

第 1 回「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」議事録

日時：平成17年1月21日（金） 9：30～11：00

場所：京王プラザホテル42階「富士」

【国土交通省】 皆さん、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから、第1回東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会を開会いたしたいと思います。

私、事務局を担当しております、国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所長の山本でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日、大変お忙しい中、また朝早くから委員会にご出席をいただきまして、ありがとうございます。それでは、議事次第に沿いまして委員会を進めさせていただきたいと思ひます。

まず初めに、国土交通省関東地方整備局、前川道路部長からごあいさつをさせていただきたいと思ひます。

【国土交通省】 おはようございます。本日、第1回東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会の開催に当たりまして、委員長をお願いしております石田先生をはじめ各委員の先生方には、大変お忙しい中お引き受けいただき、またきょうは朝早くからご出席いただきまして、ほんとうにありがとうございます。

外環の計画については、委員の先生方、それぞれこれまでもかかわってこられたということでご存じかと思ひますが、今現在は、今月18日からPI外環沿線会議ということでまたいろいろな議論をさせていただいておりますし、今月25日からは三鷹市と調布市で外環のオープンハウスでありますとか、それから意見を聴く会というものを予定しておりまして、今後、外環の検討を進めるに当たりまして、地域のいろいろなニーズに即しまして、具体的な提案をさせていただくことにもなりますし、具体的な提案に当たりましては、将来交通量でありますとか、環境に関する資料だとか、いろいろな裏づけになる情報を的確に出していく必要があると思ひしております。この委員会では、そういったこれから出していく資料につきまして、専門的なお立場から、客観性を確保する意味でいろいろなアドバイスをいただければ大変ありがたいと思ひしております。

これから年度末にかけて精力的にやっていきたいと思ひしておりますので、大変お忙しい中ですが、ご指導いただきますようによろしくお願ひいたしまして、簡単でございますが、ごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願ひします。

【国土交通省】 続きまして、委員の先生方のご紹介をさせていただきたいと思ひます。

お手元の資料、次第を1枚めくっていただきますと本日の座席表がございます。それから、資

料少し先になります。資料2に本委員会の規約がございますが、その3枚目、別紙1というものがございますが、こちらに本委員会の名簿がございますので、これに従いましてご紹介をさせていただきます。

まず、委員長をお願いしております筑波大学大学院システム情報工学研究科教授、石田東生様でございます。

【石田委員長】 石田です。おはようございます。よろしくお願いいたします。

【国土交通省】 早稲田大学理工学部教授、浅野光行様でございます。

【浅野委員】 浅野でございます。よろしく。

【国土交通省】 工学院大学工学部教授、北林興二様でございます。

【北林委員】 北林でございます。よろしくお願いいたします。

【国土交通省】 東京女子大学文理学部教授、竹内健蔵様でございます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【国土交通省】 独立行政法人土木研究所基礎道路研究グループ上席研究員、真下英人様でございます。

【真下委員】 真下でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【国土交通省】 事務局側でございますけれども、先ほどごあいさつさせていただきました関東地方整備局道路部長のほか、同じく関東地方整備局道路部道路企画官、川瀧でございます。

【国土交通省】 よろしくお祈いします。

【国土交通省】 同じく道路部計画調整課長、西川でございます。

【国土交通省】 おはようございます。よろしくお願いいたします。

【国土交通省】 それから、関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所、私、山本のほか、副所長、秋山でございます。

【国土交通省】 秋山でございます。よろしくお願いいたします。

【国土交通省】 調査課長、鈴木でございます。

【国土交通省】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【国土交通省】 あと、本日、オブザーバーとして東京都から出席をいただいております。東京都都市整備局東京外かく環状道路担当部長、本日、道家様はご欠席でございますが、東京外かく環状道路担当課長の邊見様でございます。

【東京都】 邊見でございます。よろしくお願いいたします。

【国土交通省】 よろしくお祈いいたします。

それでは、議事に入りたいと思いますが、議事に入ります前に委員長より一言ごあいさつをい

ただきたいと思います。石田委員長、よろしくお願いいたします。

【石田委員長】 それでは、ご指名ですので、一言ごあいさつ申し上げたいと思います。

先ほど前川部長からもございましたけれども、これから外環のP Iをさらに進めるに当たって、いろいろな資料とか情報が出ていくと、積極的に出すということでございますけれども、その妥当性についての技術的検討を行うことがこの専門委員会の任務でございます。多分、日本で初めてそういう任務を持った検討会だろうと私自身理解しております。

これまで外環については、平成14年から沿線協議会がスタートしまして、私も数回傍聴させていただきましてけれども、いろいろな議論が行われてまいりました。その中で、やはり皆さんの心配事とか関心事を端的にあらわすという意味では、今、どうなっているんだろうとか、これからどうなるんだろうかということについて、きちんとした情報が出されないといけないだろうということを、非常に多く議論しておられたと受けとめております。

そういう中で、技術的見地から妥当性を検討するわけでありましてけれども、妥当性の中身も、実は何なんだろうかということがちゃんと決まっているわけではない。そういうことについても、この中で積極的に議論をしていただいて、P Iがさらに円滑に進むように努めてまいりたい。そのための一助となるべく努力してまいりたいと思います。

長くなりますけれども、妥当性といった場合に幾つか要件があるかと思っております。1つは、住民の皆さんとか市民の皆さんの関心とか懸念にきちんと答えているかどうかという、情報の種類とか内容の問題。あるいは、それがわかりやすく明確に表現されているかという表現の問題。あるいは、これが多分一番大事だと思っておりますけれども、そういう情報がどのようにつくられているか。いろいろなデータの制約、あるいは方法論的な制約がある中で、やはり最善の方法が追求されているかどうか。その辺が少なくとも入っているだろうと思っております。

そのほかにもいっぱいあるかもしれませんが、そういうことも含めまして、この中でご専門のお立場から意見を賜って、いい検討会にしてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。あいさつとさせていただきます。

【国土交通省】 どうもありがとうございました。

ここで報道関係の皆様方には、カメラ撮りを終了させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以降、議事進行を石田委員長にお願いをしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【石田委員長】 それでは、議事に入ります前に、机の上にたくさん資料が置かれておると思っておりますけれども、本日の配付資料の確認をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

す。

【国土交通省】 それでは、事務局から資料の確認をさせていただきます。

机の上でございます資料の一番上に、本日の議事次第がございます。1枚めくっていただきまして、先ほどご紹介で活用させていただきました座席表、もう1枚めくっていただきますと配付資料の一覧がございます。資料1から6でございます。めくっていただきまして、資料1が1枚紙でございます。以下、資料2がクリップどめで薄いものがございます。それ以降、資料3、それから資料4がペーパー2枚のものでございます。それから、分厚い資料5、それからA3の資料が入っています資料6ということで、資料6まででございます。ご確認いただければと思います。

以上でございます。

【石田委員長】 ありがとうございます。ございますでしょうか。

それでは、お手元の議事次第に従って議事を進めさせていただきます。まず、議事(1)の趣旨、規約等についてでありますけれども、事務局から説明をお願いいたします。

【国土交通省】 それでは、資料1と資料2を使ってご説明させていただきたいと思います。

まず資料1でございますが、委員会の趣旨でございます。「東京外かく環状道路については、計画の初期段階から沿線地域の住民、利用者や国民一般に情報を公開した上で、広くご意見をお聴きし、計画づくりに反映するP I方式で検討を進めており、平成16年10月には、『P I外環沿線協議会2年間のとりまとめ』の公表を行ったところである。これまで、P I外環沿線協議会やオープンハウス等でさまざまな資料を提示し、沿線住民や関係自治体等の意見や意向を把握してきたところであるが、今後、より具体的に検討を進めるにあたり、沿線住民や関係自治体等に示していく資料に関し、技術的見地から、その妥当性について審議することを目的として、本委員会を設置するものである」、これは当委員会の趣旨として整理しているものでございます。

資料2が本委員会の規約(案)でございます。主なところだけご紹介させていただきますと、第2条の目的につきましては今の趣旨に沿った形で整理をしてございまして、第3条で所掌事項ということで3点、外環の必要性に関する資料の妥当性について、沿線地域の課題に関する資料の妥当性について、その他必要な事項審議についてするという整理をさせていただきます。

以降、委員の構成、それから委員の第三者性、委員の任期、それから委員長を置くということについて、1枚めくっていただきまして委員会の運営、守秘義務、それから委員会の公開について。委員会の公開については別紙が用意されておりますので、後ほどご紹介をしたいと思います。それから、事務局については国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所に置

くということで、以上12条まで規約(案)を整理させていただいております。

もう1枚めくっていただきますと別紙がついておりまして、別紙-1が委員の先生方の名簿でございます。もう1枚めくっていただきまして別紙-2がございます。委員会の公開について、要領をまとめております。

委員会議事録につきましては、委員の了解をとった上でこれを公開するものとするということで、議事録作成後、各委員の方にご了解をいただいて公開していく。ただし、議事録の公開により当事者もしくは第三者の権利、または公共の利益を害するおそれがあるときには議事録を非公開とすることができる。それから、議事録には発言委員の名前まで記入することとするという案にさせていただいております。それから、委員会資料の公開、委員会の傍聴については一般傍聴を認めとする。一般の方の傍聴の詳細につきましては、さらに次のペーパーを用意してございます。

1枚めくっていただきますと、委員会の傍聴についてということでございます。委員会は公開で開催し、一般傍聴も可能とする。会場の都合がございますので、その都度定員を設定して、ホームページ等の開催周知によって事前に事務局で傍聴を受け付けるという形で、今後、委員会の傍聴について運営していきたいと考えております。また、傍聴者の方々に対しては、5.の1つ目でございますが、「傍聴にあたっての注意事項について」を配付し、それに従って委員会運営を円滑に進めていくことを考えたいと思っております。

皆様にお配りする資料は、1枚めくっていただきまして、傍聴される皆様へということで傍聴に当たっての注意事項について、1.から6.までの6項目を遵守するようお願いいたしますと案を作成しております。

資料1、それから資料2についての説明は以上でございます。

【石田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、今のご説明について、ご質問等ございましたらお願いいたします。よろしいですか。

(「結構です」の声あり)

【石田委員長】 では、そういうことで規約をお認めいただきましたので、「案」を取ることと、傍聴についてもこのようにやっていくということでございますので、きょうも多数の方おいでいただいておりますけれども、このようにお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

それでは、議事(1)についてはお認めいただいたということにさせていただいて、引き続いて議事(2)東京外かく環状道路(関越道~東名高速)の検討経緯について、これも事務局より

ご説明をお願いいたします。

【国土交通省】 それでは、議事（２）でございますけれども、外環の検討経緯ということ
で、資料３をもちまして説明をさせていただきたいと思えます。

クリップどめしておりますけれども、外していただきますと、１枚目に検討の経緯の概要をま
とめたペーパーがございます。その下に、３点ほど参考資料ということについておりますので、
あわせながら説明をさせていただきたいと思えます。

外環の検討経緯につきましては、皆様よくご存じかと思えますが、簡潔にご説明させていた
だきたいと思えます。

一番最初、昭和４１年でございますけれども、都市計画決定が埼玉県境から東名高速までな
されたということでございます。当時の都市計画は高架方式ということで地上部を走る道路であ
ったわけでございますけれども、住宅街の中を通過するというので反対運動も多く、昭和４５年
に当時の建設大臣が、強行すべきではないということで凍結する旨を宣言しております。

その後、ずっと事業がとまったままになっていたわけでございますけれども、平成１１年には
石原東京都知事が、平成１３年には当時の扇国土交通大臣が外環の現地を視察される中におい
て、少しずつ話し合いが進められてきているということでございます。

そうした中で、平成１３年４月に、「東京外かく環状道路の計画のたたき台」というもの公表
しております。お手元の資料の参考１でございますけれども、当初の高架構造から、このときの
たたき台で、地下方式ということで方針を出させていいただいているということでございます。

その後、平成１３年１２月には、外環の進め方についていろいろアドバイスいただく有識者委
員会を設置したり、あるいは沿線区市長と意見交換をするような場も平成１４年に設けさせてい
ただいているということでございます。

平成１４年６月にＰＩ外環沿線協議会というものが発足をいたしまして、これは沿線７区市の
住民の方々、それから沿線区市の自治体の方、それから国土交通省と東京都の４者で、外環につ
いて原点に立ち戻って、計画の必要性から議論するという協議会が発足されております。ＰＩと
名前がついてございますとおり、構想段階から幅広く意見を聞くという、パブリックインボルブ
メント方式で話し合うことを目的として発足したものでございます。

少し経緯は飛びますけれども、現在まで２年半ほどたって、平成１６年１０月には「２年間の
とりまとめ」をまとめさせていただいたということでございます。取りまとめの冊子が参考３と
いうことで、少し厚いですが、冊子を配らせていただいております。この協議会、全部
で４２回という数をこなしてまいりましたし、また地域ごとの話し合いでありますとか、オーブ
ンハウス等を使いながら、意見を聞いて議論を進めてきたということでございます。

取りまとめ、きょうは時間がございませんので細かく説明いたしませんけれども、外環の必要性について論点が整理されたということで、意見が一致した点、行政側と住民とで意見が相違している点が明らかになってきているのではないかと考えております。ただし、必要性については、まだ共通認識は十分得られていないということでございます。特に、将来交通量でありますとか環境影響のデータが十分そろっていないということで、必要性についてはまだ結論を出していないという状況でございます。この中では、引き続き議論を進めるという形で取りまとまっているということでございます。

一方、少し経緯は戻りますけれども、平成15年7月には、この地域の環境がどうなっているかも把握したいということで、環境影響評価方法書を公告、縦覧させていただいて、平成16年1月、ちょうど1年前でございますが、沿線の環境調査を開始してございます。現在までおおむね1年たっております。一部調査項目が残っているもの、あるいは継続しているものがございますが、四季分の計測はほぼ終わっておりまして、今日も後ろに資料がついてございますが、四季分の観測結果が取りまとまってきている状況でございます。

一番下、平成17年1月でございますが、冒頭の前川部長の説明にもありましたとおり、先日、1月18日からP I外環沿線会議というものを開催させていただいております。先ほどの協議会の2年間の取りまとめで、引き続き議論が必要だということになってございますので、その場を18日から設けさせていただいているということでございます。

今後でございますけれども、P I外環沿線会議で引き続き必要性の議論をするということもございまして、また地域ごとにいろいろ課題とかございまして、各地域で住民の意見を聞いたり、積極的に展開していきたいと考えているところでございます。それに当たっても、将来交通量でありますとか、それに基づく外環の効果、あるいは環境の現地調査に基づく影響のデータを出しながら、議論をしていかないといけないと考えておりまして、これから具体化に向けてより外環に対する理解を深め、住民の協力が得られるように、我々としても努力していきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【石田委員長】 いかがでございましょうか。ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。よろしいですか。

では、1つだけ。これまではご説明いただいたんですけれども、今検討会の所掌に絡むんですけれども、これからというのは大体どのようなことになっていくであろうか。まだ決まってないことは多々あるかと思っておりますけれども、こんな感じといいますか、都市計画の審議プロセスと多分別だと思っておりますけれども、それとの関係等に関して簡単にご説明いただけますか。

【国土交通省】 まず、先ほどご説明しましたとおり、外環の必要性というものがまだ議論として残されているということでございますので、P I 外環沿線会議を発足したばかりでございます。この中で住民の方々と外環の必要性についてもう少し議論していかないといけないだろうと思っております。

一方で、環境の現地調査がほぼ終わってきておりますので、本来であればそこで計画が固まって、外環ができたことによる環境の影響を具体的に予測評価するという段階になるわけですが、まだ必要性についていろいろ議論がありますし、したがって構造も完全に確定していないということもございますので、環境の予測評価に向けて必要性の議論をするとともに、具体的にどういった地域の課題があって、それに対応するためにはどういった計画がいいのかということも、具体化をしていかないといけないだろうと思っております。それに当たっては、P I の会議も使いますし、あるいは地域に出ていってお話し合いをして意見を聞いて、少しずつ意見を集約していきながら具体化を進めていきたいと思っておりますということでございます。

【石田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ほかにご質問等ないようでございますので、次の(3)審議事項等についてに進んでまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【国土交通省】 それでは、議事(3)審議事項等についてということでございます。資料4、2枚紙がございますが、これでご説明をしたいと思っております。

1枚目に項目が書いてございますが、この説明をする前に、1枚めくっていただきまして、参考ということで簡単な表がついてございます。先ほどの議事次第(2)の中で、これまでの経緯、それからこれからのお話をさせていただきましたけれども、今までのP I 協議会でありますとか、あるいは地域ごとの意見を聞く場で、外環の必要性なり計画に関していろいろな資料が欲しい、まだこんな資料が出ていないのではないかという議論がございます。それをまとめたものがこの表になっているわけでございます。

項目として簡潔に分類しているわけでございますが、1番目の項目は交通問題と書いておりますけれども、現在、この地域、あるいは首都圏でどんな問題が交通に絡んで出ているのかといったこと。2番目に整備効果と書いてございますが、外環ができたらどんな効果があるのか。3つ目、影響と書いてございますが、逆に外環ができることによってどんな影響が出てくる可能性があるのか。こういった大きな3点の項目について、議論が進められているのではないかと考えてございます。

これまでに提示してきた資料という欄がございますが、今の主に3つの項目について、これまでも資料を提出してきてございます。簡単にご説明いたしますと、まず交通問題という点につき

ましては、首都圏の道路がいかに混雑をしているのか、それから外環を計画している沿線の環八周辺の交通状況、何が原因で、ここで通過交通と書いてございますが、それで混雑しているのかどうか。それから、周辺の大気でありますとか環境等の現状。それから、渋滞していることによって、生活道路が通り抜けになって困っているといった状況について、これまで説明してきております。

資料5というつづりがございまして、これまでに提示してきた資料、主なものを抜粋して、本日お配りをしてきております。全部説明すると時間が足りませんので、主なものだけでございますが、例えば資料5 - 1、一番上についているA3のペーパーがございまして。表紙をめくっていただきますと、1枚目で、現在の首都圏、あるいは外環周辺の交通の状況、渋滞でありますとか、通り抜けの通過交通が多いといった現状。2枚目に、環境ということで大気汚染の状況、それから生活道路を抜け道としていろいろな車が通過している。こういった状況のデータを出させていただいているということでございます。

2番目でございまして、整備効果ということで、効果に関してもこれまでさまざまな資料を出してきております。資料5 - 4というA4の横のペーパーがございまして。

「外環の必要性（整備効果）」と書いてございましてけれども、主なものだけめくっていただきますと、最初の1ページ目ですとか2ページ目、この辺に環状道路の機能がどういったものであるのかといったこと。3ページからは、先ほどの繰り返しになりますが、交通の問題、現状がどうなっているかが書かれております。

あと、時間短縮の効果、あるいは環境改善の効果が12ページ以降、データをまとめてきているということでございます。時間短縮の効果、あるいは交通安全の効果、環境の改善効果は、現況の交通量ベースで外環ができたらどうなるかといった整理をしてきています。

また、経済効果ということで、今の資料5 - 4の一番後ろでございまして、年間約3,000億円といった数値も出させていただいております。これは平成6年のセンサスペースの32年のOD表を使っておりますので、現在ではデータが若干古くなってきていると感じているところでございます。

それから、現況で三環状が整備された場合の交通の変化ということで、渋滞の状況がどう変わるのかといったことが、今の資料14ページ、15ページあたりに、周辺の道路のネットワークでありますとか、首都高速がどうなるのかといった変化、あるいはインターチェンジの状況等、整備した場合にどのくらい利用されるのかといったデータを提示してきております。また、インターチェンジが設置されれば、利便性がどのくらい便利になるかといったデータも出してきているということでございます。

3点目の影響でございますが、環境への影響ということで、現在、環境の現地調査中でございます。その後ろ、大変分厚い資料でございますが、資料5 - 5ということで、四季観測の結果を大気質、それから騒音、振動、あるいは地下水、地質、動植物、景観の状況を逐次、四季ごとに調査結果を提示させていただいております。

環境への影響については、現在調査中ということもあって、どちらかというとな性的な影響でありますとか、環境対策の事例を紹介するにとどまっていると考えているところでございます。

また、インターチェンジをつくるか、つくらないかということも今現在議論になってございまして、そういった観点で、資料5 - 2、インターチェンジについてという資料がございます。現計画、昭和41年の計画によりますと、外環に5つのインターチェンジが計画されてございます。インターチェンジを設置しますと、環境への影響があったり、あるいは移転ですとか地域分断という影響がございますので、その辺のデータを出してきているということでございます。

こういった資料を提示してきているわけでございますが、「今後提示していく資料」と右側に書いてございます。提示していくと書いてありますが、ニュアンス的には、こういったものがまだ出せていないではないか、こういうものを出すべきではないかと指摘を受けていると、ご理解いただいたらいいのではないかと考えております。

交通問題ということで、現況の問題を出してきてございますが、これから将来、仮に外環を整備しなかったら周辺の交通問題はどうかといった、今後の状況予測が必要ではないかと考えております。

それから、整備効果につきましては、平成11年の交通センサスペースで、現状で外環ができたらどうなるという説明はできていると思うんですけども、将来、外環ができるころに交通の状況がどうなって、それに伴って、例えば環境の影響がどうかとか、経済効果がどうかといった部分を見直していかないといけないのではないかと考えています。同様に、将来交通量に基づいて外環がある場合、ない場合といった交通の変化でありますとか、外環も今現在は東名高速まで検討しているわけでございますが、湾岸線まで延びたときにまた状況が変わるだろう。あるいは、料金問題があって、将来、高速関係の料金がどうなるかでも、変わってくるのではないかと指摘を受けているということでございます。

それから、インターチェンジのあり、なしの議論は進めているわけでございますが、もう少し具体的に地域の方々から意見集約をする必要があるのではないかとということで、後ほど説明いたしますけれども、インターチェンジの複数の検討案を提示していこうと考えておりますので、そういった案ごとの利便性でありますとか、こういった資料を提示していく必要があるのではないかと考えております。

また、影響につきましては、環境について定性的な説明にとどまっているということもありますので、現地調査の結果を踏まえながら、できるだけ定量的な影響の評価でありますとか、特に構造に影響がある環境施設帯とか換気所といったもの。それから、先ほど言った、インターチェンジの複数検討案ごとの影響を提示していく必要があるのではないかと考えているところでございます。

そういうことを踏まえまして、1枚目に戻っていただきますと、審議事項ということで4つに分類をさせていただいてまして、1番目が将来交通量に関するという資料でございます。将来交通量推計の前提条件とか、検討ケースについてご審議をいただいたらと思っています。

2番目に、環境への影響に関する資料ということで、騒音とか大気、地下水等の周辺環境への影響、生活への影響の資料についての審議。

3番目として、沿線各地域で課題が異なりますので、ジャンクションがあったり、インターチェンジの可能性があったりということで、地域ごとの課題の検討に関する資料についてご審議をいただこう。

最後に、こういった資料など踏まえた上で、外環の必要性をどうやって訴えていったらいいかという資料について、ご審議をお願いできたらと考えているところでございます。

以上でございます。

【石田委員長】 ありがとうございます。

きょうの最もメインの一つだと思いますけれども、議論をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

【竹内委員】 今、お話をいただいて、基本的には今後提示していく資料というのは、もちろんwith、Withoutという形でやっていくんだと思うんですけれども、そのときに考えられるのが、どのぐらいの期間、タイムスパンというんですか、どのぐらい将来までを考えて資料をつくっていくのかということだと思えます。例えば、非常に超長期的に考えるとすれば、ここで書いてあるNOxとかSPM、CO₂なんていうのは、燃料電池車の普及によってほとんど問題がなくなってくるし、そう考えると換気所などが要らなくなってしまうこともありますし、もちろん交通量予測も変わってくることもありましょし、そういう意味から考えますと、将来になればなるほど、ぶれが激しくなってくる可能性がありますから、イメージとして、あるいはデータの利用可能性という制約条件を含めた上で、大体どのぐらい先までを考えればよろしいか、お願いできますでしょうか。

【国土交通省】 後ほど、議事(4)で将来交通量についてご議論いただくことになっているんですけれども、今現在、将来交通量として考えておりますのが、平成11年の交通センサスを

ベースに、平成42年、2030年でございますけれども、この予測をしようと考えてございます。今から25年後のデータを予測するということでございますので、外環の効果でありますとか影響というのは、大体そのぐらいを念頭に置いているということでございます。外環がいつできるかというのは、これから住民と話し合いながら、計画が仮に具体化していけばという話になってまいりますので、なかなか今時点で何年と言うのは難しいんですけれども、これから順調に行って、都市計画手続をとりながら外環を整備していけば15年とか20年とかかかると思いますので、その後何年かたったときの状況を予測していきたいと考えているということでございます。

【石田委員長】 よろしいですか。

【竹内委員】 はい。

【石田委員長】 でも、NOxとかSPMで、燃料電池車とか超低公害車があまねく行き渡ってなくなるだろうと想定してしまうのは、いかがなものかとも思いますので。

【竹内委員】 例えば、50年とか大分先のことを考えればと思ったんですけれども、そこまではないということなので了解しました。

【石田委員長】 その辺の、どういうふうに条件が設定されているかということも、妥当性を検討する上では極めて重要なことだと私自身は思っておりますので、その辺についてもじっくり検討していく必要があるだろうと思っております。

ほかにいかがでしょうか。

【浅野委員】 私が、これまでの経緯に追いつくのに一番時間がかかると思っております。これまでの検討の中で私が理解しているのは、必要性に関する議論と、それぞれの沿線地域の問題を一度切り離すといいですか、まず外環（高速道路）の必要性について議論をしようということでこれまで来ていているという理解です。今回の技術専門委員会で扱う内容は、配付資料の4番目の必要性に関する議論までをここでやろうとしておられるのか、それを少し確認したいのが1つです。

2番目に、きょう、膨大な資料を私としては初めていただいたんですけれども、これまでに提示された資料は、かなりいろいろな方たちに認識としては共有をされていると考えていいかどうかです。

3番目は、沿線地域の課題に関する資料に関して、沿線の考え方、すなわち、それぞれの区なり市なりのまちづくりの側面から言うと、まちづくり上の課題は、外環は別としても、いろいろおありなのではないかという気がしてしまして、それらとの関係までここで考えていくのかについてです。

それから、将来交通については、きょうの後の議論にあると思います。であれば、そのときの議論で少し申し上げたいと思いますけれども、とりあえず外環の必要性がまず先と言いながら、実は非常に沿線地域のまちづくり等と絡んでくる問題で、ほんとうに切り離してうまく議論ができるのかというあたりについても、ちょっと見解なりお考えを聞かせていただきたい。

以上です。

【石田委員長】　　お願いします。

【国土交通省】　　非常に難しいご質問をいただいたかと思っております。

まず、1番目の必要性の議論、それから地域の課題に関する議論、その辺の関係でございますけれども、今年度、この委員会3回ほど予定をさせていただいているわけですが、今年度については、現在まだ必要性の議論をしているということでございますので、将来交通にしる、環境にしる、必要性を議論するために我々データを出していきたいと考えておりますので、そういった観点でごらんをいただけたらいいのではないかと考えております。

ただし、先生もおっしゃられたとおり必要性を議論するに当たって、例えば沿線の影響を考えると、インターチェンジができる、できないで沿線への影響は大きく変わってきます。あるいは、今回、外環は地下構造をメインとして考えていますけれども、やはりどうしてもジャンクションは地上部に出てきます。そういった観点で、地上部の周辺整備、まちづくりの観点とも関係が出てくると思っておりますので、そこを完全に切り離すというわけには、なかなか難しいと私は考えてございます。かといって、その具体化というのはもう1段階先かと思っておりますが、そういう地域ごとの課題とかを認識しながら資料をつくって行って、うまく必要性の議論にフィードバックをしていくことができたらいいのではないかと考えています。その辺の資料づくりも大変難しいと考えておりますけれども、いろいろご意見をいただけたらありがたいと思っております。

2番目、資料がしっかり共有できているかということでございます。きょう、お配りした資料につきましては、先ほどのP I外環沿線会議という場、それから地域ごとにオープンハウスといったものを実施していたり、あるいは住民の意見を聞く場を設けさせていただいております。そういった場でお配りして説明させていただいている資料になってございます。また、ホームページにも常に公開されているということでございますので、ご関心の高い方にはしっかり共有ができていないかと、認識をしているということでございます。

3番目のまちづくり上の課題は、多分、私、1番目に答えさせていただいたこととダブっていると思っております。

以上でございます。

【石田委員長】 よろしいですか。

【浅野委員】 はい。

【北林委員】 将来ということですが、これから25年先までぐらいまでとなりますと、環境にしましても、公害対策にしましても、都市、あるいは全国の人口分布も相当変わってくると思っていますので、シナリオを幾つか想定する必要はないか。IPCCのCO₂問題なんかですと、経済成長が幾らだとか人口がどうだとかシナリオを設定してやっていますよね。そういう必要性はないか、いかがかと実は思うんですが、なかなか一つの結論は出ないだろう。いろいろなぶれが出ますよね。先ほど言いましたように燃料電池車がどのぐらい普及するのか、そういうことによっても変わってきます。どういうファクターをシナリオにするのか、私、専門ではないんですが、そういう幾つかの側面のシナリオ、こうなったらこうなるというものがある、ここが一番信頼性があるけれども、このぐらいの範囲という、範囲を示すものがあると一番科学的ではないかと思っておりますので、何かそういうことも考えていかなければいけないのではないかと考えているんです。

【国土交通省】 おっしゃられるとおり、幾つかの項目について将来どうなるのか、当然仮定なりシナリオが必要だと考えています。後ほどご議論いただく将来交通量なんかは、特に地域の影響がどうなるかとか、あるいは環境がどうなるかという観点では非常に影響は大きいと思っています。ただ、将来交通量については、例えば人口問題がどうなるかとか、あるいは経済成長がどうなるのかをもとに、まず全国ベースで将来の交通需要をはじきまして、それを地域ごとに落として、この地域はどのような交通量になっていくのかという予測をしていく形になります。そういった意味で、特に将来交通量は、あるシナリオのもとで予測されていて、この地域でどうなるのかを我々として導き出すという形になるのではないかと考えているところでございます。また、環境については、北林先生からもいろいろとご指導いただけたら大変ありがたいと考えているところでございます。

【北林委員】 ただ、なかなか予測どおりには今までもいっていないと思いますので、あるプラスマイナスの誤差範囲はあると思うんです。そういうことをある程度想定してやったほうが理解が得やすい。我々としてもその方が受け入れやすいと思いますので、ちょっとご検討いただきたいと思います。

【国土交通省】 はい、わかりました。

【石田委員長】 真下委員はいかがですか。よろしいですか。

私からも1つございまして、きょう、これまで提示されてきた資料ということで資料5-1を見せていただいたんですけれども、やはり掲示、提供を目的としているということでございます

ので、結論部分の資料がほとんどです。これをつくるのに例えばどういう調査をしたとか、どういうモデルを使ったかがあまり入っておりませんよね。技術的見地からの妥当性ということにすると、どうもその辺もきちんと検討しないといかんだろうと、私自身考えております。

それで、審議事項はこういうものかと思うんですけども、審議の方法でありますけれども、極めて限られた時間の中で、非常に細かい技術的検討を全員が一堂に会して一々やっていくことは、多分いろいろな制約から非常に難しいだろうと思うんです。竹内先生は交通経済の専門家です。杉並区に設置された検討会に入っていましたよね。

【竹内委員】 以前ですね。

【石田委員長】 そういうことから、それぞれのご関心とご専門領域で、やはりこういうことから検討してみたいとか、浅野先生は都市計画とか都市交通の専門家です。三鷹市の地域のことに関連しておられる。北林先生は環境等の専門家である。真下委員はトンネルとか地下構造のご専門、私自身は交通需要予測とか交通計画を専門にしておりますので、委員の方にはまことに申しわけないんですけども、この委員会のほかにもエクストラにその辺まできちんと見ていただくことも、これはある意味では任務として非常に重大な検討会だと思っております。

あるいは、委員は5人しかおられませんので、委員の専門領域にかかわるところ以外、例えば生物とか、その辺については若干薄いと思いますけれども、それに関しては規約に必要な応じて関係者の出席を求めることができるなんていうのがありますから、そのことについてこの会で報告していただく、そんな形も場合によっては必要なと思います。きちんとした審議を効率的に行うためにそういうエクストラの負荷がかかるであろうということを、申しわけないですけども、ご承知おきいただきたいということと、むしろ積極的に、このことについて関心があるんだけれども、どうなっているかということ事務局に問い合わせさせていただいて、説明をして議論をしていただく。その結果をこの会で検討していただくというルーチンも、必要な応じては設けざるを得ないだろうと思っておりますが、いかがですか。

(「結構です」の声あり)

【石田委員長】 よろしいですか。

では、事務局もそれに対して対応をお願いしたいと思います。

【国土交通省】 先生方には大変ご苦勞をおかけするかもしれませんが、個別課題、大変多ございますので、ご協力をよろしくお願いしたいと思います。

【石田委員長】 いかがでしょうか。

それと、全国ベースの将来交通需要については、例の民営化関係でいろいろなケースがシミュレーションされております。そういう結果ももう既に公表されておると思いますので、それとの

関係がどうなっているかとか、そういう観点からある程度は押さえられるのではないかと思いますので、北林先生のご指摘に応じて、そういう方法もあるだろうと思っておりますので、ぜひ取り入れていただく方向で検討をお願いしたいと思います。

それでは、先ほど浅野先生からご指摘いただいておりますけれども、議事（４）計画検討にあたり今後提示する資料についての説明をお願いしたいと思います。資料６でございますけれども、２種類ございます。１つは外環の将来交通量について、もう一つは東京外かく環状道路（三鷹市～調布市の区間について）ということで、全体のものと地域にかかわる部分で若干性質が異なりますので、それぞれについてご説明いただいて議論してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【国土交通省】 それでは、まず初めこちら、A４の縦とじの資料６－１、外環道の将来交通量についてという資料を簡単に説明させていただきます。

まず、現在、将来交通量に基づく整備効果だとか、そのときの交通量の影響等について求められているわけですが、現時点で将来交通量を提示するといえますのは、外環道の効果や影響をよりの確に把握した上で、外環道の必要性を議論するためのものという位置づけでもって、外環道の将来交通量を提示する必要があるのではないかと考えております。

具体的に環境影響評価等を行うに当たりましては、より詳細な計画条件が定まった時点で、改めて精緻な予測をすることになっていくのではないかと考えております。そういう観点から、現時点で予測する将来交通量は、ある一定の条件のもとでの議論になると考えております。

それでは、交通量推計の基本的条件としてどのようなものが考えられるのかを簡単に説明したいと思います。

まず、将来交通量推計のフローにつきましては、先ほども何点が指摘ありましたが、２枚めくっていただきますと、参考として将来交通需要推計の流れをつけております。全国の将来人口、GDP等から全国の将来交通需要を求めるというフロー、それがまず１番目のステップかと考えております。

ここににつきましては、さらに２枚めくっていただきますと、自動車走行台キロの推移というグラフをつけてございます。平成１１年度道路交通センサスに基づく予測では、２０２０年をピークとして交通量が減少に転じていくといった将来交通量のフレームを前提として、個別の道路交通需要をはじいていくというステップを考えております。

全国将来交通需要が定まりましたら、それをブロック別の人口や地域総生産から地域別の将来交通需要を出していく。その際には、現況、平成１１年のセンサスに基づくODからゾーン別の生成交通量、発生集中交通量等を予測していき、ゾーン間のOD表を作成していくというステッ

プ。さらに、ゾーン間のOD表に基づきまして、配分モデルに基づいて各路線ごとの交通量を求めていくという、基本的な4段階推定法の流れに従っております。

このような全体の流れの中で、1ページ目に戻っていただきまして、まず予測年次としてどの目標年次にするか。先ほども説明いたしましたが、予測年次としましては平成42年、2030年の将来交通量の推計を行うと考えております。

その際のネットワーク条件が問題になるわけですが、まず当該路線、外かく環状道路につきましては、関越道から東名高速までの検討しております16キロの区間、それから東名高速から湾岸線までをつなぐ約20キロ程度の区間があるわけですが、この区間につきまして、将来交通量の推計をするに当たりましては6車線、80キロの設計を前提に、もろもろのケースを考えていくことにしております。

外環道以外の道路網としましては、いわゆる高速道路、高規格幹線道路網につきましては、1万4,000キロのフルネットワークを前提とした推計をしていきたい。

さらに、一般道路につきましては、一般都道府県道以上を対象として推計していくことを考えておりますが、例えば密接に関連いたします東京都につきましては、東京都の第三次事業化計画を基本に、目標年次付近での計画道路を前提としていくことを考えております。

これらのネットワーク条件等の配分の手法につきましても、先ほどのフロー、2枚目に分割・転換率併用配分のフローというものをつけております。配分に当たりましては、42年のOD表から分割・転換率併用配分という手法を用いまして配分していきます。

細かいフローにつきましては説明を省略させていただきますが、分割は10分割だとか、配分は車種別に行うだとか、その際の時間評価値につきましては費用便益分析に準じたものを用いるといったこと。

ゾーン間のODのベースとなるゾーンにつきましては、交通センサスで用いられているBゾーンを用いるといった前提条件を考えております。

2ページ目に行ってくださいまして、このような前提となる基礎的なデータのもとで、どのようなケースについて検討していくのかという点について説明させていただきます。

先ほど外環本線の条件で、関越道から東名高速までの区間と、東名高速から湾岸線までの区間があると説明いたしましたが、将来はフルネット状態を前提とするということで、関越道から湾岸線まで全線が開通した場合、それと先ほども説明いたしましたが、外環道を全く整備しない場合を比較していきたいと考えております。

さらに、オプションケースといたしまして、外かく環状道路が東名高速の部分まで、関越道から東名高速まで来た時点ととまった場合の状況についても想定していきたいと考えております。

これにつきましては、P I 外環沿線協議会、あるいはP I 外環沿線会議等の中でも、外環が東名でとまった場合の問題について、東京インター周辺の交通混雑等について、影響という観点から重要だという指摘を受けるものでございます。

さらに、インターチェンジの条件につきましても検討していく必要があると考えております。現在、基本ケースといたしまして、インターチェンジを設置しないケースでの必要性の議論を行うとともに、インターチェンジは効果、影響に大きく影響を及ぼしますから、最大で5カ所のインターチェンジがある場合から、単独のインターチェンジがある場合をオプションケースとして想定していく必要があると考えております。

それから、東京外かく環状道路は、高速自動車国道の部分と並行する一般道の計画が従前ございまして、外環に並行して計画されております地上部街路を推計上どういうふうに扱うのが問題になってきます。基本のケースとしましては、地上部の街路については想定しないとしまして、オプションケースとして地上部の街路を見込んだ交通量推計も行っていったらどうだろうかと考えています。

さらに、交通需要推計に大きく影響を与えます料金体系につきましては、現在想定しておりますのは、外環本線につきましては現行料金体系、全線500円均一（普通車）を前提といたしまして、首都高速道路につきましては過去の基本計画指示等の前提となっております値上げする料金を前提、その他は現行の料金体系を基本とする。こういった料金体系をベースに必要性の議論をしていくことで、必要な議論ができるのではないかと考えております。

説明は以上でございます。

【石田委員長】 いかがでございましょうか。浅野先生、何か。

【浅野委員】 ちょっといいですか。これからの推計のやり方としては非常にオーソドックスな気がしておりますけれども、世の中全体としての物の見方はやはり随分変わってきております。つまり、今までプレディクト・アンド・プロバイドといって、需要予測をして、それに見合うものをつくっていくのを繰り返してきた方策ですけれども、そのような時代は終わったと言われております。そのような意味で、今回の需要予測では、外環ができることによって新たな交通が誘発されてくることも、やはり何らかの形で盛り込んでおかないといけないのではないかと気がするんです。

技術的な問題やいろいろ課題はあると思いますけれども、OD表はどういうケースであっても変わらないという前提をとっていると、つくって予測したけれども、実際にはあつという間に満杯になってしまうという現実を、今まで随分いろいろなところで経験をしてきております。それなりに専門家たち、私も含めて反省もあるので、ぜひそういう点の可能性も含めて検討していた

だくとありがたいというのが一つでございます。

そうすると、ケースによってベースの交通量も変わってくる可能性があって、行政的には対応が難しいかもしれないですけども、それだけに前提条件をきちっと明示しながら、いろいろなケースをやはりやっていかないといけないのかなと感じております。

今回の検討は、比較的広域の首都圏の非常に大事な幹線、高速としての外環を検討していくという見方ですね。ですので、その次に、もう少し地域にブレークダウンをするときのしかけみたいなことも、ちゃんと考えておかないといけないと思います。それは、これから沿線の市区等からいろいろなりクワイアメントが出てきたときに、代替案が非常にたくさん出てくる可能性もありますし、そういうものに対応できるように今からやはり考えておかないと、前は広域でした、今回はもう少し細かくしましたということの整合がとれなくなることもありますので、その辺もぜひ注意していただくといいと思います。とりあえずそんなことです。

あと、代替案ってたくさんあるのでしょうか、こんなものですか。よくわからないんですが、むしろ大事になるのは、今、平成41年でしたっけ？

【国土交通省】 42年です。

【浅野委員】 平成42年ということは、今から……。

【国土交通省】 25年後です。

【浅野委員】 25年後で、それを段階的に見ていくことは、今、考えておられないかどうかということもお聞きしたいと思っています。

【石田委員長】 お願いします。

【国土交通省】 3点ほどご指摘をいただいたと認識しております。

まず1番目、誘発交通の話もあるので、今の交通のネットワーク前提ではなくて、少しその辺も検討してほしいというご指摘かと思います。今現在は、さっき言ったようなネットワーク、将来ODから地域のODを出して、それに基づいて予測しているわけでございますけれども、今、ご指摘いただいたネットワークの違いとか、あるいは機関分担の話とか、いろいろあるとは思いますが、そういったものがどうこの中でうまく入れ込めるかということは、検討させていただきたいと思っていますのでございます。

2点目、広域的な話と地域の話がございました。当然、将来交通量を使って、外環本線がどうなるのか、外環本線の交通量も非常に重要だと思っていますけれども、その交通がインターチェンジなりを通じて地域にどうおりてくるのか。その結果、今現在、地域の中の交通状況がどうなっていて、将来、外環ができるとどう変わってくるのかということも非常に重要なことだと思っております。その点も予測をして、住民に提示していきたいと思っておりますので、そういっ

たことを前提に、これからアウトプットをどうするかということを考えていきたい。できるだけ地域の交通がどうなるかも、しっかり提示できるようにしたいと考えております。

最後の、段階的という話がございました。今回、外環の効果の必要性に関する議論ということで、効果を考えていくに当たっては、とりあえず平成42年という一つの年次を考えて、外環ができてしばらくたってということになるでしょうから、その時点で効果がどうなっているかということを中心に考えていきたいと、事務局では考えております。

ただ実際、段階的にどうなるかという話は、例えば外環ができた場合、先ほど少しネットワーク条件の中にありましたけれども、当面は東名高速までしかできないという場合も考えられますし、そのときはおそらく平成42年のときのネットワークとは少し違うでしょうから、その時点でどうなるかということは考えていかないといけないだろうと思っています。特に東名高速でとまった場合、地域がどうなるかというのは非常に地域の方々に関心が高いので、そういった時点、時点での予測は、やはりある段階で考えていかないといけないだろうと思っておるんですけども、今時点でその必要性の議論をするという観点では、とりあえず42年をベースにしたらどうかと事務局では考えているところでございます。

【石田委員長】 よろしいですか。

【浅野委員】 はい、結構です。

【石田委員長】 今の浅野先生の誘発ですね。誘発といっても、道路ができたことによって、そのほかから来る転換という成果を持ったものと分担率が変わる。自動車を使う人が増えることによるものとか、交通条件がよくなることによって地域の交通活動が活発化するという発生にかかわる部分とか、長期的には土地利用が変わる部分があると思うんです。土地利用にかかわる部分までやろうとすると、これはちょっと我々の大学とか研究者の問題だと思うんですけども、なかなかいいモデルがありませんので、多分そこまで望むのは無理だろうと思うんですが、発生とか分担についてはいろいろな方法が提案されておりますし、現に全国ベースでは、この資料の中にも書いてありますように、分担関係まで考えてやっているわけです。全国ベースの計算結果というのは、全国ですから、分析の詳細度が違いますよね。それこそ地域の中での、ある地区の中での交通の状況が、今回は特に地域課題との関係においては問題になりますから、ネットワークの粗さとかゾーンの粗さが違いますので、一概にストレートに提供できる、応用できるということでは決してありませんけれども、何がしかの使い方を工夫すれば、できる可能性が開けてくると思いますので、ぜひその辺については事務局としても前向きにご検討いただきたいし、そういうことは重要なポイントだと私自身は思っております。

2番目の問題でありますけれども、転換率の併用分割配分を行うと書いてございます。全国で

こういうやり方でやろうということで、国としての方針でありますので、今回はこの形に従っておられると思うんですけども、均衡配分は、理論的にはこっちのほうが正しいと言われているわけです。分割配分というのは、計算はやりやすいけれども、あまり確たる配分結果が、どういう状況のものであるかというきちんとした意味づけがなかなか難しいという側面もあります。ただし、均衡配分は、技術的な成熟度という点からいうと若干の問題がある。これは何かというと、ほんとうにうまく再現できているか、表現できているかというところが、現況配分においてはなかなか難しそうであるという報告もありますから、やはり利害得失あるかと思うんです。さらに、先ほど申しましたように、国としてのモデルの選定をされているということもありますから、多分、国で決まっているからこれでやっておりますということで進む話ではないような気もしますので、その辺についてもご検討いただければと私自身は思いました。

あとは、インターチェンジとか地上部街路とか、これは浅野先生が言われていたように、どういふところまで考えておくべきなのかということは、各地域でこれから話し合いが進んでいくわけですね。あらかじめ予測してこういうふうにやりなさいというのは、ある意味では極めて無責任な話にもなりかねます。そこで、その辺をきちんと受けとめられる方法論的なものはあるということはやっていただくとして、ほんとうにこの範囲まできちんとやりなさいよ、この範囲だけでいいよという、逆にお墨つきを我々で出してもいかがなものかと思いますので、その辺については柔軟に対応していくということではないかと思うんです。方法論的なところは、ちゃんと受け皿としてしっかりしたものがあるかどうかという確認はさせていただく。そんなふうにお話を伺いながら聞いておったんですけども、考えておったんですけども、いかがでしょうか。

【浅野委員】 私も同感で、例えばインターチェンジの条件にしても、ゼロインターチェンジの場合、5カ所、1カ所がオプションとしてあります。ですから、手法的には何カ所であろうとできるようにしておくということで、必要が出たときに、1カ所でも場所が違ってもいいということに、対応できるようにしておいていただくことが大事です。今までのいきさつ、必ずしも十分理解をしていないので、例えば外環に並行してという(3)のオプションは、これだけでほんとうにいいんですかということもありますので、オプションをできるだけ考えた上でネットワークをつくるなり何なりしておいていただいて、対応できるところが大事ではないかと思えます。オプションの選択は行政、あるいはいろいろな会合の中で決めていただければと、そんな気がします。あまりこうやって最初から決めると、もうこれ以外はないんだということになりかねない。そこを心配しています。

【国土交通省】 よろしいですか。

【石田委員長】 お願いします。

【国土交通省】 委員長のご指摘、しっかりと検討させていただきたいと思います。

それから、インターチェンジ条件とか地上部街路の条件、これはおっしゃるとおり、ここでは基本ケースとオプションケースと書いてありますが、多分これで決まりということはないと思っておりますので、その辺は地域の状況、あるいは地域の自治体と相談していきながら、どういう条件で今後より精度を上げてというんですか、地域の実情に応じたものにしていくかということは、相談しながら検討していきたいと思っております。とりあえず今現在の基本ケース、オプションとは書いてありますけれども、ゼロの場合と、すべてある場合と、1個ずつしかない場合をやっておけば、将来的にその間にうまくおさまってくるのではないかとということで、極端なケースを今回お示ししているだけということで、今後その辺は柔軟に考えていきたいと思っております。

【石田委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

【竹内委員】 今の件に関係すると思うんですけれども、先ほどシナリオというお話もありましたし、いろいろな可能性や代替案もある。それは案がもう1個つけ加わっただけで、天文学的にケースが増えていってしまっただけで、当然、事務局側の処理能力を超えるようなものも出てくるであろう。

私、たまたま検討ケースで料金体系のところを見ていたんですけれども、それは一つの事例としてお考えくださればいいんですが、例えば首都高速の料金は800円、外環は500円という前提ですけれども、これも25年を考えれば、今、だんだんと対距離制の導入が考えられてきていますよね。そういうことが入ってきたら、当然そのシナリオが狂ってくるし、対距離制にしたときの料金水準の設定の仕方でまた変わってくるということがありますから、きりがありません。

だから、一つの方法としては、感度分析をやはりちゃんとやって、やってみたところで大して結果は変わらない、だからそれはそこで棄却をするということにすれば良いと思います。全部を提示すると、当然ごらんになる側も到底見てはられないぐらい大量なものになりますから、粗々の段階で感度分析をやって、落としていくものは落としていくという形でやっていくのがいいかという気がします。

【石田委員長】 そうですね。ありがとうございます。参考に、ぜひお願いしたいと思います。

そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、全体の将来交通量についての議論は終わらせていただいて、三鷹市～調布市間の資料のご説明をお願いしたいと思います。

【国土交通省】 それでは、簡単に説明をさせていただきます。資料6-2、横長のA3の資料でございます。

この資料につきましては、三鷹市、調布市でオープンハウスや市民の意見を聴く会等に提示していきます。特に三鷹市、調布市におきましては、三鷹市の東八道路のインターチェンジと、調布市の国道20号のインターチェンジが中央道を挟んで両側にありまして、その部分につきましては意見を聞いていくということを念頭に置いたものでございます。

何ページかめくっていただきますと、1ページ、2ページ、計画検討の流れというページがございますが、今回は、今後、都市計画の案を定めていくにあたり、事前に地域における課題やさまざまな検討案について意見を聞いていく段階と考えております。

そういう観点から、地域における課題につきまして5ページ、6ページで、三鷹市～調布市の区間で外環ができた場合にさまざまな問題が抽出されております。インターチェンジにかかわる問題が非常に多くなっています。東八道路インターチェンジ、国道20号インターチェンジの設置に伴う問題が多いことから、これらについては事前にさまざまな検討案を提示して聞いていくというものでございます。

9ページ、10ページに行っていただきますと、インターチェンジの設置検討案を提示しております。Aといたしまして、インターチェンジを設置しない場合。B以下にインターチェンジを接する場合で、それぞれ当初の計画のように東八道路と国道20号にフルインターチェンジを設置する場合。それから、C案といたしまして、それぞれ機能分担するという意味で、中央道とのジャンクション部を活用して、東八道路からは南向き、図でいうと左側になりますが、東名方向に向かうインターチェンジを設けて、国道20号の側にはジャンクション部を活用して北側に入っていくという、ハーフの組み合わせといったインターチェンジ。さらに、D案といたしましては、より影響が小さい、事業費も安い東八道路側にジャンクション部の広大な土地を生かしてフルインターチェンジを設置して、国道20号側にはインターチェンジを設置しない案という4案を今回提示して、意見を聞いていくことを検討しております。

比較の視点といたしましては、上にございますとおり、道路交通への影響、インターチェンジができた場合の周辺道路への影響、それから、利便性の向上といたしまして、例えば最寄りのインターチェンジに何分ぐらいで着くようになるのか、あるいは旅行時間が短縮するのかといった視点。

それから、生活への影響としまして、家屋の移転だとか地域の分断がどの程度生じるのかといった点。

同じく周辺環境への影響としまして、地下水や環境への影響、5番目としまして、インターチェンジ設置に伴う追加事業費がどのぐらいかかるのかといった観点から、説明をしていく必要があると考えております。

以下のページで、それぞれの視点について提示しております。11、12ページでは交通への影響、本日は将来交通量が定まり次第埋めていくということでイメージを提示しております。13、14ページでは利便性の向上。15ページ、16ページでは生活への影響という意味で、移転の場所、地域分断等について。17ページ、18ページで騒音、振動、地下水等への影響の差異について。さらに、19ページ、20ページでは大気への影響、あるいは換気施設の設置という観点から比較していく。最後、21ページで事業費を比較しています。

このような観点から比較いたしまして、三鷹市、調布市で、市民の皆様から、どういった案がいいのかについて意見を聞いていきたいと考えております。

説明は以上でございます。

【石田委員長】 それでは、この資料についてのご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【浅野委員】 すみません。これ、中央道のジャンクションはフルなんですか。全方向のジャンクションというのは。

【国土交通省】 フルジャンクションです。

【浅野委員】 これにはオプションはないわけですか。あり得ないですか。

【国土交通省】 今現在は、外環と中央道、フルで行き来できる形になっています。それで、インターチェンジ、今、幾つか案がありますけれども、東八とか20号から入った場合には、外環だけ行ける形になっていて中央道には行けないという、形になっています。それベースで4案示しておりますが、これはまだ検討案でございますので、今後、例えば中央道との交差の状況とか、あるいはインターチェンジ、東八、20号から中央道にも入り込めるようにしたらいいのかどうかとか、そういったものは検討項目として意見を聞く対象としていいのではないかと考えております。その辺の状況も、本日入っていませんけれども、データを示しながら意見を聞いて、どうしたらいいかは議論をしていったらいいのではないかと考えております。

【浅野委員】 私、何でそんなことを申し上げたかということ、三環状、つまり中央環状線と外環と圏央道の3つの環状線で、全部のジャンクションをフルにするという考え方と、環状線の中から使える渡り線の方向はこれにしようという、機能分担の考え方はないのかわかりませんがちょっと伺いたい。それによってジャンクションがすべての方向にフルで完全につながるか、それともパーシャルなジャンクションになるかが異なってきます。その辺については、完全なジャンクションということであれば、それは明確にしておいたほうがいいかもしれないと思いますし、これから議論としても出てくる可能性もあるので、一言述べさせて顶きました。

【国土交通省】 ジャンクションとしては、今、外環を中心にして、すべて放射状の高速と環

状道路の接続でございますので、フルのジャンクションを想定しています。確かに環状道路によって、どちらの交通の流れが多いのかという性格が違うのは確かで、例えば中央道のジャンクションにおいても交通の流れを見ると、中央道と外環の北向きという交通が卓越しているんです。そういった観点で、ある程度機能を、ある方向に制約をかけるということも一つの考え方だとは思いますが、そうすると例えば環状道路の一つの性格として、4号線で事故があったときにうまく迂回して交通を分散させるとか、そういった機能の観点からいうと、ある方向を制約してしまうと、その辺の機能が発揮できなくなるといったこともございます。そういった観点で、今現在はフルのサービスを前提として議論を進めているという形になってございます。

【浅野委員】 それ自体はそれで結構だと思います。3つの環状線の使い方と申しますか、例えば全てがフルじゃなくて、ある環状線は都心への通過交通を引き受けるということであれば、環状線側から都心へ入る接続を省くことも可能性としてはあります。3つの環状線のうち、どの環状線が都心へ流入する交通を引き受ければいいのかという議論がもし既にできていたらと思って発言しましたので、フルでいくということであればそれで結構です。

【国土交通省】 それはわかりました。中央環状新宿線は、先生おっしゃるみたいに一部フルではないところもございますから、三環状でどうなっているか、もう1回整理したいと思います。

【浅野委員】 そうですね。ぜひお願いします。

【石田委員長】 ほかにいかがですか。

【真下委員】 細かいところでもよろしいでしょうか。

【石田委員長】 どうぞ。

【真下委員】 18ページの地下水の図ですけれども、例えばAのインターチェンジを設置しない場合、「中央道とのジャンクションの部では、工事によって、地下水の流れに影響を与える可能性があります」という記述がありますが、構造上、ここが開削工法になるからとか、そういう記述を一つ入れたほうが非常に理解しやすいというか、説明としてはいいのではないかという気がします。構造的なことを一つつけ加えたほうが良いと思います。

【国土交通省】 はい、わかりました。わかりやすい表現にさせていただきたいと思います。

【石田委員長】 ありがとうございます。シールドだったら、あまり気にしなくてよろしいんですか。

【真下委員】 そうですね、ほとんど問題にならないと思われそうです。

【石田委員長】 そうですか。

ほかにいかがですか。

きょうは交通量がイメージになっていきますけれども、1月、もう間もなく始められるんですよ。

ね。追い込みの最中ですか。

【国土交通省】 本日、将来交通量について少しご議論いただきましたので、その辺をもとに、できるだけ早く数値が入るようにしたいと思っています。

【石田委員長】 大変だと思いますけれども、よろしくお願いします。

ほかにいかがですか。

【竹内委員】 1点だけ、すみません。単純な質問ですけれども、この資料を拝見していて、最初のところに経済効果を計測して資料として出すということで、それは結局金額だと思っただけでも、この資料を見る限り、例えば節約される時間、これは時間数だけで金額換算になっていないんですが、金額換算するようなデータはここに載せないんでしょうか。

【国土交通省】 金額換算するデータも当然必要だとは思っているんですが、おそらく将来交通量ベースでどのくらい節約されるかという計算をしていかないといけないと思っておりますので、本日ご議論いただいた将来交通量、いろいろご指摘いただきましたけれども、それに基づいて将来交通量を算出して、それに伴ってスピードがどういうふうになって、経済効果がどうなるのかというのははじいていきたいと思っております。今の段階で、ここに具体的な数値を置くのはちょっと時間的に難しいかと思っておりますけれども、そういうデータもいずれしっかり入れていきたいと思っております。

【石田委員長】 よろしいですか。

きょう、ご提示のこの資料は、これから議論を始めるキックオフのための資料です。例えば、環境のところは予測結果が入っておりませんが、議論が進む、コミュニケーションが進む中で、そういう情報については適時整備されていって提供される。そのことについて、我々の検討委員会で妥当性についてご検討申し上げるということでよろしいんですね。ですから、この中で単語が出てくるものについては、計算をする予定であるという理解でよろしいですね。

【国土交通省】 最初の審議事項の中で、将来交通量と環境と地域の課題と必要性と4つ挙げさせていただいています。きょう、お示ししているのは、そのうちの将来交通量と地域の課題で、1つの地域だけでございますので、そのほかについてはこれから検討を進めてまいりまして、次回、あるいは次々回、そういった場でご説明させていただいて、ご審議をお願いできたらと考えているところでございます。

【石田委員長】 ですから、今でも結構ですし、持ち帰ってでも結構でありますけれども、特に竹内先生と浅野先生は地域での検討会にも参加されておりますので、地域の皆さんが何を気にされているのか、何を心配なのかという観点からも、こういう項目が欠けているのではないかと、ということがございましたら、ぜひお願いをしたいと思っておりますし、私自身も含めてですけれども、

他の委員の方も、専門的見地から、ぜひこういうものは提示すべきであるということがございましたら、お願いをしたいと思います。よろしくお願いします。

【北林委員】 1カ所、基本的なところでよろしいでしょうか。私は、道路をどう考えるか、ちょっとよくわからないところがありまして、今、予測年次が平成42年ですよね。これはおそらく完成してから10年くらいの想定かと思うんですが、さらに先に行ったときに、これだけかなりのお金をかけてやるわけですが、道路というのはどういう意味合いがあるのか。ということは、42年単年度だけでいいのか、さらに将来についてはどうなのかということのを少し考えていく必要はないのかということです。財産として100年、200年というスパンで考えられるものなのか、それとも30年とか40年で考えるべきものなのか。その辺、私、素人でわからないんですけども、そういう考え方もひとつ、今、単年度だけで考えているわけですが、それから先についてはどういうふうを考えていけるのか。非常に難しい議論で、哲学的な部分が出るかもしれませんが、それが必要ではないかという気がしているんです。かなり難しい話になるかもしれません。

【国土交通省】 大変難しいご指摘だと思います。今現在、2030年をベースに予測させていただいて、そのときの効果をシミュレーションしながら必要性について議論を進めているということでございます。とはいっても、道路は20年、30年ということではなくて、50年、100年と機能するものでございますし、先ほどの将来交通量のデータを見ていても、2020年とか2030年をピークに、これから人口が減っていきますので交通需要としては減りますけれども、2050年ぐらいになっても現在程度でございますので、そういった意味で、50年たって劇的に自動車交通が減ってくるということでもないと考えております。どういったシナリオかという部分はしっかり考えていかないといけないと思っておりますけれども、2030年を予測しているからといって、その時点で必要だということではなくて、やはりそれよりももう少し先の年次も含めて必要なのではないかと考えているところでございます。非常に定性的な説明になっていきますけれども、どういった説明をしていったらいいかということとはしっかり考えていく必要があると思っております。

【石田委員長】 大事なご指摘だと思うんです。先ほどの浅野先生は、もうちょっと手前も考えたほうがいいのではないかとのご意見でございました。これは今後の進め方にもよると思うんですけども、いつほんとうにできるのか、これもある意味では非常に不確定な要素でありますよね。ですから、中間年といっても、ほんとうに大丈夫かという話もありますよね。手前に関してはそういう問題がありますし、さらに先に関しては予測の精度がどうなのかという問題がありますよね。

ですから、検討するにしても、多分おのずから精度は異なったものであろうと考えておいたほうがいいと思うんです。そういう条件づきのもとでやるということはあるかもわかりません。時間とコストと、あるいはそういうことについて、地域の皆さん、あるいは市民の皆さんからのリクエストの強さがどの程度のものであるかということは、きちんと考慮して決定すべきだと思いますけれども、同じトーンでやることでは多分ないだろうと思います。ですから、先ほど竹内先生がおっしゃったように感度分析のような話とか、そういうものとうまく組み合わせていくことも一つの方法かと、私自身は思っております。

予定の時刻を過ぎておるんですけれども、ほかにご意見等ございましたら承っておきたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、たくさんのご意見をいただきました。一々要約はいたしませんけれども、速記もついておることありますし、冒頭でもありましたけれども、議事録については名前入りで公開されるということでございますので、検討した事項は明らかになるだろうと思っております。そのことについては事務局でまた対応いただいて、次回に向けて準備をお願いしたいと思います。

ということで議事を終了して、進行を事務局にお返しいたします。

【国土交通省】 どうもありがとうございました。大変熱心にご議論いただきましてありがとうございました。

議事（６）その他がございしますが、その他につきましては２点、１点目、議事録につきましては先ほど委員長からございましたとおり、本日の議事録を作成いたしまして、各先生にお送りさせていただいて、ご確認をいただければと思っております。

２点目でございますが、次回の開催日程でございますけれども、これにつきましては後日事務局から確認、調整させていただく予定としております。年度末、大変お忙しくなるとは思いますけれども、またよろしくお願ひしたいと思っております。

それでは、長時間にわたりまして大変熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。以上をもちまして、第１回東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会を終了させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

了