コンピュータ上で交通の流れの再現」と5ページで説明をいただいた、右側の20号の環8の手前と高井戸インター付近と五日市街道が20%増になっていきます。これはどのような原因があるから20%増になったのか、ちょっとそれを教えていただければと思います。

以上です。

【司会（西川）】 それでは、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 まず1点目の過去の実績等につきましても、調べてみてお出しできるものは出していきたく思っております。

2点目の、高井戸周辺の交通が増えているのは、前回は新谷協議員から同じようなご質問がありまして、同じ答えになってしまうんですが、今回のシミュレーションは外環道に一般道からの出入り口がないケースで試算をしております。それゆえに、外環道にアクセスしようとする、首都高の高井戸インターから乗り降りするとか、あとは調布の方へ行くというのが結構有力になってしまって、それがゆえに、どうも高井戸周辺にいつも集まっているのではないかという感じでございます。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他には、関連で。

では、遠藤さん、お願いします。

【遠藤協議員】 もしそうであれば、この20%増をどうにかしないとまずいかなと私は思うのですが。このままこの20%増を放置しているのは、ちょっとそれはないかなと。20%増を減らすことも含めてご検討いただければと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今のようなご意見、また他の方でご発言いただいている方、ありますでしょうか。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 青い付箋の張ってある環境面での効果、地域交通への効果、渋滞の緩和、それから広域交通は除きまして費用対効果が出ています。この論議の仕方疑問なのは、1つ1つの課題で詳しいデータを挙げて論議をし今も少し出ました。問題は、それに関連する環境面の効果で、わかりやすくは、例えば私どもの方では、1971年に目白通りが北園まであきました。関越があいたときに、あの道路はもっと西へ延伸していなければ、ああいう状態の壊疽を起こすことは理論的にも現実にもわかっていたわけです。そうすることで、東京都、練馬区は細道路網の整理についていろいろ努力をしてくれています。しかし、本当に微々たるものです。ですから、1つの例だけ申し上げます。

環境面での効果を上げる、交通の利便性を上げる、地域の交通への効果を上げるというけれども、ああいう事業が執行された後、1つも後のフォローしていないんです。そういう例が至るところにあるわけです。それは町づくりという視点が欠けているからです。そういう部分の整合性を確保してやっていかない限り、今あちらからご質問があったように、ここに20%増えるよ、データで増えるよという予測をしているわけです。

では、それをどういうふうクリアするのか、それから先どうなるのかという政策的なフォローが1つも出てきていない。ここでも今までずっと議論しているけど。それが全部そのまま塩漬けになっているわけです。だから、それなりの投資をするわけですから、練馬は特に練馬の町づくりのためにも外環は必要だという視点で区は一致しているし、区民も一部の人を除いて一致しているわけです。

これだけのビッグプロジェクトですから、やってもそのまま完全に100%の効果を上げるなんてことはあり得ない。関越の場合でも、わずか1.2kmの外環の場合でも、いろいろの欠点がありました。それを少なくとも20年、30年かけている間にいろいろな施設の改造だとか、あるいは緑だとかの環境づくりをしてきて、初めてややましな形になってきているわけです。つくったから即それで当初の政策目的、効果があらわれるんだというようなことはまずあり得ないだろうと思います。

ですから、仮に何かをするのならば、やってみた上で足りない部分や事業のおかしい部分をどう修正していくかという政策的なフォローすることをはっきりさせ約束し、区民の信頼が得られれば、前へ進むのではないかと。それから、町づくりという大義が、広い意味での効果を発揮していこう。それがここでいう効果論の一番基本になることだと思うのです。

そのところが、余りにも道路工学的あるいは交通工学的な部分に偏っているために、

今皆さんどうのご返事をするのかなと思って期待していたんですが、この効果論に対して、具体的には数字を出してどうだ、これはおかしいのではないか、これはどうですか、もちろん疑問ですから出すのは当然です。でも、出して出しっ放し。それをどういうふうにフォローするのか明らかにされない。

地下化で、インター、ジャンクションをつくる、その場合に一番心配される安全性はどうですか、排気ガスの公害はどうですか、騒音、振動はどうですか。こういうような話について、それについては極端な言い方だけれども、今の環8なりあるいは皆さんの周辺で起きている汚染された空気よりも浄化した大気を地上に送り出してくる、つまり排気塔じゃなくて換気塔です。浄化した空気を送り出してくる、あるいは質を高めますということを保担保しない限り、この議論を幾らしたってしょうがないと思います。

私は、基本的には効果は大いにある。あるけれども、最初から100%の効果なんというよりは、まず今の行政、国、東京都、区市町村と分かれている各級行政がありますから、それを政策的に整合性を持たせてやるのだといったら、これは本当に中央集権の政治じゃなきゃできないと思う。だから、そこまでは望まないが、それぞれの部分で改善をしていく。それから事業の後処理について住民参加で完全にそれを最後まで見ていくんだということで合意をしなければ、前へ進まないのではないかと私は思います。

私は基本的に効果ありです。ただし、ほっておいて効果が得られるものではない。それを我々がどう見守って、足りないものはこう変えよう、こう変えようということをやめまでに皆と一緒に続けていかなきゃできやしないんです。行政に任せておいたら必ずどこかで手を抜かれる。それが、私ども練馬の現状なのです。

そういうことを皆さんに十分ご認識いただいて、できればそういう方向で、都市は手間暇かけて作り直していく、作り直していくしかないのだということだけ申し上げて、ここに挙げてあるものは、それぞれ効果があるし、あるようにすればいいんです。それを我々はどう見詰めて、提案なり具体的な案を出していくかということではないかと思いません。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

効果は認められるけれども、つくられた後の政策的なフォローについての記述がない、そこにまちづくりの視点も必要ではないかというようなご意見だったかと思いますが、そういう観点から、関連してご意見あればよろしいですか。

では、江崎さん、お願いします。

【江崎協議員】 武田さんのお話というよりも、その前の遠藤さんのお話の関連なのですけれども、実績とシミュレーションの計算式の信頼性というお話についていうと、資料ファイルのNo. 3で私がこれまでに提出した資料の概要と解説のところの25 - 8を閲覧いただけますでしょうか。

これは埼玉側で実際にもう既に外環が開通していますので、そのアセスの際の推計交通量と実際の交通量を比較したものです。これを見ると、ところによっては2倍近く開きがあります。その実績と予測の確認という意味では、この推計がどうしてこのような結果になってしまったのか、その原因をぜひ調べていただきたいと思います。

もう1つ、伊勢田さんの方から配付された5ページに関してのお話がありましたけれども、前回遠藤さんから、現在環8が込むから裏道として使われている生活道路から、環8がすけばそこに転換してくるかもしれないというお話がありました。

これに関しては、資料ファイル1の青い付箋でダイジェスト版と書かれているもので、伊勢田さんから出していただいたものの9ページです。ここに、通り抜け自動車は環状8号線の渋滞が緩和されることで、生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状8号線を走行するようになると考えられますとあります。

生活道路の交通量というのは道路交通センサスにないような、そういう道なので、交通

量調査がされていませんし、つまり交通量がカウントされていないわけですから、その分が環8に乗ってくる。環8の交通量はもしかしたら今までと変わらない可能性もあるのかなという心配がやはりつきまといます。そのあたりはいかがでしょうか。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 江崎さんのご質問で環8の交通が、さらにここに載っていないような生活道路からの転換が入り込んで、環8自体が余り減らないのではないかとということですが、確かにこの周辺には生活交通がありますので、それらが生活交通からまた環8に入ってくるものがあると思います。

ただ、「通り抜けマップ」というのを以前にもお出ししています。この通り抜けマップというのは資料ファイル1番のビニール袋の中に入っているんですが、抜け道マップというのが市販されて本屋さんや並んでいるような状態です。いずれも渋滞している交差点を通り抜けるために生活道路にどうも入り込んでいるというのが結構多いようでありますので、部分的には、同じように通り抜けしている。例えば、今の環8が混んでいて、生活道路に入っている交通が環8に幾らか戻ってくることによって減り方が鈍る可能性は確かにあるのかなと思います。それがどの程度なのかというのは数字的には把握のしようがないというのが実状であります。

ですから、その辺をむしろ、地域にお住まいの皆様方から「実感としてはこうだ」とか、そういうふうなお話を伺えれば、私の方も大変役に立つかな、こんなふうにも思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、遠藤さん、お願いいたします。

【遠藤協議員】 先ほどの外環の既存道路の2ページの数字の中には今議論した生活道路からの入ってくる道路も含めて減っていますよね、現実だから。そうすると、もともとの今国土交通省さんのやっているシミュレーションでこの計算式をやれば、ひょっとするとこれよりもっと効果が出ている結果になるかもしれないです。実際にはこれだけしか減っていないよ、だけどこれだけ減っているよということかもしれないし、だから、その辺も含めて、実績比較をされればいいのではないかなと私は思うのです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今の実績を比較して生活道路がどうなるのかという影響を見たらいいんじゃないかというふうなご意見だったかと思いますが、その辺に関しまして、他の方でまだご発言いただいている方で、ご意見ございますでしょうか。

他の点でも、結構かと思いますが、では、橋本さん、お願いいたします。

【橋本協議員】 大型車の交通量が減るという根拠を教えてくださいたいのと。有料道路の外環ができた場合、乗用車は逆に外環の方に流れるかもしれませんが、乗用車が流れて空いた分、一般道路の方に大型車が、大型車というのは多分商業車が多いと思いますので、料金とか経済性のことを考えて、流れる可能性があると思うのですが、その辺をシミュレーションの方ではどうなっているのか知りたいです。

【司会（西川）】 それでは、よろしいですか、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 橋本さんのご質問であります。私が前回ご説明しました「交通の分析」、資料ファイル1番の中に「交通の分析」という黄色い付箋が張ってあるかと思えます。その中の5 - 9ページと5 - 10ページが仮定した条件であります。特に右側が今のご質問に関連するかと思いますが、どういうふうにして経路を選択するのかということ仮定したものであります。

基本的に人間は時間が短い経路を選ぶだろう、わざわざ遠回りはいらないだろうという前提をまず最初に置いています。

ただ、その上の2つ目のポツに書いてございますけれども、料金をどういうふうにかえるかということでもあります。料金を時間に換算した上で、所要時間に加えて、計算してより短い時間のところを選ぶ、こういう仮定を置いています。その下に例が書いてありますが、一番下の図を見てもらいますと、これが新しい道路が開通した場合の例ですが、Aルートですと、距離が20kmで30分かかる。Bルートだと距離が15kmで30分かかる。Cルートだと距離が15kmだけれども、15分で行けるけれども500円かかる。こういうときに、どれを選ぶかということ、その上に計算式を書いてございますけれども、Cルートだと500円というのが8分分に相当する。つまり1分当たり63円という価値だったとするということですが、足すと23分になる。こういう仮定を置いて、計算しております。大型車の場合は、商売で使われているものですから、さらにトラックの損料とかそういうものも加えて仮定を置いて、有料道路を通るか、無料の一般道を時間をかけていくか、シミュレーションをしております。

その結果として、今の環8を走っている大型車のうち1万台ぐらいが外環に転換するんじゃないかというシミュレーションの結果になっております。ただ、通り抜けをしている大型車のうちでも環8に残ってしまうものもあると考えております。そういうふうな考え方で計算しているということでもあります。

以上です。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

今の件はよろしいでしょうか。他にご意見ございますでしょうか。

では、新谷さん、お願いいたします。

【新谷協議員】 今のご質問に関連してお伺いしたいのですが、先ほど遠藤協議員の方からもご質問があって、高井戸で乗るのではないかというお話がございましたけれども、高井戸で乗ったということになりますと、首都高でお金を払って、また外環でお金を払う、2回払うわけですね。そうしますと、首都高が将来幾らになっているかというのは別問題にいたしますと、2回お金を払って行くんだったら、むしろ大泉の方に行ってしまうという人だって出てくると私は思うのですけれども、この仮定の中ではそういう人というのはどちらかということどっちに流れるような傾向を持つというふうな状況になっているのでしょうか。

【司会(西川)】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 シミュレーションでは1台1台を分析しているわけではないものですから、1台1台がどういう動きをするのかというのはわからないというのが今のお答えです。

ただ、料金には結構敏感に反応します。こういうシミュレーションをやっている経験からしますと、料金の額というのは敏感に、道路を利用するとかしないとかということに大きく関連します。

ですから、今おっしゃったように、ほんの短い距離で料金を払うとなれば、それによって得られる時間の短縮も小さいですから、そうなると、余り有料道路は使われないとは思いますが。ただ、それが意外とゼロではなくて、結構短くてもご利用される。例えば、今の首都高速のご利用されている平均の距離というのはたしか20km足らずぐらいで、結構端から端まで乗る人というのは意外と少なく、700円お払いになって10kmか20kmぐらいをお乗りになるという、少し短いご利用が結構多いというのが実態ではありません。

ちょっと答えになっていないかもしれませんが、以上であります。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

では、続いて、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 最初に戻ります。さっきの話に戻りますけれども、私の質問に対して、

伊勢田協議員が、現在東京外環がないので環8に自動車が流れてくるという話をされました。それは私は認めております。別にそのことを認めていなくて言ったのではないんです。

これは私の意見ですけれども、環8と外環をセットにすることによって議論の幅を狭くするのではないかという懸念を持っております。外環というのは自動車専用道路のネットワークですから、そういう中で外環をどうするんだという話が絶対必要だ。そうした場合に、前回でしたか、濱本協議員がお出しになったルートの問題を含めて生きてくるんだと考えておりますし、また特に世田谷の場合、区長を初め、世田谷の住民も恐らくそうでしょうが、東名以南をどうするのだという話もあるわけです。そういうようなことが議論になってくる。

環8の渋滞緩和のためだよという、それは大泉と東名だけでいいのだという議論だって成り立たないわけではないと思うんです。そういう意味で、自動車専用道路のネットワークはどうするのだという視点。

それからもう1つ、環8の渋滞緩和という話については、これはたまたま今世田谷で地域整備方針の住民のワークショップが続いております。もうすぐ終わりますけれども、その中でも、環8の渋滞緩和というのは世田谷住民にとっては非常に大きな関心事になっております。これは環8に近い別な道路を整備すべきじゃないかという意見が結構出ております。いわゆるバイパス道路という理論づけに外環を使ってしまうのはどうも考え方に無理もあるというか、十分ではないと考えております。これは私の意見です。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今の栗林さんから、自動車専用道路のネットワークをどうしていくのかということ議論すべきだというご意見をいただきましたけれども、それに関連して他の方で、ご発言いただいている方で、関連したご意見ございますでしょうか。他の方で、よろしいですか。

それでは、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 皆様のご意見を聞いていたんですけれども、環8の件と今の練馬の件、これはたびたび私も申し上げます。渡辺協議員からもいろいろ環境の問題でお話ししましたが、まず最初に、外環を考えると、今伊勢田さんも専用道路という言い方をしています。確かにそうなんですけれども、まず第1に、練馬の交通の渋滞というか、そういう整備が終わっていないというのが一番大きな問題だと思う。それから、将来の交通量から考えて、先ほど2020年から2050年の話が出ましたが、こういう人口と経済動向を見たときに、伊勢田さんの答弁はそういうことになりまして、相当また変わってくる状況があると思います。

それは、1つは、外環以外の道路網の整備がどうなるかということによって変わってきますし、それから物流全体の、車以外の物流の手段がたくさんあると思いますが、これが前に東京都から資料が出ていましたので、そういう話が少し出ていましたけれども、この10年か20年の間にそれがどのような動きになるのか。そういうことを議論しないと外環の必要性の問題についても非常に変わってくるのではないかなと。

次に、少し環8の話というか、現状の状況の混雑緩和の話をする、実は皆さん、どなたかお聞きになられた方がいると思いますが、有識者会議の中で、私たちも説明をしに行ったことがありましたけれども、ちょうど同じ日に全国トラック協会の事務局長がおもしろい話をしていました。それは、今の経済状況でいけば外環ができて外環は使用しないよ。

そういう話が出ていますと、先ほどから環8とかいろいろお話出ていますけれども、今の状況と余り変わらないのではないかな。トラックというかそういう貨物車のことだけ考えれば。そういうことにもなりますし、先ほどの料金体系の問題によっても、外環の場合は長くて18kmですから、経済効果がどうなのかといったときには、いろいろ問題が出

てくるということですから、逆に外環の交通量の問題を考えるときに、外環をつくらない場合にはどうなるかという試算をやる方がベターじゃないかなということを提言しておきます。

もう1つ、何回も申し上げていますが、練馬の件、私は何回も申し上げておりますが結果としていい放しの状態なんです、どういうふうにいつまでにできますということを全然行政に回答をもらっていないんです。これで私は4回か5回申し上げておりますけれども、その辺はしっかり答弁いただきたいと思います。

それから、資料の中でたくさんいただいていますけれども、経済効果かな、3,000億の上がるか上がらないかといった計算式が出ているんだけれども、細かい根拠の数字を出してくださいと最初のお話ですっとなっている。皆さん誰も言わないのだけれども、こういうわけのわからない数字だけ出てきて、それで経済効果がありますといわれてもこれは納得できないということですから、もうそろそろ数字はきちんと出された方がいいのではないかと。それはいつまでに出されるのかということも、今日明日でいえないでしょうから、その辺明確に出されて、そういうことで今の議論をされた方がいいのではないかと思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

将来の人口だとか経済だとか、それから外環以外の道路の整備状況だとか、将来の状況ももう少し議論すべきだというご意見と、あと、練馬の渋滞の問題をどうしていくのかということ、それから、経済便益の3,000億の根拠について説明をするべきだというようなご意見だったかと思いますが、他の方でご意見ございますでしょうか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 武田さんのいわれた練馬の件は実際本当にどうするつもりなのかということがきちんと検証していかなければいけないということが1つあります。

外かく環状道路が目白通りのところまでできて、それに並行している道路の交通が大体2万台くらい減少したという数字も出ているのです。7,000台が南側で、北側が4,000台だったでしょうか、3カ所合わせて1万台くらいは減ったという、市場交通というか一般道路の交通が1万台くらいは減って、外かく環状道路ではそれをはるかにオーバーする車が走っているわけですから、いわば外かく環状道路ができたがために一般道路で減少した分が一万数千台、それはその道路だけ走ったのではないのかもしれないけれども、外環に乗って、さらにその上に何万台かの車が誘発交通として出てきたということを見ると、しかもシミュレーションで最初のアセスをやっていた当時の計画の倍近い交通量があるということも考えあわせてみると、この試算なるものが果たして本当に将来的に役に立つのかどうか非常に疑問に思うし、もう1つの側面から見ると、練馬で何もできなかった国土交通省や道路公団が外郭環状で将来どういうふうにしていくのかということは信用できないというところがあります。

もう1つ、資料を見て、細かいところを少しずつ見ているんですが、まだよくわからないところがありまして、伺ったりなんかしたこともあるんだけれども、交通の分析の5-13のところ一般道の交通量の変化というのが出ています。外環道がある場合のシミュレーションという意味で、5-13で出てくるのですが、先ほど遠藤さんがいわれたのが、環8の交通量が八幡山のところから井の頭通りまで、人見街道まで20%ふえている。ピンク色になって書いてある。それから、五日市街道が、10%から20%の間。それから、甲州街道もピンクで書いてあって、それも増加しているということで、この前提条件になるのはどういうことかということ、外かく環状道路が有識者委員会の提言のとおり、結局ジャンクションのみで建設された場合にこういうふうになるというふうになっているのです。

有識者委員会が提言したのは、それが当初の目的に一番沿っているという形で、沿っているというか、当初の目的が達せられるということで関越道から東名に至る高速道路をつなぐことによって、バイパス効果で車が減っていくのだということが前提になって、こういう形になって、そのシミュレーションというわけですから、今までの話の前提というのは、地域や地元が要望すればインターは考えるけれども、とりあえずジャンクションだけでやるという形でこういう線が出ているわけです。

ところが、そのジャンクションをつくるだけであれば、必ずこの付近の交通が増加する。10%から20%といいますが、私は年じゅうここを通っていますからわかりますけれども、ここで10%、20%ふえたらどうなるかといったら、この周辺の環8は本当に大渋滞に襲われることは間違いない。それから、環8を越した甲州街道が今現在でもどれほど込んでいくかというのは、お通りになった皆さんだったらよくわかっているはずですよ。

そこがさらに20%増えるということであるならば、ジャンクションをつくって、高速道路をつなげていく、ということは結局意味がないということになっちゃうわけです。われわれはこの近辺に住んでいますから、ここで渋滞が起きたらどこまで波及していくかわからない。この渋滞がどうやって発生するかというと、外かく環状道から中央道に入ってきた車が高井戸へ出てくる、あるいはこの中にはデータが入っていないんだけど、永福町から中央道へ入って外環に入っていく、あるいは調布から入っていく、そういったところが入っていないのだけれども、そういう形での渋滞がふえていくんだ。それで、これがここに集中するんだということなのだろうと思うんです。

そういうことから考えると、もうここではっきりジャンクションのみの外環道というのはやってもしょうがないという結論に達するわけです。必要性の議論からいえば、環8の渋滞を解消するためにやっているという話が、環8に渋滞が広がってくる、さらには周辺の道路に渋滞が広がってくるということだったら、このシミュレーションだけ見ても外かく環状道路は要らないという結論になるのではないですか。

さっきも遠藤さんがいわれたけれども、五日市街道や甲州街道の混雑というものをノーインターチェンジで一体どうやって解消していくのか、国土交通省の考え方を聞きたいんです。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

そしたら、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 今回のシミュレーションの結果、残念ながらこういう交通量がふえてしまう区間が結果として出てきてしまっております。そういうことは包み隠さず我々ご説明しなければいけないということで、ご提出しているわけでありまして、決してこのままでいいでしょうか、いいんですとか、そういうことでは思っておりません。これを踏まえてどうしていったらいいのかというのは、常に我々責任を持って考えなければいけないと思っています。

ただ、外環ができるのに、環8の交通がふえてしまうということについてでございますけれども、環8だけに限らず、先ほどのフランスの環状道路でも大方の道路では減っているのですが、一部の道路では交通量が増加したという報告になっております。ですから、これはどこかを改善するとどこかにまた交通が寄ってくるとか、今までのすいていたところに寄ってくるとか、いろいろな症状が出るようでありまして、フランスのレポートでもそういう実態でありますので、決して外環ができればすべての交通問題が解決というようなことではないというのは、正直なところであります。

ただ、その不十分なところを、いかにあとは対策でカバーしていくかということ、効果を見るためのシミュレーションとはまた別に、このことを踏まえて新たなことを考えていかなきゃいけないと考えております。

以上です。

【司会（西川）】 では、関連して、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今いわなかったんですけれども、これは私の考え違いかもしれないけれども、一番最南端の東名とつながっているところなんですけど、この図面で見ると環8も余り影響しないように見えている。むしろ減ると書いてあるんだけれども、外環を通過してきた車が今まで東名を走って来た車と一緒にどこへ出てくるかといったら、インターをつくらなければ川崎か瀬田へ出てくるわけです。

だったら、今でも瀬田のあそこの部分というのは大変なのに、そこでまた1つネックができ上がるということになると、今中央道の入り口付近で増加している車の渋滞の延長は瀬田まで行っちゃうのではないですか。車で走ってみるとよくわかるんだけれども、この間というのは、用賀の中央高速の入り口の付近、しかも中央高速道からずっと来るあたりというのは断続的な交通渋滞に常に悩まされていて、そこで瀬田でもってつながると、瀬田から人見街道をさらに越えて、四面道のあたりまで交通の渋滞が全部つながっちゃうという事態をたまたま私は見ているのです。それは外環ができていない状態ですから、外環ができてなおインターができないという話になってくると、この車は全部中央道、または東名道のインターでおりにくるわけですから、その辺のシミュレーションもきちんとやらないと、それだけではちょっと受け取りがたいところがあるのです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 東名高速の瀬田の交差点の環8について、私どものシミュレーションの結果の分析でありますけれども、環8が減るシミュレーションの結果が出ているのは、今でも東名高速を走ってきて首都高に乗らない車は瀬田の東京インターですべてが降りております。多くが環8を通過して北に向かう、南に向かうという交通になって、通過交通が一般道に入り込む大きな原因の1つになっています。

ですから、外環道がつながればその多くが外環道に転換して、そもそも東京インターを乗り降りする車が減るのではないかと。ただ、今まで環8とかを使わずに南北に行き来していた車が新たに東京インターから乗り降りして、外環を利用する交通が新たに追加されるという、その差し引き分としては、ここはむしろマイナスの効果の方が多いのではないかとというのがシミュレーションの結果の私の見方です。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

まだ、関連してございますか。では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 要するに東名以南は外環はないわけですからね。だから環8を通過して、瀬田で外環に入るわけです。東名に入って外環に入ってくるわけです。むしろそういう交通というのは誘発的にふえてくるのは当然だし、第一、東名の東京インター、用賀でおりのもの、あれは年がら年じゅう朝晩、というか昼間だって込んでいるじゃないですか。あそこへ外環から出てきた車がさらに追加されるという話になったら、あのインターの幅を広げるか、何か別の工事をやらないととてもじゃないけどあそこにさばき切れないと私は思うんです。

川崎のインターなんかに至っては、東京もそうだけれども、出口は単線です。あそこで出てくるといって、沿線上にあふれちゃって、普通の真ん中のところを通過する交通も全部阻害されているというような状態がたびたび起きているわけですから。そこへさらにまた出ていくという話になってくる。だから、私にいわせれば、確かに環8の問題もそうなんですけれども、外環道をジャンクションだけつけて、中央高速あるいは東名高速のインターだけを使うということであれば、どれだけ中央高速並びに東名高速の、東名でいえば川崎から東京インターの間、中央高速であれば調布から永福まで、そういったところの交通量の増加、中央高速ないし東名高速が耐えられるのかどうかということも含め

て、シミュレーションを出していただきたいと思うのです。

【司会（西川）】 関連したご質問ですか。

では、先に伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 このシミュレーションの結果、そういう付近の、例えば東京インターがどれぐらいの乗り降りになっていくか、そういう分析をして資料としてお出ししたいと思います。

【司会（西川）】 では、新谷さん、お願いいたします。

【新谷協議員】 PI協議会の精神にのっとり、別に伊勢田さんの発言の揚げ足を取るつもりは全くないという趣旨で述べさせていただきたいのですが、高井戸インターにこだわって申しわけないのですね、ご発言の中で何らかの対策を考えなければいけないんだと。そのもう一方で高井戸インターから乗って中央、外環にアクセスされるんだという結果でここに集中するのではないかというご発言があったと思います。

ということは、都民からしてみれば、外環に直接乗りたいということですよ。これは私の意見です。ということは、逆に他にインターがないから高井戸に行かざるを得ないんだと私は思います。ですから、いろいろな考え方がありますが、この結果をどう読み取るかというときに、外環の効果を最大限にまた出すというときは、どこかにインターチェンジが要るのではないのかな、それが逆に高井戸インターの近辺の交通集中を避ける手段の1つになるのではないかな、私はそういうふうに取り扱います。これは意見ですので、ご答弁は結構でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他に関連してご意見ございますでしょうか。まだ、発言をいただいていない方もいらっしゃいますけれども。よろしいですか。

まだ、時間がございますけれども、今日は効果につきまして議論させていただきまして、まだ環境面の効果だとか、地域交通への効果だとか、渋滞の緩和、それから費用対効果という論点がございまして、それについて議論させていただきましたが、交通の変化について特になければ、他の点でも結構でございますので。

では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 外環は一兆数千億円の費用をかけてつくる道路ですし、せっかくPIという新しい試みをしていますし、市民が参加して多くの目で見てチェックして、より質の高い道路計画をつくりましょうというPIの目的からしても、やはりその基礎になるデータを公開していただくということはもう大前提で必要なことですから、何度も申し上げるようですが、ゾーニングとOD表を必ず出していただきたいのですが、いかがでしょうか。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 情報公開請求をしていただけて開示する、というのがOD表について全国同じように扱わせていただけておりますので、請求していただけて、私ども速やかにそれに対応させていただきたいと思います。

【司会（西川）】 では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 その前提として、ゾーニングをまず早急に出していただきたいんです。また、OD表を出す段階でも、市民が扱えるような状況にして提供していただけたらなと思います。ちょっと伺いましたら、紙出ししたものになってしまうというお話も伺っていますが、それですととても膨大な量でしょうし、大変ですので、例えば東京都市圏のパーソントリップ調査などはCD-Rで割合簡単にくださるというお話ですし、新しい試みのPIをやっているわけですから、OD表に関して、またちょっと違う新しい考え方で対応していただけたらなと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、橋本さん、お願いいたします。

【橋本協議員】 ディーゼル車の規制がなされましたよね。それによって、今出ている資料の数値とか変化とかが変わってくると思うんですけども、その辺は新しい資料になるのでしょうか。それともこのまま。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他にご意見ございますでしょうか。

では、遠藤さん、お願いいたします。

【遠藤協議員】 参考資料とかその内容とかについてもよろしいんですか。今日いただいた資料の中に各区市長意見交換会概要という参考資料 2……。

【司会（西川）】 その件は、後で事務局が最後に報告しますので、そのとき、もしあれば。

【遠藤協議員】 これはまた別で。はい、そうですね。特になくて説明があるのかなと思って。

【司会（西川）】 最後に、事務局の方から報告をしようと思っています。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 橋本さんからのご意見で、そもそもディーゼル車の規制で今始まったばかりでございまして、どれぐらいの改善がなされるのかというのは、これから多分モニタリングされるんだと思います。そういうことを我々も注意深く見ていきたい、こう考えております。

あと、外環ができた場合、都心の環境が改善されるというような指標についての試算も出したところがありますので、そのデータをもう1回見直したいと思っております。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

残り時間があとわずかになってまいりましたので、あとおひと方ぐらいご意見あればいただきたいと思います。

では、菱山さん、お願いいたします。

【菱山協議員】 皆さんの議論を聞かせていただいております。示されているシミュレーションの結果、これはどなたかおっしゃいましたように、いろいろなケースがある中で、1つの設定した条件のもとでの結果にすぎないだろうと思うんです。だから、条件を変えて10回やれば10回違った結果が出るだろう、だからこそ条件を適切に設定することが非常に大事になってくるのだろうと思います。特に結果というのは、インプットからアウトプットの間というのは我々はわからないわけですし、ブラックボックスになっているわけです。ですから、きちっとしたデータを、前提となっている数字の根拠であるとか、それから基礎的なデータはきちっと示した上で論議していく必要があるなと思っています。意見です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他によろしいでしょうか。特によろしければ、この続きにつきましては、また運営懇談会の方で議題を整理させていただきまして、次回、ご提案、確認した上で議論を続けたいと思います。

時間も残り10分ぐらいになりましたので、最後に事務局の方からオープンハウスの実施報告、それから参考資料の説明、それから今後の予定につきまして、報告をさせていただきます。

【事務局（伊藤）】 まず、資料 - 5でオープンハウスの結果のご報告です。資料 - 5をご覧ください。

オープンハウス、前回練馬の実施報告をさせていただきましたけれども、それ以降行われました杉並区についての実施結果を載せております。杉並区では、桃井第四小で2回行

われています。延べ310人以上の方が来場されております。今後のオープンハウスの予定ですけれども、12月6日と1月31日に世田谷で行う予定です。ご協力のほどよろしく申し上げます。

それから、先ほどありました沿線区市長意見交換会ですけれども、参考資料-2です。先日、11月28日に行われた沿線区市長意見交換会の概要メモです。沿線区市長意見交換会は今回で5回目になります。当日は3番にありますような出席者で行われております。今回の主な議題は、4のところの提出資料にあります中の環境調査とインターチェンジ等について、この2つについて主に意見をいただいております。各区市長から出された意見につきましては、その下に各区市ごとに整理しておりますので、参考に見ていただければと思います。

以上です。

【司会(西川)】 以上、事務局からの報告でございましたが、この点につきまして何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、最後になりましたが、次回の日程につきまして、確認をさせていただきたいと思っております。次回の協議会につきましては、事前にお知らせいたしておりますとおり、12月18日の午後7時から予定をしております。ご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たいと思っております。

今日の議論の続きの議論につきまして、議題を整理するためにも運営懇談会の方を開催させていただきたいと思っております。先ほどの運営懇談会の報告にもございましたように、これまでの出された意見だとか、それから今後の議論の進め方につきまして、運営懇談会の方で議論をしていくべきだというような意見がございましたので、そういう議論を運営懇談会でさせていただきたいと思っております。こちらの都合で恐縮でございますが、12月15日という日程を考えてございます。後ほど事務局の方からご連絡をさせていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

最後、少し時間がございますけれども、何か全体を通してご意見、ご質問等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】 今7区市長会議のことが出ましたけれども、このことについて基本的にお聞きしたいんですけれども、今回で5回目だということでされてはいますが、その中でいろいろ、区市長なり代理の方が出られて、質問と要望というか、希望というか、意見というか出ていますけれども、質問なんかについてはきちんと答弁は出ているんですか、例えば質問されたことについては、それが1点。

それから、PI協議会に対して皆さん方どういう説明をされているのか。というのは、今日この会議が始まる前に私は申し上げたんですけれども、PI協議会というのは、趣旨をきちんと私は先ほど申し上げたと思うんですが、そういう状況でお話ししている中で、現実的な話がこんなにどんどん出てきて、戸惑う場面が非常に多いんです。皆さん、どなたも感じないのかなと思うことは残念であります。これは現実的にこういう話がどんどん出てきちゃうと、PI協議会の議論というのは何なのかなという感じがします。この辺どういうお考えで皆さん方答弁や意見を云われているのか、行政側からお答えいただきたい。

【司会(西川)】 では、事務局の方から事実関係だけ、ご説明させていただきます。

【事務局(伊藤)】 区市長会でもいろいろ意見、それから質問は出ております。質問に関しましては、当日、答えられることにつきましては、関東整備局、それから東京都の方から答えております。それにつきましては、2の最後のところに意見概要で、国土交通省、東京都ということでまとめて記述しております。一番最後に記述しているような形で答えられるところについては答えております。

それから、PI協議会についてですけれども、国土交通省とか東京都の答弁の中でもPI協議会の状況についてはご説明しておりますし、そもそも各区市の中でも当然区市長さんに対しては、PI協議会の状況については説明していただいていると思います。その上で、議論をしていただいていると思っております。

【司会（西川）】 今の件につきましてはよろしいでしょうか。

他に何か全体を通してご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、そろそろ予定時間が近づいてございますので、以上をもちまして、第29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