

## 「外環の必要性（案）」に対するP I会議での主な意見

### 首都圏の交通問題とその原因、外環整備の目的

- ・渋滞緩和のために外環をつくるというのは疑問を感じる。また、外環は環八のバイパスではない。もっと都市機能といった観点から外環の必要性を説明すべき。（第1回意見交換会）
- ・外環を計画したときには圏央道はなかった。外環を建設しても渋滞は解消しないのではいか。環七・環八の計画当時も同じような議論があった。（第1回意見交換会）
- ・外環を整備すると23区の通過交通14%がすべて解消するかのよう誤解を与える。（第4回P I会議）
- ・資料では生活道路における交通事故を問題にしているが、幅員が5.5～19.5メートルの幹線道路で交通事故件数が多い。（第5回P I会議）

### 交通政策のポイント（代替案の比較評価）

#### 【比較対象案】

- ・外環を整備しない場合の代替案は、新たな一般道整備等ではなく、今行っている事業の効果がどれだけあるのかとか、また今できる規制などを実施した場合の状況と比較をすべき。（第1回意見交換会）
- ・圏央道と中央環状ができれば外環は要らないのではないか。そのときの状況はどうなっているのか示すべき。（第5回P I会議）
- ・代替案の比較にあたっては、何もしない場合で十分かどうか、また、エイトライナー、武蔵野線の活用、パークアンドライド等いろいろな選択肢を検証することが重要。（第5回P I会議）
- ・代替案について、数値で比較できるものは数値で表現すべき。（第4回P I会議）
- ・外環の整備ですべての問題を解消すると考えるべきではない。（第5回P I会議）
- ・オフピークとかTDMにとどまらず、都市の使い方、生活スタイルの見直しまで考えるべき。（第5回P I会議）
- ・効率性や経済ばかり優先するのではなく、人間らしく生きる政策を考えるべき。（第5回P I会議）
- ・代替案として提示している内容をどこまで実施できるのか、また、実施した場合に効果はどの程度見込まれるのかを実際に実施して確認するなど、優先順位を検証すべき。（第5回P I会議）

#### 【生活道路】

- ・外環よりも生活道路の整備が優先ではないか。例えば練馬の交通混雑等に対し、外環以外でどのような道路整備が必要なのか考えるべきである。（第1回意見交換会）
- ・練馬区の課題は一般道路もあるが、関越と外環が練馬で末端になっている状態では一般道整備ではどうしようもない。道路には役割分担があり高速道路ネットワーク整備が必要。
- ・生活道路の対策として、生活道路を通りにくくする方法があるのではないか。（第5回P I会議）

#### 【公共交通】

- ・公共交通や自転車等について、既存の交通施設を有効に利用する方策を考えるべき。（第5回

P I 会議)

- ・エイトライナーは人間の移動手段としては有効ではないか。また、物流にも活用できるのではないか。(第5回P I 会議)
- ・外環の整備とあわせてL R Tとかバスのような公共交通を整備すべき。(第5回P I 会議)

### 【需要調整・規制】

- ・容量の拡大と需要の調整をセットでやるというが、外環以外の施策の具体的な見通しを明らかにすべき。(第5回P I 会議)
- ・一般道路整備や料金などのソフト施策だけでは交通問題は解消しないのではないか。(第5回P I 会議)
- ・多摩モノレールなどの例をみると、新たな公共交通の整備は、経営の観点から難しいのではないか。(第5回P I 会議)
- ・課金をすれば、それだけ物流コストにも影響が及び、国際競争力が落ちるのではないか。また、われわれは便利だから宅急便等を使っているのであって、現在の便利さを楽しんでいる状況を捨てることはできないのでは。(第5回P I 会議)

## 外環整備のねらい(環状道路の機能、まちづくり)

- ・環八や環七も環状道路であって、三環状だけが環状道路ではない。(第1回意見交換会)
- ・三環状とはいうが、首都高速の中央環状線は都市内高速機能であり、都市間交通機能を担う高速道路ではない。放射方向の高速道路を結ぶ都市間高速が必要である。
- ・外環の整備は交通だけではない。まちづくりや都市構造という観点がぬけている。むしろこれらが主で、外環は従ではないか。練馬などは都市整備が遅れており、外環をてこにまちづくりを進めることが必要。(第5回P I 会議)
- ・外環によりコミュニティが破壊される地域もあるので、まちづくりが目的だと軽々に言ってほしくない。(第5回P I 会議)

## 外環の整備効果

- ・誘発交通を考慮しないと便益が過大評価となるとか、道路整備等を行うと誘発交通により環境は改善しない等の調査報告がある。誘発交通を考慮すべきである。(第6回P I 会議)
- ・東京では、道路を整備して交通量が減るのは一時で、効果は持続しないのではないか。道路整備ではなく、需要を抑制することが重要である。(第6回P I 会議)
- ・外環を整備しなくても、将来、環八の交通量は減少するので、外環は不要ではないか。(第6回P I 会議)
- ・経済便益の計算方法をわかりやすく説明すべき。費用便益比を他事業、例えば圏央道やアクアライン等の計画時と実際の費用便益比を示してほしい。(第6回P I 会議)
- ・外環の効果は、金銭換算可能な経済便益だけではない。もっと広い効果や、長期的な都市ビジョンの視点も必要。(第6回P I 会議)
- ・評価は、経済効果ではなく、生活環境の質的变化、たとえば道路建設で失われる環境等を重視すべき。(第6回P I 会議)
- ・事業費が妥当かどうかを見るために、詳細な内訳を示してほしい。(第6回P I 会議)
- ・生活道路の効果は、練馬のように、高速道路整備に合わせて必要な周辺道路の整備をしていないことが理由であり、これを外環の効果というのは違う。(第6回P I 会議)

## 環境への影響

- ・環境悪化が起こることは、費用対効果の費用として換算しているのか。(第4回PI会議)
- ・建設時のCO<sub>2</sub>の排出をどの程度見込んでいるのか。(第4回PI会議)
- ・換気所から出される排出ガスについて、上空で拡散するから影響が少ない、というのでは納得できない。NO<sub>x</sub>についても、実験中の脱硝装置の設置を約束すべき。(第1回意見交換会)
- ・環八では環八雲が発生することがあるが、換気塔から上空へ吹き上げると大変なことになるのではないか(第1回・意見交換会)
- ・渋滞が減って速度が上がれば排出ガスが減るのはわかるが、全体として増えるのではないか。(第1回意見交換会)
- ・「対策を検討する」というだけでは納得できない。環境基準を守るのは前提条件。外環を整備することで環境基準を守れないような道路であれば外環はいらぬ。影響を数値で示すべき。(第1回意見交換会)
- ・計画内容が決まれば、環境基準を達成可能か、またそのためにどのような対策が必要となるのかについては、環境影響評価の中で示していく。(第1回意見交換会)