

P I 外環沿線会議 第 1 回意見交換会議事概要

1. 日 時：平成 17 年 5 月 10 日（火） 午後 7 時 00 分～ 9 時 00 分
2. 会 場：都庁第一庁舎 4 2 階 N 特別 B 会議室
3. 出席者：（敬称略）岩崎 武司、武田 佳登、植田 芳子、宿澤 藤子、濱本 勇三、
新 守一、樋上 寛、渡辺 俊明、栗林 勝彦
平野 和範、菱山 栄二、藤川 雅志、望月 裕、板垣 正幸、
武蔵野市（代理）
川瀧 弘之、山本 悟司、道家 孝行、邊見隆士
4. 資 料：外環将来交通量の検証（江崎）、通過交通の検証（江崎）、外環道路の環境アセスメントについて（栗林）、外環アセスメントに望むこと（栗林）、外環の必要性（案）（山本）

5. 概 要

【外環の必要性】

- ・外環を整備しない場合の代替案は、新たな道路等の建設ではなく、今行っている事業や規制などとの比較をすべき。
- ・環状道路の整備と、一般道路の整備や交通需要調整等の他の施策をバランスを考えて行う必要がある。
- ・外環の整備のみで問題を解消できると考えるのではなく、生活道路が優先ではないか。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。また、練馬の問題に対する具体的な取り組み状況が知りたい。
- ・地域交通ネットワークと広域交通ネットワークを一体的に形成する必要がある。今後、外環整備にあわせた地域ネットワークの整備等のタイムスケジュールを管理していく必要がある。
- ・高速道路、都市計画道路、生活道路等、それぞれ役割がある。いずれも量的に不足しているが、都市計画道路についても、区部も多摩も優先順位を決めながら、都・区市で役割分担して着実に道路整備の準備を進めている。
- ・例えば、練馬では環八の整備が進められており、谷原の混雑解消にも大きな効果がある。また、目白通りの延伸は、事業化に向けた準備を進めており、補助 230 号線についても、都では道路と沿道まちづくりの一体的整備を準備中で、練馬区施行の区画整理は着手されている。
- ・道路整備について、着実に進んでいるという認識はある。環八の整備が進めば、効果が実感できると思う。
- ・練馬区の課題は一般道路もあるが、外環が練馬でストップしていることが課題。高速道路のネットワークとして整備することが必要だ。
- ・渋滞緩和のためだけに外環をつくるという論理だとすると疑問である。
外環は環八のバイパスではない。都市機能の変化という観点から外環の必要性を考えるべきではないか。
- ・外環の整備効果の一つに、環八の渋滞緩和効果があるが、それがためだけに外環が必要とされているわけではない。外環整備のねらいとしては、生活道路等との役割を分担しながら、道路網のネットワークをしっかりと構築することにより、多様な効果が実現されるとともに、用のない通過交通をバイパスさせ、環八や生活道路に紛れ込んでいる車両を排除し、生活の安全や環境の改善等に寄与することが上げられる。
- ・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。
- ・中央環状、圏央道ができたとしても、この地域の交通を抜本的に改善するには外環は必要である。環状道路と放射方向の道路を結びつける必要がある。

- ・三環状とはいうが、首都高速の中央環状線は都市内高速であり、都市間交通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。一度計画決定された経緯もあるので、やむをえないということではないか。
- ・都市間高速としての必要性はわかるが、何故この地域に環状道路が必要なのか。現在のルートは歴史的経緯だけでは納得できない。
- ・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。
- ・環八や環七等の一般道路と外環のような高速道路では役割が違う。

【環境】

- ・換気塔から100m上空まで排気ガスを噴き上げることだが、換気塔から出される排出ガスに対する沿線住民の心配を考える必要がある。
- ・換気塔から100m上空まで排気ガスを噴き上げることにより、拡散するから影響が少ない、というのは納得できない。換気所を設けても、そのままNOXが出てくるのなら、健康被害が心配である。脱硝装置の設置を約束すべき。
- ・脱硝装置は技術的には可能だが、実際、装置を付ける必要があるのかは、今後、予測評価をして検討していく。
- ・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。
- ・環八雲等は、環八の渋滞が原因だとすれば、外環を整備し交通がスムーズに流れることにより、環境の改善が見込まれる。
- ・渋滞が解消して交通が円滑化すれば排気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。
- ・外環を整備することで、全体としては環境改善が期待できる。
- ・「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ない。影響を数値で示すべき。
- ・現在、具体的な構造等が決まっていないため、予測評価をして具体的な数値が出せる状況でない。計画内容が固まり構造等が決まれば、環境影響評価の中で示していく。
- ・現在の環境調査は、現況を把握するためのものでありアセスではなかったはず。これでアセスが終わったというのはおかしい。計画が決まったら再度現地調査をするのか。
- ・環境調査にあたってアセスの手続きを使ったことはわかっている。
- ・アセスの方法書に基づく環境の現地調査であり、環境アセスの一部である。環境調査から予測評価まで全体でアセスである。計画が定まれば、これまで行ってきた現地調査結果等を用いて予測評価することとなる。
- ・PI協議会では再度現地調査を行うと言っていたと思う。
- ・PI協議会でアセスについてどういう議論があったか事務局で確認する。
- ・環境省では、幹線道路沿いに住む子供たちを対象に健康調査を行うとしているが、外環沿線でもやって欲しいとの地域住民の声があがっている。
- ・5月10日付新聞記事で大田区松原交差点での大気浄化実験についてとあったが、どういふことか。
- ・4月27日付の記者発表の内容は、浄化する効果はあるが、実験規模が小さいため、交差点全体の大気質は変わっていないということ。(別の記事では効果は確認されたともされている。)次回、説明する。

【事務局からの報告】

- ・環境の現地観測(大気質、気象)の実施について報告。