

## 協議員から出された意見

## 第33回協議会

東京都の整備・開発・保全の方針の見直しについて		
意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の見直しの中で、概ね10年以内に整備する主な施設に外環が位置づけられているが、国と都はどう考えているのか？（濱本協議員）</li> <li>・「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直し」についての詳細を把握していないため、次回回答する。（道家協議員）</li> <li>・概ね10年以内に整備する場合、外環の工事開始時期を都はどう想定しているか。</li> <li>・「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、すべてのインターを作るという前提に立った計画なのか。</li> <li>・東京都の方針が知事の意向であれば、東名以南の整備も決定すべき。（渡辺協議員）</li> <li>・各区市に「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の書類は配布されているか？区市はどう反応しているか？（濱本協議員）</li> <li>・練馬区は「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」をもらっている。（平野協議員）</li> <li>・杉並区では、17日の都市計画審議会に付議し、実質的な論議は次回以降である。（菱山協議員）</li> <li>・「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」について、武蔵野市の判断の最終的な決定はしていない。都計審からは「PI協議会等で今議論中であるから、慎重に扱ってほしい」という付帯意見がついている。（塩沢協議員）</li> <li>・調布市にも「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」はきており、外環の記載があったことは認識している。2月の下旬の都市計画審議会後に都知事に回答することになっている。（新谷協議員）</li> <li>・世田谷区にも「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は来ている。都計審の内容を把握した上で都知事に回答する。（栗下協議員）</li> <li>・「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に関しては、各区市で慎重に議論していただきたい。（濱本協議員）</li> </ul>	
	「必要性の有無（効果と影響）」（効果）について	
	意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「外環と周辺道路の交通量変化」の資料に、地図を大きくしたものをつけたこと、センサスの観測地点の見落とし分を加えたことと、埼玉県の作成資料を盛り込んで作り直した。【提出資料補足説明】</li> <li>・埼玉外環周辺の現状を見る限りでは、渋滞が緩和されない恐れがある。【提出資料補足説明】</li> <li>・外環新設分の交通量が増えた場合、接続する生活道路の交通量も増えるのではないかと。【提出資料補足説明】</li> <li>・環境庁委託調査や埼玉外環の例を見ると、外環は大気汚染を悪化させる恐れがある。【提出資料補足説明】</li> <li>・期待値にすぎない推計をもとに算出した数字を効果として扱うべきではない。【提出資料補足説明】（江崎協議員）</li> <li>・「開通前後の1日ずつわずかな地点での観測」という指摘だが、開通の直前・直後の変化を計測することで効果が評価できると考える。</li> <li>・「推計の前提条件や手法」は、4つの条件を使った場合の推計ということ資料の中で説明した。</li> <li>・私もインターチェンジの周辺では交通が集中する可能性があるかと説明している。</li> <li>・経済効果は試算値であり、その内訳は協議会で補足説明をしている。</li> <li>・外環の効果や影響ではない部分で、社会全体の自動車交通量が増えてしまっているということをつけ加えて説明した。（伊勢田協議員）</li> <li>・環8交通量は外環開通直後に減っても、10年経ったら元に戻るのであれば、何のために外環を作るのか考え直した方がよい。（新協議員）</li> <li>・道路の渋滞を緩和させるには、道路を新しく作るのではなく、違う方法もあるのかもしれないということをおわせて考えなくてはいけない。</li> <li>・推計用のネットワーク図を見せてほしい。（江崎協議員）</li> <li>・渋滞を解消するためには、使い方の工夫をすることに加えて、動脈となるような幹線道路網の供給も必要であり、両面から交通問題を解決することが必要である。（伊勢田協議員）</li> <li>・埼玉県では自動車保有台数・免許人口が増えている状況で、環状8号線の交通量が減少し、外環を利用している人がいることから、埼玉外環の効果はあったと見ることができる。（遠藤協議員）</li> <li>・埼玉外環の並行道路・放射道路を全部平均してみた場合、それぞれで交通量は増えていて、なおかつ外環の交通量が増えている。（江崎協議員）</li> </ul>

- ・外環の埼玉県区間が全線開通した平成6年3月前後の環7の交通量を比較すると、1カ所で1割程度増えているが、他の3箇所は減少しており、遠藤協議員の解釈と同じ立場である。（伊勢田協議員）

## 「必要性の有無（効果と影響）」（交通政策）について

意見

- ・都全体の都市計画道路の整備率は53.4%で、確実に整備していくことが必要である。【提出資料補足説明】
- ・窒素酸化物の削減目標は年7,700トンと設定している。浮遊粒子状物質は2010年、二酸化窒素、ベンゼンも2005年までにすべての測定局で環境基準を達成するとの目標を持っている。【提出資料補足説明】
- ・みどり率は、区部では現在29%を2015年には32%に、多摩地域では現状を維持していく。【提出資料補足説明】（宮良協議員）
- ・どのくらいの道路面積が必要だと考えているのか？（栗林協議員）
- ・土地利用やまちづくりの経緯によって異なり、いくら必要との指標はない。都市計画道路が整備すると道路面積率が2%ぐらいアップすると考えている。（宮良協議員）
- ・2%ぐらい上げられるというのは、平均旅行速度を仮に道路に置き換えた場合の話か？（新谷協議員）
- ・「二酸化炭素の削減目標」はTDMとしての目標なのか。（栗林協議員）
- ・二酸化窒素や浮遊粒子状物質等の削減目標は総合的な対策を行った上での政策目標である。（宮良協議員）
- ・国分寺崖線のように「水と緑の景観基本軸」に位置づけられている場所で、外環を整備するとした場合、どの程度の環境確保が約束できるのか。（栗林協議員）
- ・実証的な基準は、現地の調査をしている段階であり、今後いろいろ検討をしていきたい。（宮良協議員）
- ・TDMを本格的にやっているのか？
- ・23区内は別にして、周辺区全体の道路率はどのくらいが適正だと考えているのか？（武田協議員）
- ・都市の成り立ちや道づくりの経緯、土地利用等の要素があり、一概には言えないと思う。（宮良協議員）
- ・練馬区は道路率14.5%を見てこれで十分だと思う。（武田協議員）
- ・道路率を高くすればいいという問題ではなく、道路の機能配分に応じた整備が必要である。（平野協議員）
- ・交通に対してどれだけの利便性があるかということであれば、道路の「幅」を広げていくことが必要だと思う。
- ・未整備の都市計画道路（一般道）を整備しないで、外かく環状道路を推進していく理由を知りたい。
- ・パークアンドライドは、50～60万台の駐車場を整備しないと実現できないのではないかと。（新協議員）
- ・パークアンドライドは駐車場公社の駐車場3箇所スタートし、順次今台数を増やしている。
- ・パークアンドライドを民間の駐車場にも広げようとしており、現在ドライバー等にアンケートしている。
- ・一般道路と、高速で長距離を走る高速道路のコンビネーションが必要である。（宮良協議員）
- ・道路率の理想的な値を知りたい。
- ・自動車の保有台数と人口との比率を知りたい。
- ・パークアンドライドの駐車場はふらっと行って駐車しにくいと思うがどう考えているのか。（橋本協議員）
- ・都道から区道に移管された道路はどのくらいあるのか？（武田協議員）
- ・狛江市の自動車保有台数が少ないということだが、面積や人口に対する割合を算出しないと少ないかどうかは言えない。数値は次回提出する。
- ・民間駐車場がパークアンドライドの駐車場になってもらうために、経営者がどんなようなことを考え、問題と思っているのかを調査をしているので、それを踏まえながら考えていきたい。（宮良協議員）

## その他について

意見

- ・「地域ごとの話し合いを行っていくこととする」とはどういう意味か？（新谷協議員）
- ・運営懇談会では、「地域別懇談会はやらざるをえない」ということだったではなかったか。（新協議員）
- ・懇談会が協議会を制するようなものにはなっていない。地区別懇談会をやる必要があると認めた時はやればいい。
- ・外環問題の基本は都市づくりであり、どういう都市を形成していくのかということ議論すべき。（武田協議員）