

第2回P I外環沿線会議 会議録

平成17年2月15日(火)

於:東京都庁第一本庁舎33F特別会議室N6

【司会(鈴木)】 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、第2回P I外環沿線会議にお集まりいただき、どうもありがとうございます。私は、本日の司会進行役を務めさせていただきます国土交通省東京外かく環状道路調査事務所の鈴木でございます。

それでは、ただいまから第2回P I外環沿線会議を開催いたします。

本日の会議の終了時間でございますけれども、これまでと同様、午後9時厳守ということで考えておりますので、会議の進行に何とぞご協力よろしくお願いいたします。

本日、杉並の土肥さん、武蔵野の村田さん、三鷹市の藤川さん、調布市の遠藤さん、同じく調布市の川原さん、狛江市の石井さんにおかれましては、ご都合により欠席されると連絡をいただいております。また、ご都合により何人かの方でおくれてこられる方がおります。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきたいと思っております。まず1枚目、次第に続きまして座席表、それから資料-1、こちらは前回の会議録でございます。資料-2につきましては、外環の将来交通量について、資料-3につきましては、委員からの提出資料でございます。本日は江崎委員と、栗林委員から意見書が出されております。参考資料-1につきましては、東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会について、国土交通省から資料が出されております。参考資料-2につきましては、オープンハウス・意見を聴く会を開催しておりますので、この報告と予定についてでございます。

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、ここで撮影時間の方を終了させていただきますので、報道の皆様にはご協力をお願いいたします。また、傍聴されております皆様につきましては、受付で配付しております注意事項に沿いまして、会の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、まず始めに資料-1、前回の会議録についてですが、事前に皆さんにごらんいただきまして、ご意見があったものについて修正しております。一部まだ未修正の部分指摘いただいておりますが、ご確認いただければと思います。特にご意見がないようでしたら、会議録につきましては、一部修正した上、公表とさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

それでは、初めに江崎さんと栗林さんから意見書が提出されておりますので、こちらの説明にいきたいと思っております。 済みません。最初に参考資料-1といたしまして、技術専門委員会につきましては、国土交通省の方から説明いたします。山本委員、お願いいたします。

【山本委員】 議論に入る前に少しお時間をいただきまして、ご報告とおわびを申し上げたいと思っております。資料の中に、参考資料-1がございまして、東京外かく環状道路

の計画に関する技術専門委員会についてということでございます。先般、この委員会を立ち上げさせていただきまして、これまでに2回ほど開催をさせていただいております。

この委員会の設置の趣旨でございますけども、冒頭に書いてございますけども、2段落目、今までも外環の必要性についてさまざまな資料を提出してきたわけでございますが、今後、例えば将来交通量でありますとか、環境の影響、こういったような資料を提示するに当たりまして、技術的な見地から専門の先生方にその妥当性を審議していただくということで委員会を設置させていただいたということでございます。委員の先生方は下に書かれております石田委員長を初め5名の先生方をお願いしているということでございます。

本来であれば、この場で事前にこういった委員会を設置しますと。この委員会は公開で行っておりますので、ぜひご参加くださいということでご紹介させていただくところであったんですけども、委員会の設置の手続がおくれた関係で、事前に皆様方にご案内をすることができませんでした。公開ということもありますので、しっかり周知すべきであったと考えてございます。

加えて、第2回からは事前にP I 会議の委員の皆様へ郵送でご案内を差し上げたつもりだったんですが、どうも後からお伺いすると、会議の当日に郵便が着いたという方々もいらっちゃったということで、事前にお知らせするというところが本末転倒な形になってしまったということで、大変申しわけないと思っております。

この委員会、第3回を来月また開催する予定にしております。現時点ではまだ日程は決まっていないんですけども、日程と場所が決まりましたら、できるだけ早く皆様方にご周知をさせていただきたいと考えております。委員の皆様方にも事前に郵送等でお送りさせていただきまして、また傍聴の皆様方にもしっかり周知できるよう、特にホームページでできるだけ早目に掲載をさせていただきたいと思っておりますので、ぜひまた次の会議の際にはご参加いただけたらと思っております。

冒頭、お時間いただきまして、おわびを申し上げます。

【司会（鈴木）】 それでは、議事に入りたいと思います。

初めに資料-3をごらんいただきたいと思っております。本日、江崎さんと栗林さんから意見書が提出されておりますので、これを説明いただきたいと思っております。初めに江崎さんの方から説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【江崎委員】 それでは、交通需要予測の役割という資料を出させていただきますので、少し説明させていただきたいと思っております。

今、外環の必要性を審議する中心は交通需要予測になっています。今回、国土交通省の方で外環の将来交通量をまとめられましたけれども、本来、交通需要予測というものは、交通計画の一連の流れの中で妥当な計画案を探るために行うものですから、私は、将来、世の中がどうなっているのか、どうなっていてほしいかというもう少し上流の事柄を含めた前提条件をイメージしていました。これまで外環に関連する各地を歩き、環八沿道にお住まいの方ですとか、物流会社の方など、さまざまな立場の方のお話を伺い、資料をみてきた様子からすると、問題の構造はとても複雑で、需要があるから道路をつくれば解決するという簡単な話ではなさそうです。

例えば、問題としてよく挙げられている事柄で環八の渋滞があります。数年前になりますが、東京都と世田谷区主催で、環八の沿道整備事業の説明会がありました。環八の沿道は今どのような状態なのか、皆さんどう思われているのか知りたいと思い、何度か行ってみました。中にこんな方がいました。車がスムーズに流れる夜中は騒音と振動がひどくて眠れず、明け方に渋滞してくるとやっと眠れるという方が、お1人ではなく数人いらっちゃいました。それに、オートバイの騒音がひどいという方もいました。環八沿道の住民にとってどうなることがよいのか、解決することの難しさを感じたものです。

それに、地球温暖化防止の京都議定書で、日本は温暖化ガスを2008年から2012年の間に1990年より6%減らさなくてはなりません。CO2排出の22%を占める運輸部門では、自家用乗用車の走行量の増加が原因といわれていますが、20%増加しています。きょう配られてはいないようですが、技術専門委員会の方の資料でみますと、2020年まで交通量が増加し続けるようになっています。とすると、やはり現状の問題点の分析と目標設定をまずすべきだと思います。次回以降、改めて提案をさせていただきますと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

続いて栗林さんから意見書が提出されておりますので、栗林さん、説明の方、よろしくお願いいいたします。

【栗林委員】 私は前回のP I 沿線会議で、外環についても代替案を設定すべきであるという意見を申しました。言いつ放しでは自分自身納得しにくいものですから、意見書にして今日提出させていただきました。

私は、前にも言ったことがあるように思いますが、今の外環P Iにおける最大の問題は、検討すべき代替案が存在しないことだと考えております。いつですか、環境アセスというか、環境調査のときに、戦略的アセスメントの考え方を引用しながら、ない場合との比較はと伺ったときに、今の議論こそがない場合との比較であるとの回答があったことを記憶しております。また、前回、国の委員の方が、交通量についてもない場合との比較だから、すなわち、ないというものが設定されているんだというお話でした。しかし、それは選択肢じゃない。代替案といえるほどの代物ではないと私は思っているんです。すなわち、幾つかの選択肢を設けることによって、よりいろんな議論がしやすくなる、問題点がはっきりしてくるというような効用があります。例えば神奈川県北西線ではたしか選択肢が設定されたと思います。

合意形成研究会というのがありましたが、その添付資料をみてみますと、フランス、ドイツの場合、ゼロ代替案というのが設けられていると書かれております。ゼロ代替案というのは、当該計画によらず、他の手段によって当該計画の目標としている効果を得ようとする案。すなわち、何もしないこととは異なると注釈がついております。また、アメリカでも何もしない案というものが含まれることになっていて、これはアメリカのいろんな道路計画をみますと、ほとんどの場合、何もしない案というのが定められております。そのようなことから、外環についても代替案を設けることによっていろいろな問題点がはっきりしてくるのではないかとということです。このレジユメの真ん中の下あたりに書いてあります『市民参画の道づくり』という本がございまして、これをみますと、明確に代替案の目的、その評価についてガイダンスが書かれておりました。

例えばの話ですけれども、今、外環をつくるという案しかありません。それにプラスして、圏央道、中央環状などができた場合との比較とか、環状8号線を整備した場合との比較、あるいは何もしない場合というような、私案ですから、これが適当かどうか、私はわかりませんが、そういうふうな代替案を設けることによって、より問題がはっきりしてくるのではなからうか。例えば、きょう提出されております交通量では、将来、外環がない場合とつくった場合との差が10%強です。その程度の減り方だったら、あるいは環八を整備することによって、外環をつくる場合と同じ効果が得られるかもしれないなというのも試してみたいと思います。もちろんそうすべきだといっているわけではなくて、そのように代替案を設けることによって、より私たちの議論がスムーズにいくのではないかとという意味での提案です。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

関連いたしまして、外環の将来交通量について、国土交通省の方から出されておりますので、先にこちらの方も説明いただいた後、全体の議論に入りたいと思います。

それでは、資料 - 2 につきまして、山本さん、説明の方をお願いします。

【山本委員】 それでは、資料 - 2 に基づきまして、外環の将来交通量についてご説明をさせていただきたいと思います。

これまでも交通量につきましては幾つか資料をご提示させていただいてきておりました。とはいっても、これまでの交通量の提示は、現在の交通量がどうなっていて、それに対する問題点はどうか。現在の状況の中で外環がもし整備されたら、外環というのはどういった効果があるのか、あるいはどういった影響が出てくるのかといったご説明をさせていただいたわけです。外環の必要性の議論に資すればということでご提示させていただいていたわけですが、先般とりまとめましたP I 外環沿線協議会の2年間のとりまとめの今後の課題の中に、将来交通量がまだ提示されていないということで、必要性の議論が十分できていないというご指摘がありました。将来交通量について、今回、資料をとりまとめましてご説明をさせていただきたいと考えているところでございます。

お手元の資料 - 2、目次をごらんいただきますと、大きく4つ書かせていただいております。まず1番目が将来交通量推計の目的及び推計手順ということで、どういう手法を用いて将来交通量を推計しているのかという手法についてご説明させていただきたいと思っております。

2番目でございますが、将来交通量の推計結果。1番の手法を用いた結果、将来交通量がどんな形になるのかという結果をご提示させていただいております。この中には、外環の本線がどういった交通量になっているのか。あるいは、今、栗林さんの方から少しご説明がありましたけども、外環ができる場合だけじゃなくて、外環がない場合はどうなるのかといった、あるなしの比較も入れさせていただいております。それから、外環本線だけじゃなくて、環八でありますとか、青梅街道でありますとか、そういった主要な道路の交通がどう変わるのかといったようなことについてもご提示をさせていただいております。

3番目でございますけども、今、ご説明した推計結果は、外環が関越道から東名を越えて湾岸まで続いたケースを基本ケースとして想定しておりますけども、当面、外環が東名までということも想定されますので、東名以南がない場合にどういったような形の交通の変化になるのかということをご説明させていただきたいと思っております。

4番目でございますが、インターチェンジがある場合の利用交通量ということで、2番の結果は、基本的にインターがない場合、3ジャンクションを基本構造としている場合の交通量を基本ケースとしてご説明させていただくわけですが、4番で、仮にインターチェンジを整備した場合にはどういったような利用になるのかといったようなことについて検討しております。まず基本ケースについて2番までで説明させていただいて、さまざまなオプションケースというんですか、幾つかのバリエーションを3番、4番でご説明させていただくという中身になってございます。

それでは、まず1枚目をめくっていただきまして、1番、A3の紙を折りたたんでございます。まず、将来交通量推計の目的というものが左上の(1)で書いてございます。これは現在、必要性の議論をしているということで、その効果や影響を把握するというところで、今回ご提示をさせていただくということでございます。将来交通量を今後、仮につくるとなった場合に、環境アセスとかいろんな場面で使うことになりましてけども、恐らくそういった場面では、インターチェンジをどうするのかとか、さまざまな計画条件が変わる可能性がありますので、そういった場合には改めて推計をし直すということが必要になってくると考えておりますが、今回、必要性を議論させていただくに当たって、

ある条件を設定して推計をさせていただいているということでございます。これまで説明した現況の交通量というのは、現在の道路ネットワークに対して外環があるなしということだけでしたので、余り条件的な変化はないんですけども、後ほど説明するように、平成42年という時点で予測していますので、道路のネットワークとか、さまざまな条件が変わってくることが予想されます。ある仮定のもとで条件を設定しているということでございますので、そういった上での結果だということをご理解をいただけたらと思っています。

(2) 将来交通量の推計手順ということが細かく書いてあります。下に図で手順を書かせていただいております。大きく四角3つで囲んでございますけども、一番最初、まず平成42年といったものを考えているわけですけども、将来、交通需要が全体としてどうなるのかということ、全国ベースでどうなるのかというのを最初にはじいて、その後、地域ブロックごと、例えば関東でありますとか、そういったブロックごとに交通需要が将来どうなるのかというのをのところで はじいております。

に入りまして、ブロックごとに交通の需要が推計されたら、各区市町村ごとに幾つかのゾーンに分けまして、それぞれのゾーンごとにどのぐらいの交通量が発生するか、集中するかといったような計算をさせていただいております。のところに将来OD推計と書いてありますけども、これは将来、各ゾーンごとにどのぐらいの交通が、あるゾーンから出発して、あるいは戻ってくるかといったようなものを推計しているという段階でございます。

でございますけども、そういった各ゾーンごとにどのぐらいの交通量が発生、集中しているかというODを、ここで道路のネットワークを与えまして、各道路ごとの交通量がどの程度になるのかということ推計するという手順になっているということでございます。全国の交通需要から始まりまして、それを各ブロックごとに落とし込んでいって、最終的には各道路ごとの交通量をはじくという順番になっているということでございます。

右側にその途中のイメージが書いてございます。のところで自動車走行台キロの推移というグラフがあります。今後、全国の自動車の走行台キロがこういった伸びを示すかということを示しているものでございまして、黒い線が全車です。青い線が乗用車、赤い線が貨物車という形になってございます。これは実は道路公団の関係の民営化の議論がされているときに、将来、本当にどのぐらいの交通量が出てくるのかということがかなり主要な論点として議論されたわけですが、そのときに改めて推計し直したデータでございます。これによりますと、全車をみていただくと、2000年のところが1.00でございますので、2000年を起点といたしまして推計をいたしますと、2020年に1.12ということで、全国ベースでは2000年に比べて約12%交通の需要がふえて、ここをおおむねピークといたしまして、2050年まで書いてありますが、需要が下がってくるという推計になっております。乗用車は2030年ぐらいをピークに下がってくるというイメージですし、貨物車はどんどん下がってくるというような予測になっております。

この予測ですけども、これは人口とか、将来の経済成長、GDP、あるいは将来の免許保有率、こういったものをもとに将来の交通需要をはじいたものになってございます。よく人口は2006年をピークに減っていくということがいわれてますけども、交通需要の方はそれからもう少しまだ伸びて、2020年とか、このぐらいをピークに迎えるという予測になっております。これは、免許をもつ人は18歳以上ということももちろんあるんですけども、免許の保有率というのがこれからまだ上がるのではないかと考えております。上がるという言い方が正しいかどうかよくわかりませんが、例えば、現在、女性で60歳代ぐらいの方は、全国で免許の保有率は大体2割か3割ぐらいなん

ですけれども、20年、30年後、60歳になる方、今で40歳ぐらいの方は、女性の方でも8割ぐらい免許をもっているということでございますので、何人かは手放す方もいらっしゃるかもしれませんが、今、8割ぐらい免許をもっている方が50歳、60歳になってもほぼ同じぐらいもっているということになれば、免許の保有者の人口はふえるという形になりますので、そういったものを推計しながら、全国の交通需要をはじめいたという形になっております。とはいっても、2020年をピークに下り坂に向かうだろうという予測になっております。

これを少しブロックごとに落としたものが、の発生集中交通量の変化というところでございます。これは平成11年ですから1999年と平成42年、2030年を比較したものでございます。全国は先ほど申し上げたとおり、大体12%ぐらい伸びるんですけども、関東の1都3県のブロックでみてみますと1.17倍ということで、全国よりももう少し需要は伸びるのではないかと考えております。もう少しゾーンを絞ってみて、外環沿線の7区市だけをみてみますと1.02倍ということで、この地域自体はそれほど大きな伸びはないのではないかと推計の結果になっているということでございます。

右側にありますのは例として書いてありますが、例えば外環沿線7区市に先ほど申し上げた起点と終点をもつ自動車交通がどういった内訳になっているのかというのを例示させていただいているものでございます。例えば平成11年度の上の円グラフをごらんいただくと、この7区市に起終点をもつ交通総量ですから、この7区市の中で出発して戻ってくる車というのは、約4割はこの7区市の中で動いているということ。その後新宿区というところに3.5%と書いてありますが、新宿区と行き来する人が3.5%というような形で、行き来する内訳もわかるという形になっております。もちろん現況だけじゃなくて平成42年度という将来も、こういった形で内訳が把握できるという推計手法になっています。

2ページ目でございます。推計の前提条件ということが書かれております。推計するに当たっては先ほども申し上げたとおり、ある程度条件を設定しないとイケません。まずここに掲げておりますのは、基本的にこういうケースで推計をしてみましたという条件でございます。外環につきましては、先ほど申し上げましたとおり、関越から東名を經由して湾岸線まで整備がされているということで仮定をしております。

の将来道路網でございますけれども、現在と違って平成42年というところを想定したときには、外環以外にもそのほかの道路網ができてくるだろうと考えておまして、現在の一般都道府県道以上の道路網を基本にいたしまして、国の高規格幹線道路、高速道路とか、東京都の事業計画、こういったものの中から42年までに整備が見込まれる路線というのを加えております。具体的にいうと、例えば高速関係でいきますと、圏央道でありますとか中央環状、こういったものができ上がっているというネットワークになっておりますし、例えば東京都の計画の中でいくと、現在、東八道路が途中で4車をとまっておりますけれども、これが環八までつながっているとか、環八で南田中の交差点のところから工事をしておりますけれども、あれがつながっているとか、そういったような将来のネットワークの推計をしているということでございます。

それから、たびたびこのPIの中でも議論になりますが、外環の地上部街路につきましては、外環本線の必要性和切り離して議論するという事になってございますので、今回は地上部街路は入ってはいないという形になっております。

で料金体系でございますけれども、実際の料金というのは供用前に決まるということでございますので、これも1つの仮定でございますけれども、外環道は全線500円均一ということで、今の埼玉外環の500円をそのまま使っているということ。それから、首都高速道路につきましては800円均一ということで、現在700円なんですけれども、中央環状の事業変更の指示が、平成12年に出ているわけでございますが、そういった

中で800円といったような記述がございますので、それを使って推計をさせていただいています。その他の高速道路については現在の料金をそのまま活用しているということでございます。

で経路選択ということで、推計をするに当たって、車がこういった道路を選ぶのかということをおある程度計算の式の中に入れないといけませんので、主なものだけ3つポツとして書いてあります。ある自動車が発生元から行き先まで移動するときに、所要時間が最も短い経路が選択される。距離が短いとかいろいろあるんですけども、渋滞していて時間がかかるという場合には、多少距離が長くても所要時間が最も短い経路を選択するという仮定になっております。

それから、都市間を結ぶ東名高速、中央道、関越道の路線、高速関係につきましては、その隣に一般道があった場合に、その一般道を通った場合と所要時間がどのくらい違うのか。それから、実際は高速は有料になりますので料金の差。こういったものに依じて、高速を通るか、一般道を通るかというのは、転換と書いてありますけれども、ある割合に依じて配分されるという形になります。もちろん料金差が高ければ高いほど一般道を通るでしょうし、時間差が長ければ長いほど高速を通るといったような、簡単にいえばそういう関係になると思うんですけども、ある転換の割合を入れて推計をしているという形でございます。

それから、その他の有料道路の場合はと書いてありますけれども、料金を時間に換算して所要時間に加えた上で最短となる経路と書いてありまして、実際は料金をとっているわけですけども、これを時間価値に換算いたしまして、その所要時間で最短になるものを選択しているという形になっております。こういった手法を用いて計算をしているという形になっております。下の方はそれを具体的なイメージで書いたものですので、省略をさせていただきます。

こういった手順で外環の交通量を推計させていただいております。

結果でございますが、3ページをお開きいただきまして、将来交通量の推計結果ということで、まず外環の本線の交通量でございます。さっきいったように、条件としては、関越道から湾岸線までつながっている状態ということで、加えてこの場合はインターチェンジはなしということでございます。各高速間を結んでいるという条件でございます。

外環本線の交通量ですけども、左側の地図の中の赤い本線のわきに9.8万台/日というのが上に書いてあって、下の方に9.5万台/日と書いてございます。中央道の上下で交通量が分かります。大体9万台の後半ぐらいの交通量が外環本線を通るのではないかと予測をしております。

ジャンクションのところに矢印で青い文字で数字が書いてありますけれども、これはそれぞれのジャンクションでこういった方向にどれぐらいの交通量が流れるのかというのを示してあります。例えば真ん中の中央道のジャンクションをごらんいただきますと、左上に矢印で1.7というふうに書いてありますけれども、これは外環の北側と中央道の郊外側、左側の間を行き来する交通は1.7万台あるということを示しています。中央道のジャンクションではどちらかというと郊外側と外環を行き来する車の方が多いということがこの数値からわかるのではないかとということでございます。

それから、交通量全体は9万台の後半なんですけれども、その内訳というものを右の円グラフで書かせていただいております。上が関越道から中央道間ということで、利用交通量全体で9.8万台でございますけれども、その内訳を、どこからどこに行く人が主に使っているのかということをごらんいただけます。一番最初に赤で地元(7区市)関連交通と書いてありますけれども、9.8万台のうち地元の方たちが使う交通というのは7%ということでございます。その次に、例えば東京都多摩地区から埼玉南部が6%といったような形で、各ブロックごとに行き来する交通の内訳が書いてあります。

一番多いところが、一番右側にありますオレンジ色というんですか、横浜・川崎と埼玉南部、ここが15%あります。横浜・川崎はわかると思いますが、埼玉南部というのはさいたま市とか川越とか三郷、こういったような埼玉県南部地方の方々が外環をよく使うということがわかると思います。その下に神奈川県西部から埼玉南部という方が7%いて、埼玉南部と神奈川県全体で22%ぐらいの方が使うということでございます。その次に多いのが左下の緑で、北関東と神奈川県間というのが18%という形になってございます。これをごらんいただくと、埼玉と神奈川、あるいは神奈川と北関東、こういった方々が主な利用者というような形になるのかなということでございます。インターチェンジがないということもあって、地元関連の交通量が非常に少ないということではあるんですけども、外環道路の特性というものは、どちらかという地元の方が使うというよりは通過をする交通の方々がメインで使うというような形で理解をいただけるのかなと思っております。逆にいえば、外環がないときには、本来、この地区に用いない通過するだけの交通が、今現在、例えば環八とかこういったところにおりてくるということがここからも推測できるのではないかと考えております。

下のグラフは、中央道と東名高速ですので、内訳は若干変わりますが、おおむねの傾向は変わらないのではないかと考えております。

4ページでございます。今のは外環本線の交通でございますけども、外環ができると主要な道路がどう変わるのかということをお示しさせていただいております。4ページが高速道路と書いてありますが、首都高速とか埼玉県の外環とか、こういったような高速関係の交通がどう変化するかということが書かれております。各路線で主なポイントだけ選びまして、そのポイントの現況の交通と、それから平成42年、外環ができた後、このときは中央環状とか圏央道とかできているわけでございますが、そういったときの交通量の変化がどうなっているのかということを示させていただいております。

幾つかご紹介いたしますと、右側の下からいきますと、首都高速の3号渋谷線です。例えば池尻の付近でいきますと、現況10万台というものが、平成42年には8万台ということで約2割減る。その上の4号新宿線というのは9.2万台から約23%減る。それから、その上ですけども、5号池袋線、10.4万台から7.1万台ということで32%減るということでございまして、首都高速の3号、4号、5号、こういった放射方向の交通量がかなり減るという予測になってございます。

この傾向は、関越道、あるいは大泉、練馬のインター、こういったところも同じなんですけれども、1つだけ傾向が違うのが外環の和光付近ということでございまして、現在、外環が大泉のところまでとまっているということもあって、南につながると、外環の和光あたりは現在より交通量が伸びて、2割ぐらい増加するといったような傾向になるのではないかと考えているところでございます。

5ページでございますが、先ほどの4ページが現況と外環ができた後の平成42年ということで比べさせていただきましたが、これだけだと、さっきいったように外環だけの効果じゃなくて、中央環状新宿線とか、そのほかのネットワークができた効果というものも含まれてしまっておりますので、外環だけの効果をみるために、平成42年の時点で外環がある場合と外環が整備されなかった場合ということで、その比較をしております。先ほど栗林さんから、中央環状とか圏央道がある場合というようなことを例示でお話しされていましたが、このケースが、圏央道とか中央環状はできているけども外環ができていない場合というのをピンク色のグラフでごらんいただけるという形になっております。

先ほどと同じところを少しご説明いたしますと、右下の3号渋谷線池尻付近というところは、外環ができると8万台に、約2割ぐらい減るという説明をさせていただきましたけども、逆に外環がないと9.8万台ということで、ここに18%の差があるという

形になっております。前のページで、外環がない場合というのは10万台というふうになっておりますので、3号渋谷線についてみれば、外環がないと交通量は減らないというような推測になっているということでございます。一方、4号新宿線をごらんいただきますと、4ページの外環ありなしでみると18%の差がございまして、現況、ここは9.2万台でございまして、外環がなくても0.5万台、わずかに減少するわけでございますが、外環を整備することによって、さらに2割近く交通量が減るという形になっております。同じような傾向、5号池袋線でありますとか、ほかのところをごらんいただけるかと思っております。

6ページでございまして、先ほど高速道路関係でしたけども、一般道路を比較させていただいております。外環沿線の地図の中で主な道路ということで、右側のグラフは笹目通りから環状8号線の主要なポイントを抜き出しております。左側のグラフは、外環のインターチェンジの計画が昔あった5つの路線をピックアップいたしてございまして、上から目白通り、青梅街道、東八道路、甲州街道、世田谷通りという形で抜き出しております。

まず右側の環八の方をごらんいただきますと、一番上の笹目通りというところがございまして、現在、6.3万台というところが半分近く減るという形になっております。これは、また後ほど説明いたしますが、外環の効果もあるんですけども、環状8号線が南田中のところからつながるといふ効果もかなり大きく効いているという予測になります。その下、環状8号線の新青梅から早稲田通りのあたりでいきますと22%減。その下、千歳通りから水道道路のあたりは16%減という形になっております。玉川通り、外環の東名より南側については湾岸までつながっておりますので、1割ぐらゐの減という形になっております。大体1割から2割といったような交通量の変化がみられるのではないかと考えております。

一方、放射方向の道路をごらんいただきますと、これはかなりばらつきがあって、路線の性格にもよるかと思っております。例えば目白通りは16%ぐらゐ減りますが、その下の青梅街道はほとんど変わらないといったような形になっております。東八道路については、一番最初にご説明いたしましたとおり、現在2.2万台ということで、4車の道路がつながっておりますので交通量が少ないですが、平成42年という地点では、一番左下、小さい字で書いてありますけども、4車線で環八までつながるといふ効果がかなりきいていて、3.3万台ということで5割ぐらゐ交通量がふえるのではないかと考えているところでございます。

これが外環の現況と、外環を整備した平成42年という比較でございまして。

7ページ、外環だけの効果というんですか、外環を整備しない場合、整備した場合でどう変わるのかというをごらんいただけるかと思っております。右側の笹目通りからごらんいただきますと、外環を整備するときとしない場合では約26%の差があります。先ほど6.3万台から半分ぐらゐになるといってございましたので、環八がつながったことによる効果と外環の効果は大抵半分ぐらゐ。外環の方の効果が若干大きいかなという感じだと思います。環八のその下でございまして、14%、11%、10%ということで、10%から15%ぐらゐの間の効果があるのではないかと考えているということでございます。

それから、放射方向の道路については、先ほど現況と比べて減ると申し上げましたけども、これはどちらかという、例えば東八道路とか環八とか、そのほか調布保谷線とか、そういったような整備の効果の方が大きくて、外環の整備効果は余りみられないということではないかと思っております。南北方向の道路の交通量を低減する効果があると考えているということでございます。

これが外環の整備した場合の交通量がどの程度になるのかということと、将来と現在、

あるいは外環のありなし、こういったところでこういった変化がみられるのかというのを予測した結果でございます。

続いて8ページでございますが、今までの条件が、外環が湾岸線までつながった場合ということでございますので、東名の以南がない場合も推計をしてみました。その結果をご紹介させていただきます。まず左側の図で、地図が書いてありまして、同じように赤い文字で交通量が書いてあります。中央道より北側が8.3万台、中央道より南側が6.7万台ということでございます。先ほど湾岸線までつながったときは9万台の後半でございましたので、湾岸線までつながっていないと、外環本線を通る交通量が3万台程度減るだろうという予測でございます。

この場合例えばということで、笹目通りから環状8号線の交通量の変化といったようなものをみてみました。環八の北側は、笹目通りとか新青梅街道のあたりとか水道道路のあたり、こういったものは、青い左側のグラフが現況で、真ん中の少し薄いグリーンが外環東名以南がない場合、黄色が外環道が湾岸までである場合ということでございますので、環八の北側につきましては、外環が東名以南でとまっても、その先まで行っても、それほど環八への影響というのは大きく変わらないんだろとと考えております。

一方、東名と第三京浜の間、玉川通りから駒沢通りでございますけども、湾岸線までつなると6.1万台が5.5万台に減るんですけども、東名でとまってしまうと6.2万台ということで、現状と変わらない。交通量推計上は約1,000台ふえておりますけども、現状とほぼ変わらないという状況だということでございます。これは、今まで例えば東名から来た人が、外環がない場合は環八でおりて環八を北上したという人が外環を使うように転換されますので、用賀のところの交通量というのは減るんですけども、逆に南の方から環八を使ってきた人が、場合によっては東京インターを乗って外環を使うといったようなケースも考えられますので、南側につきましてはほとんど変化がないというような形になっているのではないかと推測がされます。

9ページでございます。インターチェンジがある場合の利用交通量ということをお示しさせていただいております。先ほどまでの推計は、冒頭にも申し上げましたとおり、インターチェンジがすべてありませんので、インターチェンジをつくった場合にはどうなるのかということでございます。9ページに示してあるのが、仮にということで5ヵ所全部にインターチェンジができた場合、どのくらい交通が流れるのかということでございますが、まず外環本線、先ほどと同じように赤い字で書いてありますけども、インターチェンジができますので、各区間で交通量が変わります。一番北側でございますが、11.9万台。南の方に下がって11.1万台ということで、11万台の交通量が流れるということでございます。インターチェンジをつくると、インターチェンジから利用する交通がふえますので、それに伴って外環本線の交通量も、インターチェンジがない場合、大体9万台後半でございましたけども、11万台といったようなレベルに上がってくるだろうということでございます。

その場合の各インターチェンジの利用交通量、同じく地図の中に書かれておりますが、北の方から目白通りについては0.6万台、青梅街道、左側に行きますが、1.8万台ということでございます。方向別にも内訳を書いてありまして、関越方向に向かうのが1.1万台で、南の東名方向に向かうのが0.7万台、こういう内訳でございます。以下、東八が2.2万台、甲州街道が1.3万台、世田谷通りが1.7万台という内訳になっております。

それぞれのインターチェンジの利用交通の内訳ということで、右側のグラフにこういった地区の方が使うのかということが書いてあります。見方ですが、例えば一番上の目白通りでいきますと、全体で0.6万台ということでございますが、この中で55%の人は練馬区を起終点としているという形になっております。同様に青梅街道の場合でい

きますと、杉並区の方が43%、練馬区の方が15%といったような形で内訳が出ております。当然のことながら、インターチェンジをつくと、その地域の方の利用の交通が一番多いということですが、もちろんその地域の方だけじゃなくて、その周辺の方々もインターチェンジを使うという形になるかということですが、

これが5つのインターチェンジすべてである場合ということでございますが、最後のページ、A3で折りたたんでありますが、10ページ、各1カ所のインターチェンジのみがある場合というケースも計算をしております。インターチェンジが5つ全部あると、各インターチェンジに分散されますので、インターチェンジ1つ当たりの交通量は減るんですけども、これからどういうふうに最後、インターチェンジができてくるのかというのはわかりませんので、仮に1カ所しかない場合は、そのインターチェンジに交通が集中するという形になりますので、極端な事例ということで、各インターのみがある場合というのでも計算をしております。目白通りが0.7万台とか、青梅街道でいくと2.8万台、東八が2.8万台、国道20号、甲州街道が2.6万台、世田谷通りが2.4万台という形になります。例えば青梅街道をごらんいただくと2.8万台ですけども、先ほどの前のページの5インターの場合は1.8万台ということでしたので、1インターだけの場合はその部分に交通量が集中するという傾向があるという形になっております。交通量を分散するという意味ではインターチェンジは5つあった方が効果が大きいですけども、それぞれの地元の状況がありますので、この辺を踏まえて検討していくというスタンスで考えているということでございます。

以上、長くなりましたけども、資料のご説明をさせていただきました。最初にいろんな条件を申し上げましたけども、こういう条件のもとで将来交通量をはじくと、今ご説明したような結果になるということでございます。きょうは、主にこの地域の高速とか、一般道路がどういうふうになるのかというようなご説明をさせていただきましたけども、それだけじゃなくて、幾つかこれまで課題もいただいています。例えば将来交通量に基づいて便益がどうなるのかとか、環境の改善効果がどうなるのかといったような宿題もいただいています。そういったものについては本日間合っていないんですけども、引き続き検討して、次回には提示をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

それから、今回、条件を提示させていただいておりますが、例えば将来を考えると料金条件も変わるということもありますし、あるいは先ほど人口とかGDPとか、いろいろ仮定条件を申し上げましたけども、こういったことも変わることが予想されまして、それについては、今現在、感度分析ということで検討を進めているところです。これは先ほどご紹介いたしました技術専門委員会の中でも、基本ケースとしてはこれでということなんですけども、さまざまな条件で感度分析したらどうかというふうなご指摘もいただいておりますので、そういったものも出次第、ご紹介をさせていただきたいと思っておりますが、必要性の議論をするに当たって、今回ご紹介をさせていただいた将来交通量をベースにご議論いただいたらいいのではないかと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

それでは、意見交換に移りたいと思います。ただいまの山本委員からの説明、先ほどの江崎さんと栗林さんからの意見も踏まえまして、ご意見等ございましたら順に発言いただきたいと思います。渡辺さん。

【渡辺委員】 渡辺です。先日の技術委員会にも出ていましたが、料金体系ですけども、500円だということで出ております。この500円という根拠ですが、工事費、移転料、もろもろの費用、それらが幾らかかって、何年間で償還できるというふうな計算のもとで500円というのが出てきたんでしょうか。それともまた、どっちみち償還

なんかできないから、いずれガソリン税でもぶち込もうということで、とりあえず500円だということなのか。この根拠を示していただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 500円という前提条件に関してご質問が出ておりますが、山本さん。

【山本委員】 料金の設定の話でございますが、実はこれは非常に難しい問題を多々含んでございまして、今回、500円という形で設定させていただいたのは、先ほどご紹介をさせていただいたとおり、現在、外環の埼玉区間が500円ということで、これをそのままこちらにも使わせていただいているという形で設定をさせていただいております。

先ほどの渡辺さんからご指摘のあった工事費とか償還期間とかいう話は、もちろん重要な話ではあるんですけども、外環の場合は、これまで道路公団が高速道路を整備しておりましたけども、仮に民間会社が整備するということになるのであれば、それぞれの会社が外環をつくった場合に償還期間は今45年というふうに決められておりますので、45年という中で償還できるのかどうか。それを踏まえて自分の会社が整備したらいいのかどうかというのを検討するという形になるというふうに考えておりますので、仮に民営化会社が整備するということになれば、その会社が自分の採算性の中でどのぐらいの料金を設定したらいいかを考える形になると考えております。したがって、まず、今、外環の必要性の議論をしておりますので、外環が必要かどうかという議論をして、必要だということになれば、それをもって高速道路を整備するかどうかというのは、それぞれの民営化会社が自分の採算なりを考えて判断していくという形になると考えております。

ただ、高速道路の整備というのは、実は民営化会社が整備するだけじゃなくて、国が直轄で整備するという制度も新しくできましたので、その場合はまたちょっと違うんですけども、いずれにしても、料金の設定というのは、今の時点ではなくて、事業化されるとき、あるいは実際供用するとき、そういったときに決まってくると考えております。

【司会（鈴木）】 渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 今のお話ですが、国の直轄もありますよ。だけど、必要性がとていまして、これだけの費用をかけて、しかも償還もできないとなった場合に、そこまでしてつくる必要性があるかという意味合いも出てくると思うんですよ。逆の面から、費用的な面から、今、このご時世にこれだけの金を投資、投下していいのかという問題があると思います。今、山本委員がいったように、必要性が出てきて初めて考える。考えた結果、500円や800円じゃどうしようもないから、民間会社がやるためには、逆に3,000円だ、5,000円だ。湾岸がいい例ですけども。こういうめちゃくちゃなといいますか、1けたも2けたも違うような料金設定がなされるということも出てくるわけですね。そういう意味で、山本委員の話は、もう少し違う形で話していただきたい。ちょっと一方的というか、行政サイド寄り過ぎの意見じゃないかというふうに思うんです。

【司会（鈴木）】 幾つかありましたが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今、料金の設定で物すごい高い値段になることも考えられるんじゃないかというような話がありましたけども、外環の場合は、ネットワークの中の1つの路線になりますので、外環の区間の工事費をもって料金が決まってくるわけではなくて、恐らくこれを担当する民営化会社全体の採算性の中で料金を設定してくるという形になると考えられますので、そういった意味では極端に高くなるというわけではなくて、高速道路全体の中で料金というのは設定されてくるんじゃないかと思っています。

この料金の話、一番最初に難しいという話をいたしましたけども、さまざまなケースというのは恐らく考えられるんだろうと思っています。今は500円という形で仮定をし

て計算をしておりますけども、恐らくこれで決まりということはないんでしょうから、そういった意味で、先ほどご紹介したような感度分析的なものをさせていただいて、料金が変われば一体どのくらい変わってくるのかといったようなものを今後ご提示させていただければと思っています。その辺、少し検討してまいりたいと思っています。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

それでは、先に武田さんから手が挙がっておりますので、武田さん、お願いします。

【武田委員】 今の数字ですが、単体で出てくるからイメージできない。現行では、例えば関越では、練馬の料金所から鶴ヶ島まで1,250円。東名だと、東京インターから厚木で1,250円ということになっていますね。それにやや近い例をみると、今でき上がっている埼玉外環、それに今度、大泉からできるかどうかですが、世田谷までの距離がほぼ同じくらいですか。鶴ヶ島よりちょっと短いくらいですね。そうすると、現在、大泉までに500円、それから500円か750円、あの区間はほぼ1,250円になるというくらいにイメージできるんですが、そういうことで全体をみても構いませんか。

【司会（鈴木）】 距離ベースの料金という話ですが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今現在仮定しているのは、埼玉の外環が500円と申しましたけども、東京の外環も500円という形で設定しております。東京の外環というか、要するに南までつながったとしても全線均一の500円という形で仮定をしているということでございます。したがって、距離が伸びれば1,250円とかいう話もあるのかもしれませんが、今の仮定では外環全線区間均一で、どこからどこまで乗っても500円という設定をさせていただいております。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。武田さん、お願いします。

【武田委員】 これで終わりますが、また怒られるかもしれませんが、外環が市川から向こうまで伸び、三郷から大泉まで来ています。それに、大泉から東名まで行った。それから、湾岸まで行った時の完成形になった、トータルで2,500円か3,000円くらいになりますか。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 今の仮定ではトータルで500円という設定にしています。

【武田委員】 全部で？

【山本委員】 全部つながっても500円。区間の均一で500円という形で設定をしております。

【武田委員】 そんなことあり得ない……。

【司会（鈴木）】 ほかに。樋上さん、お願いします。

【樋上委員】 今の関連質問でございますけれども、中央道ですか、調布インターとか高井戸から乗っかって、ジャンクションを経て外環に入るというお話を昔したことございます。料金体系からみると、外環は500円。今の中央道ですか、これを利用するのは600円とか700円とか、どこかその付近でしょう。私、今、数字を記憶しておりませんが、これが、中央道の非常に短い距離を乗っかりますよね。そして外環に入ったときにはプラス500円、合わせて高いものになります。そういうものを前提にした今の交通予測でございますか。交通量予測の料金体系の前提をどのようにみられるんでしょうか。教えてください。

【司会（鈴木）】 調布、あるいは高井戸から乗った場合の料金設定の前提条件についてですが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今の計算の条件は、調布インターから乗って、外環に乗ったときには、中央道を通りますけども、中央道の料金は、今の計算はとっていません。したがって、調布インターから中央道を経由して外環に乗ったときには外環の500円だけをとると

いう仮定で計算をしていると。

《訂正》

調布インターから中央道を経由して外環を利用する場合、中央道料金はとらない仮定で計算をしていると説明をしましたが、料金設定の前提条件では、調布インターと外環の間の中央道料金はとると仮定していますので、訂正いたします。

なお、高井戸インターと外環の間は、前回の回答のように料金はとらないと仮定しています。

【樋上委員】 わかりました。

【司会（鈴木）】 新さん、お願いします。

【新委員】 単純な質問しますけど、500円って9万台ですか。40年で償却できるんですか。はっきり聞きたいのはそういうところなんだよね。受益者負担の原則で建設するというのが大前提なんでしょう。そうなると、まだ二酸化窒素だとか、ああいっただ排気関係のランニングコストから大深度に伴うさまざまな問題を全部クリアして計算してみたら、とてもじゃないけど500円で40年で、何台通るか知らないけど、それでペイするとは思えないんだけどね。しかも、その間、ランニングコストがかかるでしょう。そういった経費を全部入れて500円でやれるというのはちょっとおかしいんじゃないかと思うんですがね。もし都市の発展のためにこの道路が必要であるということで、国費をかけてやるというのであれば、ただにすべきですよ。それはちょっと矛盾していると思うんですよ。その辺の考え方を聞かせてくれませんか。

【司会（鈴木）】 それでは、山本さん、お願いします。

【山本委員】 高速道路の整備の仕方というのは、今お話があったとおり、例えば民営化会社が事業をすとなれば、民営化会社がみずから資金を調達して事業をして、料金の収入を得て、その料金で借金を返していくという方法が1つ。もう1つは、国が直轄で整備するという方式もありますので、その場合は料金をとらずに、道路特定財源という受益者負担の原則に基づいて、道路を利用する方から税金をいただいたものを使って整備をするという2通りがあると考えています。2つ目の方式は、今の民営化の議論の中で、道路が必要なんだけども、採算性のとれない路線というものもあるじゃないかと。必要か必要じゃないかという議論と、採算性があるかないかという議論は分けないといけなくて、もちろん採算がとれて必要だというのは非常に幸せですけども、道路は必要だけど、交通量が通らないとか、コストが大き過ぎるとかということで、採算性がとれないという道路もあるだろう。そういったものは、料金をとるんじゃなくて、国が直轄で整備をしていくという考え方に基づいて新しい制度ができたと理解しています。

したがって、外環という道路が必要か必要でないかというのはまず真っ先にあって、外環が必要だということになれば、その外環はどういう手法に基づいて事業をしていくのかという検討が始まるということですね。そのときに新しい民営化会社が、自分がこの道路をつくって管理をしていくに当たって、自分の会社全体の体力を考えて、この外環をつくっても45年で償還できるというふうに考えれば民間会社がやりますし、もしそれが採算性が厳しいということになれば、この道路が必要なわけですから、それは国が税金を投入して直轄をしていくというケースも考えられるというふうに……。

【新委員】 その場合はただ？

【司会（鈴木）】 補足が川瀧委員さんから出ておりますので。

【新委員】 補足されるのは結構なんだけど、その場合はただなんですかと聞いている。

【司会（鈴木）】 川瀧さん、お願いします。

【川瀧委員】 道路は基本的にはただなんです。これは税金でつくる。本来はただで皆さんに使っていただく。高速道路もただが原則だと思います。ところが、今、有料

道路で何で料金をとっているか、理由がありまして、高速道路をつくるのに何兆円もお金がかかりますよね。それを税金でつくと物すごく時間がかかるんですよ。それは家のローンと同じで、やはりぼんと借金をして、それで一気につくる。あとは料金をいただきながら借金を返す。まさに家のローンと同じなんです。これが有料道路の仕組みなんです。ですから、本来はただなんだけども、そこは日本の道路整備はおくれているんですから、借金をして、後で料金でその借金を返すという形で、今、高速道路をつくっております。外環も事業費がかなりの額になると。大深度でやるということもありますし、こういうところでもありますから、仮につくった場合、非常にお金がかかるわけですね。そうすると、多分税金でつくと非常に時間がかかるということで、有料道路になるのかなというように我々は思っています。

ただ、1つ最近の話として、国土交通省で非常に反省している点がありまして、有料道路に頼り過ぎて料金が高くなり過ぎているという道路があるんですね。例えば近いところだとアクアラインとか、遠いところだと本四架橋で随分ご批判を受けましたけども、借金を返すために料金を設定するとすごく高くなってしまったと。その結果、かえって使っていただけなくなったりとか、本末転倒みたいな話も出てきてしまっているわけです。それでどうするかというと、今、山本委員がいったみたいに、余りにも料金だけでやるんじゃなくて、そこに税金を入れる。全部入れるのは大変かもしれませんが、なるべく入れるようにして、料金を高くするのをおさえるという形で今進めているということになってきていますので、外環も多分そういう方向になると我々は思っています。もちろんまだ決定したわけじゃありませんけども。

【司会(鈴木)】 よろしいでしょうか。採算性と料金にかかわるご意見、質問等、出ておりましたが、関連する質問、ご意見、あるいはその他の切り口からご意見等ございましたら。望月さん、お願いします。

【望月委員】 調布の望月と申します。将来交通量推計手順をみさせていただきますと、全国将来人口とか、将来のGDPですとか、そういったものをベースに、これは道路公団民営化のときの議論だったと思うんですが、走行台キロの推移というのが全国ベースでいいたろうというような話で決めてきてから、それに基づいて推計をしているということで、そういう意味では、この手順を考えていきますと、非常によろしいんではないかと私は思っております。その中で、モデルを設定してやられているということなんですが、モデルの妥当性をどんな形で考えられたのかということがまず1点。

それと、外環ができることによって効果が出て、周辺的高速道路や何かの交通量が下がりますということで、下がるのはわかるんですが、これによって、下がった結果として、例えば渋滞状況がどのようになるのか。例えば道路には交通容量という考え方があって、それからどの程度多くなるのか、少なくなるのかというような判断基準が多分あると思うんですが、交通量が例えば8万台だとかいわれても、なかなかどんな状況になっているかというのはわからないものですから、その辺がどのようになるかということ。

もう1点が、例えば4ページのところで、主要道路の交通変化ということで、4号線の新宿ですとか、都心方向だけをいっているんですが、できれば中央道の交通がどのように変化するかというのを教えていただければと思います。

以上3点なんですが、よろしくお願いします。

【司会(鈴木)】 それでは、山本さん、お願いします。

【山本委員】 3点いただきました。1点目のモデルの妥当性というのは、どのモデルのことを……。全体の？

【望月委員】 全体です。

【山本委員】 まず1点目、交通量推計のモデルの妥当性という話でございます。交通量推計にはいろんな手法があって、もちろんまだまだ完璧な推計手法といえるものが

あるのかどうかというのは疑問なところがあるんですけども、幾つか手法がございまして、その中で、今、2ページの中の 経路選択というところで若干ご説明させていただきましたけども、配分法でいくと、転換率併用の分割配分という方法で、今回推計をさせていただいています。それ以外にも最近、均衡配分とか新しい手法も出てきておりますけども、これまでの実績でありますとか、現況との再現みたいな話を踏まえると、全国的にもこれでやっているということもあって、転換率併用の分割配分をさせていただいているという形になっております。その辺の妥当性については、先ほどの技術専門委員会の中で、今回の推計手法のモデルとか手順について検討していただいています。基本ケースとしてはいいのかなということをおっしゃってあります。ただ、新しい手法も引き続き出てきているということですから、そういったことも情報を収集しながら勉強したらどうかということもご指摘をいただいておりますので、現段階ではこの手法にのった交通量をご説明させていただいているということでございます。

2点目でございますが、渋滞状況がどうなるかということで、交通容量との比較ということでございます。現時点、今の段階で各道路の交通容量とか、手元に資料がないものですから、また追ってその辺は、将来の交通量の予測結果と交通容量を比較して、現在と比べてどうなるかというのは出ささせていただきたいと考えています。

いずれにしても、環八とか1割、2割と減ってまいりますので、渋滞というのはかなり緩和するだろうというふうに考えておりますが、その辺、数値的な説明がまだ足りないということだと思いますので、検討していきたいと思っております。

同様に中央道の外側のデータ、本日お示ししておりませんので、多分ご関心のあるのは調布のインターとか、あの辺のことだと思いますので、その辺もデータは、きょうはちょっともっていませんけども、ご説明させていただきたいと思っております。

【司会(鈴木)】 よろしいでしょうか。では、その他、武田さんから先に手が挙がりまして、武田さん、お願いします。

【武田委員】 この表の3ページの交通量推計、それと9ページのインターチェンジがある場合の利用交通量のこの数値についてお尋ねします。いろいろの因子を読み込んだ上での推計結果、一番上の大泉では1.9。関越とのやりとりが1.9。それから和光から赤いところ、大泉から南の方で1.9、こういう数字が出ていますね。このままだと.....

【司会(鈴木)】 7.9ですね。

【武田委員】 ごめんなさい。7.9万台ですね。そうしますと、下の9ページの方にいきまして、インターチェンジがある場合の利用交通量というのは11.9万という数字で、ですから、大差ない数字がここに並んでいます。そこでお尋ねですけれども、国交省としては、いろいろなパターンがあるけれども、外環がほぼ予定どおり完成した場合の総交通量というのは10万から12万、あるいは10万プラスマイナス1、2万というふうに踏んでいるということですか。

それともう一つは、現在、東名は12万、あるいは11万5,000、プラマイ2万ぐらいの数字ですね。関越が現在は、ピーク時で9万5,000。外環が三郷から常磐を越えて大泉まで来る。この数値というのは約5万5,000。関越へ行く分を合わせて6万前後。こういう台数ですね。そういうことを考えると、でき上がったときには、東名は現在12万前後ですけれども、外環はどの程度でおさまると見ているんですか。それをお尋ねしたい。

もう一つは、3環状についての予測と数値というのはいつごろ出してくれるのか。その2つをお伺いしたいと思います。

【司会(鈴木)】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず最初のご質問の外環の本線の交通量をどのぐらい見込んでいるか

ということでございますが、まさしく今ごらんいただいた3ページで、この場合はインターチェンジがございませんので、外環を整備してインターチェンジをつくらない場合は、先ほどご説明あった上の1.9と7.9を足していただいて、9.8万台、10万台弱ぐらいの交通が流れるんだらうというふうに考えています。

一方、インターチェンジをつかった場合には9ページでございますけども、同じ外環の北の方をみていただくと11.9万台ということでございますので、約12万台ということですので、幅として10万台から12万台ということで現在考えております。これはインターチェンジの条件によって変わってくると思っております、インターチェンジがない場合が一番少なく、インターチェンジが5つできた場合ですので、全部できれば12万台ということですので、最終的にインターチェンジがどうなるかということにもよるんですけども、例えばインターチェンジが途中で2つだけとか、そういった形になれば、この間に入って来るといったような形になると思っております。したがって、10万台から12万台といったような交通量を考えていただいたらいいんじゃないかということでございます。

2番目のご質問の3環状ということでございます。今回、ここで計算させていただいている交通量は、中央環状と圏央道が既に整備されていて、その場合で外環があるなしとか、そういったデータを示してしまして、現在の交通量推計でいくと、この外環道のあるなしみたいなこと、あるいはこの周辺の地域の一般道がどうなるかということで、この周辺の地域をメインに出させていただいておりますので、そういった意味で、これをもって圏央道の推計がどれほど精度があるかということ、そこはなかなか難しい問題もありますので、今現在、お示しをさせていただいているのは、この絵の中にある路線についてのみという形で考えております。

【司会（鈴木）】 武田さん、お願いします。

【武田委員】 何をして考えていただく、最後のところ、ちょっとわからない。圏央道についてはわからないから、それは考慮していないということ？

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 考慮していないということではなくて、圏央道という道路ができた上で外環周辺の交通量はどうかというのをはじかせていただいているという形になっています。圏央道とか中央環状というほかの2環状ができたということを前提に、この周辺の交通量を推計させていただいているという形になっています。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。

【武田委員】 はい。

【司会（鈴木）】 それでは、そのほか。新さん、お願いします。

【新委員】 ちょっと話が戻りますけど、国費と料金をとってやるやつの混合形態でやっていくというような話になると、国費を投入するということは一体どういうことなんですか。高速道路に国費を投入するということは、いわばこの高速道路というのは一般道じゃありませんから、その沿線の住民の利益にかなうというような道路じゃないわけですよ。そういうことですね。例えば、有料道路が最初にできた東名あたりもそうでしょうけども、結局は日本の国にとってどうしても産業の一大動脈をつくらなきゃならないということで、東名高速や名神や何かつくったんだと理解してはいますがね。そういうことのためにつくった高速道路と、今ここでもってつくろうとする高速道路というか、意味が違うんじゃないですか。それは、有料道路という形で、結局、公団が運営していただくだけではできないということであれば、国費を投入するということになる。国費を投入するということは税金を投入するということになる。一般の沿線の都市の人たちも全部利益を得るような形で建設されてしかるべきものだと私は思うんですね。

そうすると、いろんな経緯がありましたけど、考えようによっては南北道路について

は、一般道の拡幅整備とか、そういったことに国費を使っていくのが正当じゃないかと思うんですね。高速道路といったって、ジャンクションだけでインターなしでやっていった場合、利用者は限られているわけですよ。利用者の分類をみてもらっても、沿線7区市でもって7%かな。そのぐらいの人しか利用しないんですから、そうなるってるといって、本当に高速道路は周辺の自治体にとっては何の意味もないもんだ。ただ、東京全体、23区のために我々は犠牲を払うんだという形になっちゃいますよ。その辺のことをよく考えていただかないと、うんとはいえないということですよ。

それともう1つ、6ページですけど、一般道路の変化というのがあります。外環道がある場合に環状8号線の交通量は1~2割程度減少すると見込まれると書いてあります。確かに減少すると思います。ただし、練馬の笹目通りの例なんかをみるといって、確かにつくった当時は減少した。3年たったらもとどおりになっちゃったという実例が現にあるわけですよ。それが結局ここでも起こらないという保証はない。これが戻ってしまうんだしたら、それを減少させるために沿線7区市が犠牲を払って外環道を入れた理由がないじゃないですか。2割程度の減少だったら変わらないというふうに思わなきゃならないと思うんですよ。これは感じの問題でいっていますから。ですけど、現実には3年ないし4年たったら元通りになってしまうような計画だったら、やらない方がいいと私は思いますね。

【司会(鈴木)】 2点指摘がありました。税投入の場合の負担の関係と、3年から4年たったら環八の交通は戻ってしまうんじゃないかという2点ございましたが、それでは、川瀧さん、お願いします。

【川瀧委員】 おっしゃるとおり、税の投入というのは非常に難しい話で、まさに公団が民営化したときにもいろんなそういう話がありました。税金を実際の工事費に入れる入れ方とか、あるいは今までは道路公団に国費を年間3,000億円、出資金という形で入れていたんですね。そういう入れ方がある。国費も税金ですから、色がついていないかもしれませんが、地域の国民や都民の皆さんのために使うという言い方もあるし、高速道路は基本的にトラックとか、全国の人が使っているんで、だからこそ国費を入れてもいいんじゃないかという議論とか、いろいろ難しい話があります。今回ご提示させてもらった資料は、計画論とか必要性についての議論なものですから、逃げるわけじゃありませんけども、事業手法、あるいはどのお金を使うかという議論は、計画が定まった後にまた大きい議論があって、それで本当に事業化するかしらないか、またその時点で議論があって決まってくるんだと思うんですね。ですから、正直なところをいまして、今時点ではこれ以上、我々も細かいご説明はできない状況です。

【司会(鈴木)】 2点目について、山本さんから。

【山本委員】 新さんの2点目です。交通量、2割といっても変わらないんじゃないかという話ですけども、2割って実は非常に大きな交通量の減少だろうというふうに思っております。交通量が5%、1割減ったってかなり渋滞が解消されるところもありますけども、2割の減少ということですから、それ以上なのではないかと思っています。

先ほど、供用後3年でもとに戻ったというような話も例示としておっしゃられていましたけども、高速、外環をつくったときの予測の条件と、それから、いろいろ前のPI協議会で議論がありましたけども、周辺の道路の整備がどうなっているのかというのが非常に密接に関連しているのだろうなと思っています。練馬問題で議論になったように、外環ができて周辺道路のネットワークができていないとか、外環の南側が整備されていないとか、いろいろな問題があって、交通量が予測どおり減らなかったという形になるんじゃないかと思っています。したがって、今回はここで交通量を予測させていただいていますけども、いろんなネットワーク条件を踏まえて予測していますので、そういった意味では、予測した条件になるように、高速だけじゃなくて、周辺のアクセス道路

とか、そういったような整備というのをしっかりやっけていかないと予測どおりにはならないということですから、その辺はしっかり我々としても考えていきたいと考えます。

【司会（鈴木）】 関連して川瀧さんから。

【川瀧委員】 さっき15%とか10%の話がありましたよね。ちょっとうる覚えで申しわけないんですけども、首都高速の例でいうと、普通するとき、ぱんぱんに込んでいますよね。正月はがらがらにすくと思うんですよ。正月と平常のときと比べると、たしか15%ぐらい交通量が減っているんですね。実際の例として、別に半分ぐらい減っているというわけじゃなくて、そのくらい減ると渋滞というのはかなり解消できるということではあります。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。武田さん、手が拳がっておりますが、お願いします。

【武田委員】 この道路財源の議論、余り深入りしたくないんですが、新さんの方で熱心にご発言されていますので、触れたいと思います。大分前、1年半ぐらい前の、協議会でこの議論が出ました。そのときに私の方でお伺いしたデータは出ておりません。高速道路の耐用年数というのはどのくらいみているんですか。つまり、適正な車が安全に走れる普通の補修、メンテ。これは料金収入の中でカバーすれば、その10分の1ぐらいで済むと思うんですよ。

問題は、高速道路の論議をするときに、耐用年数はどのくらいだという話はいまだに出てきていないんです。例えば東京湾のアクアのケースもそうですね。あのケースも、何十年でだめになるのかということとは全然出てきません。20年なのか、50年なのか、100年なのか。例えば関越トンネルは谷川岳の下で何年もつんですか、調べて教えてくださいということをお伺いしました。いまだにデータは出てきていません。徳川の前期につくられた、ダイナマイトを使わないで火で焼いて岩を崩して掘っていった箱根用水、大した修理しなくてもっていますよね。今までの日本のトンネル、もう1つは津軽海峡のトンネル。これは何年もつんですか。随分ぼろぼろ水が漏れているけれども、適当な排水をしてもっているわけでしょ。

ですから、今の議論をする場合に大事なことは、これからつくろうとする外環は、少なくとも100年で駄目になるというものじゃないと思うんです。200年、300年、メンテさえしていけばずっともつものでしょう。とすると、単純にいわゆる道路族の議員さんを含めて議論をしている。40年だ、いや30年だというのは何かおかしな話をしていますよね。こういうのは土木工学的に適正な維持補修をした場合に何年もつのかということ。これを計算してみたら、仮に外環で2兆円かかるのが、2兆5,000億かかるのが、40年で償還するんじゃないで、仮に200年だったら年に何億にもなりませんよ。今、目の子で計算しただけでも、仮に500円で12万台でやってみると、約9,000億ぐらいは40年で回収できますよね。40年ですよ。

今、私がお尋ねしたような形で、今の東名、首都高は大分まっていますけど、あれは構造的に非常に無理があります。あの時期のものですから。これからやっけていく第2東名を含めて、そういう計算をしてみたら、いわゆる費用対効果なんていう議論はまるっきりおかしなものになるんです。完全な道路をつくっていく話のためにその辺を含めてデータを出してください。これからその財源論議に余り深く入りたくない。なぜならば本来、これは税金でやるべき性質のものなんです。今、いろいろ複雑ですから、あえてそうはいませんが、要するに100年、200年、300年もたせる、あるいはもつものであるならば、その費用というものは非常に微々たるものです。そうじゃない形でやっけていることは、何かいろいろの悪い夢を託している筋があるからデータが出てこないんだというふうに考えざるを得ないんです。そのところを極めたいので、今申し上げた我々がよく目にする主要な公共事業、本四架橋を含めてもいいですから。耐用年

数というのは、適正なメンテをした場合、何十年、何百年もつのか、その辺をデータとして出してくれませんか？ お願いします。それ、約束してくれますか。

【司会（鈴木）】 構造物の耐用年数について、長期的な評価につきまして、資料を出してほしいということですが、山本さん。

【山本委員】 耐用年数の話ですけども、基本的には先ほど武田さんがおっしゃられていたとおり、我々、公共施設として土木構造物をつくるわけですから、きちりとメンテナンスをやってさえいれば、半永久的に使えるものなんだろうなと思っています。とはいっても、古くなったものを、橋でいえばかけかえたり、作り直したりというのはありますけども、たまに傷んでというのはありますけども、それよりもむしろ、昔ですから、橋の幅員が狭くて使いにくいとか、線形が悪いとか、そういう機能的な面で更新するという事例が圧倒的に多いですね。そういった意味では、適切にきちんと管理さえしていれば、耐用年数というのは、おっしゃられた200年とか300年たってもしっかもつんだらうと思っています。

そのデータを出すように約束してくれという話なんですけども、耐用年数を何百年と設定して、物を設定しているわけではないので、この橋が耐用年数何年ですかというデータは実は持っていません。会計法上、例えば償還期間60年とかという制度上の耐用年数というのはあるんですけども、その構造物がいつまでもつのかというのは、その構造物によって違ってくるので、一律これは200年ですよとか300年ですよというのはデータは持ち得ていないというのが正直なところです。ただ、おっしゃられたように、何年というんじゃなくて、しっかり維持管理さえしていけばずっともつという理解で私はいます。

その話と、先ほどおっしゃられた償還期間45年という話は、償還期間45年で設定したからそれから先は使いませんよということではなくて、45年間で借金を返済して、通行料金を無料にするという期限が45年であって、そこで使うのをやめるということじゃなくて、それから先もしっかり維持管理をしていって、ずっと使っていくという発想だということです。そこをもしかしたら誤解されているかもしれないので、ちょっとコメントをさせていただきます。

【司会（鈴木）】 それでは、その他の方で。濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 ちょっと議論を変えまして、先ほど4ページから7ページまで資料が出ましたけども、現況と、将来42年度とかだと思っんですけども、外環なしの場合の数字が若干変わっていますよね。一般的には減少しています。すなわち40年間に対する自然減耗とか自然増減とか、そういう形で出たんだらうと思っんです。そういう想定をしたんだと思っんです。それはそれでいいんですけども、そのときに一般道でも外環の高速道路でも結構なんですけども、先ほど栗林さんがいったように、外環をつくるだけじゃなくて、代替案ということで、私、何回も申し上げていますけども、そういういろんな方法をやれば、外環ができた場合のいろんな数字が変わってくると思っんですよ。そういうことはやるつもりはありますか、ないですか。例えば環八なら環八の時間帯を区切ってやるとか、いろいろあるでしょう。TDMとかいろいろあると思っんですけども、そういうことをやって、そういう資料を出せるのか出せないのか。それをやらないで、ただ減耗だけで、空色と茶色の数字が若干ふえたり減ったりしていますけども、将来と現況とあまり変わらないこととなります。それだけで議論を終わるのかどうか。ちょっとそれを聞きたい。

【司会（鈴木）】 代替案を講じた場合の変化等についてのご意見だと思いますが、山本さん。

【山本委員】 今、濱本さんからご指摘いただいた、前段で、現況と外環なしの場合と外環ありの場合と数値がちょっとずつ変わっている。外環がない場合でも変わってい

るというのは、おっしゃるとおり、交通の需要としては伸びているんですけど、そのほかの方が圏央道とかさっきお話しした環八とか、それ以外のネットワークが平成42年ではできているという仮定になっていますので、そういった効果もあって、若干減っているところとか、変わらないところとか、いろんな数値が変わっているという形になっているという理解をしています。

先ほどおっしゃられていた代替案の話ですけども、先ほど栗林さんから話があったように、外環をつくるだけじゃなくて、ない場合はどうなのかというのはきょうお示しした中に入っていると思っています。それ以外の代替案というのはどんなことがあるのかというのを考えていくにつれて、さっきの3ページの交通の内訳をごらんいただければいいんですけども、外環の担う役割というものは、これまでもずっと説明してきていますが、例えば都心部であるとか、環八周辺でありますとか、そういったところの通過交通を排除する。通過交通をうまく地下の中にバイパスさせて、都心部だとか周辺の交通の問題を解決するというのが大きな目的だと思っています。したがって、この内訳をごらんいただければわかるとおり、地元の人たちが使っているというよりは、神奈川とか埼玉とか、こういった方たちが使っているというのがメインになっているだろうと思っています。そういった意味で、そういった通過交通をうまく皆さんの地域からバイパスさせるというような代替案がほかにあり得るのかなと考えたときに、ほかにいい案というのがなかなか浮かばないということもあって、今現在は外環のあるなしというのを比較させていただいていると考えております。

【司会(鈴木)】 栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 先ほどは違うことを言おうと思っていたんですが、代替案については先ほどちょっとしか言わなかったので、補足いたします。代替案を設定する場合には、それぞれについてどういう評価をするかということが非常に重要な部分でございます、その評価項目をきちんと整理して出していく。そういうことがもう1つ大事な要件です。評価と代替案はセットになっているということなんですね。ですから、今のお話では、その評価というのがみえてこないように思います。はっきり申しますが、その意味で今回の外環の構想案には代替案はないと言い切れると思います。

それから、別なことをお尋ねします。先ほど武田さんもおっしゃっていましたが、東名の交通量は、平成14年のセンサスではたしか日量12万台、きょう示された外環の交通量推計は、利用交通量9.5万台となっております。実は、前回の会議で環境の現地観測結果概要版というのが発表になっております。細かいことについては、実は次回、いろいろ質問もしようと思っておりますけれども、これでわかったことで、現況でも世田谷の東名ジャンクション周辺の環境は、項目によっては基準値を超えているという事実があります。きょう、外環本線の利用交通量というのが出てきましたけれども、もう少し詳細に、例えば東名ジャンクションを起点とする東名道路と環状線を合わせた将来交通量は何台かとか、ここでもし首都高、あるいは東名と外環だけじゃなくて、外に出てくる車があるとしたら、東京インターの利用車両は何台かというような詳細な推計というのは出るのでしょうか。実際にはそれは環境と非常に重要な関係があるという意味で申し上げております。現在でも環境上大きな問題がありますので、そこで単純に9.5プラス12だったら、今よりも8割増の交通量になっちゃう。それは多分乱暴な計算でしょうから、とりあえず国としてはそういうものをお示しになってほしいと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 2点ありました。代替案の評価がないという点、それから、交通量について、東京インターや東名の本線の交通量を知りたいという点だったかと思いません。川瀧さん、お願いします。

【川瀧委員】 きょうお出しした将来交通量の資料は、まさに1年以上お待たせしてようやく出てきた資料でございます。きょう、中身をみていただいたわけなんですけど、今の代替案のお話とか、さっきの濱本さんのお話は、必要性の総括というか、評価の部分にかかわると思うんですね。それは、今回というよりは次回以降に、それをどういう形で皆さんにお示しするかというのはまだ検討中でありまして、検討していきいたいと思います。今ちょっとまだ手元にございませんので、大事なご指摘だと思いますけど、どこまで我々も対応できるかというのは詰めている最中なものですから。

【司会（鈴木）】 続いて山本さん、お願いします。

【山本委員】 今の1点目に関して、栗林さんがいわれた評価項目というのは、私も非常に重要だと思っています。きょうお出ししたケースは、例えば周辺の高速度道路がどう変わるのかとか、一般の道路の交通がどう変化するかという、これはこれで1つの評価項目だと思いますし、まだ足りない、例えば便益がどのくらい出るのかとか、環境への効果はどうなるのかというのも大きな項目だと思っています。評価項目はどんなものを入れたらいいかというものも、もし何かいいアイデアがあればいただければ、こちらの方でうまく取り込んでいきいたいと思っていますところなんです。

2点目の東名の本線の交通量との兼ね合い、それから、環境の影響の話というのがございました。きょうお示ししているデータは、外環本線の交通量であったりとか、首都高速の関係の交通量がどう変わるかということです。東名とか、さっきいわれた東京インターがどうなるのかというデータも当然推測できますので、その辺のデータはお示しできると考えています。

環境への影響という話については、現地観測をして現況データがわかりましたので、今後、将来交通量も出て、そうするとあと構造がどうなるかというのがわかると、それで予測の数値がはじけるといって形になってまいります。東名ジャンクション部に限らず、外環本線は地下に考えておりますので、そういった意味で、中央道とか関越道とか、そういったジャンクション部、特に騒音とか大気とかというところの環境へのご心配というのが非常にあると思いますので、そういった意味ではこの予測はしっかりさせていただきたいというふうに思っています。基本的には構造が決まっていなくて、実際、皆さんの住宅にどのくらいの影響が出るかというのは計算できませんので、そういったものは環境影響評価の中で、今回の現地調査の結果を踏まえて、しっかりと予測をさせていただきたいと考えています。ジャンクション部なんかは、外環本線だけじゃなくてランプ部の交通量とか、東名本線の交通量とか、そういったものも勘案した上で考えていきいたいと思っております。

【司会（鈴木）】 大分時間が迫ってまいりましたが、発言のない方で、橋本さん、先にお願ひします。

【橋本委員】 一番最初の資料のことでお聞きしたいんですけど、2030年を基準に自動車走行台キロの推移のところ、だんだん車が減少してまいりますよね。外環が完成する予測というのは、多分これは山本さんだと思うんですけど、でき上がるまでに15年とか20年かかるだろうと。それと大体2030年と数字的に合うんですけど、こちらで車が減少しているんですけど、主要道路の交通量の変化の方なんですけど、この分は自然減少が入っているんでしょうか。あるいは逆にちょっとわからないんですけど、主要道路の交通量の変化の、この変化というのは今現在でしょうか、それとも2030年のことでしょうか。外環ができることが、今できたのか、30年なのか、知りたいんです。

【司会（鈴木）】 交通量の時点についてのご質問ですが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず1ページ目でいわれた自動車走行台キロの推移ということで、今回、平成42年、2030年で予測をしているという形になっています。したがって、

このグラフでいくと、2020年をピークに迎えて ピークが2020年ぴったりにあるかどうかというのはあれですけども、やや下がり始めているという状況になっています。順調にいけば、外環ができるのは2030年より前だと思っていますので、外環ができてしばらくたった時点というのを2030年だというふうに考えているということですね。

後ろの方の主要道路の交通の変化というところでお示しさせていただいたのは、グラフが何本かありますけども、青いグラフは現況というふうに書いておりますが、これは平成11年の交通センサスをベースに現況再配分という形でやったものですので、平成11年の時点の交通量が書かれています。それから、外環のありなしのグラフをお示ししていますけども、黄色とピンク色の2つについては、いずれも2030年、平成42年という段階でお示ししているということ。だから、2030年の段階で外環ができた場合と、その時点で外環がない場合ということで、周辺の道路の交通量がどう変化するかというのをお示しさせていただいているという形です。

【司会(鈴木)】 よろしいでしょうか。ピンクと黄色は、1ページのグラフの下がってきた部分、2030年の時点の点をベースに推計したものであるということ。菱山さん。

【菱山委員】 今回の質問にも関連するんですけども、6ページと7ページなんですけど、1つは、環八についてはすべての区間ではないですよ。例えば新青梅から早稲田通り、千歳通りから水道道路ということで、区間が非常に細切れになって出ているということが1点。それと、放射方向の道路はポイントで交通量を示していますね。上荻3丁目付近だとか、牟礼付近だとか、つつじヶ丘付近だとか、これの違いはなぜか。なぜ環八は細切れで全線の区間での交通量が示されていないのかということが1点。

それから、7ページの図と比べると、当然のことながら黄色の部分は同じですね。将来、外環あり、ゼロインターということですから、6ページと7ページは黄色については全く同じ数字ですよ。水色と紫を比べますと、外環がなくても将来の交通量は大体どこの地点でも減っているというふうに理解してよろしいのでしょうか。その辺をご説明をいただきたいというふうに思います。ポイントで比較しますと、水色よりも赤紫の部分が減っていますよね。それはなぜなのか。そういう理解でいいのでしょうか、ご説明いただきたいと思います。

【司会(鈴木)】 それでは、ただいまの質問について山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず6ページ、7ページのグラフはいずれも一緒ですけども、一般道路の方の交通量の変化のお示ししている地点ですけども、主に代表的な地点をお示したという考えでございまして、環八が細切れで、放射方向の道路は1つというのは、環八が長いので、あと区間によって、ごらんいただくとおり交通量がかなり違いますので、ある区間の代表的な部分をピックアップして今回お示しをしたという形になっております。同じように放射方向の道路も、例えば青梅街道について、今、1地点お示ししていますけども、ほかの地点も推計をしておりますので、細かくということであれば、それはご提示することは可能だと考えております。今回、外環の必要性の議論をするに当たって、主要な道路の主要なポイントについて代表事例としてご説明をさせていただいたという位置づけでご理解いただけたらと思っています。

2点目の、水色の現況と、将来外環なしの場合で数値が変わっているという話がございました。これは実際変わっております。先ほども申し上げたとおり、現況というのは平成11年の時点ですし、ピンク色の将来外環なしというのは平成42年の地点ということです。平成42年で外環なしですけども、外環がないだけであって、平成42年の地点で、例えば中央環状とか圏央道ができていますし、あるいは周辺のネットワークでも東八道路とか環八がつながったりとか、調布保谷線とか、そういった道路ができていくということですので、そういった意味で、交通の変化は当然あり得るというふうに考

えています。

その場合の交通の変化ですけども、青からピンク色、外環なしの場合、確かに減っていますが、減っていないところ、それから3,000台とか4,000台程度のところという形で、減りはそれほど大きくないというふうに理解をしております。それよりも外環を整備した場合に1割以上減ってくるということですので、そういった意味で外環の整備効果は高いのではないかと理解をしております。

【司会(鈴木)】 時間も……菱山さんから。

【菱山委員】 代表的な地点を押さえたということで、それはそれで、そういう考えもあるのかなと思いますが、ただし、環八については、外環と並行する方向に走っている道ですから、従来からしきりに国や都は外環によって環八の交通量が減る、減るということをおっしゃっているわけですから、環八については全区間をぜひ出していただきたいですね。代表的とはいいますが、どれを代表として考えていいのか、我々としてはつかみようがないわけですから、ぜひ全区間について、主要道路から主要道路の区間でいいですから、その区間についてデータを出していただきたいというふうに思います。それが1点。

先ほどの2点目の質問なんですが、他の道路の整備効果があらわれていると。それはそうなんでしょうけれども、比べたところ、さほど大きな差がない。むしろ減っているところが、もちろん同等ぐらいのところもありますよ。あるいはふえているところ。例えば東八道路、牟礼付近というのは2万2,000台から3万3,000台にふえているところもありますけれども、押しなべて減っていると思うんですよ。ですから、このことからすると、外環をつくらなくても、他の道路が整備されればこうした道路は減るじゃないかという一方での理論も成り立つわけで、その辺についてはどういうふうに考えますか。

【司会(鈴木)】 外環を整備しなくても一定減るというご意見ですが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず1点目、環八の区間について、代表的なおおむね傾向が同じところをピックアップしているというふうに理解はしておりますけども、どういった区間がデータとして欲しいのかというのはまたご相談をさせていただけたらと思っております。

2点目については、おっしゃるとおり、減っている区間、あるいはふえている区間、いろいろあります。とはいっても、その効果というのは非常に小さいと理解しています。では、外環がない場合にまだこれが混雑しているのかというのは、多分きょうの議論の一番最初にあった、それをどう説明するのかという話にもかかわってくると思いますので、その辺はまた説明の仕方は少し検討させていただきたいと思っております。いずれにしても、外環を整備することについての効果というのが極めて大きいのではないかと私は理解をしているということです。

【司会(鈴木)】 時間も過ぎてまいりました。先ほどから江崎さんから手が挙がっておりますので、最後に江崎さんからお願いします。

【江崎委員】 簡単な質問だけ1つしたいんですが、1ページ目の発生集中交通量の変化なんですが、外環沿線7区市が、1都3県の伸び1.17倍に比べると伸び率が低くなっています。ここで想定しているのは外環ができた場合なんでしょうか。それともできなかった場合の将来なのか。また、伸び率が低い理由がわかったら教えてください。

【司会(鈴木)】 発生量の変化についてのご質問ですが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 1点目、この平成42年は外環ができるということを前提としたODになっておりますので、外環ができた場合の発生集中交通量をお示ししているという形になっています。

2点目で、外環沿線7区市が余りふえなくて、1都3県がふえているのはなぜかということでございますけれども、発生集中交通量というのは、将来予測しているんですが、過去のトレンドとか、ブロックごとに分割した場合にどうなるのかといったようなことを勘案しながら推計しておりまして、全体の傾向として、東京の都心部というんですが、この辺の7区市も含めて、最近、交通量の伸びというのは余りないという形になっておりますので、そういった意味で、将来も余り大きな伸びはない。一方で、それ以外の埼玉県とか神奈川県とか、そういった地区は交通量が伸びているという形になっていまして、それは平均すれば1.17倍ですから、全国の伸びよりもさらに大きいという形になっておりますので、そういった意味で、沿線7区市の影響というよりは、周辺の県の交通量の伸びがかなり大きいということで、この数値の違いが出てきているということです。

【司会(鈴木)】 まだご意見、あるいはご質問等もあろうかと思いますが、時間も過ぎております。本日の議論はこれまでにいたしまして、最後に事務局から報告事項でございます。

【事務局(藤井)】 それでは、オープンハウス・意見を聴く会の報告と今後の開催予定についてご説明いたします。お手元の参考資料-2をごらんいただきたいと思います。これまで三鷹市、調布市で1月25日から昨日2月14日までの間、オープンハウスは合計7回、意見を聴く会につきましては三鷹市、調布市でそれぞれ3回ずつ開催いたしました。開催の概要は記載のとおりでございます。

今後の予定でございますが、今週の土曜日、2月19日から世田谷区で2回、狛江市で1回、それぞれオープンハウス・意見を聴く会を開催する予定になってございます。また、武蔵野市につきましては、現在、日程と開催場所について調整中でございます。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 それでは、最後に次回の日程でございますけれども、次回の日程につきましては、別途、事務局の方から調整をさせていただきたいと思っております。傍聴の皆様もいらっしゃいますので、なるべく早く調整させていただきまして、日程につきましては、傍聴の皆様にはホームページ等でごらんいただきたいと思いますし、委員の皆様には調整させていただいた上、正式な案内を送付させていただきたいと思っております。

それでは、以上よろしいでしょうか。時間も過ぎて大変申しわけございませんでした。それでは、以上をもちまして第2回P I 外環沿線会議を終了いたします。長時間にわたりどうもありがとうございました。

了