

必要性に関する議論

1 影響について

1-1 環境に与える影響

(1) 全般

環境に与える影響については、現地の詳細なデータに基づく予測が必要であり、外環道計画沿線の環境の現況を詳しく把握する必要性が認められた。

また、環境調査にあたっては、市民参加のP I的手法を取り入れるという考え方が示された。

これを受け、エリア懇談会を開催し、調査箇所や内容等について議論し、平成16年1月から約1年間にわたる現地調査に入り、調査結果は公表することとした。

また、外環を整備することとなった場合、環境基準を超えないような対策を実施していくことが必要であることを確認した。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・環境に与える影響については、最悪の場合を想定して検討すべきである。
- ・外環の埼玉区間では推計を大きく上回る交通量が確認されており、東京外環でも、こういうことを踏まえて、環境への影響を検討すべきである。
- ・環境への影響の回避・低減・代償という環境影響調査の考え方から、評価に関しても、P Iの考え方に沿い、十分な情報を公開し、住民から意見を聞くことが重要である。
- ・沿線地域の大气汚染、騒音、振動の検討をする際には設計交通容量を使うべきである。
- ・本線のシールドトンネル区間の上部では、大深度か否かにかかわらず、施工等にもともなう地表面への改変等の影響は基本的にはないと考えている。
- ・地下空間の利用形態とインターチェンジ、ジャンクションの動線の処理によっては、地上の取り付け道路の位置・設置数、出入口渋滞解消の構造などによる変化は多く、これによる影響が外環評価の大きな要因となる。

【「環境調査への市民参加」に関する主な議論】

- (住民) 動植物の調査や環境に関する取り組みという点で、市民が参加できる仕組みをつくるべき。
- (住民) 具体的な調査方法や調査箇所を検討するにあたっては、協議員以外の方も入れるようにしてほしい。
- (区市) 地下水、換気塔について各協議員から出されている意見を十分議論するため、早く現地調査をすべきである。
- (国) 動植物についても、一通りの調査だけでなく、きめ細かい調査を行いたい。

【「大深度地下の場合の影響」に関する主な議論】

- (国) 本線のシールドトンネル区間の上部では、大深度か否かにかかわらず、施工等にもなう地表面への改変等の影響は基本的にはないと考えている。

【「影響検討の前提条件」に関する主な議論】

- (住民) 外環における環境影響評価時の推計交通量と実績交通量を比較すると、埼玉区間では所により予測の2倍近い交通量があり、谷原交差点でも1.5倍の交通量となっている。
- (住民) 沿線地域の大气汚染、騒音、振動の検討する際には設計交通容量を使うべきである。
- (住民) 周辺への影響を考えるに当たっては、現状がどうなっているのか、考えられる最悪の場合を想定して検討を進めるべきである。

(2) 大気

ジャンクション、インターチェンジ周辺では、連絡路を走行する自動車からの排出ガスが大気に影響を与える可能性がある。

外環の埼玉県区間では実際にSPMが環境基準を超えている箇所があるという事実を踏まえて、予測を行うとともに、換気所から排出されるガスが大気に与える影響についても、現地観測データに基づく予測が必要とされた。

さらに、自動車自体の排出ガス規制を考慮した予測が必要であるとの指摘が出された。

万一、基準を超えるという予測結果が出た場合、または基準を超える恐れがある場合、どのような対策をとるか公表し、改善策について、住民の意見を聞きながら、柔軟に対処する必要がある。

大気への影響については、現地観測による詳細なデータに基づいた予測が必要であり、外環沿線地域の大気質の状況等を現地観測することが必要とされた。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・交通量や環境に与える影響、生活に与える影響が最も大きい開削区間のジャンクションとインターチェンジ周辺について、データを整理し、きちんと説明すべきである。
- ・将来のNOx、SPM及び総排出量の予測をして、その上で外環が本当に必要か考えないと必要性の議論はできない。
- ・換気塔からの排出ガス影響図と、その気象条件、影響範囲や換気施設の面積についても示すべきである。
- ・換気塔だけで排気ガス処理を考えるのではなく、他にも違った視点で見ることも必要である。

【「大気への影響」に関する主な議論】

- (住民) 青梅街道にインターチェンジができると多くの交通量が発生する。また、換気塔もできる。住んでいる人間の命が一番大事だと思うが、行政はどのように考えているのか。
- (国) 環境については今後、詳細な検討が必要である。また、環境基準を超えないような対策を実施していく。
- (住民) 6月4日に練馬区長と議長に、その後6月10日に国土交通大臣と東京都知事

に、それぞれ青梅街道付近の住民の居住環境や健康に与える影響が著しく悪化する事が必至なので、建設をしないようお願いする内容の陳情をした。

- (住民) 大気汚染測定運動練馬実行委員会の調査結果では、外環に近い場所だけではなく、町全体の大気環境が悪化しており、インターチェンジに限らず車の出入りが予想される地域では同様のことが起こる恐れがある。

【「大気に関するデータの公表」に関する主な議論】

- (住民) 事後調査報告書の中で、大気汚染について予測結果よりも高くなっているが、どういう平均値でとっているのか基準を知りたい。〈練馬開通区間ランプ〉
- (区市) 交通量や環境に与える影響、生活に与える影響が最も大きい開削区間であるジャンクションとインターチェンジ周辺について、データを整理し、きちんと説明すべきである。
- (国) 交通量のシミュレーションした結果を出していきたい。その際、どのような条件でシミュレーションしたのかもあわせて説明する。
- (住民) 将来のNO_x、SPM及び総排出量の予測をしないと必要性を議論できない。
- (住民) 23区内のSPM、NO_xが削減された場合、市ではどう変化するのか。
- (国) 23区以外のところでの集計はしていないので集計してみる。

【「大気環境の現地調査」に関する主な議論】

- (区市) 練馬区としては外環の南伸は必要と考えている。また、青梅街道インターチェンジも必要と考えているが、地下水、換気塔について各協議員から出されている意見を十分議論するため、早く現地調査をすべきである。
- (国) インターチェンジを造った場合、出入りする交通が環境に影響を及ぼすと考えられ、大気、騒音など、詳細な現地調査をして影響がどの程度なのか検討していかなければいけない。

【「換気所の数と設置場所」に関する主な議論】

- (住民) インターチェンジ無しの場合、予定されているジャンクションの3つの換気所で処理ができるのか。
- (区市) インターチェンジが無いところに換気塔や換気施設を作る場合もありえるのか。
- (住民) 換気塔については、地下の安全対策を含めた上で数を提示してほしい。
- (区市) 換気所の数や位置については、しっかり検討した資料を出した上で議論すべきである。
- (住民) 換気塔の位置がどこか正確に答弁してほしい。
- (区市) 換気所の議論をするためには、交通量等のデータを出して議論すべきである。
- (区市) 換気所の位置というのが非常に大きい問題であり、具体的な内容を早く示してほしい。
- (国) 換気所については、関越道、中央道、東名高速のジャンクション予定箇所それぞれ1カ所、計3カ所は最低必要であると考えている。また、インターチェンジがある場合は、排気ガスの漏れ出しを防ぐために換気所を設置しなければならない可能性がある。具体については、今後検討していく外環本線及び連絡路の延長、勾配や交通量等に基づき、必要となる風量等を算出して、必要数や位置を検討していく。その際、沿線や地上部への影響を極力小さくする観点が重要である。また、換気所の規模は、送風機の大きさによって変わってくる。
- (国) 換気施設所の規模等については、実例等で説明していきたい。

【「換気所に関する資料の要望」】

(住民) 換気塔からの排出ガス影響図の風向や天気等はどのような条件でかかれたものなのか。影響範囲や換気施設の面積についても教えていただきたい。

【「換気所による影響」に関する主な議論】

- (区市) 換気塔等については、7区市のうち真ん中あたりの区市が一番敏感になる。
- (住民) ジャンクション周辺は、ジャンクションができればでも大変なのに換気塔ができたらもっと大変なことになる。
- (住民) 喜多見地域は国分寺崖線下の低地となっているため大気汚染物質が滞留するのではないかと心配する住民がいる。
- (国) 滞留する場所ではそれより高い場所で拡散するような風量や風速で塔の高さを考えるのが一般的である。

【「その他の対策」に関する主な議論】

- (住民) 換気塔だけで排気ガス処理を考えるのではなく、他にも違った視点で見ることでも必要ではないか。
- (住民) 高速道路の脇に街路樹を整備すると、自動車から発生する排気ガスを吸収するというような実際的な効果は期待できるのか。その場合、どのくらいの緑が必要なのかということ、科学的に数値を用いて説明してほしい。
- (住民) 例えば、高速道路の脇に街路樹を整備し道路から発生する排気ガスを吸収すると実際的な効果が期待できる。その場合、どのくらい緑が必要なのか、科学的に数値を用いて検討したうえで必要とすることも考えるべきではないか。

(3) 騒音・振動

ジャンクション、インターチェンジ周辺では、連絡路を走行する自動車からの騒音、振動の影響や、外環の整備により自動車が集まることで、一般道での騒音、振動が新たに発生する恐れがある。

また、トンネル内を走行する自動車からトンネル上部への騒音、振動を懸念する意見があり、他のトンネルでの事例を調査することとなった。

影響については、現地観測による詳細なデータに基づいた予測が必要であり、外環沿線地域で騒音、振動の状況等を観測することが必要とされた。

【「騒音、振動に関するデータの公表」に関する主な議論】

- (国) インターチェンジをつくった場合、出入りする交通が環境に影響を及ぼすと考えられ、大気、騒音など、詳細な現地調査をして影響がどの程度なのか検討していかなければいけない。
- (区市) インターチェンジ周辺の影響、交通の流れ、大気、騒音、振動及びその他の影響について、データがないと議論できない。
- (国) 交通量と騒音、振動には因果関係があり、仮にインターチェンジができることにより騒音、振動の影響が心配な箇所の情報があれば教えていただきたい。

(4) 地下水

外環計画は全線地下トンネル構造であるため、地下水に影響が出る恐れがあることから、地下水への影響に十分配慮し、対策を講ずる必要がある。

外環沿線の地下水には、地表から10m程度の深さと40m程度の深さの2層あるが、さらに、詳細に影響を把握する必要があるとの意見が多く、現地地下水観測に基づいてシミュレーションすることが必要とされた。

特に、開削工事の可能性がある箇所周辺（野川、仙川、善福寺川、白子川）について影響を懸念する意見が多く出された。

また、環状八号線の井荻トンネルで地下水が一部で回復しなかった事例を踏まえ、外環での対策を検討していく必要があるとの意見も出された。

さらに、湧水に与える影響について、国分寺崖線や白子川等での影響を心配する意見もあり、湧水調査をしていくこととなった。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・シールドにより、地下水がどの程度分断されるのかなどのデータを出すべきである。また、地下水対策は水脈の保全だけでは完全でなく、井戸などの生活用水をどう保存していくのが課題である。地下構造のモデルを出して議論すべきである。
- ・計画地のどの辺に湧き水があり、どのように流れているのか示してほしい。
- ・沿線地域において、分流式下水道の導入等雨水の地下還元による地下水の涵養策を講ずるべきである。

【「地下水への影響」に関する主な議論】

- (住民) シールドにより、地下水をどの程度分断するのかなどのデータを出すべき。また、地下水対策は水脈の保全だけでは完全でなく、井戸などの生活用水をどう保存していくのかも課題である。モデルを出して議論すべき。
- (国) 大深度地下の活用も含めて検討を進めているが、開削とかシールドがどういう構造なのかも含め、協議会で模型や地図などを活用して具体的に説明したい。
- (住民) インターチェンジをつくれれば開削となり、善福寺池がどうなるかわからないのではないか。
- (住民) 外環が出来た場合、善福寺公園等の生態系が崩れることが心配である。
- (住民) 地下水の保全・回復については、難しい問題であるがどういう形で回復していくか方策を考えてほしい。
- (国) 地下水については、専門家の意見やアドバイスをいただきながら調査を行いたい。

【「地下水への影響」に関する資料の要望】

- (住民) 計画地のどの辺に湧き水があり、どのように流れているのか示してほしい。

【「地下水の現地調査」に関する主な議論】

- (区市) 地下水について各協議員から出されている意見を十分議論するため、早く現地調査をすべきである。
- (国) 地下水については、現地の調査をして、シミュレーションをする必要がある。

- (区市) シールド工法及び開削工法の両面における地下水への影響を検討するため、ボーリング調査をしてほしい。
- (住民) 周辺に井戸水を使っている家が多数あるが、水みちは複雑なので、地下水については聞き取り調査も含めて、詳しく調査してほしい。

【「野川への影響」に関する主な議論】

- (住民) 野川からどのくらい離れたところでどのように掘り返すのか。また、地下水に影響が出るとわかった場合に、計画の変更や廃止はあり得るのか。どのような対策を考えているのか教えてほしい。
- (国) 野川の開削工事について、野川自体を掘ることはないが、川沿いに壁を立てて掘ることとなる。
- (国) 開削工法の場合は、工事中及び完成後の両方において地下水の流れに影響が生じる可能性があると考える。
- (国) 野川近辺の自然環境保全のためには、現地調査に基づくシミュレーションや保全対策が不可欠である。

【「大泉ジャンクション周辺の地下水への影響」に関する主な議論】

- (国) 地下水の状況について、都及び区市において、どういう情勢になっているのか、何ができ得るのか検討させていただきたい。
- (住民) 外環の大深度工法の影響は16kmの外環周辺地域におよぶもので、地球温暖化防止と地下水涵養、水と緑の生態系の回復保存のため、大泉インターチェンジ、ジャンクション周辺地域には分流下水道方式を導入すべきである。

【「白子川湧水群の状況」に関する主な議論】

- (住民) 白子川全体の水系を確保することになれば、湧水群の水の状況がどう変わって、現在どの程度のものが出ているかということを含めて、現地調査は正確にしてほしい。
- (国) 白子川湧水群については、現地を見させていただいて、必要な観測をしていく。

(5) 自然・景観

ジャンクション、インターチェンジ周辺では、構造物が地表に出てくることから、景観や動植物に影響を及ぼすので、十分に配慮する必要がある。

生息、生育状況や景観への影響を正確に把握するため、現地で観測調査し、収集したデータに基づき、影響についてあらためて検討することが必要とされた。

予測にあたっては、生態系への影響まで踏み込んで考慮しなければならないという意見があり、食物連鎖についても調査することとなった。

また、計画地域内及び周辺には、史跡、文化財等の歴史遺産が多いので、これらを破壊せず保存していくことも検討し、必要な措置をとるべきであるとの意見が出された。

【生態系への影響】

- (住民) 動植物の連鎖が都市施設によって断ち切られるというおそれと広葉樹が大気汚染耐性では非常に弱くNO₂の吸収率は大きいなどの分析をされたか、自然環境の調査をどのように解析されたか出していきたい。
- (住民) 国分寺崖線～湧水～野川～魚～鳥という生態系を外環は壊す恐れがある。
- (住民) 外環道路が出来た場合、善福寺公園等の生態系が崩れることが心配。

【景観への影響】

- (住民) 単に高架案を地下案にすればそれで済むのかといえば、実は環境影響を回避するとか、あるいは地域の景観を阻害しないというような点で本当に問題がないのだろうか。
- (住民) 景観について、調査を行ってほしい。

【歴史遺産への影響】

- (住民) 計画地域内及び周辺は、遺跡密度が高い地域があり、歴史遺産を破壊せず、保存していくことも検討してほしい。
- (住民) 史跡・文化財等の歴史遺産が多いので、調査を行ってほしい。

1-2 生活に与える影響

(1) 地域分断、移転

ジャンクション、インターチェンジ周辺は、地域分断の影響が生じる。

ジャンクション、インターチェンジ周辺のイメージを掴むために、模型等が提示された。また、生活に与える影響の検討にあたって各インターチェンジが有る場合で約2000棟、無い場合で約1000棟の移転が生じることが説明された。

これに対し、高架構造計画の場合の移転棟数である3000棟が、大深度地下方式でインターチェンジが無い場合には1000棟に減少するから地下構造計画で良いということにはならず、特に、永年住み慣れた地を離されることや、町会の消滅や分断、また公害の心配があると指摘された。

実施すべき対策等については、地元被害を及ぼさないよう整備を行う段階で、具体的に検討し、住民の納得を得る方法を示すべきであるとされた。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・インターチェンジを設置するというのであれば、町そのものが公害で人間が住めない町になってしまう。商店会とか町全体で大変困る。
- ・青梅街道インターチェンジの設置は杉並区には無理である。インターチェンジの計画位置がいかにか学校や幼稚園のそばにあるか、現地の状況を見てほしい。
- ・影響は「立ち退く人」だけでなく「残る人」にとっても重要な課題である。新しい法制度を作り、これに基づき、これらの人に対する補償を検討すべきである。
- ・大深度を利用した場合、大深度法を適用すると補償がないので、現在、都市計画決定されている区域については、特別法をつくって補償すべきである。

【「地域分断の影響」に関する主な議論】

- (住民) インターチェンジをつけるということであれば、町そのものが公害で人間が住めない町になってしまう。商店会とか町全体で大変困る。
- (住民) インターチェンジの問題については、それぞれ地域的に難しいことがあるが、いい方向というのは何なのかということ議論すべきである。
- (住民) 青梅街道インターチェンジの設置は杉並区には無理である。インターチェンジの計画の位置がいかにか学校や幼稚園のそばにあるか、現地の状況を見てほしい。
- (住民) ジャンクション周辺に併設してインターチェンジをつくるのであれば、できるだけ地元被害を及ぼさないような形で検討し、図面などを出せるのか。

【「移転棟数等の情報の公表」に関する主な議論】

- (住民) ジャンクションができる場合、特に地下となるとき移転棟数はどのくらいになるのか、また、どのような建物があるのか教えてほしい。
- (住民) ネットワーク街路として必要な部分の立ち退き対象戸数は何戸か教えてほしい。
- (都) 3月方針に基づく地上部街路による立ち退き戸数は、3,000戸にはならないと思う。
- (住民) 大深度でやったとしても上は使うというふうには聞こえる。地上の建物は入っていないことを明確にすべきである。
- (国) 移転棟数は、1棟でも少なくなるように施工方法等を検討していきたい。

(区市)地下40メートルの場合の移転戸数はどの程度か。

(国)深くなったとしても、開削の延長が増えて移転棟数が増えるということはない。

【「補償の考え方」に関する主な議論】

(住民)立ち退きを希望する人に対する補償はどのように考えているのか。

(住民)影響は「立ち退く人」だけでなく「残る人」にとっても重要な課題である。新しい法制度を作り、これに基づき、これらの人に対する補償を検討すべきである。

(住民)大深度を利用した場合、大深度の区間だけで何%くらい大深度を利用できるのか。今まで都市計画で制限されてきていた人達に対する補償、手だてはあるのか。

(都)大深度となった場合、基本的には補償はない。現在、生活再建を考えておられる方々には買い取り請求に対する対応措置ということで準備している。

(国)大深度地下は通常利用されない空間と考えられており、補償すべき損失が発生しないというのが法律が想定しているところである。ただし、井戸等については例外がある。

(国)補償については、もう少し具体的な議論になったときに大事な話である。

(住民)大深度になると、都市計画法上の都市計画線はどうなるのか。

【「用地買収の考え方」に関する主な議論】

(住民)上部の土地収用に対して、国および都はどのように考えているのか。

(都)買い取り制度は、生活再建のために平成14年度に国の方で作った。今の時点では具体的な制限は設けていない。

(都)買い取り請求に関して、相続などの問題を抱えている方もいるということを理解しなければならないと考えている。

(住民)買収用地が必要なくなった場合についてどうするのか確認したい。

(都)計画線がなくなるところで用地買収を行った場合、事業用地の代替地や区市のまちづくりの種地として活用することが考えられる。

【「代替地の考え方」に関する主な議論】

(住民)立ち退きをしなければならないときに代替地がどうなるのか。移転先について、ひとまとめで代替地を確保できるのか。

(2) 交通集中

外環がインターチェンジ無しで整備された場合、一般道の交通量変化のシミュレーション結果に基づき議論が行われ、全体傾向について判明した。しかし、インターチェンジの可否を検討するためには、更に詳細な分析が必要であるとの結論に達した。

外環がインターチェンジ無しで整備された場合、環状八号線、五日市街道や甲州街道の一部区間で交通が集中するとのシミュレーション結果について懸念が示された。

また、外環が東名で終点となった場合の東名高速東京インター（用賀）周辺での交通渋滞発生について、詳細な分析が必要であるとされた。

提示されたシミュレーション結果等を基に議論し、更に分析が必要なところについては、シミュレーションをする等の整理をすることとした。

インターチェンジの周辺では交通が集中するので、関連道路を一体的に整備すること、ならびにインターチェンジの有無によるアクセス問題についても検討していくべきであるとの意見が出された。

【「交通集中のデータの公表」に関する主な議論】

- (住民) 交通量のシミュレーションをすべきである。
- (国) 交通量のシミュレーションした結果を出し、また、どのような条件でシミュレーションしたのかもあわせて説明していきたい。

【「関連街路の整備」に関する主な議論】

- (住民) 外環の整備に合わせた地域のまちづくり、あるいは関連道路の整備を一体的にすべきである。
- (住民) 交通量の関係、インターチェンジの有無によるアクセス問題について議論すべきである。
- (国) 高速道路の整備とともに周辺の街路網の整備が一体的に行われるのが一般的であり、個別路線をどうするということを言っている訳ではない。(次頁から移動)

【「大泉ジャンクション周辺の状況」に関する主な議論】

- (住民) 大泉の問題がクリアできるならば、中央高速や青梅街道の問題も緩和されるのではないか。
- (住民) 外環問題を解決するためには大泉の出口問題を解決すべきであり、出入口渋滞解消のため関連街路の並行整備などを含め、関連地域の都市の骨格づくりを急ぐべきである。
- (住民) 外環整備直後は交通量が減っているが、平成11年になると増えている。どうしてこれは増えているのか。
- (住民) 今でも東名は渋滞しており、外環が東名まで出来ると世田谷の環境はさらに悪くなる。大泉の現状がどうなっているかは、世田谷としても知りたい。

【「その他道路への交通集中」に関する主な議論】

- (区市) シミュレーションの結果、比較的混んでいる箇所が更に混んでしまう理由とそれぞれのインターチェンジが設置される場所周辺の交通量の解析を提示してほしい。

-
- (国) インターチェンジなしのケースでシミュレーションを行っているため、外環道へのアクセスにより、高井戸周辺に交通が集中してしまうと考えている。
 - (国) 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。
 - (住民) 外環ができて五日市街道から甲州街道間の交通量は一方向に減っていかない。そこにジャンクションやインターチェンジができた交通量が増加する恐れがあるため、減少させることも含めて検討してほしい。
 - (住民) 高井戸周辺の20%増の交通量を放置せず、減少させることも含めて検討していただきたい。
 - (住民) 外環の南伸を東名でとめると世田谷区南部はとんでもないことになる。第3京浜、目黒通りまで瀬田交差点を通過せずに外環に入れるようにしたらどうか。
 - (住民) 世田谷は東名の渋滞が大変である上、目黒通りのような道路が整備されていない状況であるので、東名ジャンクション周辺で交通状況のシミュレーションをやってほしい。
 - (国) 外環(関越~東名間)が開通し、一時的に東名道が外環の終点になった場合の周辺の交通状況についてはシミュレーションをして分析しているところであり、整理していきたい。
 - (住民) 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。

2.効果について

2-1 効果

(1) 環境面での効果

東京都内の大気環境が悪いという現況の原因のひとつは、大型車等の都心通過交通である。

環状八号線の交通量減少で環状八号線沿線の大気環境の改善が見込まれるものの、交通量の増加にともなう影響や、外環沿線であらたに大気環境悪化の発生が懸念される。

このため、東京23区の大気環境改善効果についてのデータが提示され、東京23区のSPM排出量が約400t/年、NOx排出量が約3500t/年削減されることが効果として説明された。

【「東京23区の大気環境改善効果」に関する主な議論】

- (区市) 都市問題としての交通問題を提起してきているわけだから、外環ができたときに、環境問題について都市がどうよくなっていくのかということも説明されるべき。
- (国) 3つの環状道路ができた場合、23区の大規模車の走行量が約1割削減、23区の自動車の走行速度が約5%上がり、SPMは年間約400t、NOxは年間約3500t削減される。
- (住民) 外環本体が猛烈に混んでしまい、公害道路になってしまうという可能性はないのか。
- (住民) 環境庁委託調査によると「渋滞解消の名目で道路を新設しても結果として可能交通容量が増え、自動車総量は増加することになる。その結果、大気汚染、騒音が増加することになる」とされている。
- (住民) 実際に埼玉外環では、周辺道路でほとんど交通量に変化がないか逆に増加し、外環本線とサービス道路の新設分だけでも1日あたり15万台ほどの交通量が追加され、東京外環の新設は大気汚染を悪化させる恐れがある。
- (住民) 渋滞箇所が他へ移動するだけ、あるいは大気汚染がより広域に広がるだけではないか。

(2) 地域交通への効果

環状八号線の渋滞対策や生活道路への抜け道交通対策が重要である。

外環整備による改善効果についてのデータが提示され、議論が行われた。

既に供用されている外環の周辺道路において、交通量の増加が見られるとの指摘がある一方、効果が現れているなどの議論が行われた。

環状八号線の交通量削減について、現在裏道を使っている自動車が環状八号線に戻り、裏道とされている生活道路の交通量が緩和され、住環境が改善されるという意見が出された。一方、環状八号線が空いた分に他の生活道路等から交通が移ることで、結局渋滞緩和にならないのではとの懸念も示された。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・ 埼玉区間の周辺道路を丹念に調べると交通量が減少せず逆に増加しており、外環の効果が疑問である。
- ・ シミュレーション結果や埼玉区間の現状から、インターチェンジ周辺で交通量が増加する恐れがある。
- ・ 生活道路への効果は期待値にしかすぎない。

【「生活道路の交通量の削減効果」に関する主な議論】

- (住民) 抜け道だから事故が多いのではなく、一般的に車が増えているから事故が発生しているのではないか。
- (住民) 外環や関越から出た車がどの経路を通過していったか経路調査をして、そのデータから外環必要論あるいはマイナス論の議論をすべきである。
- (国) 環状道路が整備されれば大型車交通が減り、大気汚染が改善され、生活道路を通り抜ける車両も減り、生活道路の安全性も向上するのではないかと考えている。
- (住民) 外環が整備されると、現在裏道を使っている車が環8に戻り、裏道とされている住宅道の交通量が緩和され、住環境は改善されるのではないか。
- (住民) 生活道路は交通量調査がされておらず交通量がカウントされていないため、期待値にしかすぎない。

【「環状八号線の交通量の削減効果」に関する主な議論】

- (住民) 渋滞解消の名目で道路を新設しても、結果として自動車総量は増加し、その結果、大気汚染、騒音が増加することになる。
- (国) 環7、環8では通り抜け交通が多く含まれているのが交通の現状であり、約3割が通り抜け交通というのが実態である。
- (国) 外環が開通した場合のシミュレーションの結果、環状8号線などの交通量が1割から2割程度減少、環状8号線の大型車についてはほぼ半減すると推測できる。
- (国) 「渋滞が緩和されない恐れがある」との意見があったが、外環(埼玉区間)及びパリ環状道路で並行道路の交通量減少が確認されている。
- (住民) 外環ができることによって環7、環8の交通量が減るとあるが、一般の幹線道路と有料の高速道路、自動車専用道路では比較するものとして適当なものなのか。

- (国) 本来、自動車専用道路を走るべき交通が収容される道路として、外環が必要だと考える。
- (住民) 生活道路は交通量調査がされておらず交通量がカウントされていないため、環 8 の交通量は今までと変わらない可能性があるのではないかと。
- (国) 生活道路の交通が環 8 に戻る可能性は確かにあると思うので、地域の皆様方から実態についてお話を伺えればと思っている。
- (住民) 有料道路の外環ができた場合、乗用車は外環に流れるかもしれないが、その分一般道路に大型車が流れる可能性があるのではないかと。
- (住民) 外環（埼玉区間）を整備しても笹目方向の環 8 の交通量が減っていないということは、東名まで外環を整備しても環 8 の交通量は減らないということと同じではないかと。
- (住民) 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。

【「外環の既設区間の交通状況」に関する主な議論】

- (住民) 中央環状、外環、圏央道と周辺道路の交通量変化を見ると既に開通している区間に関しては並行する道路はあまり変化がないか増加している。特に放射する高速道路の増加が著しい。
- (住民) 現在検討中の外環についても、外環が東名まで延伸することによって、外環のインターチェンジの近くで交通量が増加する恐れがある。
- (国) 環状 7 号線の外環埼玉県区間と平行する区間で交通量が増えた箇所が 4 箇所中 1 箇所あるが、東京全体の交通量は増えており、外環埼玉区間の効果は現れていると考えている。
- (住民) 国は埼玉外環について開通前後の一日ずつわずかな地点を取り出して効果を評価しているが、観測地点を丹念に調べると、並行道路、放射道路ともにほとんど減少効果が見られないか逆に増加している。
- (国) 「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。
- (住民) 埼玉県全体を見ても、自動車保有台数や運転免許人口、走行量が増加し続けており、特に県南部で走行速度が低下している。一般道路での大型車交通量も減少効果が見られない。
- (国) 埼玉外環の効果事例に関する補足として、1 都 3 県の自動車交通の走行量は、60 年度から 11 年度までの 14 年間では 1.4 倍に増加している。
- (住民) 外環が整備されれば、都心部の環状高速道路、放射道路、環 8 等の周辺道路の交通量は減ると思っていたが、埼玉外環の例では、少なくとも道路交通センサスで調査されるような幹線道路ではあまり効果が見られない。
- (住民) 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。
- (住民) 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一日あたり 15 万台ほど追加されている。
- (住民) 環状八号線の 2 つの地点の交通量を合計してみると、外環が開通後、交通量は増加している。
- (住民) 外環に関連しそうな道路すべてを足して平均してみたところ、並行道路は一時的に減っているが、1997 年には増加しており、特に放射道路では増加し続けている。

- (国) 平成 2 年と平成 6 年で比べると、交通量が同じ、もしくは増えているところもあるが、多くは減少しており、外環と並行する道路で交通量が増加しているといえない。
- (住民) 交通量が減少したとしても、外環以外の原因も考えられるので、減少した原因、増加した原因を詳細に調べる必要がある。
- (住民) 渋滞緩和のためには道路新設ではなく、違う方法によることもあわせて考えるべきである。

(3) 渋滞の緩和

外環が開通した場合の一般道の交通の変化に関する試算結果が示されたが、高速道路網の渋滞緩和についてもシミュレーションが必要である。

3 環状道路のうち中央環状及び圏央道の効果と、外環の効果を切り分けたシミュレーションが必要である。

東京 2 3 区の通過交通は 1 4 % (うち大型車は 3 3 %) であるとの分析結果や計算方法が示されたが、計算方法や詳細な内訳等が不明確であるとの指摘があった。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・料金体系をどうするかによって交通量に大きな影響を及ぼすことを、念頭におかなければならない。
- ・外環開通によって引き起こされる誘発交通が懸念される。

【「将来交通量」に関する主な議論】

- (区市) 交通需要予測等についての詳細な試算と地域の環境悪化に対する影響・評価のデータを早く開示してもらいたい。
- (区市) 外環ができた場合とできない場合について交通需要がどのように変化するかシミュレーションすべき。
- (区市) 外環の交通量だけでなく、首都圏全体の将来交通量予測を示すべきである。
- (区市) 将来的に湾岸まで結んだらどうなるか、シミュレーションをすべき。
- (国) 将来交通量は現在作業中であるが、現在走行している交通が外環ができればどのように変化するかということについては整理して提出する。
- (住民) 外環を利用するとされている交通を検証すると、外環利用割合が高くなっている区間では、外環よりむしろ国道 1 6 号を使うのではないか。

【「予測の前提条件」に関する主な議論】

- (住民) 外環の料金設定等、将来交通量予測のための設定条件を明らかにすべき。また、予測値についてはケース別に示すべきである。
- (国) 全国的な将来交通量は 2 0 3 0 年頃をピークに減少していくと予測され、どれくらいの幹線道路ができると見込むのかによっては外環の利用も変化があるだろうと考えられる。
- (国) シミュレーションは、現在の道路網と交通量に 3 環状道路が開通した場合を仮定して行っている。
- (区市) シミュレーション結果での交通量予測は、東名以南の湾岸道路まで接続したも

のなのか、計画決定された関越から東名までの区間だけで出したものなのか。

- (国) あくまで仮定条件の話であり、別のシミュレーションも当然あり得るし、東名以南をやるしないという計画上の話をしているのではない。
- (住民) 3環状が開通したという条件でなく、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。
- (国) 3環状道路のうち外環だけの効果を切り分ける分析を現在行っている。
- (国) 時間軸上の不確定な要素が入ると外環本来の効果が見えにくくなるので現況の交通を前提にシミュレーションしている。
- (区市) 外環なしで中央環状、圏央道が出来た場合と、外環ができた場合に分ければ、外環だけの効果がはっきりする。
- (国) 平成11年度センサスの交通量と現在の道路網に、環状道路を追加した場合のシミュレーションの方が、効果の有無が明確に判る。
- (区市) 交通量を固定したまま新しい道路を追加すれば、その周辺の幹線道路の交通量が減るのは当然あり、効果だと言われても納得できない。
- (区市) 基礎的なデータをきちっと示した上で議論していく必要がある。
- (住民) 将来交通量の予測等、条件次第で交通量配分は変わってくるのではないか。
- (国) 将来交通量予測は、今回の推計に人口や自動車台数の変化、経済成長率、道路網の整備の進展等を仮定条件に追加することになるが、2020年に現在の12%増となり、2050年に現在と同程度の交通量との全国値が出ている。
- (住民) 過去の実績を参考にして、外環ができるとどうなるかを話していただければ信頼度の足るものになる。
- (住民) 外環道をジャンクションのみで作って、中央高速あるいは東名高速のインターチェンジだけを使うということであれば、中央高速や東名高速が交通量の増加に耐えられるのかを含めて、シミュレーションをしてほしい。
- (住民) 時間評価値には問題があり、値によって結果が全く変わってくると思うので、評価値が適切かどうか、他の予測方法ではどうかなど、前提条件や予測手法を再検討すべきである。
- (国) シミュレーションの際に仮定した時間評価値や料金体系に関する疑問は、受け止めている。
- (住民) 前提条件をこういうふうに変えて推計してみてほしいということは可能か。
- (国) 前提条件について協議会の中である程度の方向づけがあれば、推計させていただく。
- (住民) 外環ができると環八の用賀・瀬田交差点間は交通量が増える恐れがあると思う。交通量の根拠をもう一度示してほしい。
- (区市) 料金体系をどうするかによって、交通量に大きな影響を及ぼすということを念頭に置きながら、今後の議論を進めていかななくてはならない。
- (住民) 高速道路は建設費を賄うために値上げされたりすることから、外環が500円のままとは思えないので、現実的な料金設定でもう一度シミュレーションしてほしい。
- (国) 有料道路の料金は様々な検討をしていく。

【「誘発交通」に関する主な議論】

- (住民) 埼玉外環で交通量が大幅に増えているのは、予測の前提条件に問題があるので

はないか。誘発交通が加味されていないのではないか。

- (住民) 外環 JCT に発生するであろう誘発交通にどう対処するのか、谷原の交通問題を解消する策を具体的に明示せよ。
- (住民) 環境庁委託調査に外環が整備された場合誘発交通が起こるといようなことが書かれている。土地利用の高度化や規制緩和が新たな発生集中交通量をもたらすとも書かれている。都は、環境改善に積極的なようだが、都市再生として土地利用の高度化や規制緩和、道路整備を進めていて大変矛盾を感じる。
- (住民) 外環ができることによって、環 8 の誘発交通量をどう見ているのか。

【「通過交通」に関する主な議論】

- (住民) 『東京都の自動車交通の実態』を基に都心部を出発した車はどこへ行こうとしているのか調べたところ 23 区内だけを移動している車が 84.3%あり、貨物車に関して見てみると、特に外周 9 区で自区内の交通量が多いということがわかった。
- (住民) 通過交通についてどこどこを結ぶ交通が何台で、そのうち都心部を通る車が何台でという、その根拠となる資料を出してほしい。
- (国) 「通過交通に疑問」との意見があったが、平成 11 年度センサスに基づいた推計においても通過交通は 14%であり、環 8、環 7 では約 3 割が通り抜け交通というのが実態である。
- (住民) 東京 23 区を走行する交通の内訳について、東京都建設局が作成した『東京都の自動車交通の実態』に出ている数字と随分違うなと疑問を感じた。23 区通過交通の主な内訳は、例えば、23 区を通過した交通量と、23 区内に入らずに直接埼玉と千葉を行き来した自動車交通量の推計をどういう資料で行っているのか。その場合の、平均区部走行距離、走行量はどういうふうに推計しているのか。
- (国) 「東京 23 区を走行する交通の内訳」、「環状 8 号線の交通量」について、走行量の算出手順は、道路交通センサスというもので各地点での交通量を把握しており、コンピュータの中でその交通の動きを再現するモデルを構築し、内々交通、内外交通、通過交通という 3 区分で集計した。
- (区市) 必要性を考える場合、大きな意味での通過交通をどうするか説明すべき。
- (国) 3 つの環状道路を整備することでバイパス効果により、慢性的な渋滞を解消する効果があるのではないかと考えている。
- (住民) 外環ができれば都内の渋滞が緩和されて環境が良くなると説明されているが、開通区間を見るとそうになっていない。なぜそうなったのか、その原因を説明してほしい。
- (住民) 通過交通の計算プロセスを私たちが理解できるように、フローチャートなどを使って明らかにしてほしい。

【「供用後の交通量に関する対応」に関する主な議論】

- (住民) 需要予測について予測値が外れたときに、行政はどのような対応をするのか。
- (住民) 周辺住民のために議論すべきことは、予測が外れ影響が出た場合、どのような対策が必要なのか、あるいは計画そのものに問題があるのではないかとということである。
- (住民) 効果を上げるのならば、つくられた後の政策的なフォローをはっきりさせ、住民参加で最後まで改善をしていくことが必要である。
- (国) 決して外環ができればすべての交通問題が解決するわけではなく、その不十分などところをいかに対策でカバーしていくかということを考えていかなければなら

らない。

【「渋滞緩和効果」に関する主な議論】

(住民) 外環や中央環状を作っても、23区の中でうろうろする車が増えてくるのではないか。

(住民) 中央環状、外環ができた時に、都心環状の渋滞と交通量はどの程度改善するのか。

(4) 広域交通の利便性の向上

外環が整備されると、東名高速から東北自動車道までの移動時間が最短で20分、最長で60分短縮されることが説明された。

これに対し、広域交通の利便性の向上は、外環の必要性の決定打にはならないとの意見が出された。

【「広域交通の効果」に関する主な議論】

(国) 外環の東名～関越間が完成すれば最短で約25分、今の埼玉外環の渋滞状況のピーク時速度が続くと約50分という状況で、移動や輸送の時間が短縮される。

(5) 費用対効果

経済効果(時間短縮効果と走行経費削減効果と交通事故削減効果の合算額)が、年間約3,000億円という試算について、詳細な根拠を示すべきとの意見が出されたが、行政側は納得いく根拠を示さなかった。

経済効果について、最新のデータに基づき、あらためて試算することとされた。

外環を整備しなかった場合の効果や影響についても、情報を提示すべきとの意見が出された。

経済効果とは別に、外環の費用を料金収入だけでは賄えないのではないかと、といった外環の採算性に関する懸念が示された。

【「外環を整備しない場合の効果・影響」に関する資料の要望】

(住民) 効果について、つくったときの影響ばかりが出ているような感じがする。つくらなかったときの影響について情報公開すべきである。

(住民) 外環を整備しなかった場合の効果についても整理すべきである。

【「外環の経済効果の根拠」に関する主な議論】

(住民) どういう計算で3000億円になったのか、計算方法だけでなく根拠を数値で示すべきである。

(住民) 現在事業中の松戸～市川間では収支率が57.3%とアクアラインを上回る赤字の見通しである。外環の収支率はどうか、今後超高齢化社会を迎え、誰が費用を負担するのか、費用に見合うだけの効果があるのか、検証していく必要がある。

-
-
- (住民) 総費用を通行料金でまかないきれない状況で、今まで出された効果に十分に説得力があるとは思えない。
 - (国) 採算性と費用対効果は別の議論である。
 - (国) 効果の議論をする時に、費用対効果の議論は不可欠であり、説明を十分していきたい。

【「算定項目」に関する主な議論】

- (住民) 高速道路の耐用年数を何年と見ているのか。
- (住民) 出来上がったものをメンテナンスしていく費用も含めて費用対効果を考える必要があるのではないか。

3. 交通政策について

(1) TDM (交通需要マネジメント)

外環の必要性を議論するにあたり、東京都の都市づくりや交通政策についても考慮すべきとの意見が出され、東京都から都市づくりや交通政策、TDM等の取り組みに関し、説明がなされた。

東京都の交通政策は、道路の渋滞を緩和させるには、道路を新しく造るのではなく、違う方法もあるのかもしれないということをあわせて考えなくてはいけないとの意見が出された。対策としては、「容量拡大」と「需要調整」の両対策が必要であるとの考え方が示された。

また、交通政策の中でのTDMの位置付けや、TDMと外環整備の関係、例えば外環周辺地域で具体的にどのような施策を考え、効果を期待しているのか明らかにすべきとの指摘がなされた。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・ TDMの目標値(いつまで、どの位の効果)を、期限を切って提示すべきである。
- ・ 車以外の交通政策として、地下鉄や路面電車(LRT)など鉄道による人の移動ならびに、貨車や船等の利用による物流を活かした施策を外環整備と同時にやるべきである。

【「交通問題への取り組み」に関する主な議論】

- (都) 東京都のTDMについては既存道路容量の回復、自動車利用からの転換、自動車交通の抑制があるが、TDMを行うことでの影響もあるため、その辺の対策を踏まえて実施していく必要がある。
- (住民) TDMはPI協議会でなく都議会などで決めることではないのか。外環とは関係ない。
- (住民) TDMの達成年度を教えてください。
- (都) TDM東京行動プランの基本的な考え方の中に目標設定をしており、平成15年までに20キロ、平成22年度までには25キロ以上にしようとしている。
- (住民) 今後、通行車両が減るような規制の変更は考えているのか。
- (都) 交通問題に対して、道路、鉄道の整備とTDM施策の二本柱を基本に進めていくということが、交通政策の中のTDMの位置づけである。
- (住民) 鉄道と道路の関連性について、詳しく説明してほしい。
- (都) 乗り継ぎの利便性向上の為に、シームレス化を行なっている。
- (都) 目的に対応して、的確に交通機関がマッチするように計画している。
- (都) 都市再生を支援するため、交通、周辺環境、物流など、様々な観点から調整して、町に対する負荷が極力少なくなるよう総合的に考えている。
- (住民) 環状メガロポリス構想として、交通を鉄道やモノレールで接続した格好で、核都市をつくってつないでいくという考え方についてはどう考えているのか。
- (住民) 東京行動プランは、現在、何割ぐらいのところまで来ているのか。

- (都) 駐車マネジメントは9割方できており、パークアンドライドは実験中、ロードプライシングは検討中であり、物流対策はまだ課題をピックアップする実験の段階である。
- (住民) 東京行動プランにもう少し腰を入れて取り組むべきである。
- (都) TDMは特効薬ではなく、徐々に輪を拡げていく必要があるため、時間がかかる。
- (住民) 外環などの道路を考える時に、物流対策の一環として、貨物線の再利用のようなこと大きく検討すべきである。
- (住民) 三環状やエイトライナーを含む鉄道と将来交通量との相関関係をどう見ているのか。
- (都) 外環周辺に関係のありそうなTDMとしては、ロードプライシングとパークアンドライドがある。
- (住民) 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あわせて考えるべきである。
- (国) 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。
- (住民) 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。
- (都) パークアンドライドは駐車場公社の駐車場3箇所でスタートし、順次駐車台数を増やしている。
- (都) 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。
- (都) 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。
- (住民) 国際コンテナ物流の機能を横浜・川崎エリアに集約すれば、アクアラインなど既存の交通インフラを有効活用できるため、渋滞緩和につながる。
- (住民) ベルギーのハッセルト市は、街の外周に建設する予定だった三番目の環状道路の計画を取りやめ、公共交通を無料にした結果、商店の売り上げが増加し、交通事故が減少し、地方税が減額されるなど大成功した。

【「自動車単体の規制」に関する主な議論】

- (国) 都内の大気汚染の改善にはディーゼル車からの排出ガスの対策が必要である。
- (住民) 自動車に関する規制等のあらましで、達成を計画している年度とSPM、NOxがどれだけ規制されるのか、数値を出していただきたい。
- (都) 環境局がTDM、単体の規制、それらをあわせて現在算定中である。
- (区市) 自動車単体に対する規制を強化しようとしているが、外環が整備される頃かどうかという効果を発揮するのか。
- (住民) SPMやNOxの削減の数値目標を公表してほしい。

4. その他

(1) ルートについて

昭和41年の都市計画決定では、ルートについても説明が不十分であった。また、外環の計画区域内では、住民の私権が制限されたまま30年以上に亘って放置されてきた。これに対して、平成13年5月に国土交通大臣が国会答弁で遺憾の意を表明した。

また、昭和41年の計画決定以前にさかのぼって外環計画の可否を討議するためには、どうしてここへルートを決めたのかという資料を全面的に開示すべきとの意見が出され、過去のルート選定の経緯について説明が行われた。

さらにルートについて協議会で議論したいとの意見が出された。これに対し、「現在開通している道路網や設置のための空間の確保が比較的可能なこと、移転棟数の増加等の観点から現在の都市計画の位置を基本に考えている。」との考え方が示され、現在の都市計画のルートを基に議論を行ってきたが、ルートについては十分な議論が行われなかった。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・外環のルートはなぜこの地域に必要なのか明確にすべきである。
- ・原点に立ち戻って議論を行う以上、ルートについても（構造が大深度と変更するならば）検討すべきである。
- ・ルートの設定については、国、東京都の押しつけでなく、互いの信頼を深め、そして道路を提供する側、道路を利用する側がお互いに理解できるようなものを作ってほしい。また、公害、環境問題の解決、自動車以外の手段を十分検討され、当該地域にとって有益かどうか、公共の福祉に合致するか等、十分検討されたい。
- ・環境を破壊しないルートを環境調査によって探すというのが普通で、調査と実施が逆になっているのではないか。

【「ルート位置」に関する主な議論】

- (住民) 当時は物流センターを考えた計画だったが、高速道路と高速道路をバイパスで結ぶだけの道路であれば外環ルートに通す必要はない。根本的に意味が違う。今の外環のルートに通すというなら、必要性について説明すべきである。
- (住民) 昭和41年の計画決定以前にさかのぼって外環計画の可否を討議するためには、どうしてここへルートを決めたのかという資料を全面的に開示すべき。
- (住民) 石神井公園のそばを通るようになっていたが、都議会の先生と区議会が関係していて、今現在の上石神井駅のところになった。
- (住民) 大深度の場合、ルートは計画変更になるのか、新しい都市計画になるのか明確にすべきである。
- (住民) 外環のルートはなぜこの地域に必要なのか明確にしてほしい。外環のルートも構造同様、原点に立ち戻ってゼロから議論すべきではないか。
- (国) ルートについては、今のジャンクションの位置をベースに考えていきたい。
- (住民) 地上の平面のルートを右や左に動かすことは不可能である。
- (住民) ルートと範囲を固定すると議論しづらい部分がある。一度はルートについても柔軟に議論すべきと考える。

- (住民) ルートは、現在計画されている位置以外で議論をすると、そこでも新たなP Iが必要になる。今のルートでP Iを完結させ、環境問題や必要性の議論を続けるべきである。
- (住民) 環境を破壊しないルートを環境調査によって探すというのが普通で、調査と実施が逆になっているように思う。
- (国) ルートについても、原点に立ち戻り議論させていただいているという認識である。
- (国) 現在の開通している道路網や設置のための空間の確保が比較的可能なこと、移転棟数の増加等の観点から現在の都市計画の位置を基本に考えている。
- (住民) ルートについて、国としてのもっとしっかりとした答弁を聞きたい。

(2) ジャンクション、インターチェンジについて

国と東京都は平成15年1月に「東京環状道路有識者委員会から最終提言を頂いたので、この提言を尊重し、インターチェンジについてはインターチェンジ無しを検討の基本とするが、その設置については地元の意向等を踏まえる」と公表し、同年3月に「インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していく。その他のインターチェンジについては、ジャンクション構造の一体的活用について検討する」と発表した。

インターチェンジの有無による効果と影響に関する試算結果が示されたが、個別に更にデータが必要との意見が出された。

また、「地上影響の軽減」「早期完成」「利便性向上」等の観点から賛否の意見が出された。

東京都から、高速道路の機能を発揮する上でインターチェンジは必要なものであり、交通利便性が向上するよう広く関係自治体や都民の意見を受け止めて検討するとの意見が出された。

平成15年10月に国土交通大臣は会見で、「早くつくるためには、やはりゼロ・インターをベースにして、真に必要なインターチェンジがあるかどうかについて、この先、十分議論をつくすことが必要」と発言していることから、大臣の発言の真意を確認したいとの意見が出された。これに対し、国から、地元と議論して進めていくという平成15年3月の国と東京都の方針に沿ったものであるとの説明がなされた。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・国と東京都が平成15年3月に公表した方針について、インターチェンジについては、住民の意向を真摯に考えるべきである。
- ・青梅街道にインターチェンジができると換気塔も必要になり立ち退きが増えるので、いかなる構造であっても絶対反対である。
- ・青梅街道インターチェンジ設置は杉並区には無理である。インターチェンジ計画の場所がいかに学校や幼稚園のそばにあるか、現地の状況を見てほしい。

【「インターチェンジ設置の有無」に関する主な議論】

- (住民) 関越道～東名高速間の外環は中央道とだけ連絡して、途中のインターチェンジはつくり、大深度トンネル1本つくればよい。
- (住民) 大深度法が適用されれば今まで地域で議論してきたことが水泡に帰してしまう。町をおこすということではインターチェンジが必要な地域もある。
- (住民) インターの問題については、それぞれ地域的に難しいことがあるがいい方向というのは何なのかということ議論すべき。
- (住民) 青梅街道にインターチェンジができると換気塔も必要になり立ち退きが増えるので、いかなる構造であっても絶対反対である。
- (区市) 練馬区としては外環の南伸は必要。青梅街道インターチェンジも必要と考えている。
- (住民) 青梅街道インターチェンジの設置は杉並区には無理である。インターチェンジの計画の位置がいかにか学校や幼稚園のそばにあるか、現地の状況を見てほしい。
- (住民) 中央道や本線の中でインターチェンジに入れるような構造、または技術的なことについて検討してほしい。
- (住民) 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ほしい。
- (住民) ジャンクションだけでインターチェンジをつくらない高速道路というものは、ただ通過交通の被害だけを受けるものになっていくと思う。
- (都) 高速道路の機能を発揮する上でインターチェンジは必要なものであり、交通利便性が向上するよう広く関係自治体や都民の意見を受け止めて検討する。
- (住民) インターチェンジの設置に関しては、住民の意向を考慮するということを改めて表明すべきである。
- (住民) 練馬区は、住民と青梅街道インターチェンジ設置に関する話し合いを一度も行っておらず、国と都の方針や住民の意向を無視しているのではないか。
- (区) 外環及び青梅街道インターチェンジについては、環境面などに対する強い懸念から反対をあらわす意見が多く出されたことを重く受けとめるべきである。
- (住民) 話し合いの中で、地元住民、地域住民からは、外環計画に反対、青梅街道インターチェンジに反対の意見が数多く出され、自然環境への影響、子供への影響、地下水への影響など、心配の声が多く聞かれた。

(3) 換気所について

国は「今後検討していく外環道本線及び連絡路の延長・勾配や交通量等に基づき、必要となる風量等を算出して、換気所の必要数や位置を検討していくこととなる。その際、沿線や地上部への影響を極力小さくする観点が必要であると考えている。なお、トンネル出口からのガスの漏れ出しを防ぐため、一般的にジャンクション及びインターチェンジでは換気所が必要になるので、インターチェンジがない場合でも最低3箇所の換気所が必要になると考えている。」との見解を表明した。それに対して次のような意見があった。

- ・大気への影響に関し、換気所の設置数、設置場所、汚染物質の拡散範囲について早急に示し、慎重に検討されるべきである。

(4) 地上部街路について

外環の地上部街路については、「外環に係わる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする」ことが、確認された。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・外環が地下構造となったのだから地上部街路は不要である。
- ・外環の地上部利用については、今後、国、東京都及び地元区市が連携を取りながら、まちづくりの計画の中で検討すべきである。
- ・外環に関する東京都の考え方を示すべきとの意見もあり、その中で都から地上部についても、「目白通りから東八道路までの区間については、『活力』『安全』『環境』『暮らし』の4つの基本目標から地上部街路が必要であり、さまざまな意見を聞きながら検討していく」と東京都の方針の説明があった。
- ・「外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる」と東京都の説明があった。
- ・外環を大深度でやるという提案が出されたという事は、地上部は、今まで住んでいるまま、地上の計画線はなくなると住民は考えている。

【「地上部街路」に関する主な議論】

- (区市) 上も下も一緒に議論すると、複雑な議論になる可能性があるのではないか。
- (住民) 外環に付属した形で計画されている都道等はなくなるといふことか。
- (都) 外環の高速道路に伴う付属街路と外環の有無に関係なく必要な街路の2つに分けて、具体的に議論し整理していかなければならない。
- (住民) 地上部の都市整備マスタープランは当面外環計画とは切り離すべきである。
- (住民) 東名から中央道以外のネットワーク街路に必要な部分はどこからどこまでか。
- (都) ネットワークの必要な区間は、次回提出するが、現時点での都市計画決定の中では、東八道路から目白通り間の約9 kmがネットワーク街路として決定されている。
- (住民) 地上部の街路については、もう少し意見が集約された段階で議論していくと運営懇談会において決まっているため、今議論すべきことではない。
- (住民) 外環が大深度となった場合、地元の人達は、外環に付随する道路はすべて消えるものと思っている。
- (住民) 「外環本線トンネルの地上部の街路については、今議論している外環の必要性の有無とは切り離し、必要性の議論がある程度集約された段階で議論していくことで協議員全員の共通認識とする。」ことについて、賛同願いたい。
- (住民) 関越道から青梅街道までの街路については、練馬区長や練馬区促進議員連盟からの意見と聞いたが、区議会の公式な意思表示はなかったことおよび促進議員連盟の文書中にもないことを確認した。
- (区市) 地上部の整備の方向は、今後必要になった時点で考えるべきであり、現時点では、あくまでも全部地下に入っているという認識でいるべきではないか。

- (住民)大深度でやると提案が出されたということは、地上の計画線はなくなるというのが一般的な考え方である。
- (都)運営懇談会で、本線をまず先に議論し、地上の街路はその後に議論するよう整理されたので、そう進めていただきたい。
- (住民)街路の問題が出てくるのであれば、必要性の議論よりも先に話をしていくべき。
- (都)地上部街路の議論については、今議論している高速道路の必要性の有無とは切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととしたい。
- (都)地上部街路は「活力」、「安全」、「環境」、「暮らし」の四つの観点から必要である。
- (住民)地上部街路の問題は外環の必要性とは切り離すことになっているので、それを再確認すべきである。
- (住民)都は杉並地域P Iで、杉並区にも地上部街路が必要であると発言したが、善福寺周辺の住民の意見を無視している。
- (住民)青梅街道インターチェンジ設置に絶対反対であるが、もちろん地上部に街路を設置することも絶対反対である。
- (区)地上部街路に関して住民が様々な解釈をしていることから、正しい情報をきちんと出していくべきである。
- (都)地域の方々に広く意見を聞きたいということと、協議会での議論の紹介が必要であるということで、協議会の議論の補足として、地上部街路に関する都の考え方を説明した。
- (住民)外環の必要性を議論しているので、外環と街づくりを併用した外環道建設と開発事業とは切り離して考える。
- (住民)地上部街路についてはとりあえず触れないことで合意しているので、しばらくは論議の対象にしないということでよいのではないか。
- (都)地上部街路に関して、協議会では今取り上げないということであれば、別の機会に必要性に関して説明し、意見をうかがっていききたい。
- (住民)地上部に関して都が説明するときに、「都がほとんど何も回答していない」と質問したことを受けて発言したと言っているが、これは地上部のことをいっているのではなく、全般的に都としての考え方が答弁されていないということを指摘している。

【「まちづくりとの関連」に関する主な議論】

- (住民)都市づくりと交通政策について、東京都はどういう東京都をつくり上げようとしているのか。また、国土交通省は、国と地方との関係で、東京都というこの巨大都市ができ上がっていく一方、過疎に拍車がかかっているという状態をどうしていこうとしているのか。
- (住民)従来は、外環の道路づくりだけが主体的なものになっていたが、本来、この都市をどうするんだということがむしろ主眼であるべきであり、都市づくりと交通政策と据えたということは、非常に評価すべきである。
- (区市)今後についての提案、都市づくりと交通政策、これらを協議員が共通の認識とした中で議論を進めていくことが必要。
- (区市)政策全般、ましてや東京の都市をどうするかという全体の話は、非常に難しく限界があるため、端的に交通問題、交通政策をどうするのか。そこから、容量拡大の一貫として外環があるのかということを経験すべき。

- (区市) 都市づくりと交通政策ということは確かに必要であるが、このP I の場で都市づくりまで議論を進めるかということが果たしていいのか。
- (住民) 複雑な大都市問題と都市づくりを視野にしないまま、単に交通問題と交通政策からのアプローチだけでは解決しない課題である。せめて、区部西南部と多摩東部地区の各自治体の都市づくり政策を踏まえた上で外環について論議すべきである。
- (区市) 外環の整備に合わせた地域のまちづくり、あるいは関連道路の整備を一体的に整備をしてほしい。
- (住民) 水と緑のネットワーク化は、外環計画と一体で考える重要な政策である。東京都がどのような方向でやっているといるのかうかがいたい。
- (住民) 開通した外環練馬区間を見ても、残された人は地獄である。その教訓から周辺環境整備をしっかりとしてほしい。
- (住民) 地上部を買収したあとで利用法を考える形を考えてほしい。
- (都) まちづくりに関しては、地元の皆様方、区市等と議論して調整を図っていかねなければならない。
- (住民) 大深度部の上部利用について、各区市の都市整備マスタープランとの整合について、もう少し明瞭に説明すべきである。
- (住民) 区や市における地区計画あるいは街づくり計画との整合性を確保するためには、区市の行政がそれぞれの役割を果たす必要がある。
- (住民) 地下構造としたのは評価すべき。他にルートを変更しても新しい地域に負担を強いることになる。少なからず被害のある地域は、その代償として街づくりや都市機能の復活等の地域にプラスの事を実施するくらいの政策的な展望を持ってほしい。

(5) 外環練馬区間(関越道～埼玉県境間)について

外環練馬区間では、国と東京都により、強引に外環計画が進められた結果、大きな問題が現在も存在していることが指摘された。東京都からは対策等についての説明があったが、現状は渋滞と生活道路への車両の侵入により、地元住民は困惑しており、谷原交差点等の改善効果はいまだに見られない。この問題については「必要性の有無」の議論とは切り離して解決が図られるべきという指摘があり、改めて練馬区から外環の練馬区間の都市計画決定にあたって区長から出された21項目の条件についての対応状況の説明がされた。

練馬区から整備要望のあった都市計画道路について、東京都から「これまでも努力してきたが、地域の合意形成ができなかったので、事業手法を見直して整備することとし、引き続き地元の皆さんの理解と協力を得るべく努力を継続している」という趣旨の報告があった。が、年次計画も出さない、このような経過には誠意がみられず、関係住民の理解を得難いものであるという指摘があった。これに対して東京都から、「放射7号線と補助230号線は、平成16年3月に東京都と区が策定した『区部における都市計画道路の整備方針』の中で、平成27年度までの12年間のうちに優先的に整備すべき路線に位置付けた。さらに、地元説明会を開催して、事業化に向けて沿線住民の理解と協力を求めている段階であり、現時点で具体的な年次計画を示す状況にない」との説明があった。

その他、練馬の問題については、以下の意見があった。

- ・練馬区は関越道及び外環という2つの大きな動線を受けとめるだけの都市の骨格が整備されておらず、問題が発生している。それに対して、練馬区の21項目は、大半は対応されているが、放射7号線や補助230号線といった広域的な幹線道路のはけ口となる道路整備が不十分である。一番の問題は大泉インターチェンジ周辺の生活道路に、インターチェンジ利用の通過車両が入り込んで区民の日常生活に大きな影響を与えていることである。
- ・練馬の問題を抜本的に解決するためには、外環本線を南伸させることが有効である。
- ・東京都から、「谷原交差点の渋滞を緩和するために、谷原交差点は現在も用地買収をしながら交差点の拡幅整備を継続しており、また環状八号線も平成17年度の完成を目指して事業を進めている。」との説明があった。
- ・谷原だけのピンポイント対策では渋滞緩和の程度は低いとの指摘があった。
- ・練馬でどんな結果があったのかということを検証しながら、外環の必要性の検討をするべきで、練馬の問題が整理されない限り、外環は当分やるべきでない。

これらの議論を通じ、結果として関連道路等の整備が遅れたことにより生じている練馬の問題は、外環の問題を議論する上で重要であり、周辺の現況や、練馬区の21項目の対応状況などを踏まえて、以下の認識を得た。

- ・いわゆる「練馬の問題」は、中途半端な高速道路ネットワークの整備と、高速道路の整備と合わせて必要となる周辺交通基盤の整備が行われなかったことが原因との意見が多かった。
- ・一方で、練馬の問題を抜本的に解決するのに、外環の有効性は高いと考えられる。

練馬の問題の状況を検証すると、今後外環の整備を行う地区では、外環の整備と同時に、あるいは外環の整備に先だって、関連街路整備を総合的な「まちづくり」の観点から行うことが不可欠である。

外環を建設する場合、今回の議論で指摘されたことを踏まえて、国は、「関係機関と協力しながら適切な対策を講ずる」ことを表明した。

その他、練馬の問題を踏まえた対応については、以下の意見があった。

- ・三鷹でもインターチェンジに集まる車の問題をどう解決していくのか、という大きな問題を突きつけられており、事前にインターチェンジ周辺の道路の計画をたてない限りこの問題は解決しないと考えている。
- ・世田谷の場合、東名ジャンクション周辺の道路整備は練馬よりももっと遅れている。もし仮に外環を考えるならば、影響を受ける可能性のある周辺地域の道路整備も一体のものとして考えていくルールが必要である。
- ・練馬で発生している問題が三鷹や世田谷でも問題にならないためには、どうしたらよいか、その他街路の計画を検討しているのか、どう分析しているのかを示すべきである。
- ・大泉以北の計画時において、地域住民が何を望み、懸念し、それが計画にどう反映されたか、また住民が納得するかたちで解決されたかを知りたい。すなわち、練馬の問

題を学ぶことは、将来の世田谷の問題を学ぶことでもあり、練馬の問題を練馬に特化してはいけない。

【「練馬の問題」に関する主な議論】

- (住民) 谷原がつくられたときの住民と行政との話し合いの議事録、アセス関係の資料を出してほしい。
- (住民) 谷原の交差点周辺のトリップなどの交通量調査の資料と、外環ができる前とできた後の比較表、谷原のほかにもごく混む道の調査結果を教えてください。また、渋滞する車の中で外環に出入りする車が何%なのかについても教えてください。
- (住民) 外環（埼玉区間）を整備すれば谷原の交通量が減るという話があったが、実際は減っていないのかどうか。将来このような問題が生じる可能性があるときに、外環（関越～東名間）ではどのような対応をとってくれるのかということにつながってくる。
- (都) 谷原の交通量については前に資料提出した時に説明している。
- (住民) 谷原交差点の問題については、外環の必要性の有無を議論する時の大事なことであり、きちんと報告すべき。今、谷原交差点がどうなっているのか明確にすべきである。
- (住民) 谷原の問題の意見が出たときに行政側はその対応をきちんとやるのか。
- (都) 谷原の問題はやれることは大体やっている。渋滞対策として道路ネットワーク等時間が長くなることもある。
- (区市) 練馬の問題を明らかにすることは、国や都の信頼回復に繋がると思うので、練馬の積み残し課題はぜひとも重点的に論議をしていただきたい。
- (区市) 練馬の問題をP Iの全体協議会の場で論ずる必要があるのか。
- (区市) 社会面、都市計画、経済面、そういった様々な観点から必要性は論議されるべきだと思うが、こういう練馬の問題が起きていて、解決策が明確に示されない以上、必要性はあるけれどもやるべきではないという選択肢も出てくると思う。
- (住民) 練馬の今の外環部分を計画した時に事業者が住民に約束したことや、その時の将来見通しとその後どんな結果を生んでいるか、このような事例研究を現在の必要性の議論にトレースしてこそ、より議論が実態的になる。
- (住民) 持続可能な都市を作り上げていくためには、コミュニティがあること、住民のコンセンサスがあることが大事であり、それを抜きにして外環を作るのは将来に禍根を残すと考えている。
- (住民) どういう都市を作っていくかということが主題であり、外環あるいは道路はいい都市を作るための「手段」でしかない。道路を作ることが主体的に目的化したものではない。
- (住民) 練馬問題の論議の仕方として、今まで出された意見を何らかの形で表にし、一つずつ対応策を整理し、仮に、事業をはじめたときに新たな問題があれば、それはそれで事後の評価の中で絶えず修復していけばいいと思う。
- (住民) 練馬でどんな結果があったかということを検証しながら、外環の必要性に入っていくべきと考えており、練馬の問題が整理されない限り、外環はまだつくるべきではない。
- (住民) 練馬の問題について行政側の方からも資料を出して、現実的な結論などについて答弁してほしい。
- (住民) 外環（埼玉区間）を整備するときに、大泉の部分も一緒に整備することになっ

たが、そのときに国や都がどのような対応をとって、整備による影響に対してどのような解決の仕方をしているか、ということを検証しないと、安心して外環のジャンクションを受け入れる訳にはいかないという認識を持っている。

- (住民) 23区の中で練馬区の喘息の患者数が1位か2位であり、それだけ環境が悪くなり住民も苦勞している。
- (住民) 世田谷から南の計画がなく、東名で終点となることは今の大泉と全く同じ状況である。なぜその解消計画ができないのか。
- (住民) 問題をだめだと言うのではなく、もしこういうことならばどうなのかということ、協議員として市民の立場の提案し、国なり都なりがいろいろ努力することになれば、先が見えると思う。
- (住民) 昭和60年の環境影響評価書の放射7号から埼玉県境が開通すれば、谷原の交通量が減るという予測は、全体のネットワークができ上がったのではなくて、この区間が開通をしたら、交通量が減るという予測だったはずで、そのあたりを明確にしてほしい。
- (区市) 都市計画の変更の際、東京都からの意見照会に対して練馬区としてまとめたものであり、谷原対策、放射7号線以南の再検討、関越自動車道の交通の広域的分散、覆蓋構造等の採用、環境施設帯の設置、交通施設計画との調整、周辺地域の整備、地域地区の見直し、周辺地域のまちづくり、「区画整理を施工すべき区域」内の取扱い、白子川改修計画との調整、大気汚染の測定結果等21項目の条件の中で達成されているもの、達成されていないもの、今努力しているものがある。
- (都) 笹目通りに関しては解消され、目白通り側の渋滞解消が当面の課題であるが、大泉の問題、谷原の問題は、それぞれの別々の問題からその後一体となった。
- (住民) 谷原交差点と大泉交差点は別である。ただし、それらが一緒になって複合的なマイナスを出している。
- (住民) 練馬区長の都知事に宛てた21項目について、その後東京都や練馬区でどうフォローされたかということを知りたいので、事後報告を出してほしい。
- (区市) 21項目について、その後どうなっているのかということについて、区として回答する。
- (住民) 21項目の付帯意見を約束し、確実に実行してくれるのであれば、地域に役に立つから外環を整備しても良いということであったが、未だに東京都の計画の中に入ってきていない。
- (住民) 谷原の解消策を具体的に明示すべき。
- (住民) 環境について必要な措置を講じるということをお願いしてあるようだが、どのような形で実施するつもりか。
- (住民) 「計画の一部変更と区・都計審の付帯意見、住民合意の尊重」と「区長立ち会いによる公団と地元自治会の確認署名」について説明してほしい。
- (住民) 「計画の一部変更と区・都計審の付帯意見」とは、大泉ジャンクションを当初の都市計画では、二次災害の恐れがあったためセットバックをしたことと、区の都計審で付帯意見を付け、第一に住民合意の尊重ということがうたわれたという事である。
- (住民) 「区長立ち会いによる公団と地元自治会の確認署名」とは、道路公団と地元自治会が協議をし、区長の立ち会いの上で、議事録に三者が署名をしたという事である。この議事録が、後日様々な調整をするための裏付けになり、非常に有効であった。
- (住民) もみじ山でも問題があったと聞いているが、どんなことがあったのか教えてほしい。

- (住民)もみじ山公園を整備し、側道で埼玉から自動車が入って来られないようにして、大泉ジャンクションの交差点にさらに交通が集中しないようにした。
- (住民)一番苦勞した人のなかに、住民の要望による集団移転の代替地の提供あるいはその代金の問題があったかと思うが、その辺りのことは最新版にも記述してあるのか教えてほしい。
- (住民)用地買収、残地の費用については、区長立ち会いの下で議事録にサインがしてあったので、関越の時の道路公団は非常に良く対応してくれた。
- (住民)外環の時には、集団移転に対する要求は少なかった。
- (住民)大泉ジャンクションでは、自然環境に関して大きな問題があったか。
- (住民)自然環境は重要な点であり、外環を整備するときには歩道をケヤキ並木にするという計画があったが、その後自然環境以外の様々な意見が出され、当初計画したとおりにはならなかった。
- (住民)大泉ジャンクション周辺で、何が問題で、どんな効果を期待し、実際に期待された効果はどうだったかということについて確認し、目的や効果を見直してもらいたい。
- (住民)前回の資料で、調査が不十分という記載があるが、どんな問題があったのかわからない。練馬の問題について簡単にわかるような資料を出してほしい。その中にあるいろいろなノウハウを参考にしていきたい。
- (住民)練馬の問題について、周辺の道路が整備されると解決されるのか、外環が南へ延びると解決されるのか、よくわからない。
- (住民)生活道路に通過交通が入り込んでくることについて、必ずしも道路整備をすることだけではなく、通過交通が入り込まないような工夫をするという解決策もあるのではないか。
- (住民)練馬の問題とは、外環整備で生じた交通を受けとめるだけの骨格整備をしていないことにある。
- (区市)インターチェンジをつくるときに、その地域の骨格となる道路整備もあわせて行わないと、環境問題や弊害が出てくる。周辺をきちっと整備する必要がある。
- (住民)練馬周辺地域の道路をいつまでに整備するのか。整備されれば、ある程度納得できる。
- (都)東京都の第三次事業化計画の中で、補助230号線の笹目通りから大泉学園通りの区間と、放射7号線の大泉学園通りから区市境までの区間は、優先的に整備するよう位置づけており、概ね10年以内に着手するという位置付けである。
- (住民)都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の中に補助230号線や放射7号線が位置づけられてないので信用できない。
- (住民)外環を考える際に、周辺道路整備も一体のものとして考えなければならないというルールが必要である。
- (区市)外環そのものの機能を発揮するために、東名高速までつなげないと、練馬の抜本的解決には至らない。
- (区市)練馬に対する指摘や質問に対して、国や都の見解や考え方を説明してほしい。
- (区市)練馬の21項目は、どこでも起こりうる問題と練馬特有の問題に分けて議論する必要がある。
- (住民)21項目のうち、不完全なのは、周辺環境の景観修復が放置されていることと補助230号、放射7号などの道路整備や大江戸線の大泉学園までの延伸が未着手であることだと理解した。

- (都) 21項目の内容は真摯に受けとめ誠実に誠意を持って対応する必要があると考え、かなりの項目でほぼその目的を達成したと考えている。
- (都) 補助230号線、放射7号線は、区画整理で整備するために地元調整に入ったが、合意に到らなかったため、街路事業を中心とした事業にすることとした。
- (都) 放射7号線は、現地を把握するため平成14年度に航空測量を実施した。地元の方の理解と協力を得て事業化を進めていきたい。
- (都) 補助230号線は、現地測量と合わせて周辺のまちづくりの構想を検討しているところであり、調査結果を踏まえて地元練馬区と十分連携して事業化に向けた合意形成を進めている。
- (住民) 区市が外環を受け入れるとなった時、国と都に対してインターチェンジやジャンクション周辺の道路をこういう風にやってほしいと申し入れに対応できるのか。
- (住民) 外環に賛成するわけではないが、もし外環をつくることになったら、周辺道路は一体的に整備すると言えるのか。
- (区市) 練馬の問題が三鷹、世田谷の問題にならないための方法や、どのようにパッケージとしてその他の街路の計画の検討を進めるのかといったことを示してほしい。
- (国) 練馬の道路整備は、都が事業主体だが、21項目については、都、練馬区をはじめとした関係機関と協力して対応してきた。一部に実現されていないものは、実現に向けて最大限の努力をしていきたい。
- (国) インターチェンジができる場所や交通量が増える場所には、関連する道路の整備もしなくてはいけないことは基本であり、都や区市と相談しながら進めなければならない。
- (国) 谷原交差点付近の環八では、現在の交通と比較して2割程度低減する見通しとなっている。練馬の交通渋滞を抜本的に解消するためには、外環南伸はなくてはならない。
- (国) 外環が無い場合と比較して、ある場合は大泉・練馬インターチェンジの交通量が2、3割減少するというデータを提示している。
- (住民) 練馬では、外環ができるときに当然起こる問題を無視してつくられたと思わざるを得ない。
- (区市) 高規格道路の機能を途中でストップさせると、インターチェンジ周辺の環境整備を凶っても解決には到らないため、練馬区としては、外環を南伸することが問題解決の最大の要素となる。
- (区) 練馬区の方針案は、これまで協議会等で出された資料や区が独自に調査した資料に基づいて区の考え方を示したものであり、アンケートの結果をもとに対応等を検討させていただきたい。
- (住民) 大泉には、工事期間には工事車両が行き来し、工事が終わっても中央道や東名に行こうとする車が集まってくる恐れがある。
- (国) 工事車両は直接高速道路に乗せたり、またどうしても一般道を使う場合には周辺の対策を考えていく形になる。具体については、環境調査の結果を踏まえた予測の中で考えていきたい。
- (住民) 生活道路で現実に問題が約18年間続いているのだから、練馬区と都、警察等も含めて、早く対応すべきである。
- (都) 道路整備以外の対応については、練馬区と都だけではなくて、他にも守備範囲をお持ちの方がいるかもしれないので、よく相談をして対応を考えていきたい。
- (区) 練馬では上石神井の駅周辺の町づくりと関連しての街路計画という都市計画上

の問題もあり個別に対応していただきたい。

- (住民) 環八の施設あるいは練馬交差点の拡幅で、渋滞がおよそ何%減るということを数字で示せるか。
- (住民) 練馬の関越から中央環状まで首都高速道路の構想があるが、どう考えているか。
- (住民) 生活道路の渋滞がこれだけで解決するとはとても思えないのだが、こういったことも全体的なシミュレーションを描けるのか。
- (区) 今の時点でどのくらいの交通量の効果が出るかは、練馬区では予測がつかない状況である。
- (区) 練馬問題を今後どういうふうに活かしていくのかという話が出てこないことが非常に不安であり、練馬問題を踏まえた各地域での詳しいシミュレーションや交通量の予測は、今後どういう形で示されるのか、協議していくのか教えてほしい。
- (国) 将来交通量を出す際、関係区市や都とアクセス道路等の調整をしながら、インターチェンジがある場合とかない場合などの交通の予測値を示していきたい。
- (国) 外環を仮につくる場合には、練馬の教訓を踏まえ、アクセス道路の整備が中心だと思うが、きちりと計画をつくって、実施をしていくべきである。具体的に、この場で担保をとるのは、構想段階の場ではなじまないため、具体的な内容については今後詰めていくことになる。
- (住民) 練馬区で大気汚染測定を続けているグループによると外環開通後、外環に近い場所だけでなく、街全体の大気環境が悪化している。今後車の出入りが予想される地域で同様のことが起きる心配がある。

(6) 東名以南について

環状道路のネットワーク機能を考える上で、外環の東名以南の問題は重要なことであり、きちんと説明すべきとの意見があった。これに対し、国は、「外環は関越道から東京湾岸道路まで接続することで、環状道路のネットワークが効果的に発揮されると考えている。広域的なネットワーク、道路の必要性などを整理しながら外環の関越道から東名高速間の調査の検討を優先的に進めていく。大泉とか東名と接続した場合の終点の問題についても、周辺の道路に与える交通負荷などを十分に検討していく。」との見解を表明した。

あわせて以下のような意見が出された。

- ・ 東名以南の構想、方向性及び結論等はいつ頃示せるのか。
- ・ 東名以南については、外環の必要性を議論する上で重要であり、どうするのかははっきりと回答すべきである。東名以南が決まらない状況では、関越道から東名高速区間も決定すべきでない。
- ・ 東名以南をどう考えるかということは、世間に公表すべき一大問題である。
- ・ 外環が東名で止まると世田谷の環境がひどくなるので、この影響を解消、分散させる方法を考えて欲しい。

こうした意見に対して、国は次のような見解を示した。

- ・ 外環は関越道から東京湾岸道路まで接続することで環状道路としてのネットワーク効果が発揮されるものであり、一部が欠落しているとその効果は十分に発揮できないことから、東名以南も必要だと考えており、川崎縦貫道路との関係、第三京浜までの区間とさらにその先といったような区間毎の整備の進め方など、幹線道路ネットワークの機能の観点から基礎的な調査を行っている。
- ・ 現時点では、東名以南については、関越道から東名高速間と比べ調査の熟度が低い状況であり、関越道から東名高速間の調査検討を優先的に進めている。
- ・ 東名以南については、関越道から東名区間の計画が決定されれば、速やかに、関係自治体や住民の意見を聞きながら、より具体的な調査検討を行い、事業化に向け努力する。
- ・ なお、外環が東名で一時的に終点になった場合の周辺への影響を解消、分散させる方法として、東名以南への南伸を有力な対応策としながらも、周辺道路の整備など様々な対応策を検討していきたい。

【「東名以南」に関する主な議論】

- (住民) 外環道が東名高速でストップするというこに対して、目黒区、大田区、川崎市に住む方が東名を利用することを考えると、開通後は混雑が発生するのは目に見えているので第三京浜までつなげるべきである。
- (住民) 東名以南についての国の考えを聞きたい。
- (国) 外環道路は、関越道から東京湾岸道路まで接続することで環状道路のネットワークが効果的に発揮されると考えている。広域的なネットワーク、道路の必要性などを整理しながら外環の関越道～東名高速間の調査の検討を優先的に進めていきたい。大泉とか東名と接続した場合の終点の問題についても周辺の道路

に与える交通負荷などを十分に検討していきたい。

- (住民) 東名以南をどう考えるのかということは、これは国や都としては、世間に公表すべき一大問題である。
- (住民) 外環が東名で止まると世田谷の環境がひどくなるので、この影響を解消、分散させる方法を考えてほしい。
- (国) 東名以南についても「中間とりまとめ」の記述を基本と認識している。
- (国) 環状道路は一部が欠落しているとその効果がきちりと発揮できないため、必要性が高いと考えている。
- (国) 東名と接続については、交通のシミュレーションをして交通負荷等を十分に検討していく。