

第5回P I外環沿線会議 会議録

平成17年5月19日(木)

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会議を始めさせていただきます。

本日はお忙しい中、第5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、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5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をよろしくお願いいたします。

本日、杉並区の土肥さん、三鷹市の富澤さんと新さん、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の連絡をいただいております。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきます。1枚目、次第、2枚目、座席表に続きまして、資料 1が前回の議事録でございます。資料 2につきましては、第4回P I外環沿線会議で委員の皆様から出された意見をまとめたものでございます。また、資料 2 1につきましては、5月10日火曜日に開催されました第1回意見交換会の議事概要でございます。それから、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。第4回会議に引き続き議論していくこととされておりますので、前回提出いただいております資料を再度配付させていただいております。江崎さんの資料につきましては、第3回、第4回に提出された資料と本日新たに資料を提出いただいておりますので、新しい資料をつけてございます。栗林さんからの資料は、第3回、第4回に提出された資料と同じものでございます。山本さんの資料につきましては、第4回に提出された資料を添付してございます。それから、参考資料といたしまして、オープンハウス・意見を聴く会の報告及び今後の開催予定について。もう1つ、A3の資料といたしまして、環境の現地観測結果を添付してございます。環境の現地観測結果につきましては、傍聴の方々の分につきましては白黒で配らせていただいておりますが、届き次第、カラー版に差しかえたいと考

えております。

資料については以上ですが、足りない資料は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と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、傍聴されています方々につきましては、受付で配付しております注意事項に沿って、会の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、まず初めに資料 1、第4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、ご意見があったものについては修正しております。ご確認ください。特に意見がないようでしたら、会議録につきましては本日から公表させていただきます。

次に、資料 2で第4回の会議で委員の皆さんからいただいております意見を整理しております。あわせて資料 2 1で、第1回の意見交換会の議事概要をまとめておりますので、内容につきまして事務局から説明いたします。

【事務局（藤井）】 それでは、お手元の資料 2をごらんいただきたいと思います。第4回P I外環沿線会議で委員の皆さんから出された意見を整理してございます。前回、外環の必要性について、資料の説明の後、議論が行われております。

それから、裏面でございますが、その他の意見として、議論をすることが必要であれば、最後までその趣旨をもって行う義務があるというようなご意見をいただいております。

資料 2につきましては以上でございます。

それから、続きまして資料 2 1をごらんいただきたいと思います。第1回意見交換会の議事概要でございます。先ほど一部修正のご意見をいただいておりますので、簡単にご紹介させていただきます。

まず表の1面でございますが、下から12行目のところに「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」という部分でございますが、「だとすると」というのは削除して 「論理は疑問である」というご意見でございます。

それから、下から11行目のところでございますが、中間付近に「都市機能の変化」というところがございますが、ここは「都市間交通機能の強化」と修正すべきではないかというご意見をいただいております。

それから、その後に「観点」という言葉がございますが、ここは「観点から」というのを削除して、「視点で」という言い方の方が正しかったのではないかというご意見をいただいております。

それから、裏面でございますが、上から1行目中段付近に「首都高速の中央環状線は都市内高速であり」という部分がございますが、ここは「都市内高速機能」と「機能」を追加すべきというご意見をいただいております。その後ろにも「都市間交通」というところがございますが、ここにも「機能」を追加して「都市間交通機能」というべきではないかというご意見をいただいております。

次が2行目でございますけれども、後半の部分に「一度計画決定された経緯もある」という記述がございますけれども、意味が繋がらないというご指摘がございまして、その前に「場所については一度計画決定された経緯もあるので」と修正すべきというご意見をいただいております。

それから、上から7行目でございますけれども、「環八や環七等の一般道路と外環のような」というくだりがございますけれども、ここは「一般道路と外環のような高規格の」という文言を追加すべきではないかと。「高規格の高速道路とは役割が違う」という修正意見をいただいております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】　ただいま事務局から説明がありましたが、第4回のP I 会議の委員から出された意見及び第1回の意見交換会の議事概要について、その他ご意見がございましたらここでご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。　よろしいでしょうか。

それでは、先に進めたいと思います。資料 3に行きたいと思います。こちらは委員からの提出資料でございますが、前回に引き続き再度提出させていただいております。前回会議までに江崎さんと栗林さんと山本さんから資料が提出されております。特に山本さんから提出いただいております「外環の必要性（案）」というA3の資料でございますけれども、こちら大部の資料でございますので、こちらに沿って集中的に議論をしていってはどうかとの意見があり、そのようにすることとされたかと思っております。

あわせて、交通量や環境に関しては、それぞれ江崎さんと栗林さんから資料が出されておりますので、関連する部分であわせて議論をしていきたいと考えております。

また、本日、江崎さんから新しく出されております資料につきましても交通量にかかわるものがございますので、山本委員資料の中で交通量にかかわる部分であわせて補足的な説明等をいただければと思います。本日の議論につきましてはこのように進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。　よろしければ、まず山本さんから提出

いただいております「外環の必要性(案)」という資料に沿って進め、関連する部分で江崎委員、あるいは栗林委員から出されております資料についてあわせて議論していきたいと思っております。

それでは、「外環の必要性(案)」というA3の資料をごらんいただきたいと思っております。

初めに、1ページ、首都圏の交通問題、2ページもあわせて首都圏の交通問題に関するものでございます。

まず、首都圏の交通問題につきまして簡単な疑問等からご意見等ございましたら順次発言いただきたいと思っております。

その前に、提出いただいております山本委員の方から補足等ございましたら。山本さん、お願いします。

【山本委員】 特段補足ということでもありませんけども、前回たくさん時間をいただいてご説明させていただきましたので、詳細は説明いたしません。1ページの方では首都圏の交通問題ということで、渋滞について首都圏全般でありますとか東京の西部地域の現状、渋滞の損失というのはどれほど多いものかといったようなことについてご説明をさせていただきます。

それから、2ページでは環境の悪化ということで、やはり東京都区部は非常に厳しい状況であるといったようなことでもありますとか、あるいは環七、環八でも厳しい状況。右側の方では、幹線道路だけではなくて地域の生活道路で抜け道として自動車が侵入しているので、事故の発生件数が多いといったような現状についてご説明をさせていただきました。

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、まずこの部分について疑問、質問等、あるいはご意見等ございましたら発言いただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。特に思い浮かばなければ、また後で戻っていただいてもいいかと思っておりますけれども。

特段ないようでしたら、3ページの問題発生の原因の部分ぐらいまで進めていきたいと思っております。問題発生の原因につきまして補足等ございましたら、山本さん、お願いします。

【山本委員】 3ページは、1ページ、2ページに書かれていたような問題があって、その原因としてどんなものが考えられるかということで、4つに分けてご説明をさせていただきました。左上が交通が都心部に集中していると。特に我々の日常生活に欠かせないものは、ほとんどが自動車に依存しているという実態。

右上で、通過交通というのが都心部に流入していて、これが渋滞の原因ではないかといったようなことで、都心部の通り抜けの割合でありますとか、環七、環八の通り抜ける割合をそれぞれパーセントでご説明をさせていただいております。

それから、真ん中下でございますが、環状道路の整備が不十分なために自動車専用道路が十分機能していない。放射方向の道路も機能していないのではないかとといったような現状をご説明させていただきました。

右下が、東京23区の道路の整備率が6割程度という現状でございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 この部分につきましては、通過交通の部分に関連して江崎委員から資料をいただいておりますが、江崎委員、補足等ございましたら。

【江崎委員】 通過交通については前回申し上げたとおりです。前のページに戻っていただいて、印象だけ申し上げたいんですが、生活道路での事故についてです。警視庁の資料をみると、交通事故が多いのは道幅が5.5から19.5メートルくらいの幹線道路で、交差点で車対車の追突ですとか出会い頭の事故が圧倒的に多いということがわかりました。

このように資料を出されると、何となく無理に誇張しているようにみえてしまいましたので、ちょっと印象を述べさせていただきました。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。件数という観点からのご指摘でございました。

はい、渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 中央環状ができたときの効果というのは割と今まで資料で出てきたんですが、要求していてなかなか出てきていないのが圏央道なんですね。圏央道のできた場合の推移というのは、大体何%がというんじゃなくて、もう少し具体的な数字で説明して

ここでも説明されていないんですが、何かないですか。

【司会（鈴木）】 圏央道の効果がわかるようなという指摘ですが、いかがでしょうか。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 この必要性の（案）という資料の中には、その辺細かく書いていないのですが、第2回P I会議のときに将来交通量について資料を提示させていただいたと思います。ここは外環のP Iですから、外環ができた場合にどういった効果があるのかということについて、交通量ベースでご説明させていただいたのですが、そのときには3環状全体の効果じゃなくて、外環だけの効果というのは何なのかということでご指摘を

受けていましたから、外環がある場合とない場合ということで、ない場合に比べてどうかという説明をさせていただいております。

その中で外環がないときというのは、圏央道ができて、中央環状ができていう場合を想定してましたので、それに比べて外環の効果がどうかというのは、そのときに資料を説明させていただいていると。圏央道とか中央環状ができていう状態であっても、渋滞というのはなかなか解消されていない非常に厳しい状況であって、外環ができることによって首都高であるとか、環八でありますとか、そういった渋滞緩和の効果があるんじゃないかというご説明をさせていただいたかと思えます。

【司会（鈴木）】 はい、渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 それはそれでわかるんですが、3ページ、不十分な自動車専用道路ネットワークというふうになった場合に、その辺が全然加味されていないんですね。だから、今まで説明がないとはいわないんですけど、こういうふうにまとめられたわけですから、このまとめの中にも多少なりともそういうものを入れていただいた方がわかりがいいだろうということなんですよ。

ここでは外環というけども、先日話し合いの場でもありましたが、現状のままで代替交通はないのかどうか。代替手段はないのかという話が5ページ、6ページになると大分出てくると思いますが、そこでも外環をつくらない場合というけども、当然圏央道ができて、中央環状ができたならどれだけ流入度が減るんだというようなところを、まとめた形になっているわけですから、ここにも織り込んでいただいた方がわかりがいいだろうというふうに思うわけです。

【司会（鈴木）】 不十分な自動車専用道路ネットワークという観点の中では、圏央道とか中央環状ができた場合の効果のようなものもあわせて示すべきだというご意見ですが、整備効果につきましては、この後、7ページ以降でも出てくるかと思えます。交通量の変化という観点についても、あわせて7ページ以降でご意見をいただきたいと思えます。山本さん、お願いします。

【山本委員】 今、司会が若干申し上げましたけども、このページというのは、現状がどうなっているのかと。原因は今、放射方向の道路が十分活用できていないというのは、環状道路がないからだという現状をご説明させていただいているというペーパーでございますので、仮に圏央道とか外環ができた場合の効果というのは、このページには含まれてはおりません。後ろの方で効果というのをデータでお示しさせていただいておりますので、

その中でご意見をいただけたらと思っております。

【司会（鈴木）】 それでは、さらに首都圏の交通問題、あるいは問題発生の原因につきましてご意見、ご質問等ございましたら発言いただきたいと思います。 特段ないようでしたら、順次先に進んでいきたいと思っております。また必要に応じて戻っていただければと思っております。

次に、交通政策の考え方という4ページ、あわせて5ページ、交通政策の基本方針、そのあたりにつきまして意見交換をしていきたいと思っております。

まず、ここにつきまして補足等ございましたら。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 4ページ、5ページでございますけれども、交通政策の考え方ということで、1ページから3ページで現在の問題、それから原因について言及いたしましたので、それを解決するための施策としてどんなものがあるのかというのを書かせていただきました。それが4ページの上に4つほどフローがございますが、そのうちの3つ目ということで、さまざまな施策があるだろうと。こういった施策をすることによって、一番右側の効果を期待したいと考えているところでございます。

このうち施策をどういうふう考えていくかという考え方、大都市東京の活動を支えるためにということで、交通政策の目的を真ん中の下、1、2、3、4ということで書かせていただいております、こういった政策の評価を一番右側の有効性、効率性、実現性という観点で評価する必要があるだろうということでございます。

それを具体的に代替案を挙げさせていただいて、評価をさせていただいたのが5ページということでございます。具体的には、右側のページの方で青い色で書いてありますが、新しい交通施設を整備する場合、新しいものをつくって問題を解決する場合と、下の方で黄色というんですか、オレンジというんですか、新しいものはつくり、需要を調整するという政策の評価を書かせていただいております、こういったものを左側の方で書いてありますがバランスよくやっていく必要があるだろうと。ただ、首都圏のこういった課題について対応するには、一番上にある環状自動車専用道路の整備というのが必要なんではないかということで、前回ご説明をさせていただいております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、4ページ、5ページ、交通政策の考え方、交通政策の基本方針といったあたりにつきまして質疑いただきたいと思います。はい、栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 これにつきまして、前回の山本委員の議事録をずっと読み返しました。簡単に言いますと、現況では東京西部、特に環七、環八周辺には通過交通が大変流入していると。それから、物流をほとんど自動車に頼っているということをおっしゃっています。

その結果、ここに正確には6つ選択肢をお出しになっております。その選択肢についてですが、これは私の意見ですけれども、この選択肢の評価は非常に定性的な評価です。本来は、こういう選択肢については、総合アセスメントによる評価が政策評価としては本来的なあり方ではないかと思っております。

と言いますのも、この環状道路の整備、一般道の整備、他の公共機関、あるいは需要抑制、最後に何もしないというのが出ていていますけれども、読み進みますとこれらの評価をした上で、やっぱり環状道路がいいんだということに（読み進みますと）結論は来ちゃっているわけですが、どうせそれぞれの選択肢を評価するなら、もう少しいろいろな視点から評価していいんじゃないか。

例えばの話、何もしないというのがあります。何もしなければ今と同じ。でも、本来は何もしないでも、今期待している効果が上げられるかどうかということが大事なことで、そのところの評価がないと何もしないというのをただぼっと出してきただけでは、いささか選択肢としては弱いのではないかなと思います。

それから、例えば一般道の整備ということで、しばしば環八が混むからということをいわれます。例えば環八を整備する、あるいは環八の下にトンネルをつくって、あそこを立体道路にしちゃうというようなことも選択肢として考えた場合にあるのではないかというようなことを感じております。

あるいは、この環八と外環の間に、これ、ほとんど世田谷区部分ですが、216号線、217号線という南北道路の計画がありまして、これについてはある程度できている部分もあります。こういった道路整備の方が外環よりも早いんじゃないかと。例えば217号線の私の家の前などは、今回の東京都の最優先整備道路になっております。こういったものとの比較ということをやってみなきゃいけないんじゃないかと。

あるいは、他の交通機関、この間エイトライナーとおっしゃっていました。私もエイトライナーということはいったことがありますけれども、実は、これはいつできるかわからない。むしろ、他の交通機関をいうのであれば、貨物線が実際にもう動いていますね。貨物線がほぼ外環に並行してあります。あの稼働率はどうなんだということをお示しいただく、あるいは検証するということが大事なんじゃないかと。こんなふうに思っています。

よくパークアンドライドのスペースがないからどうのこうのという話があります。しかしながら、余談ですけれども、この間小田急線に乗っていましたら、相武台前の駐車場の社内づくり広告が出ていて、パークアンドライドで借りてみませんか、1日1,000円ですよなんて出ているんですね。これはすごくおもしろいと思いました。相武台前で自動車を持ち捨てて、新宿まで出てまた帰ると、交通費は大体幾らでしょうか。少なくとも自動車で高速道路を使って行き帰りするよりははるかに安いということは間違いはない。

こんなふうにいるんなことを検証していくということがこの選択肢の場合大事なことで、そういう検証した上で、例えばの話、外環の有用性というものを証明できれば、私はそれについて反対するものではありませんけれども、そういうようなことをもう少しきちっとやってみたらどうかと思いました。

以上です。

【司会（鈴木）】 ただいま栗林さんから、5ページに関連すると思いますが、代替案につきまして、例えば何もしない案で十分かどうか。評価とか検証、あるいは具体性は少ないかもしれないけどエイトライナー、あるいは武蔵野線の活用とかパークアンドライドにつきまして、もう少しちゃんと検証すべきではないかといったご意見をいただいております。

関連してご質問、あるいは はい、武田さん、お願いします。

【武田委員】 今、何もしないということの関連かもしれませんが、拡大させていくと、この2年半の検討の仕方で網羅しているか非常に疑問があります。というのは、都市の使い方、あるいは観光地の使い方というようなことを視点を変えてみる必要があるんじゃないですか。

それは、例えば時間管理でいきますと、ラッシュアワーの時差通勤、時差通学という形でネックを和らげるということは既に時間の使い方でも試みられています。それとパークアンドライドなどの方法が今おっしゃられた。私もパークアンドライドで練馬の駐車場から都心までは電車が入ります。非常に機能していると思います。これは建設局の仕事ですが非常に効果を上げています。

ただし、今まではどうも交通という意味の施設面だけに固定して考え過ぎているのかなと思う。先ほどの時間的な時差という使い方は効果をもっており既にやっているんです。話が横へそれますが、日本列島は北から南、西まで、いや応なし縦の線で走っています。東北自動車から始まり盆暮れのあのどうにもならない使い方から、月火水木金土日という

七曜日の使い方をもっと広い意味での交通政策としてなんとかならないのか。国民の生活習慣、就労習慣などを考え直して、ソフト面でボトルネックの解消策というのを考えてもいいんじゃないでしょうか。

土曜、日曜日は通勤の流れは少ないですよ。月火水木金という間が物すごい。それに、月末、あるいは五十日が異常な状態をみせてくるわけです。ですから、もっとソフト面で視野を広げて、これらを都市の使い方の立場でハードな都市施設、それから観光地、レジャー、いろいろなところに土日の集中現象が起きてくる、月火水木金の使い方を日本全体で直してみる必要があるんじゃないでしょうか。

例えば23区では、3区を1つの曜日に、例えば練馬区と他の区とか、あるいはもっと西の区という形でグルーピングして、月曜日は練馬区は日曜日にするとか。火水木金土それぞれ別の区がやります。そういう中で、学校から勤務などいろいろな形でそういう地ならしをしていくなどです。だから外環が要らないといっているんじゃないんです。使い方をそういう方向で考える時期に来ているんじゃないかということです。

都市は都市として豊かに使いやすいものにする。それから、過疎地のわけのわからない過疎問題。例えば温泉地にしてみても、土曜、日曜に物すごく集中する。設備投資はしなきゃいかん。労働者はそのとき集中しなきゃいかん。そうじゃなくて、月火水木金土ならして、一定量の安定した労働、それから施設も円滑に使われるということ。これは交通機関だけじゃないと思いますね。学校からいろいろなところの劇場、すべてそうだと思うんです。

ですから、そういう検討にも時間をかけて、今、道路づくりにアルファの何の足しにする。パークアンドライドもそうだし、駐車場の整備、路上取り締まりもそうですが、異常な状態が続いているために余分な投資をしているわけです。ソフト面での政策的なならしというのはどこまでできるか検討すべきですと。別に人口調整をしようというわけじゃございません。働き方、学び方、それからレジャーの楽しみ方、スポーツ、森羅万象を、そういう視点で1回、何ていったって国土交通省です。空から海から陸から、全部所管しているじゃないですか。すごいコングロマリットですよ。国の相当の重要な部分が全部国土交通省に集中しているわけです。視野を広げた形で、ソフト、ハードを含む利用の仕方というのを考える時期に来ているんじゃないかと思います。

ただし、今みたいな過集中のこういう形の中で考えても、例えば東京都もうちょっと何とかありませんかといったって、1,200万という人口を抱えている都市ですから、巨

大過ぎて手が回らないという これはちょっと不穏当な表現ですが ということをして
きれば国土交通省、あるいは東京都を含めて、そういう視野が必要な時期に来ているんじ
ゃないのかなと。それが1億2,000万の生き残る1つの道じゃないか。

とんでもないことをいう奴だというおしかりを受けるかもしれませんが、ぜひそういう
視点から見詰め直してみる必要があると思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。オフピークとかTDMといった面から、
さらに生活スタイルの見直し、都市の使い方といった幅広いご指摘だったかと思います。

それでは、関連して、あるいは先ほどの意見について回答等。それでは、先に濱本さん、
お願いします。

【濱本委員】 濱本です。今、武田さんからこういう提案されましたけども、私は何回
もこういうお話をしておりますが、この間の意見交換会でも申し上げましたが議事録を読
んでも、本当にどうするのかということも書いていないんですけども、今、武田さんがい
われたんで、改めて交通政策として外環をつくる前に、こういう代替の案の中できちんと
やっていただけるのか、やっていただけないのか、まずそこから議論していただきたい。
そういうことをやらないとなると、外環の必要性の議論というのは相当変わってくる議論
になっていくと思いますので、私どもとしては、今問題になっているところ全体を含めて、
また今、武田さんのいわれた内容を含めて、また今やれることをきちんと我々にみせてい
ただきたい。

今準備中ですか、今進めていますという答弁は聞いていますけども、同じようなこと、
4度目の質問だと思いますけど、そういう質問に対して一言もこういうふうにやりましょ
うということが出てきていませぬので、改めてこの間の意見交換会の復唱というか、まと
めとしてもう一度提案しますので、きちとした返事をいただきたい。それによってまた
必要性の議論が変わっていくと思いますので、その後にもまた必要性の議論の中で申し上げ
たいと思います。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。代替案として示されているものの中から、
今やれるものは何があるのか、あるいはやっているものの効果はどの程度みこまれるのか
といったご意見で、意見交換会の中でも指摘されていることです。

それでは、続きまして関連してご意見、あるいは 江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 関連してですが、これから先というのは、高齢化による社会保障費の増

加ですとか、財政赤字ですとか、私の子供やその後の世代というのは大変難しい問題を抱えていると思います。

これから多額の費用を投じて新しく何かをつくるということだけではなくて、今あるインフラ、交通施設をもっと有効に活用することが考えられないかなといつも思っています。例えば電車やバスなどの交通機関を半額にしたらどうかということを経験された方もいらっしゃるようですし、最も効率がいい自転車をもっと使いやすくしたらどうかといったことを考えておられる方もいるようですし、以前、港の使い方について考えている方々がいらっしゃるというご紹介もしました。

私もこれからもう少し整理してみたいと思っているところですが、もっといろいろなケースで、定量的に比較してみる必要があるのではないかなと思っています。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。今ある施設を有効に使う方策を考えるべきではないかといったご意見。特に公共交通や自転車などについて考えるべきではないかといったご意見かと思えます。

それでは、山本さん、よろしいでしょうか。

【山本委員】 今、栗林さんと武田さん、それから濱本さんと江崎さんからこのページについていろいろご意見をいただきました。ごもっともだと思える意見もたくさんあって、できるだけこの資料の中に反映できたらと思っているところもあります。

順不同になりますが、いただいた意見で私の考え方を少し説明させていただきますけども、多分武田さんの話とか、あるいは江崎さんの話、ほかの方も共通なのかもしれませんが、これからの時代、新しい道路をつくるという話だけじゃなくて、既存のインフラをいかに有効に活用しながら、ソフト施策を知恵を出しながらやっていくのかというのが重要だという話だったかと思えます。

私もそれはおっしゃるとおりだと思っていまして、今までの我が国のようにインフラの整備というのは経済成長にかなり寄与してきたと思っはいるんですけども、これからは人口も減っていく時代でありますので、何でもかんでもつくるという話ではなくて、今あるものをいかに有効に活用していくのかというのは非常に重要な視点だと思っています。そういった意味で、需要の調整と大きな2つの中の1つで書かせていただいていますけども、さまざまな工夫をさせていただいているんだろうと思います。

先ほど江崎さんから料金の半額みたいな話がありましたけども、例えば高速道路と一般

国道が並行している区間で高速道路の料金を半額することによって、一般道路の渋滞を解消するといったような施策もいろんな地域でやられていますし、今、高速道路の料金高いとって、割引の実験もいろんな地域でやっていますけども、そういった工夫をしながら、渋滞を緩和したり、あるいは交通量を順調に流すというような工夫というのはどんどんやっていかないといけないんだろうと思っています。

とはいっても、先ほど1ページから3ページまでご説明させていただきましたけども、改めてこの首都圏の中で考えたときに、非常に大きな渋滞とか環境とか問題がある中で、そういったソフト施策で本当に十分すべてが解決できるのかと考えると、なかなかしんどいんだろうというのが5ページの私の出させていただいた資料の評価でございます。

この中で、例えば今何点かご指摘がありましたけども、もう少し具体的に、エイトライナーは無理でも、幾つか都計道もあるし、あるいは環八の下も使えるだろうし、あるいはいろいろな料金の規制をやって、交通需要をコントロールするというのもうちょっと具体的に書き込んだらどうかといったような話がございましたので、その辺については少し検討させていただけたらと思っていますけども、今ご指摘いただいた施策というのは、基本的に5ページのどこかには入ってくるんじゃないかと思っています。

定量的に評価せよというときには、具体的な事業がないと定量的な評価は難しいと思っていますので、前回P I 会議でも話があって、私の方からご説明させていただいていますが、今、なかなか個別の事業に落とせないものですから、施策としての評価になって、定性的な書きぶりになっています。定量的な部分で書けるものについては書き込めたらというふうに考えて、今検討しているところです。

例えば、栗林さんから先ほど何もしない場合どうなるのかといったような話がございましたけども、これについては、例えば先ほどもちょっとご説明しましたが、将来交通量の計算を出したときに、このまま外環をつくらないとどうなるのかというようなデータも出しておりますので、そういったものをうまく入れ込めたらと思っています。

個別の話になりますけど、例えば環八の地下につくったらというのは、恐らく5ページの施策の中の一番上の自動車専用道路 ルートはちょっと違うかもしれませんが、環状自動車の専用道路の整備という中に含まれるんでしょうし、あるいは貨物線を活用したらというような話は、上から4つ目、既設の公共交通へのシフトという中にパークアンドライドと武蔵野線の貨物活用と書いてありますが、こういった施策の中に入ってきているんだろうと思っていますので、その辺、もう少しここの表現を充実したらとか、こんなも

のを入れ込んだらというようなご意見があったらいただけたらと思っています。

あわせていろんな評価の視点が重要だというようなご指摘もありましたので、その辺、こういった評価の視点もあるんじゃないかというものがあれば、ぜひご意見をいただけたらと思っています。

あと、濱本さんから具体的にやるのかやらないのかというような話がございました。もちろん、パークアンドライドとかロードプライシングとか、いろんなソフト施策というのは今現在いろんな地域で試みられていて、東京都の方でもいろいろやっているとは思いますが、これも説明の繰り返しになって恐縮ですが、前のページに書いてあるような非常に大きな課題、都心部の渋滞、環境の悪化といったものを解決するために、例えば非常に大規模な料金施策をして、需要をコントロールしようと思えば、そのしわ寄せというのは必ずその周辺に出てくるということですから、なかなか前の方に書いた課題を解決するための大規模なソフト施策というのはすぐにはできないのではないかと考えています。ソフト施策をするためには、そのために必要なハードというのがどんなものがある、そのソフト施策をやったことによるデメリットというのがちゃんとクリアできるというところがきっちり説明できないと、実際のものとして取り組めないでしょうから、そういった観点で、ソフト施策は私も重要だと思っていますけども、今すぐ前のページの方で説明をしたような課題について解決するというのは、今やっている小規模なソフト施策の中ではしんどいのではないかとこのふうな意見をもっております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 先に東京都の方から補足があるようですので、東京都の邊見。

【邊見委員】 私の方からも少々、山本さんと一部重なるところがありますけれども、濱本さんがおっしゃったように一般道路も大事でありまして、力を入れております。ただ、外環とは役割がかなり違う部分があります。あと、貨物線、武蔵野線などの活用も大事であります。ただ、拠点間で大量に同じような荷物を運ぶようなときにはかなり有効だといわれていますが、一方で、そういうものにある程度限られるというような限界もあるかと思えます。

それから、東京都としても公共交通には大変力を入れておりまして、国の資料にもあったかと思いますが、東京は、公共交通のシェアのかなり高い都市だといわれておりまして、今年8月の末にも常磐新線が開通する予定にもなっております。

それから、武田さんおっしゃったように、ソフト施策も非常に大事だと思います。ロー

ドブライシングにつきましても、私自身、この検討の当初にかかわったことがあるんですけども、山本さんのおっしゃったように周辺道路の混雑が課題としてあったり、当初の検討でも、効果はあるけれども、あくまで次善の策だろうというようなこともありました。それから中央環状線、外環ができれば、導入もしやすくなるということもあります。

それから、武田さんも大所高所から外環は必要だろうという話がありましたけれども、これらの施策、いずれもいずれかということではなくて、極力あれもこれもということだと思えるんですね。少なくとも合わせわざでいくということが必要だろうと思いますので、いずれについてもぜひ力を入れていきたいと思えますし、力を入れていくべきだろうと考えております。

【司会（鈴木）】 山本さんと邊見さんから高速道路の料金政策の取り組みだとか、あるいはソフト政策だけでは首都圏の交通問題は解消しないのではないかとの意見、邊見さんからは、一般道と高速道路の機能の分担だとか、鉄道や公共交通にも力を入れているといったようなご意見がありました。

それでは、順次、武田さんお願いします。

【武田委員】 この5ページの中ほどのパークアンドライドの一番下、「一方、モーダルシフトは国は重要な政策として取り組んでおり」となっています。これは今出ていましたけど、モーダルシフトとは、ただ単に交通政策、運輸だけの概念じゃない。そういう意味でいうと、さっき申し上げたように、月曜日から日曜日までああいう形で働かなきゃいけない、勉強しなきゃいかんというのは、日本の宗教観からいうと余りぴったりしませんよね。曜日というのにとらわれるというのは、宗教的背景があるわけですよ。ですから、それにこだわらずにもっともっと広い、モーダルシフトというのは何かということを含めて使い方、動き方、学び方ということについてももう少し新しい概念をつくり出していくぐらいの気構えがいいんじゃないか。これは自治体として、まず東京都が何をするのか、交通政策の面では、国もそうです。ところでモーダルシフトで交通運輸を除いたところで機能していることはありますか。

一番大事なものは文部省を含めて、あるいはもっともっとありますよね。例えば練馬なら練馬区が、あるいは市なら市が、そういうパイオニア的なテストをやってみる必要があるんだろうと思います。もうちょっと深く考えてほしい。石原さん、あれだけ個性的な動きをしているんですから、パイオニアとしての何かを打ち出してほしいなと思います。

これは、国交省さんは特にそうですね。使い方を考えないと、この間の信楽だとか、福

知山だとか、あるいは今の山手線なんかすごいじゃないですか。1分半か2分置きに走ってますよね。これは異常だと思います。

【司会（鈴木）】 モードをシフトするということと、ピークをシフトする。こういったような観点が必要じゃないかといったご意見かと思います。どういう取り組みをしているのかといったような指摘もあったかと思います。

それでは、関連して、あるいは今の質問に答えることができれば……。濱本さん、よろしいですか。

【濱本委員】 もう一度申し上げておきます。山本さんから先ほど答弁ありましたし、東京都も答弁ありました。その中で環八のお話、今出ましたけども、山本さんの答弁の中で環八の中に地下をつくって1つの新しい一般道としての考え方でやるのも方策だといわれましたが、先日の意見交換会の裏のページに、先ほど訂正されましたけども、環八や環七等の一般道路と外環のような高規格の高速道路では役割が違うというような発言をしながら、山本さんは一方では、環八で、こういう一般道路でできるやり方もあるというような意見を申し上げているようですが、それはそれでいいんですけども、外環が本当に必要かどうかというときに、今、いろんな方がいわれていますけども、代替案だけで、何度も申し上げますけども、これをやるのかやらないのか。ただ意見だけお聞きして適当な答弁して、それで今日はこの場で終わりにしてしまうのですか。本当に、真剣に検討し実行する、その結果、それ以上に外環が必要なのかどうかという議論をしなきゃならないんですよ。

ですから、やるのかやらないかによって、いろんな考え方が変わってくると思いますよ。ですから、そういう中途半端な答弁じゃなくて、時間的な問題とか、経費の問題とか、いろいろな難しい問題はありますよ。だけど、積極的にやるというような答弁は1つも出てこない。だから、全然やらないで、そのままずっと外環の必要性の議論終わるような感じがするんですけども、私はこれではちょっと承服できませんよ。何回も住民側からこういう質問をして、答弁をしてほしいといっているんですから、何ができるのか、何ができないのか。やっぱりきちんと答弁されるのがいいんじゃないかと思いますが、どうなんですかね。

【司会（鈴木）】 代替案として提示されているような内容をどこまでやることができるのかを……はい。

【濱本委員】 今いっていることは、私のいっていることだけでなく、武田さんと

か、栗林さんとかいろんな方いられていますよね。そういう内容を含めて、すべて代替案の中身だと思いますので、そういう中で簡単にいえば、それをやるために1つの委員会をつくって、国がやるとか、東京都がやる姿勢を示すのか、示さないのか。ただお話だけで終わるのか終わらないのか。そこだけきちっと態度を示してほしいです。

【司会（鈴木）】 栗林さんとか、武田さんから指摘いただいているようなものも含めて代替案として示されているようなものをどこまでできるのかははっきりと答弁できる部分はしてほしいというご意見かと思います。

関連して、あるいは答弁を……。はい、平野さん、お願いします。

【平野委員】 今の濱本さんの意見に関連する話かもしれませんが、ちょっと自治体の立場でいわせていただければ、この5ページの基本的な方針の中で各メニューがあるんですが、私もこの間の意見交換会の中でも申し上げましたけれど、各メニューが交通体系の中で、武田さんの方からお話がありましたけど、全土交通としてのいわゆる高規格で全国をネットワークで結ぶような交通、それから首都圏を結ぶ交通、それから私ども自治体が練馬区内なら練馬区内を走らせる交通、それぞれの位置づけといたしますか、役割がまたその中にあるのではないのかなと。その位置づけをこのメニューでそれぞれどのように活用していくのかと。先ほど江崎さんの方からお話があった自転車なんていうのは交通の中で、私ども練馬区では進めておりますけど、地区内、いわゆる練馬区域内でうまく活用していくことによって有機的に活動できるというものもあると。そういうものをきちっと整理した中で、次のページになってくると思いますけれど、外環の位置づけ、いわゆる有効性というのが実証されてくるのではないのかなと私は思っております。

その中で、多分、濱本さんなんかがお話しされているのは、代替案としてやるのかどうかというのは、それぞれの、私ども練馬区も含めた自治体、東京都、それから国という役割の中で、どれをだれがやるのかというのをきちっと整理すればいい話ではないのかなと。私なんかはそう思っております。その中で、有機的に外環がどう機能するかというものを再度整理していけば解決する話ではないのかなというふうに私なんかは思っておりますので、ちょっと意見として述べさせていただきます。

【司会（鈴木）】 都市間交通とか、都市内交通、あるいは生活交通といった交通の役割分担、あるいはそれを行う事業を実施する主体の分担といった観点からのご意見かと思えます。

5ページに関して、あるいは、ただいま平野さんからは6ページ、外環のねらいに関する

るご指摘だったかと思えます。順次、発言いただきたいと思えます。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今の濱本さんのご指摘で、いろんな施策がここに書いてありますけども、私もここに書いてあるものを全部評価した結果、やらずに外環だけやる、そう主張しているつもりはなくて、先ほど申し上げたかもしれませんが、需要の調整、今ある施設を有効に活用して、いろんな工夫をしていくというソフト施策というのは非常に重要だと思っています。そういった中でロードプライジングだとか、パークアンドライドとか、さまざまな工夫をしながら、自治体であるとか、東京都、あるいは国がその施策を応援したりということをやっていると思っているんです。そういった観点では、いろんな知恵を出しながら、ここに書いてあるようなソフト施策をやっていくというのは非常に重要だと思っています。

一方で、これも次の外環のねらいにかかわってくるんですけども、前に書いたような環境とか、渋滞とか、さまざまな問題を解決するために、今、ここでいろんな政策を並べてみたんですけども、できるだけ効率的に、有効な施策がどれだろうかと考えたときに、ほかの施策ももちろん多少なりとも寄与する部分はあるとは思ってはいますけれども、外環のねらいのところでは書いたような道路の機能分担をうまくして、渋滞を解消しながら環境改善に役立って安全を確保するとか、あるいはネットワークをしっかりとつくって都市間機能というような言葉がありましたけれども、そういったような機能を発揮するというのは、ほかのソフト施策ではなかなか難しいのではないかとといったような観点でここを評価させていただきます。

【司会（鈴木）】 外環だけで解決するのではなくて、バランスが重要だと考えているということ。その中で首都圏全体の交通問題を解消するため、都市間交通という観点から外環の有効性が高いとのご意見だったかと思えます。

それでは、関連して。橋本さん、お願いします。

【橋本委員】 先ほどおっしゃったエイトライナーの件なんですけれど、山手線と武蔵野線の間はかなり距離があると思うんですよね。ちょうどいいところにエイトライナーが通ったら、少なくとも人間の移動の手段としてはすごく有効じゃないかなと思えますし、今、結局、環八を使うというのは、そこに行く手段がその道路しかないということもあるんで、やっぱり地下鉄で環八の下を電車が通るとすることも考えていただきたいと思えますし、もしそれができたらみたいな形の渋滞の程度も知りたいなと思えます。

それと、もう1つ、生活道路に入ってきた車が交通事故を起こしたりなんかするという事なんですけれど、その生活道路の整備とか対策というのは、通りにくくする方法もあると思います。車が通れないようにする。あるいは逆に通りやすくするという事もあるんですけれど、どのような方法を考えていらっしゃるのかお聞かせください。

【司会（鈴木）】 2点指摘があったかと思います。エイトライナーは人の移動には有効ではないかという点。それがどの程度寄与するのかといったご質問だったかと思います。それから、生活道路の対策として、通りにくくするといったような対策があるのではないかと、何かやろうとしていることがあれば教えてほしいというご指摘かと思います。

2点について。まず、道家さん、お願いします。

【道家委員】 私の方から少し包括的なお話をさせていただきますけど、東京都は1,200万の大都市で首都圏全体でいくと3,000万という大都市圏でございます、1日生活圏で皆さんが生活をされ、仕事をされ、学問をされなど、昼間いろんなことで動かれているということでございます。そのための都市の施設というのは、道路もそうですし、鉄道もそうですし、さまざまな施設があって、私はまだまだ不足していると思いますが、不足といって生活がとまるわけではございませんので、ピークのカットをしながら有効に使っているというのが現状でございます。そんなことで、先ほどからいろいろお話に出ているソフトとハードの施策を合わせわざでやることで、いろいろな各所に出ている痛みが緩和される方向にあるんだろうと思います。

ただ、ここにいろいろな交通政策のポイントがたくさん出ておりまして、さまざまな提案がなされておりまして、かなり真剣に検討していることもたくさんございますけれども、先ほども山本委員もおっしゃっていましたが、方向性としてはそうなんだろうけど、具体的な計画ができるまでは量的見込みというのがなかなか立てにくいんじゃないかと思います。提案をそのままにしておくということでは決してございませんで、どうやったらやれるのかとか、やれること、それからなかなか難しいこと、費用面、エネルギー面、その他の面でいろいろ難しい面もあるかと思いますが、そういうことについては、知恵を絞った上で、やるということは社会的合意がなければできないわけでございますので、今ここでやれるやれないということを即断せよといわれても、それはなかなか難しい話だと思います。

しかし、緩和する方向で、いろいろな政策をミックスしてやるのが、1つ例えば交通渋滞を全体として緩和する方向には間違いのないし、環境改善にもつながると思いますけれ

ども、計画が具体的に決まらなると、どの程度のそれぞれの緩和効果、改善効果があるかという数量的な評価にはまだ結びつく段階ではないのかなと思います。

実際に、道路でいいますと、やっぱりピーク時が問題だと思ひまして、現在、首都高でありますとか、それから東名や中央道など、道路公団が運営している高速道路におきましても、ETCという便利な機械ができたおかげで、夜間の時間帯を少し割引をしようじゃないかと。そういう時間帯をどうやって割引すれば、全体の使い勝手がよくなってピークカットにつながるかどうかというようなことを、今、社会実験ということで始めております。また、社会実験だけじゃなく、政策として始めているというところをごさひまして、例えば、夜間の時間帯の通行料を少し安くすることによって、運転される方が夜のぎりぎりの時間帯で高い料金よりも30分待つて安い方に乗るといふ誘導もできて、全体としてピークが少なだらかになる。朝についても同じようなことだと。こんなことも1つ具体のやり方としてやっているといふことで、さまざまなことの合わせわざで少しでも緩和の方向にもっていきたいといふのが、東京都の考えでござひますし、国もそういう考えでいろいろ政策を講じられていふと思ひますし、各市においても基本的考え方は同じだらうと思ひております。

【司会（鈴木）】 生活道路の対策については、山本さんの方でよろしいですか。

【山本委員】 今、橋本さんから2つ目の生活道路の關係の政策といふことでご意見ありましたけども、道路行政はさまざまな政策やっていますけども、地域の道路の交通安全を守るとか、そういったことも大きな政策の柱の中の1つで考えていまして、しっかり取り組んでいかないといけないだらうと思ひていふます。

生活道路の關係の施策、いろいろあるんですけども、昔から例えばコミュニティーゾーンといふていたりとか、最近はくらしのみちゾーンといふているんですけども、ある街区の中の皆さんが生活している生活道路のある区画にできるだけ通過交通が入らないようにといふことで、道路にハンプ、でこぼこをつくったりとか、幅を狭くしたりとか、直線じゃなくてジグザクにするような施策を取り組んでいまして、そういったものに国としても積極的に支援をしているといふ形になっています。そうすることによって、生活道路への入り込む車を通りにくくして入らなくするといふような効果があると思ひていまして、こういったものを積極的にいろんな地区で今やっております、この沿線の7区市でも何ヵ所かやっておりますので、ごらんいただけたらと思ひていふます。それが非常に直接的な施策です。

それでは、例えばそれだけをやったらどうなるかと考えると、今までその隣にある幹線道路が込んでいるので、抜け道として生活道路に入ってきたという車を、仮に生活道路に抜けられないような施策をそこだけやってしまうと、幹線道路の混雑というのがよりひどくなってしまふという形になるので、そういった施策をした周辺の幹線道路の交通をいかにスムーズに流すのかということもあわせてやらないといけないと思っています。そういった意味で、いわゆる通過する交通をうまくほかにバイパスさせるとか、そういった施策をやりながら、生活道路のさまざまな施策をしていくというセットという形で進めていかないといけないと考えているところです。

【司会（鈴木）】 道家さんからは、例えばエイトライナー等について、計画の具体性に欠けるので、量的な評価までは難しいのではないかとということがあり、ソフト政策、ハード政策についても、料金政策などを初めとして取り組んでいるということです。

それから、山本さんの方からは、生活道路としてはくらしのみちゾーンといった取り組みをしているということ。これは生活道路の使い方工夫であるけれども、対症療法的な対策ではなくて、やはり通過交通対策といったような根源的な対策が必要ではないかといったご意見だったかと思います。

関連してご意見、ご質問等。じゃ、先に遠藤さん。

【遠藤委員】 エイトライナーの話が出ていますが、多摩にモノレールが引いてあって、あれ、私の感じでは料金、非常に高い。それはやはり工事にすごくお金がかかる。それから、またもとをとるのにそれだけお金がかかる。利用者がそれを払っていかなきゃいけない。仮にエイトライナーを整備すると、利用者がこれを払っていかなきゃいけないとすると、今の高速道路を引いて我々がその道路を利用するよりもっと高いお金をこの電車を使うのに払うようになるのではないかなというふうにまず思えます。

それから、当然、私鉄との競争とか、要は国が運営するんじゃなくて、そういう一般の民営にした場合には価格競争にさらされる。そうすると、速さを追求するのか、サービスを追求するのか、安全性を追求するのか、また同じような問題が出てこないとも限らない。それを考えたら道路を引いた方がいいのではないかなと。

今、国土交通省さんから、それからあと東京都から外環のこういう資料を送られてくる時に宅急便を使われていますよね。郵便じゃないですよ。ということは、国のそういう郵政じゃなくて、宅急便の方がまとめてどんと出すと安いし、とりに来てくれるし、便利だし、その便利さはここにいる皆さんも体験しているはずですよ。そういう車はどこ

を走ってくるかといったら道路を走ってくるわけですよ。これを電車でやっていたら、電車に乗せる前に全部分配して、また電車に乗せて、それからおりたところでまた分配して、そこから自転車という不便さを我々は体感しつつ、それにかかる人件費を考えると、今の宅急便よりもっと高いお金で我々は郵便物を送ったり、受け取ったりしなければならない。だから、一端面でみれば確かにこういう案もあるかもしれませんが、税金を払っているからには、その税金に見合うサービスを我々は受け取ると。そうすると、国がそれだけ何かをしてくれるということは、我々はそれだけたくさん税金をその面にも払わなきゃいけない。じゃ、そのどっちをとるんですかという話になるんじゃないかなと。この上の方の交通政策のところは書いてあるけど、何となく私がみるにはそういうふうに感じられません。

それから、交通集中が深刻な地帯で課金、例えばガソリン代を課税して、今125円になって、これを180円ぐらいに変えれば、税金50円とって高くすれば、多分走っている車は減ると思うんですよ。みんな自転車にするか、バイクにするか、軽にするか。燃費のもっと安いやつに。しかし、税金は同じ、トラックにもかかるし、輸送物体全部にかかる。輸送コストが上がれば、製造コストから食料品からすべてのコストが上がってくる。そうすると、国際競争力が落ちて、多分日本の株価は落ちるでしょうね。それでもいい、みんなが我慢するというのであれば、これをやればいいんじゃないかなと私は思うんですよ。じゃなくて、この辺の需要調整というところは、やっぱり皆さん便利さをもうここまでどっぷりつかっていたら捨てられるかどうかということだと思えますね。この資料をみながら私が感じたことをちょっと述べさせていただきました。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。多摩モノレールなどの例をみていると、新たな公共交通については、経営という観点から難しいのではないかという点、それから、東京の都市機能として利便性を享受している皆さんが、やはり利便性を要求しているのではないかということ。課金をしたら物流コストなどにもはね返って、東京、あるいは日本の競争力を失うのではないか。そういう観点から、需要調整というのはこれだけではいかなものかといったようなご指摘だったかと思えます。

何名か手を挙げておりましたが……はい、板垣さん、お願いします。

【板垣委員】 エイトライナーのお話がちょっと出ていましたもので、私は世田谷で前にエイトライナーの担当の方もしていましたもので、ちょっとお話しさせていただきたいと思うんですが、エイトライナーにつきましては、世田谷区初め、西北部の関係6区でそ

の運動を進めてきておりました、2000年だったと思うんですが、当時、運輸省の運輸政策審議会から18号答申という形で、今後の鉄道整備の路線が発表されているんですけども、その中でエイトライナーが今まで全然位置づけがなかったんですけども、一応、「検討すべき路線」というところに位置づけをされているんですね。残念ながら「整備すべき路線」とまではいかなかったんですけども、一応、「検討すべき路線」というところまで一段落上がったというようなところでございまして、今、東京都さんも含めて関係区とも研究会といたしますか、勉強会を引き続きやっております、促進運動も引き続きやっておりますというような状況がございまして。

今お話があったように、鉄道整備が一番大変なのは、その事業主体をどうするのか、それから資金をどうするのかというところがやっぱり一番大変な課題だというふうに思っております。学者先生なんか、私ども講演会を開いたりなんかして聞くと、やっぱり日本の鉄道整備はかなりハードルが高くて、建設資金から全部運賃収入で賄うような、ある意味では国の補助金が鉄道整備に対して少ないんじゃないかと。外国では、それらがもう少し補助金も多いんで、エイトライナーぐらいだったら、ほとんど「整備すべき路線」でも構わないんじゃないかというようなお話もいただいたことがあるんですけども、現実にはそんな状況があるということで、当時は運輸省、建設省という時代ですけども、今は両者が一緒になって国土交通省になっておりますので、山本所長さん以下も、そういう運輸関係との連携というのもぜひされていって、それが区民の方にも目にみえるような形が出てくれば、そういうことが結果的には代替案といたしますか、そういうところが並行してやっていくということを見せしていくことが必要なんではないかなと思っております。

私は、このエイトライナーができたから外環が要らないということには決してならないと思っておりますので、それは役割がやっぱり全然違うというふうに思っておりますので、それはそういうふうに思っております。

ですから、エイトライナーにつきましては、引き続き私どもも関係自治体で運動を進めておりますし、今後とも東京都さんと連携して、国の方にも次の段階ではぜひ「整備すべき路線」ぐらいの位置づけにしていきたいなというふうに今頑張っているところでございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 エイトライナーを引き合いに出しまして、鉄道の経営にかかわる問題、あるいは行政の役割分担にかかわる問題等のご意見だったかと思っております。

先に江崎さん、よろしいでしょうか。その後、渡辺さん。

【江崎委員】 先ほどの国土交通省の方で宅配便をよく利用していらっしゃるという話に関しては、例えばA4の紙1枚を宅配便で送ってこられることがあるので、速達とか郵便の方がいいんじゃないかなと思うことがよくあります。

それは置いておいて、エイトライナーに関してなんですが、以前、世田谷区の職員の方々の間でごみ焼却場の排熱 沿線にちょうど2つほどあるでしょうか、その排熱を利用してエイトライナーを走らせる。その路線を使ってごみも運べないかといったことを検討していらっしゃる方がいらっしゃいました。先ほど武蔵野線を貨物に利用しているという話もありましたので、エイトライナーを物流に活用するというのも検討に値するのかなと思いました。

以上です。

【司会（鈴木）】 エイトライナーは、人の移動だけでなくごみの輸送など物流にも使えるのではないかといったご意見だったかと思います。渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 山本委員に質問したいんですが、先ほどの山本委員の説明の中でセット政策ということで、ソフト面とハード面、両方並行してやらなきゃいけないんだというもっともらしいといいますが、なるほどと思われるような説明をされたんですけども、実際問題として、今、練馬部分、できてから10年近くたって、まだあの計画がどうですか、環八が繋がらないとか、それからまた、今の外環の話に戻しますと、東名以南、これもまだ不確定。そういう状態で、ソフト、ハード、並行してなんていう話がどこにできるのか。逆に外環だけつくったけども、そこに併設されている既存道路の整備がおくれて、今の練馬と同じような状態だと。逆に、1つの例があるのに全然話が守られていないわけです。今、世田谷が一番心配していますが、東名以南にしてもまだ結論が出ていない。

そういう中で、話としては、説明としてはもっともらしいと思うんですが、このソフト面、ハード面、これを例えば予算の面にしましても、どういう形で予算をつけて並行してやるのか。その辺の具体的な見通しといいますが、ただ金的な話はここではもうどうしようもないんで、多少なりともその具体性というか、金の予算面、それから実現性、現実性、それから練馬の話も踏まえて、ひとつお答えいただきたいと思いますが。

【司会（鈴木）】 あわせてやるべきことをどのように具体化していくのかといったことかと思いますが。山本さん、よろしいでしょうか。

【山本委員】 それでは、まず最初に渡辺さんの質問からですけども、セット施策とい

う話をご理解をいただいたんだと思います。実際、どのぐらいのお金がついているのかという細かい数字は、今手元にありませんので、またご説明させていただけたらと思っていますんですけども。道路の政策全般は、道路特定財源に頼って、受益者負担の原則に基づいてガソリン税とか、自動車重量税からいただいてさまざまな政策をしております。

過去は基本的にハード整備がメインだったわけですが、最近はソフト政策にどんどん移行していきまして、先ほどご紹介させていただいた高速の料金割引でありますとか、あるいはパークアンドライド、それから先ほど出たくらしのみちゾーンといったような政策、先ほど公共交通機関の話が若干出ましたが、あかすの踏切を解消するための連続立体、あるいは一部の地下鉄の整備、こういったようなところに対しても、道路の渋滞が解消するということもありますので、道路の財源をかなり入れてきているんです。そういった意味では、現実問題としては、そういったソフト施策の方に道路の財源というのはかなりシフトしているんだろうと考えています。ちょっと具体的な数値、どのぐらいの割合かとか、今もっていませんので、その辺はまたご説明させていただけたらと思っています。

そういった意味で、ハードばかりでソフトの方をやる金がないんじゃないかとか、力入れてないんじゃないかということではなくて、そちらの方にも今、力を入れていっているという状況であります。

それでは、例えばソフト政策だけを一生懸命やればすべての問題が解決するかということ、恐らくそうではないんですね。ちょっと抽象的な話になってしまいますけども、例えば、先ほど高速道路の料金割引みたいな話がありましたけども、一般道路があって、例えば高速道路があってという並行しているような区間において、一般道路が非常に渋滞している場合に高速道路を割り引けば、一般道路の方の渋滞も緩和されるというような形になるわけですね。例えば、高速道路がなければ、一般道路の渋滞というのはどうしようもないというか、一般道路自体を有料にすれば別かもしれませんけど、そういうわけにもなかなかいかないんでしょうから、そういったようないわゆるハードの政策とソフトの政策というのをしっかりと連携しながらやっていく必要があるんだろうと思っています。

例えば外環なんかで、さっきの練馬の話とか、東名以南みたいな話が出ましたが、例えば外環を整備したことによって、我々としては通過交通を都心部とか環八を通すんじゃないかと、外環でうまくバイパスさせるということを施策のねらいとして考えているんですけども、例えば、当初のねらいどおりうまくそういったように外環に通過交通が流れな

ければ、料金の政策をして、料金をもう少し安くして、通過交通の方を外環に交通量をシフトさせるとか、いろんなアイデアが考えられると思いますので、そういった意味でもうまく両者工夫しながら、この地域、あるいは首都圏の環境がよくなるようなアイデアを出していかないといけないと思っております。

【司会（鈴木）】 5ページ、道路施設の整備、道路の役割分担だとか、需要の調整といった観点から、施策間の優先度だとか、それぞれどういう効果があるのかといったような観点からご意見をいただいております。続けてさらに。はい。

【橋本委員】 先ほど来、高速料金の夜間割引の件で、安くすればそちらの方に車が流れるというようなことをおっしゃっていますけれど、東京都は24時間寝ないで活動したいと思っていらっしゃるのでしょうか。でも、道路周辺の方というのは、車は24時間走っていますよね。電車はとまります。その辺の静かな夜とか、あるいは確かに24時間稼働して行って、世界に負けない強い日本をつくるのもいいかもしれませんが、もっと人間が人間らしく生きる本当のソフト面というのをもう少し考えた方がよろしいんじゃないのでしょうか。

【司会（鈴木）】 大分大きな意見でしたが、山本さんでいいですか。

【山本委員】 先ほどご説明した料金政策というのはいろいろありまして、もちろん夜間割引、例えば首都高なんか夜間を安くして、昼間渋滞している車を料金の安い夜間に誘導させることによって昼間の渋滞を解消させようという政策ももちろんあります。ではなくて、例えば、先ほど武田さんでしたかね、時間帯でみたいな話がありましたけども、朝夕の通勤ラッシュの時間帯に、料金を例えば安くすることによって高速道路の方に車をもってきて一般道の渋滞を緩和するみたいな、通勤時間に注目して料金政策をするということもありますし、あるいは時間帯だけじゃなくて、これは都心部ではなかなか難しいんですけども、地方の道路なんかでは、例えば一般道路の渋滞が激しいような昼間の時間帯に高速道路を安くしてうまく分散させるとか、今、そういうさまざまな実験をしておりますので、24時間不夜城のように働けということだけではなくて、そういうさまざまな工夫があり得るだろうということでございます。

【司会（鈴木）】 はい、樋上さん、お願いします。

【樋上委員】 以前、お話したかもしれませんが、三鷹市のほか関係市（武蔵野市、調布市、田無市、保谷市）は、都市計画道路調布保谷線の整備に関し、自動車利用から公共交通利用の転換をはかりLRTを含む新交通システム導入などを東京都に要望した経緯があります。

この件について、昨年三鷹市役所で東京都からLRTなど新交通システムについてヒヤリングいたしました。

その時の話では、LRTの整備には多額の資金を要し、JR中央線の立体交差やターミナル駅への接続に厳しいものがある。また、東京都の地下鉄網は路線密度や運行頻度が高く、高水準の信頼性と正確性を誇り、世界屈指であるとのことでした。したがって、そのまえにトロリーバス形式のものを考えるほうが先ではなかろうかという考えかたが話し合われました。一般道路では、環境にやさしく排ガスを出さない交通施策を東京都も検討してもらいたいと思います。

【司会（鈴木）】 LRTやバスといったような公共交通も誘致すべきではないかという意見だったかと思います。

それでは、邊見さん、お願いします。

【邊見委員】 樋上さんからLRTの話がありました。たしか三鷹市役所において、私も樋上さんと意見交換等させていただいたことがあるように思います。おっしゃるようにLRTは、主に短距離の人の移動ということになりまして、そういう意味では魅力的な、今後の都市交通として諸外国の例をみても非常に可能性のあることだと思っているというお話をしたように思います。

一方で、先ほど世田谷の板垣部長さんもおっしゃったように、エイトライナーの導入について、事業採算性とか、だれがお金を出すのか、だれが整備するのか、そういうハードルもあって、エイトライナーよりも単価の安いLRTということかもしれませんけれども、共通する課題もありまして、非常にいい施策の方向だと思うんですけども、なかなか難しい課題もあるというお話をさせていただいたと思います。

繰り返しになって恐縮なんですけども、東京都は、公共交通に非常に力を入れてきておりまして、多摩モノレールもそうですし、りんかい線もそうですし、今、日暮里・舎人線の整備も進めています。先ほどいった常磐新線もそうですし、大江戸線、挙げていっても切りがないんですが、非常に力を入れてきておりました。

ただ、いずれも経営採算的には非常に厳しい状況に置かれているというのも事実でありまして、やむなく一般会計を投入して経営を支えるというようなことまでしてきておりまして、先ほど遠藤さんがおっしゃったように、そういうことへの社会的な共通認識が、今、非常に苦戦している状況ですので、さらに一步踏み出すということが非常に厳しい状況にあるということも事実でありまして、ぜひ今後の検討課題とさせていただきたいと思って

おります。

【司会（鈴木）】 はい、樋上さん、お願いします。

【樋上委員】 先ほどの発言に、ちょっと追加させていただきますが、三鷹、あるいは関係市で出されているLRTの要望は残されていて、LRT導入までのつなぎとしてトロリーバスの導入を考えてみては如何なものかということです。

【司会（鈴木）】 公共交通に対する期待が大きいといったことかと思います。

それでは、大分5ページまでの部分で 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今、交通政策のポイントのところではいろいろ議論されていますし、いろいろお話もしました。私、たびたびお話ししますが、この外環のP Iをやるに当たって、外環というのは昭和42年に決定したところではありますが、そのときの必要性は議論されていたのだと思いますけど、今、行政側から出ている資料をみますと、利便性と生活道路に入ってくる渋滞問題が今大きな問題として取り上げられているということだと思います。

私は先ほどからもお話ししていますが、1つの必要性の議論の中で問題にしているわけですが、行政側としては外環を整備することが大前提だと思いますので、そうであるのならば、住民がなぜ外環をつくるのに納得できるかということになりますと、今、私どもをはじめ、たくさんの方々がいっぱい提案をされました。そういうことを現実的に沿線の住民なり国民は行政側がどこまでやられるのか、どこまでやられて、これならばどうしても外環が必要じゃないかというように容認できるような、もう少し程度の高い必要性の議論ができるようなところまでにするためには、やはり私が先ほどから申し上げているような内容についてきちんと行政側が示していただいて、それでどうしても沿線の住民をはじめ、利便性を認める皆さん方も、賛成されている方も、反対されている方も、これならば外環についてもう一度考えようじゃないかというような話し合いができるような、もうちょっと高度な議論ができるようにこれから進めていただきたいなと。こういうふうなきょうの交通政策のポイントの議論のところでは申し上げておきたい。

あと、いろいろ経済的な問題とか、また出てくると思いますので、その都度お話ししますが、私はきょうの議論を聞いていて、その辺が少し足りないんじゃないかなと思いますので、どうかその辺を行政の皆さん方に、慎重に、そして積極的に考えていただきたい。こういうふうをお願いしておきます。

【司会（鈴木）】 他の施策との優先順位について検証していくといった姿勢が必要じ

やないかといったご意見かと思えます。川瀧さん、お願いします。

【川瀧委員】 関東整備局の川瀧ですけども、きょう、5ページでいろんなご意見を賜りまして、先ほどから繰り返し申し上げていますが、これは、代替案というよりは、こういうものをセットでやらないと、なかなか東京の場合はもったいないんじゃないですかという説明をさせていただいています。ただ、ちょっとわかりづらい面もあったのかもしれませんが、そこら辺、また補足資料があればお出しをしたいと思います。

セットでやる場合もいろいろあるんですけども、いろいろご意見があった下の黄色いところ、需要の方です。料金かけたり、どうだこうだとか、いろいろなやり方があると思えますけども、イギリスのロンドンでやっているんですよ。都心に入るのに5ポンド要るそうです。中に入るときに、5ポンドというのは日本円でいうと1,000円幾らかですね。そのくらい払わないと都心に入れないという政策を今進めています。それで渋滞が3割減ったという効果が出ているんだそうです。

いいねということなんですけども、ただ、東京と決定的に違うのは、向こうは道路が全部できているんですよ。環状道路も放射道路もできているんですね。できている道路を先ほどどなたかおっしゃっていたように有効利用するということで、ピークを抑えるとか、そういうことで、料金を課すということをやっている。そこはちょっと違います。東京の場合は、とにかくにも外環が埼玉とかにできていて、千葉も今一生懸命つくっているところですね。途中で切れているわけです。これはやはりロンドンとは違うのかなという気がいたします。ちなみに、ロンドンの場合は交通政策上は成功したんですけども、商業系の方、お店をやっている方が売り上げが落ちたということでみんな反対しています。そういう矛盾もあるみたいで、これも先ほど遠藤さんがおっしゃったみたいに、規制というんですか、社会生活というか、人間の行き方をどうするかに係るようなところで、なかなか難しいところがあるのかなというふうに思いました。

ちょっと補足しましたけども、そんな状況でございますので、もし資料があればお出しをしたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【司会(鈴木)】 需要の調整等に係る課題、あるいはそのためにもセットになるネットワーク整備が重要ではないかといったご意見かと思えます。

それでは、その他ご意見ございますでしょうか。また後で戻っていただいてもいいので、順に6ページ、外環整備のねらい、さらには外環の整備効果。まずは外環整備のねらいあたりについて意見交換をしていきたいと思えます。まず初めに補足等がございましたら、

山本さんからお願いします。

【山本委員】 先ほども少し触れましたけれども、ねらいということで3つ整理をさせていただいております。左下ですけれども、ネットワーク化ということで、多様な機能を実現するというので、その機能が4つ書かれておりまして、都心部への流入を抑制するというのもありますけれども、周辺地域間の移動ができやすくなるとか、災害事故の場合の迂回ができるとかというようなネットワークとしてのねらいが1つ。

右上に行きますけれども、機能分担の適正化。先ほど生活道路の話が出ましたけれども、その生活道路の通過交通を回避するというので、周辺の道路の政策も一緒にしないといけないと説明しましたが、現状が環状道路がないために放射方向の自動車専用道路が混んでいて、したがって幹線道路が混んでいて、それを抜け道として使う生活道路まで影響が出ているという現状を、環状道路を整備することによって放射方向を楽にして、それによって幹線道路も楽になり、生活道路を抜け道として扱う車が減るといったような機能分担をしっかりとしようというねらいがございます。

右下は、自動車専用道路ということで考えておりますので、通過するような交通を大量にさばけると。しかも安全にさばけるといったようなねらいがあるということで資料をつくらせていただきました。

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、外環整備のねらいを含めて、前のページに戻っても結構ですので、発言等がございましたら、順次ご意見、あるいは質問等をいただければと思います。はい、武田さん、お願いします。

【武田委員】 外環整備のねらいという部分では、ここにあることは当然過ぎるほど当然なんですね。ただ、またここに抜けているのは、武蔵野台地の7つの都市を、戦後、安井都政ではあそこを首都圏整備法によってグリーンベルトという位置づけがありました。それがだめになった。そして手つかずで来たというゾーンですね。その後、大した都市整備が行われない。臨海部、それから京浜、新宿副都心、その辺への投資、さかのぼっては首都圏整備法による官江街、永田町を中心にした都市整備が非常に高度に進んだ。非常に大ざっぱな言い方をしますと、それから多摩を含めた整備が進んだ。いわば多摩東部地域と区部西部地域の連担地域についての都市投資というのは非常におくれてきたと思います。

ここでは道路の整備、幹線道路、生活道路の整備というようなことが地域的な課題としては出てきていますが、練馬の実態は皆さんにはご理解を十分いただいたと思います、

その程度でございます。すでに杉並などは、完成型の都市になっているのかもしれませんが、それ以外のところはまだまだ整備が不十分で成熟型の都市にはなっていないということです。

そこでお伺いします。この外環の整備は、相当インパクトがあるために、デメリットもこの地域、この16キロの中で起きてくる。そのマイナスをどう防ぐかということがカギです。これからいいものができますという、少しのプラスアルファでこの7つの連担地域が成熟した都市になっていくためには自然、生態系、環境、その他を含めた懐の深い緑の多い都市という形に求められます。東京都さんが前にP I会議で出したものの中には高らかにそれがうたい上げてあります。ありますが、じゃあどの程度現在まで来ていますかということになると、これはなかなか遅々として進まずということなのです。

だけど、外環を整備することによって、プラスアルファで出て豊かな成熟した都市をつくるべきです。私の言い方でいうと、外環は主体ではない。都市づくりを進めていく中に外環づくりが共存していくべきだということですよ。そういうことがここに全然出てきていないじゃないですか。環境のマイナスをなくすという話、生活道路だとか、いろいろなことが出てきます。マイナスの騒音、震動、騒音対策ということは完全にやりましょうというようなことをいっています。利便性も経済効果もうたっています。今まで幾つも挙げたことに対して国も東京都も答えていない部分、ペンディングになっている部分がここに全然出ていないんですよ。お忘れになったんですか。

道家さんにお尋ねしたい。高らかにあれだけのきれいな水と緑の何とかの都市づくりと、南北軸を整備するんだというふうに5ページか8ページつくったのがありますよね。僕はあれを非常に高く評価しています。一遍にあそこに行くはずがないんですよ。しかし、こういう大規模プロジェクトがあるときに、言葉は悪いけど、外環をてこにして、どうせ予算を使うんならば、そこで少しずつあの周辺のまちづくりをより豊かにしていくんだという部分があっていいと思うんです。結果的にそれが相乗効果じゃないですか。それがあるから、外環だけじゃなくて、地域のまちづくりと共生してこのゾーン全体、16キロ圏が緑豊かな武蔵野台地づくりになるんですよという説明ができるようなことにしてほしい。これ、どうして抜けちゃったの。ちょっとご両者にお尋ねしたい。

【司会（鈴木）】 多摩東部、あるいは区部西部地域では都市整備がおくれている。都市づくりという観点、都市全体という観点から、周辺対策とか交通機能だけではなく、まちづくり、都市づくり、都市全体の構造という観点から外環と共存していく、あるいは外

環をてこに整備していくというまちづくりの観点がねらいとして欠けているのではないかと
というご指摘……

【武田委員】 ちょっとご免なさい。最後に言い忘れた。確かP I協議会の中では外環
の問題をやるんであって、都市づくりは関係ないんだと非常にしつこく、だれとはいいま
せんけども、外環の議論をするんで、都市づくりを議論する場じゃないんだということが
ありました。それが多分国も都も障害になっているんだろうと思うんです。せっかく道家
さんの方から都市計画局としてあれだけ高らかなものをつくっていながら、それは通り一
片の扱いしかしておりません。非常に残念だと思うんです。だから、これは協議員の中
にもそういう意味で外環、外環、外環という形だけで来ているが、そうじゃないんだ、外環
なんていうのはこの7つの都市の中の一部でしかないんだと思います。でも、それがあ
ったからここでは消されちゃったのかな、非常に残念に思っていますが、お答えいただき
たい。

【司会（鈴木）】 指名もありましたが、まちづくり、都市づくりという観点。先に山
本さん、お願いします。

【山本委員】 それでは、先に私の方から。

外環整備のねらいということで、ご指摘のとおり、道路中心に書かせていただいでいて、
武田さんのおっしゃるようなまちづくりとか、そういった観点について、このページでは
おっしゃるとおり触れておりません。

とはいっても、こういった大規模な道路をつくるわけですから、生活環境であるとか自
然環境をしっかり守るのは我々の責務だと思っておりますので、そういった観点では、実
は9ページ以降に、要はマイナスの面、それがどうなってどういった対策をとるのかとい
うのを書かせていただいております。

先ほどのまちづくりという観点でいくと、これはまた次回以降ということになると思
いますが、12ページで、今回、外環というのは地下方式を提案しておりますので、特に生
活環境に影響を及ぼすというのは、ジャンクション周辺でありますとか、インターチェ
ンジをつくったところのインターチェンジ周辺ということになるでしょうから、そういった
ところについては地域分断とか、しっかり対策をとるといことは書いてあるんですが、
加えて、まちづくりとか周辺整備というものを一体的に進めていかないといけないとい
うような観点でここで触れさせていただいております。

ただ、今、武田さんがおっしゃられたように、もう少し大きな話ではないかというご指

摘もありますので、その辺についてはどういったような主張ができるかというのは改めて考えさせていただけたらと思っております。

【司会（鈴木）】 それでは、大分時間も押してまいりましたが、樋上さん、お願いします。

【樋上委員】 武田さんと同じ意見です。私ども、地域の方々とオープンハウス等で意見交換したとき、例えば三鷹にインターチェンジや排気塔が整備されるとしたならば、大気汚染など環境負荷が増えるマイナス面がある。これを補償する効果として、沿線の緑化、公園の整備をおこなうなどを含むまちづくりがあると説いたことがあります。

そういう意味で、12ページ以降にあるようでございますけれども、武田さんが云われるように、外環整備がまちづくりに有用となる施策を含めた書き方など研究していただく必要があると思います。そのほうが住民の方々に外環整備の協力が得られやすいと思います。

【司会（鈴木）】 それでは、渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 地域によっていろいろ特性があるからおっしゃることはわかるんですが、どの地区もそういうふうになっているというような言い方はちょっと考えていただきたいんですよ。私のところは町会自体がつぶれますよ。逆に、じゃあ立ち退けるのかということ、残されているんですね。何回もいいますが、この沿線で一番大変な影響を受ける場所なんですよ。まちづくりじゃないんですよ。今ある地域コミュニティーを破壊するんですよ。破壊以外何者でもないんですよ。住むような場所にならないんですよ。ましてや、外環を利用してまちづくりの一環にと。そういうところはいいですよ。ただ、余り大々的にいってほしくないんです。私たちのようにつぶれる町が、町内会があるんですよ。その辺気をつけてお二方、今後お願いしたいと思います。

【司会（鈴木）】 武田さん、お願いします。

【武田委員】 破壊されるのは渡辺さんの町会だけじゃないんですよ。私どもの方もそうだし、現に破壊されましたし、石神井からずっと南へ行く地域全体がそうなるんですよ。シールドで行く武蔵野さんあたりは多分関係ないと思いますけどね。でも、現実に大泉インターから南へ行く地域は開削工法でいきますから、これはすさまじい、まちづくりという意味では大きな分離が行われるわけです。

でも、都市間輸送ということ、機能の確保ということ、そして湾岸まで行くことは確かに必要だろうなということをも前提にして、しからは、それを上回るプラスというのは何なのかということをお案すると、確かに大きなマイナスを受けるけれども、それを上回る魅

力ある都市をここにもう一回つくりましょうよということしかないじゃないかということ
でいっているわけです。

ですから、渡辺さんがおっしゃる意味である地域が分断される、町会が分裂するという
話は確かによくわかります。ただ、それは分断されたままでいいということじゃないんで
あって、それを上回る何かをどういうふうに求めていくかということが、僕はP Iの皆さん
がかんかんがくがく議論した上で1つの同意、合意をつくり出していく場じゃないかと
思いますよ。

以上で終わります。

【司会（鈴木）】 残り5分を切ってしまいました。最後、2人だけ、江崎さんは挙げ
ていなかったの、栗林さんと宿澤さんだけ、手短にお願いします。

【宿澤委員】 私は確かに都市づくりに反対いたしました。でも、これは昭和41年に
外環が高架であるという後で、じゃあまちづくりの条例が残っているからということで私
は反対したんです。そうでなくても、どこでも自分のところのまちづくりというのはそれ
ぞれしているわけですから、私たちが反対をしたからといってまちづくりをしないとい
うことじゃないと思うんですよね。

【司会（鈴木）】 まちづくりは別にできるのではないかというご意見でした。

最後、栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 外環に関するまちづくりということですが、世田谷地域に限っていえば、
外環が来ることによって計画されている積極的なまちづくりについては聞いたことがあ
りません。したがって、やはりこの外環を考えた場合に、本当に外環が必要かどうかとい
うことをしっかり議論していくことが我々P I会議の今の一番大事なことではないかと私は
考えております。むしろそれ以外のことはちょっと後回しの問題ではないかなと思います。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

それでは、残り時間も大変少なくなってしまいました。本日の外環の必要性についての
議論は、時間の都合でここまでにしたいと思います。引き続き、次回議論を続けていき
たいと思います。

残りの時間につきましては、第1回の意見交換会で、大田区の松原交差点での大気浄化
実験に関する新聞記事の件につきまして、川瀧委員から紹介だけよろしいでしょうか。

【川瀧委員】 お手元の松原橋大気浄化実験の結果報告という資料が入っていると思
うんですけども、それを手短に説明します。

【司会（鈴木）】 この資料につきましてはメインテーブルに座っている方だけに配らせていただいております。

【川瀧委員】 メインテーブルの方だけだそうなんですけども、4月27日に私どもの東京国道事務所と東京都で記者発表した資料です。1枚めくっていただきますと絵がありますけども、環七と国道1号の交差点が松原橋交差点とって、大気の状態が現状で非常に悪いんですね。右側に写真がありますけども、上に国道1号が重なっているみたいな形になっている交差点です。NO₂とかSPMの数字が非常に悪いです。その下の表にありますけども、ワースト2位とか3位という数字です。

その次のページ、ページ数が打ってなくて申しわけないんですけども、そこで実験を試みようということで、4ページ、図面が右側にあると思うんですけども、上に図面があって、下に図2 2ということで、実験施設のシステム概要と書いてありますけども、汚れた排気ガスを吸いにとって、普通の人工の土です。土の間にこの排気ガスを通すことによって、土の作用でNO_xとかSPMをとることがあるんです。それを実際にやってみたのがこの実験結果です。それでやってみました。

その結果が、図2 2と書いてある紙の裏側、表3 1というのがありますけども、NO₂、除去率94%、1日237グラムとると、NO_xも74%の693グラム。SPMは71%の102グラムを1日でとるという結果が出ました。この装置そのものの結果はこういう形で出たんですが、表3 3のところ、じゃあ全体の大気はどうなったのかなということで大気を調べてみたんですが、残念ながら余りよく出なかったという実験結果がありました。

最後の4のまとめというところにそれが書いてあります。2行目に、一定の除去能力を確認した。一番最後のところに、ただしということで、装置はよかったんですけども、交差点周辺の大気改善効果については明確な差はみられずに、観測データ上では確認できなかったということでありました。局所的な効果はあったんだと思いますが、周りの空気から汚れた空気がまたここに流入してきて、なかなかいい結果が出なかったということでございまして、委員会をつくって検討していました。それを4月27日に記者発表をしまして、一部の新聞に報道がなされたということでありました。

以上です。

【司会（鈴木）】 ただいまの報告につきましては、意見交換会の中で新聞記事に関して質問が出ましたので、それにつきまして報告したものでございます。報告資料につきま

しては記者発表資料でございますので、ホームページ等をごらんいただければごらんになることができるかと思えます。また質問等がございましたら直接担当部局等へ問い合わせただければと思えます。

それでは、最後になりますけれども、環境の現地観測結果、A3の資料をお配りしているかと思えますので、これについて事務局の方から紹介をしたいと思います。

【事務局（川端）】 事務局の東京外かく環状道路調査事務所の川端です。

お手元のA3の資料をごらんください。この中で報告しておりますのは、大気質と気象の通年観測結果、地下水の通年観測結果を出しております。それと日照障害と電波障害についての現状の資料を出しております。

具体的な数値等については個別に回答したいと思いますので、ご連絡いただければ対応しますので、よろしく願いいたします。

【司会（鈴木）】 それでは、環境の現地観測結果につきましては質問等ございましたら直接問い合わせていただければと思えます。

それでは、最後にオープンハウス・意見を聴く会の状況についての参考資料、A4、1枚紙を配っておりますので、こちらについて事務局から報告させていただきます。

【事務局（藤井）】 お手元の参考資料をごらんいただきたいと思えます。前回の沿線会議以降、三鷹市北野外環オープンハウス会場で2回オープンハウスを開催してございます。今後の予定につきましては下の方に書いてございますが、3回の開催を予定しております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、最後に次回の日程について確認させていただきます。第6回の次回のP I外環沿線会議につきましては、事前に皆様にご都合をお伺いさせていただきました。結果といたしまして、次回は5月31日火曜日にP I外環沿線会議を開催したいと思います。いかがでしょうか。時間につきましては午後7時から当会場を予定しております。案内につきましては後日、別途事務局から連絡させていただきます。以上、よろしいでしょうか。

それでは、予定の時刻も過ぎてしまいました。以上をもちまして第5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

