

第6回P I外環沿線会議 会議録

平成17年5月31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6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6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時を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をお願いいたします。

本日、練馬区の湯山さん、杉並区の土肥さん、調布市の遠藤さん、川原さん、狛江市の石井さん、大川さん、世田谷区の秋山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事前に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枚目に次第、2ページ目、座席表に続きまして、資料1が前回の会議録でございます。それから資料2につきましては、前回委員会で委員の皆様から出された意見の概要をまとめたものでございます。資料3につきましては、委員の皆様からの提出資料でございますけれども、前回に引き続き外環の必要性に関する議論を継続していきたいと考えておりますので、前回までに提出いただいております資料を再度配付させていただきます。そのうち江崎さんの資料につきましては、第3回、第4回に提出されました資料、それから第5回に提出された資料を今回更新したものが提出されておりますので、新しい資料が出てございます。それから、栗林さんからの資料につきましては、第3回、第4回に提出された資料でございます。山本さんの資料につきましては、A3、大きな資料でございますけれども、第4回に提出された資料でございます。参考資料につきましては、オープンハウス・意見を聴く会の報告、今後の開催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、受付で配付されております注意事項に沿って、会の進行にご協力をよろしくをお願いいたします。

それでは、まず初めに資料 1、第5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は修正してございます。ご確認ください。特にないようでしたら、会議録は本日から公表とさせていただきます。

次に、資料 2で前回の会議で委員の皆様からいただいている意見を整理しておりますので、事務局から簡単に紹介したいと思います。

【事務局（藤井）】 事務局を担当いたします東京都都市整備局の藤井でございます。お手元の資料 2をごらんください。第5回P I 外環沿線会議で委員の皆さんから出された意見でございますが、こちらに整理しておりますとおり、外環の必要性について、配付いたしました資料のページごとに議論を進めてございます。

それから、もう1点、第1回の意見交換会で話題として出ました大田区松原交差点での大気浄化実験に関する新聞記事の紹介がございました。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ただいま事務局から説明いたしました委員から出された意見につきまして、ご意見がございましたらここで発言いただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。よろしければ先に進みたいと思います。

それでは、資料 3をごらんいただきたいと思います。こちらは、先ほど申し上げましたとおり、委員からの提出資料で、前回に引き続き再度提出させていただいております。前回会議では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、A3横長の資料に沿って議論を続けてきたところでございます。前はページ順に、首都圏の交通問題、問題発生の原因、それから交通政策の考え方、主に代替案にかかわるもの、それから交通政策の基本方針、外環整備のねらいといったあたりまで議論が進んでいるかと思っております。

今日は、前回に引き続きまして山本委員提出資料、この資料 3、A3横長の資料に沿いまして、前回の続きということですので、ページ番号でいきますと、前回6ページあたりまで議論したかと思っておりますので、6ページ、7ページあたりから議論していきたいと考えております。また、この中で、交通量や環境、あるいは整備効果に係る部分で、そ

それぞれ江崎さんと栗林さんから資料を提出いただいておりますので、今回はここまで進みませんが、この部分で江崎さん及び栗林さんから説明いただければと思います。

本日の質疑、議論はこのように進めてい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、本日は、ただいま説明いたしましたとおり、「外環の必要性(案)」の資料に沿いまして、前回に引き続き議論を進めていきたいと思います。A3横長の7ページをごらんいただきたいと思います。この7ページ、外環の整備効果あたりから本日は議論に入っていきたいと思います。

それでは、初めに、山本さんから資料について補足等ございましたら説明をお願いします。

【山本委員】 山本でございます。この資料を説明したのが2回前になりましたので、簡単に復習の意味で説明をさせていただけたらと思います。

6ページまではいろいろ代替案を比較したり、あるいは外環のねらいということでお話をさせていただいたわけですが、この7ページ、8ページにつきましては、外環の整備効果ということで、外環を整備した場合に具体的にどんな効果があらわれるのかというのを定量的に数値をあらわしながら説明をさせていただいたわけですが、

7ページ左側につきましては、外環を整備した場合ということで、周辺の渋滞がどの程度減るのかといったようなこと、それから外環を实际利用する交通というのはどういった内訳かといったようなデータを示しております。左下に円グラフがありますが、前回もご説明いたしましたけども、地元関連というよりは通過交通がメインの役割をもつ道路だということが書かれております。

7ページ右側では、外環を整備することによって幹線道路の渋滞が緩和して、生活道路が安全になるのではないかとといったような説明でありますとか、あるいは右下は、その根拠といたしまして、外環がある場合には地元関連交通が例えば環八により回ってきて、生活道路の交通が減るといったようなデータをお示しさせていただいているところでございます。

8ページまでご説明させていただきますと、8ページ左側は利便性の向上ということで、外環ができることによって、実際、高速道路を活用して移動や輸送の時間が短縮できるといったような具体的な時間を書かせていただいております。

右側は、もう少し大きな話で、外環を整備した場合にこういった経済効果があらわれるのかということで、一番上には、これは時間短縮とかの直接便益でございますが、年間約3,000億という便益があるということ。それから、事業費ということで次に書かれておりますが、インターチェンジを整備しない場合ということでございますが、概算で約1兆2,000億円と見込んでおります。これを両者を用いますと、その下にあります費用対効果ということで、俗にいうB/Cと呼ばれておりますけども、これは40年間で計算いたしますと3.3ということで、コストに対して便益が3.3倍あるといったような計算結果を示しております。右の一番下、環境の改善ということで、外環を整備することによって周辺の交通がスムーズに流れ、CO₂とかNO_x、あるいはSPM、こういったものの排出量が減って、全体の環境改善の効果が期待できるのではないかとございまして。

以上、簡単でございますが、説明させていただきました。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

関連いたしまして、交通量の変化という観点から江崎さんから資料をいただいておりますが、ここで説明するということによろしいでしょうか。それでは、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 では、きょう新しく出しました資料についてご説明したいと思います。「外環の整備効果についての意見」という資料です。ただ、意見と書きましたが、質問も含まれていますので、その点はご了承ください。

まず、東京の交通の現状です。山本さんの方で出してくださった資料の中で、東京都心に自動車交通が集中しているとか、環状道路が整備されると都心に集中していた交通が分散されると書かれていますが、先日も申し上げましたように、外環に関係する可能性がある通過交通というのは1.5%にしかすぎません。また、PI協議会のときにも申し上げましたが、東京23区で発生する車のほとんどは、23区内のみの短距離移動のようです。先日印象を申し上げた、「生活道路で交通事故が多発している」という表現もそうですけれども、誤解を与えないような書き方が必要ではないかと思うことがよくあります。

次に、渋滞緩和についてです。誘発交通に関して山本さんが以前、既存の道路から新しい道路に変更するといった経路選択による誘発は加味しているとおっしゃっていましたが、誘発交通というのはほかにもいろいろな要因があるようです。技術専門委員会でも誘発交

通の話が出ていました。委員の方がおっしゃっていたのは、下に参考資料としてちょっと小さい字で書きました、円山さん、原田さん、太田さんの研究のことかなと思いますが、その論文の中にこう書かれていました。従来の予測モデルは誘発交通を考慮した場合に比べて「道路整備の利用者便益をおよそ2倍過大評価している」「道路整備の環境負荷削減便益も過大評価している可能性が示唆される」と指摘しています。また、最近、国土交通省の研究所、国土交通政策研究所というところなのですが、そこで報告書が出されていて、「交通基盤整備により事前の予測・計画段階では想定していない交通量が現実に発生し、大気汚染、騒音、CO₂排出量等の環境問題や道路、鉄道の混雑等の問題を引き起こしている」とか、「交通基盤整備を行うと、誘発交通が発生し、総トリップ数が大幅に増加する」と指摘しています。一般的に用いられている推計の手法では不十分だというふうにも書かれていました。実際に外環をはじめとした道路で同じようなことが起こりますから、渋滞は緩和されないのではないかなと思います。

次に、外環利用交通量についてです。外環を利用するとされる交通量と現実のOD表の交通量とを、以前、ちょうど去年の今ごろでしょうか、P I協議会の際にもご紹介したんですが、もう一度比較してみました。そうすると、神奈川県と埼玉県間の交通、例えば赤い字で示しているんですが、「横浜・川崎～埼玉南部」で7割近くが外環を利用することになっていたり、この間の外環利用割合がとても高くなっていますが、このあたりにはほかの経路も幾つかありますので、もっと分散されるのかなと思いました。また、以前出された交通の分析と比較すると、神奈川県と埼玉県間の利用割合が高くなっている一方で、神奈川県と山梨・長野方面間の利用割合が低くなっています。もしかしたら私の方の計算間違いか、ちょっとわからないんですが、余りにも違い過ぎるので気になりましたので、どのような理由によるものなのか、また後日でも結構なんですが、教えていただけたらと思います。

次に、生活道路についてです。以前にも申し上げましたが、生活道路の交通量については、もともと交通量調査などがされていないので評価することができないですから、期待値にしかすぎないと思います。もしも外環新設分の交通量が増えた場合、それに接続する生活道路の交通量も増えるものと思います。

最後のページで、経済効果についてです。今見ているこの資料では、年間3,000億円となっていますが、技術専門委員会の方に出されている資料では、インターチェンジを

つくらない場合、2,600億円となっていて、その内訳が書かれていました。それを見ると、時間便益が94.2%、ほとんどを占めています。ただ、その計算に用いられている時間価値は必要性を考える上で大きな影響を与えるにもかかわらず、余り研究が進んでいないようです。最近では川崎地下鉄建設について行政が費用便益分析をするのに、1分24円という数字を使っていたそうです。ここではたしか1分、1台当たりですが63円だったと思いますが。このように経済効果は時間価値によっていくらでも変わる数字ですし、渋滞緩和効果が予測どおりにならなければ無効な数字となるのではないのでしょうか。

次に、費用対効果についてです。費用対効果は3.3といわれていますけれども、事業費の内訳、想定している換気施設の機能、どの程度の除去能力があるのか、こういったものを使おうとしているのかですとか、管理費の年額、料金収入の見込み、そういった内訳をすべて明らかにしていただけないでしょうか。

最後に、環境改善についてです。先ほどもご紹介した国土交通省所管の研究所による報告、名称は「経済成長と交通環境負荷に関する研究」、今年の1月に出されたもので、対象地域が東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部で、1995年を基準に2030年を評価したものです。道路と鉄道、道路は、下に書きましたが、高速道路は3環状9放射の完成　ちょっと誤字がありますね。第2湾岸道路の整備、一般道は都市計画道路の進捗を考慮しています。鉄道に関しては、2015年までに開業、あるいは整備着手するであろうというものをに入れて、基盤整備した場合としなかった場合とを比較しています。その結果、「交通基盤の整備は経済成長を促し、便益も発生させるが、誘発交通が発生し、CO₂排出量は増加する」と指摘しています。CO₂排出量の94%は自動車によるものとなっています。この研究はCO₂についてのものですが、環境庁委託調査でも　以前ご紹介したものです　同様の結果が出ていますので、大気汚染についても同じように悪化するのではないかなと思いました。

以上です。

【司会（鈴木）】　ありがとうございました。誘発交通にかかわるものが中心だったかと思いますが、何点か質問等と合わせて、交通量が計画ほど減らないのではないかとといったことを中心とした指摘だったかと思います。

それでは、関連してのご質問、ご意見、あるいはただいまの質問事項に対する回答で

きる部分があれば、順次いただきたいと思いますが。では、山本さん、お願いします。

【山本委員】 それでは、私の方から、まず江崎さんからご質問とご意見がございましたので、ちょっと詳細を調べてみないとわからないところもありますが、答えられるところは答えさせていただきたいと思います。

まず質問が何点かございました。2ページの3番の外環利用交通量というところですね。今回、外環の将来交通量を出した、そのODと、以前、現況の平成11年の配分ということで交通の分析という資料を出させていただいて、その比較をさせていただいております。ご指摘のとおり、ちょっと数値はまた確認させていただきますが、横浜・川崎から埼玉ですか、神奈川県と埼玉という利用交通量の割合が、今回お示した将来交通量では伸びております。これの主な原因は、交通の分析でお示した交通量のネットワークなんですけども、3環状ができた場合ということでお示しをさせていただいておったんですが、外環については東名以南がない状況で計算をした交通量でした。前回将来交通量をお示したものは東名以南がある場合とない場合と両方お示ししておりますけども、ここで今書かれているのは、東名以南がある場合を選ばれているんじゃないかと思っております。東名以南があると、当然横浜とか川崎方面から外環を利用しやすくなりますので、その分の利用交通量の割合が伸びているという形になるかなと思っております。

加えて、この割合ですけども、交通量全体と書いてある部分を分母にして割合を示しているんだと思いますが、この交通量全体も、将来、平成42年になりますとこれ自体もふえますので、そういった意味でいくとここの外環利用交通量（将来交通量より）と書いてあるところの利用率の割合はもう少し下がるかなと思っております。最大で69%というところがありますけども、ここまではいかないんじゃないかなと思っております。数字はまた精査させていただけたらと思っております。

それから、横浜・川崎とかから山梨・長野方面の利用率が随分落ちているという話がございます。これもちょっと詳細な分析が必要だと思っておりますけども、前回と今回でもう1つ違うのは、交通量の配分の手法が変わってしまっていて、前は分割配分ということで時間が最短になるルートということで、例えば神奈川から長野に行く場合には、いわゆる国幹道というんですか、東名とか外環とか関越みたいな速度の速い方を中心に配分されていた結果、圏央道を通るよりも速度の速い関越とかの方に回って行くために、外環を通っているのがメインだったんじゃないかと思っております。今回は転換率併用分割配分と

いう手法で手法を変えましたので、それを使った結果、時間差に応じて一定の割合でルート選択するような形になっておりますので、その結果、今回のような割合になっているということで、そういう意味では今回の手法の方がより正解に近いのではないかと考えているところです。そういったものが主な理由だと考えております。

それから、次のページ、3ページでございますが、質問は、6番の費用対効果というところだと思います。費用対効果、3.3ということで今回の資料でお示ししております。そのベースとなるのが、まず事業費が約1兆2,000億という形でお示しさせていただいておりますが、この事業費の計算の仕方でございますけれども、外環を具体的に設計して積み上げたというレベルにはまだなっておりませんので、このぐらいの規模の構造物をつくるに当たって、過去の実績なんかを参考に、例えばキロ当たり幾らなんだといったような単価を計算して、それを積み上げてこの1兆2,000億というものを算出しております。1兆2,000億の内訳ですけれども、このうちの約1兆円がいわゆる工事費で、約2,000億が用地にかかるお金という形になっております。工事にかかるのは1兆円なんですけれども、これは工種を分類すると、トンネル本体をシールドで抜きますから、このシールドの単価にシールド延長を掛けたりとか、それも本線シールドとインターチェンジのランプシールドと単価が違いますので、そういった単価を過去の実績からもってきて延長を掛けてはじいていると。もちろん工事はシールドだけじゃなくて、ジャンクションとか開削工事をしますから、そういう開削工事の単価、ジャンクション部分には高架橋に結ぶような橋梁ができますので、そういったような単価を過去の実績からもってきて、それを今回の外環の延長に当てはめて計算をしたという形になっておるということでございます。

それから、今は事業費でございますが、実際にB/Cを出すときには管理費ということで、江崎さんの資料の中にもご指摘がありました。管理費については、これも同じようなトンネルの事業の管理費を参考に入れております。管理費は年間50億円ということで定額を想定しています。40年間でB/Cを計算しているといいましたので、毎年50億円の管理費。これはいわゆる道路の管理だったり換気施設の電気代だったり、そういったものを含んだ形で実績をベースにこういったような形で設定させていただいたということでございます。

それから、料金収入の見込みとありましたけれども、このB/Cを計算するに当たっては料金収入は関係ございませんので、それは見込んでおらないということでございます。

質問については以上だったと思いますが、長くなりますので、とりあえず、ここで。

【司会（鈴木）】 大分細かい内容でしたけれども、ただいまの点について、あるいは別の視点から、あるいは幅広くご質問、ご意見等ございましたら。はい、菱山さん、お願いします。

【菱山委員】 今の質問にも関連するんですが、この費用対効果にしろ、出されている数値のバックデータ、これは多分専門家委員会あたりでは出されて、いろいろ論議されているんだろうと思うんですが、これは公開されるのかどうか。それをまず1点。

それから、専門家委員会ではいろいろ見解を異にする意見等もあると思うんですけれども、そうした意見をどのような形でまとめて、委員会全体としての見解というんですか、考え方をまとめておられるのか。必ずしも全員が全員、1つの考え方で統一されないだろうと思うんですが、中には異論を唱える方もいらっしゃると思いますけれども、そういうものをどういうふうに総意としてまとめて、この場に出されてきているのか。その辺を2点目として質問させていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。データに関して技術専門委員会の扱いについて……。では、先に新さん、お願いします。

【新委員】 ちょっと気になったんですが、要するに、幾らもうかるかというとおかしいんだけど、幾ら料金収入が上がってきて、どういうふうにペイしていくのかという、費用対効果というのはかけたものに対してどれだけの経済効果があったかということなんでしょうが、実際に我々が知りたいのは、こんな国の状況で国家予算の数倍の借金を抱えているような状態で、年々ふえていくような形になっているときに、この道路がペイしていくのかどうかということですよ。1つは、ペイ、だから、つくるに値するかどうかということをまずみたいわけですよ。だから、これは果たしてこのランニングコストの50億円ですか、それからつくる費用、それから金利、そういったものを含めてどういうふうにペイしていくのか、ペイしないのか。これ、全部国家の予算でつくるのかという話になってくる。

私にいわせると、もし税金でつくるのであれば、一般生活道路をきちんとつくってほしいんですよ。外かく環状道路というのは、やっぱりそれは確かに経済的効果は上がるかもしれないけれど、一般の道路じゃないんですよ。あくまでも産業のため、そういった形での道路なんですよ。この中には災害の救助のための道路なんて書いてあるけど、私

はそれは信じない。兵庫へ行ってきてみました。しかも、この大深度のトンネルで、ジャンクションとかインターチェンジ付近というのは極めて脆弱だと私は思っているんです。だから、そういったところが災害時に使えるかどうかなんてことは私は信じていない。むしろ、地上の街路をきちんと整備して、電柱や何かを全部地中に入れて、それから周辺が倒壊しないような形に都市を改造していくという方がはるかに災害に対しては対応ができると思っっているんですね。そういうことを考えて、この外かく環状道路というのはそういう意味では必要ない道路だと私は思っている。だから、それがどれだけ金がかかって、どれだけペイしていくのかと。そういうことをまず聞きたいんですね。

【司会（鈴木）】 経済効果という観点ではなく、採算性という観点が重要ではないかということ。税金を投入するのであれば、一般道整備、町づくりのような観点の方が、外環のような道路よりも重要じゃないか。こういった指摘かと思えます。ただいまの点も含めまして、山本さん、よろしいでしょうか。

【山本委員】 菱山さんと、それから新さんにご質問、ご意見がございました。まず最初の、専門家委員会といわれていましたけども、外環の計画に関する技術専門委員会という名前でございますけども、この技術専門委員会が必要性のきょうお示ししているA3の資料を事前にみていただいて、さまざまなご意見をいただきながら、このPI会議の場で提示をさせていただいているという状況でございます。これは実は前回の技術専門委員会でも議論があったんですけども、技術専門委員会としてすべてをまとめて、その成果をPIのこういった場に出すのかといったような質問があったんですが、今、まさしく住民と必要性の議論をしている最中なので、最終版にまとまらなくても、要は整理できたものからこういった場に提示をさせていただきたいということで技術専門委員会の場で説明させていただいて、了解をいただいています。そういった意味では、技術専門委員会自体、まだ議論中のところがございますので、先ほど菱山さんがいわれた最終的にどうまとまったかというところまでは来ていないというのが現状でございます。

ただ、ここでお示ししている資料というのは、技術専門委員会の議論を踏まえながら、修正しながら提出させていただいて、ご議論いただいているという状況でございます。技術専門委員会自体は、実は次回、6月2日ですからあさって、夜開催する予定でございますけども、そういったところで再び議論していただいたり、あるいは皆さん方の意見なんかも紹介しながら議論させていただいて、それをここの場にまたフィードバックさせてい

ただくといったような形で、適宜情報をやりとりさせていただけたらと思っています。技術専門委員会の資料というのもすべて公開ですし、傍聴もできます。そういった意味ではこちらもそうですので、すべてオープンな形で資料を提示させていただいているという状況でございます。

先ほどの根拠についても、技術専門委員会の中で先ほどの管理費とか1兆2,000億の内訳とかそういったものは提示させていただいておりますので、その辺を参考にさせていただけたらと思っております。細かい、先ほどのシールドの単価とかそういったところまでは現時点ではまだオープンにしておりませんが、その辺もご意見を聞きながら対応を考えていきたいと考えております。

それから、新さんの料金の話ですね。収支の話がございました。これは将来交通量をご説明させていただいたときにも、料金を幾らで設定しているのかというのが議論になって、そのときに必要性和採算性の話というのを少し議論させていただいたと記憶しております。そもそもこの道路が必要かどうかというのは、採算性の前に、それに支払うコストに対して便益がちゃんと上がっているのかどうか、あるいはこの地域がどうよくなるのかといったようなことをベースに、まず必要性的議論をさせていただいているとご説明させていただきました。採算性の話は、もし仮にこの道路が必要だということになれば、整備方式としては有料道路という形で料金収入に頼って高速道路を整備する方法と、さっき新さんがちらっといわれました税金を使って整備する方法というのが、両方考えられますので、それは採算の状況をみながら、どういった手法をとるのかというのを考えていくということですので、まず必要性的議論をさせていただいて、その上で、必要ということであれば、それに見合った事業主法をとって整備をしていく、そういったような議論をしていただけたらと思っております。

あと、新さんの方から、外環というのは経済便益のためだけみたいな話がございます、生活道路のためにならないというようなご発言がございましたけども、今、例えばこの周辺をごらんいただくと、幹線道路が込んでいて、その渋滞を避けるために生活道路という抜け道に入ってきていると。ただ単に生活道路を、例えば車が通らないようにするだけだと、周辺の交通混雑というのは何も改善されないんですよね。それではやっぱりこの都市の問題というのは抜本的には改善されないんだろうと。ここで考えているのは、外環というような高規格の道路を地下につくることによって、通過交通をバイパスさせて、それ

によって幹線道路をすかすと。それによって生活道路へも波及効果が出てきて、皆さんの生活が改善するといったような効果を期待しておりますので、地域の効果としてはそういったことがあるだろうと思っています。

経済便益とかいろいろ出させていただいています、非常に大きな効果から、今いったような生活への効果というのが非常に幅広くあるのがこの外環の特徴ではないかと考えているところでございます。

【司会（鈴木）】 はい、新さん、お願いします。

【新委員】 今、経済効果といわれたんですが、その辺、認識が大分違うんで申し上げておきたいんですが、国の認識と私の認識が違うから、私の認識は個人だから問題にならないという話じゃないだろうと思うんですがね。大体が、経済効果とは一体何かというふうに考えた場合、経済効果が上がる条件というものが持続するということが、まず1つの条件だろうと思うんですが、この場合、ここに外環が整備されると年間3,000億の経済効果があるというふうにいっているんですが、その中でこういうふうに書いてある。移動時間短縮、走行コスト削減、交通事故減少がもたらす金額換算が可能だと。これが年間3,000億、こう書いてある。

だけど、よく考えてみてください。今までの経験からずっと考えてみると、大体、道路ができて便利になる。なると、すいてくるわけです。どっかが。すいてくると、あそこはすいているということになるわけです。そうすると、そこへ交通が集中してくるわけですよ。もとのもくあみなんですよ。外かく環状道路が埼玉で整備されても、いわゆる笹目通りの渋滞が一たんは減少したけども、またふえてきたというのは、そういう理由なんです。そうすると、結局、幾らつくってもつくっても、いわゆる交通心理学とかそういったようなものなんでしょうね。すいているところへ行きたい。早く移動したいからすいているところへ行きたい。行くからして、込む。こういった観点から道路行政というものを考えたことはないんじゃないかと私は思うんですね。誘発交通とかなんとかといいますが、結局は運転する人間の心理の問題なんですね。私も運転していますからよくわかるんですよ。そういった形で考えられるものが、本当にこの経済効果を生めるのかどうかということですよ。まずだめだろうと私は思うんです。だから、そういう意味からすれば、今いったきちっと管理費と採算性のコストをかけて、むしろ通りにくくする、入りにくくする、そういうふうにはやらないと、実際には車は減ってこないんですね。

それで、一体東京をどういうふうにするつもりかと私は前からずっとお伺いしていました。これ、東京は人口が減るといっています。しかし、都市に人口が集中するのは20世紀から始まってずっと続いているんです。全国の人口が減っていても、東南アジアでも減っているような部分というのはあるんですが、都市には必ず集中してくるんです。次から次へと都市に集中して、加速が生じるわけです。地方の道路は大して整備はしていませんけど、東京の道路は幾ら金をかけたって、かけるだけ焼け石に水。幾らでも交通はふえてくる。しかも、なおかつ、いわゆる災害を防ぐためのインフラというのはほとんどできていない。そこへもってきて、車がどんどん集中してきた東京というのは一体どういうふうになっていくのか。私のところは三鷹ですけども、既に東八の交通量もかなり多くなってきています。あそこへどれだけの車があふれてくるかという、ぞっとするんですけど、車を東京から減らすというか、東京を走る車を制限するというか、そういう方向に向かわなきゃ絶対にだめだというふうに私は考えるんですが、そういう考え方というのは間違っていますかね。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。山本さんからは、先に必要性の議論をした後、整備手法という観点から採算性が議論になるのではないかというご指摘。それから、新さんからは、経済効果が誘発交通によって減殺されてしまうのではないかという点。これは江崎さんからの指摘と共通する部分があるかと思います。それから、やはり誘発交通による混雑で特に周辺の道路、一般道だと思いますが、では効果が減ってしまうのではないかという指摘。それから、対応としては、やはり一般道を通りにくくする、入りにくくするという対応しかないのではないかといった意見でした。これは前回は指摘があったことかと思えます。それから、都市構造という観点だと思いますが、東京をどのような都市にしていくのかといったビジョンが欠けているのではないかという指摘だったかと思えます。はい、それでは川瀧さん、お願いします。

【川瀧委員】 では、私の方から2つお答えします。

1つが、今、新さんおっしゃられた、交通政策も一緒にやるべきじゃないかと。ただ道路をつくるだけじゃなくて、車の需要を抑えたらどうじゃないかということですか、そのとおりだと思います。国土交通省もそういう形で政策を進めています。ただ、前回もちょっといったかもしれませんが、その前提としてやはり骨格となる道路だけは最低限つく

っておかないと、なかなかソフトだけだとうまくいかないのが実際なものですから、そういう形でどれか1つ、AかBかというよりは、やはりセットで我々としては施策を進めていきたいということが1つです。

それから、それと関連して、こういう道路をつくってもすぐ車がいっぱいになってしまうんじゃないかという話があります。もしかしたらそういう道路もあるかもしれませんが、我々は北海道から沖縄まで道路をつくっているわけですね。その道路をなぜつくっているかという、山の中みたいのは別として、渋滞対策で道路をつくるわけですね。どうするかという、バイパスをつくるんですね。今ある道路が狭いとか込んでいて、バイパスをつくる。そうしたらバイパスの方に車が迂回をして、その結果、もともとの道路の交通量は確実に減っています。渋滞解消されています。1本あるのが2本になるんですから当たり前なのかもしれませんが、そういうことで、若干新たな交通量の発生もあるかもしれませんが、この外環というのは、いってみれば、環八の大バイパスですから効果があるというふうに思っております。

それと、もう1つだけ、災害の話がちょっとあったんで、私、10年前の阪神・淡路大震災の担当をしていたものですから、ちょっと一言だけ。地震が起こると、阪神・淡路は皆さんテレビでもごらんになったと思うんですけども、まず最初に被災者の、何万人の方、何千人の方かわかりませんが、その救助に行かなきゃいかんですね。すぐ。地震発生直後、行かなきゃいけない。次、何をやるかという、無事に生き延びられた方といったら失礼かもしれませんが、方々に、例えば食料をもっていくとか、トイレなんか結構大事な問題なんですね。仮設トイレをもっていくとか。あるいは仮設住宅を運ぶということをするんです。しばらくたつと、今度は、壊れた家、瓦れきを運び出さなきゃいけない。これが結構大変な話なんで、そういういろんなことをしなきゃいけません。阪神・淡路大震災では道路が壊れたところもありましたが、残った道路が渋滞、ぱんぱんになっちゃって、その活動が全くできなくなってしまった。それが大問題になりました。自動車専用道路というのは、周りから道路が入ってきませんから、規制できるんですね。私ども考えているのは、この外環というのは災害時に一般車を規制して、災害のために使える道路にもなると。ぜひそういう形で使いたいというふうに考えております。

さっき、ジャンクション区間がトンネル部分に比べると大丈夫かなというご意見がありましたけど、そこは阪神・淡路大震災並みの地震がきても壊れないように設計をして、強

い道路にして、そういう形で災害時に有効に使っていただきたいと、まさにこの沿線7市区で使っていただきたいというふうに思っております。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。ソフト施策とセットで外環を整備しないといけないのではないかとということ、それから、容量の拡大は有効ということ、それから災害に関することでした。先に、では、武田さん、お願いします。

【武田委員】 2つばかりお伺いしたい。この費用対効果論に私は非常に疑問をもっています。つまり、時間価値がどうかばかり基準になってます。前々から申し上げているように、東京都が武蔵野台地の練馬から7つの自治体をつないで世田谷までの、この地域をどういう都市にしようかということで、都市計画局が構想を明らかにしています。それが整備されたとき環境をすぐれたものになる、守るものは守るときの都市の成熟度、熟度というものをどうして評価ができないのか。国交省が出しているのは即物的な経済的な効果だけです。すぐれた都市に生活する人たち、都民、市民がどういう快適な生活をエンジョイするか、しないか。別に贅沢なという意味じゃない。そういう環境の中に生活できる市民の豊かさというものをどう評価するかということが、まず一番大きい価値だと思うんです。そこのところはP I 協議会の前期の段階でも申し上げました。それはカウントのしようがないというのは行政のサボタージュなんです。そのような価値を係数、計量化して、ドッキングさせてカウントしなきゃ怠慢です。

それから今、1兆2,000億だという話が出ました。この中身は、事業費が1兆円で、その他が2,000億だというお話でしたね。逆ですか。

【山本委員】 工事費が1兆円で、用地関係が2,000億。

【武田委員】 ごめんなさい。工事費が1兆円で、その他.....

【山本委員】 用地関係が。

【武田委員】 それが2,000億だと。ごめんなさい。私が言い間違えました。これの比率が多いか少ないかは別ですが、前にもP I 協議会で申し上げました。三郷から大泉まで何キロありますか、27、28キロありますか。これにかかった費用というのは1兆円ですよ。1兆円のうちかかった建設の費用は、35%の3,500億。残りの6,500億というのは、つまり、地上げという悪いな、用地買収費だとか、立ち退き補償、営業補償だとか、6,500億なんです。そうしてみますと、外環というのはなるほど、

地下へ入ってしまうから安く上がるのかなと思う。工事費の中にどの程度の補償的なものが入ってくるのか、この2,000億の中でどこまで立ち退きだとか、あるいは環境を守るとかというようなことをやるのか。その事業費というものは何なのか、環境保全その他を含めたものがどれだけ入ってくるのか。こういう疑問が残ります。なぜならば、外環は1兆円で6,500億はいわば用地買収費、立ち退き補償、あるいはその他の環境保全を含めた率なんですよ。これが実は逆転していて、ここでは1兆2,000億ですから8,000億工事費だといっているわけですね。だから、これは本当に款、項、目、節まで細かく出してもらわないと、判らない、こういう疑問が残ります。

ですから、費用対効果論というのは、もっとグローバルに全体をとらえた上でカウントしなかったら、余り意味がない。この前申し上げました。外環にせよ、あるいは東京湾の海の下へ入っているあの道路にせよ、耐用年数はどれだけあるんですかと聞きました。まさか30年、40年で駄目になるわけない。関越トンネル、谷川岳の下を通っていますよね。あれは毎年、料金収入の中でメンテをしていけば、50年とか100年とか300年でももつ。そうすると、1年にしたら10億もかからないんですよ。いかにこの費用対効果論というのが金がかかり過ぎるけちなばかな話で、それは何を基準に考え、減価償却はどこで考えるんですかということを見ると、いかにこの費用対効果論で3,000億利益が出ますという。この程度のことで、市民の側が環境を含めて失うものをもっとカウントしなさいよ。ということをお願いして、結論は、1兆円と2,000億の中をもう少し、款、項ぐらいまでは情報開示してほしい。

念のために、三郷から大泉まで詳しく調べました。それをみると、なるほどな、こういうことかということがわかります。皆さんもよくわかってほしいんです。用地買収費がもし仮に1兆円のうち6,500億、そのうち用地買収費に4,000億として、4,000億は実をいうとこいで、受け取った地主さんは相当量の税金を国に戻しているわけですよ。そういうネットの計算もしなきゃいけないんです。だから、そこまでミクロに計算し切った上で本当の数値、いわゆる業界でいう真水ですよ。本当にどれだけかということをはっきりしないと、この議論はやっても余り意味がない。

以上です。

【司会(鈴木)】 では、続きまして、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今の続きになりますけども、今までは高度なお話だったので、私自身、

ちょっと幼稚な質問をしますけども、1つは、費用対効果のB / Cの件の3 . 3。いろいろ皆さん方、山本さんから説明がありましたけど、これがいいのかどうか、よくわからないんですけども、それで1つお聞きしたいのは、これと同じように今までつくられた道路があると思うんですよね。圏央道だとか本四架だとか、あるいはアクアライン、これもまず計画するときに数字が出ていると思うんですよ。その数字をまず教えていただいて、この3 . 3がどのぐらいの位置なのかわかりませんが、まず計画のときはどういう数字だったのかということと、それから今現在、開通して実際に計算し直すとうなっているのか。その辺をまず1点お聞きしたいと思います。

それから、2点目に、武田さんが先ほど、三郷から谷原の件で買収費と工事費の話が出ましたけども、そのうち買収が六千何百億という数字だそうですが、その場合、武田さんはいろいろ細かいことを確認なされたと思っていますけども、その情報公開できるかどうかかわかりませんが、簡単に、三郷から谷原までの買収された件数は何件なんですかということがまず1点。そこをまず教えていただきたい。

それから、工事費の外環の場合の1兆円というのはまたちょっとよくわかりませんが、これはいろいろ変わっていくと思いますけれども、その辺はまた改めてお聞きします。

それから、経済効果。これは私も江崎さんと同じように何回も質問していますし、数字の計算の仕方がよくわからない。きょうも江崎さんのお話をみますと、江崎さんの場合は年間2 , 6 0 0 億というような数字だし、国の方は大体3 , 0 0 0 億という話なんですけども、江崎さんの調べていただいた内容を見るとこういうことで、計算の仕方が変わってくると。どれが本当かということになりますと、我々一般的な国民としては何が何だか信用できないというような感じだと思うんですが、その辺はしっかり3 , 0 0 0 億でも武田さんは3 , 0 0 0 億、小さいといわれましたけども、3 , 0 0 0 億でも大きいことですから、本当にそうなのかと。私はそんなんじゃないんだろうと思うんですけどね。その辺をもう少し、皆さん、本当に一般の住民がわかるような説明をしていただきたい。いつもこの資料をみるんですけども、我々、ちょっと頭が悪いもんですから、よくわからないんですよ。ですから、行政側は技術委員会ということではいろんな先生方から検討していただくんですけども、フランスなんかでありますと逆に、住民側からのそういうような技術者を選任する、税金でもいただいて、こういう専門委員会を設けて公平にやっておりますが我が国もこの様にしていただかないと、一方的な資料じゃどうしようもないんですよ。

ですから、その辺のことを考えて、もしそういうことができないんならば、住民が納得できるような数字とか説明をしていただきたい、こういうふうをお願いしておきます。

それから、先ほど武田さん、買収の中で、買った地主さんが税金かかるというような話がありました。買い取りのね。その辺の買い取りの件も私は後で質問したいと思いますので、時間をいただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 では、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 今までのお話に関連して、まず、川瀧さんがおっしゃった道路整備を進めているというお話ですけれども、どうも、道路整備によって温暖化や大気汚染が進むのではないかと思われるような報告が国土交通省関連の研究所からも出ていたり、環境庁の委託調査であったり、そういうものをみると、やはりここは思い切った方向転換が必要なのではないかなとどうしても思ってしまう。

それと、山本さんの方からは、技術専門委員会の方で出された意見を参考に、修正しながら資料を出していますというふうにおっしゃられたんですが、ただ、前回、技術専門委員会の方でいろいろな指摘があったようなんですが、特にどこも直した様子もなく、この外環の必要性の資料が出てきているようです。委員会の方で出されたご指摘というのは、私たちP I会議の委員にとっても参考になるのではないかなと思いますので、もし整理できるようでしたら何かまとめて出していただけたらなと思います。

それと、武田さんの方からもご指摘があった、効果や影響をもっと私たちの生活の中でどうなのかというような数字も計算できないかというお話でしたけれども、私もいつもそう思います。例えば、前回配られた通年調査の結果をみると、喜多見では非常に浅いところを地下水が通っているということがわかります。喜多見では地下水100%のお風呂屋さんがあったり、井戸水を使っているお宅もたくさんあるようなので、例えばそういうものに対して補償、枯れてしまったという場合や、もっと深く井戸を掘り下げるというような、そういった補償をする場合に幾らぐらいかかるんだろうという計算もまた、しようと思えばできるのかなと思いますし、今申し上げたのは地下水に関してだけですけれども、ほかにも何か可能なことがあるのかなと思いますので、ぜひ、ご検討いただけたらと思います。

【司会（鈴木）】 質問と意見が大分入り乱れて出ておりますが、山本さん、お願いします。川瀧さん、先にお願います。

【川瀧委員】 最初にちょっと私の方から。この8ページのB / Cですね。B割るCが3.3だということ、随分ご議論があるようですが、その上に、毎年3,000億円経済効果がありますよと。それで事業費が1兆2,000億円ですよと。ですから、物すごく単純にいうと、4年間で1兆2,000億、もとがとれますよということもいえないんですが、それはちょっと余りにも大ざっぱなもんですから、このB / Cというのを最近、公共事業では必ず使うことになっているんですね。

このB / Cは何かというと、さっきも説明がありましたけども、事業費だけでなく管理するお金ですね。道路の管理していくお金も、40年間ということでルールをつくって、全部そうなんですけど、40年間で、管理費も入れてどうなるかということですね。Bというのがさっきの経済便益、3,000億円のやつ。Cというのはその事業費と管理費を入れて、それでちょっと計算を40年間分をすると3.3ということになるわけですね。これ、非常に大きい数字だと我々は思っています。

ただ、これは、さっき説明があったように、時間便益、走行便益、交通事故便益ということの便益です。さっきご意見があったように、これ以外に実は道路の効果っているいろいろあるわけですよ。例えばお店が活発になるとか、経済が活発になるとか、いろんな交流がふえる、文化的交流がふえる。それから、さっきちょっとあった災害の関係、いろいろあるんですけど、そういう間接効果がなかなかこういうお金の換算できづらくて、この数字はそれが入っていないんですよ。実は、さっきご指摘があったように、そういうのもいっぱいあると思っっているんですけども、それが明確にきちっと出ないもんですから、我々からみると割と狭めの3,000億円という数字を使っているというように思っています。ですから、そういうことからいっても3.3というのは、狭いお金で出しても3.3あるから効果が大きいんじゃないかなと我々は考えているところであります。

とりあえず以上です。

【司会(鈴木)】 続きまして、山本さん、お願いします。

【山本委員】 幾つか細かい数字なども出ていましたので、また数値は精査させていただいて、先ほど濱本さんから埼玉の外環の用地件数はどのくらいかというような話がありましたので、またちょっと検討させていただけたらと思っています。

まず、武田さんのいわれた1.2兆円の内訳ということで、いわゆる補償関係とかそういったものはどこに入っているのかというご質問がありました。さっきも申し上げたとお

り、1兆2,000億というのはいわゆる初期の建設事業費で、そのうちの1兆円が工事費で、2,000億が用地関係の保障費という割合になっています。

用地の保障費というのは2,000億の方に入っています。埼玉の外環、さっき6,500億といわれましたけど、これが純粹に用地だけなのか、いわゆる営業補償とか環境対策とか、そういったものがこっち側に入っているのかどうかというのは、私、今よくわからなかったんで、であれば……

【武田委員】 建設コスト、直接の工事の建設費、それ自体が3,500億、それ以外は残りの、いわば地上げから、あらゆるものが全部入っていて6,500億、こういうことです。

【山本委員】 そういう意味では、1兆円と2,000億で、2,000億の方は用地関係の補償費、用地買収したりとか、建物を移転していただくための補償費というのが2,000億。1兆円の方には、工事費、それから例えば環境の対策する費用、それからもし外環みたいところで例えば換気所ができて電波が届かなくなったものに対する補償とか、そういったものは1兆円の方に含まれていますので、そういった意味でさっきの外環の割り振りとここでいっている1兆円と2,000億の割り振り、中身が多分違うと思いますので、その辺改めて精査をさせていただけたらと思っています。基本的には、埼玉の方の外環は地上部、高架の構造ですので、用地補償費が高くて、工事費がさっきの3,500億といわれましたけど、ぐらい。逆に、こちらの東京の方の外環は今地下方式で考えていますので、しかも大深度法を適用することを想定して用地費をはじいていますので、用地費が安くて、逆に深度が深くなる分、工事費が高くなっているというふうに、簡単にいえばそうご理解いただければいいんじゃないかと思っています。

耐用年数の話がございました。先ほどB/Cを、40年ではじいているといいましたが、40年が耐用年数といっているわけではございませんので、前にも私、ご説明しましたが、こういった道路は、一たんつくったからには、とにかくできるだけ長く使ってということが使命だと思っていますので、40年と耐用年数はリンクはしておりません。

それから、濱本さんからB/Cの話があって、ほかの事業がどのぐらいなのかと。外環は先ほど3.3とご説明をいたしましたけど、ほかの事業のB/Cというのは、例えば新規事業だったり、あるいは10年以上たったような事業の再評価だったり、いろんな事業でB/Cを計算しておりますので、またその辺、どんなB/Cになっているのかというのは

次回にでもご紹介させていただけたらと思っておりますが、主なものを簡単に申しますと、例えば圏央道で横浜環状南線というのがありますが、これは新規評価じゃなくて再評価ですけども、B/Cというのは2.2だったり、あとは首都高の大宮線、これが2.0、中央環状の新宿線が2.3といったような、ほかの事例は大体そんな形になっています。もちろんほかの事業もたくさんありますんで、またご紹介できるようにしたいと思っております。少ないものは1.幾つから、3とか4とかその辺になれば減ってきますけど、5といったようなものもありますが、大体道路事業についていえば2.幾つというのが今ご紹介したように多いのかなという感じがしております。

それから、B/Cの計算で便益が2,600だったり3,000だったりとわかりにくいということで、大変申しわけないと思っております。3,000億とこの資料でご説明しておりますけども、正確に申し上げますと、インターチェンジがない場合の便益が2,600億、5つのインターチェンジをつくった場合には3,100億という便益になります。2,600から3,100という幅がありまして、きょうお示しした資料はそれを丸めて3,000億という形でご説明をさせていただきました。江崎さんの資料はゼロインターの場合の2,600というのをとって資料がつくられておりますし、私の資料はその辺を包括して丸めてしまっているんで、そこでちょっと誤解が生じていると思っておりますが、その辺、誤解のないように丁寧にご説明させていただけたらと思っております。

それから、江崎さんから技術専門委員会の資料を直したところはどこもないんじゃないかといったようなご指摘がございましたけども、少しわかりやすいように事例とか追加したり、修正したりして、ここで資料を提示させていただいております。といっても、これですべてかということ、もちろんここで書いてある資料というのは、我々の主張が入っていると思っておりますけども、技術専門委員会の指摘もありますので、そういったものをまた取り入れながら、この場でもいろいろ意見をいただきましたので、その辺を充実させながらこの資料をご説明させていただけたらと思っております。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。邊見さん、お願いします。

【邊見委員】 武田さんから練馬も含めた7区市のゾーンについて、まちづくりとして都市の成熟度を評価するべき、どういうふうに住生活がよくなるかということを表示したらどうかというようなお話がありました。確かにそういうことが表示できるといいなと私自身も思うところです。

政策指標を生活感覚に基づいて成果を出すということを東京都で進めております。例えば東京構想2000という長期計画がありますが、石原知事になって初めて長期的な計画をつくったものですが、その中で政策指標、これは生活実感に基づくものをアウトカム指標みたいな言い方をするんですけども、導入しようということで、いろんな試行錯誤をして検討した経過もございます。その結果、もともとは道路の整備率何%とかそういう指標だったんですけども、生活実感に基づく指標として渋滞緩和とか走行速度の向上だとか、環境の改善の効果だとか、あるいは生活環境という意味では緑の率、緑の面積がどのくらいあるかなどいろいろなトライアルをしてみました。今回そういう指標に基づいているような必要性等のデータが構成されていますけれども、それでもおそらくわかりにくいというところがあり、なかなか難しい面があります。さらに、それをエリアごとに示すというのも、トライアルをしましたが、なかなか難しく、武蔵野ゾーンあたりでどのくらいの緑の率があるかとかは可能なのかもしれません、まちの成熟度に応じて評価を入れるということは非常にいいと思いますが、なかなか難しいので、もしお知恵があればご示唆いただければと思います。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。費用対効果とか経済効果の中の内訳等について、さらに精緻にという話、それから、金銭換算できる効果以外の評価についてももっと考えるべきだといったご意見だったと思います。お願いします。

【新委員】 しつこいようですが、ちょっと伺いたいんですが、川瀧さんがおっしゃった、道路をつくと全体としてすいてくるというふうにいわれた。例を挙げたのは地方のバイパス道路ですね。それは確かに減るでしょう。その周辺の地方の交通量全体というのはそんなに伸びていなければ、道路が1つふえればすくだろうとは思いますが。ただし、東京という都市は全く常識の範囲を超えた都市じゃなかろうかと私は思っているんですね。これがそういうふううまくいくかということになりますと、物すごい疑問ですよ。私は環七ができたときも、環状6号から環七、環八とみてきたんですが、それがどういうふうにいっぱいになってきたかというのも、長いこと生きてますからずっとみてきたんです。すいているというのは最初の2、3年だけですよ。かつて昭和35、36年は三鷹から東京駅まで道路の信号が3つしかなかったですから、オートバイで吹っ飛ばして行って15分で行っちゃったんですよ。今、どのくらいかかるかという話になると、むちゃくちゃです。これだけ道路ができたって、そうなるんですよ。集中してくるということは恐ろしい

ものでね。だから、そういうことを考えると、東京都内に高速道路をつくるのはそれほどいいことなのかどうか、私はちょっと疑問がたえないというか、禁じ得ないというか、そういう状態になっているんですね。だから、これに対してきちんとある程度はやってもらいたい。

その1つが、さっきちょっといわれましたね。費用対効果というけども、例えば交通のネットワークがうまくいくようになると、駅前の商店街だとかそういったところから客足がどんどん郊外に出ていっちゃうという話が前に出ていました。しかし、それ以後、郊外店が規制されていても、要するに駅前の商店街は活性化していません。今現在でも、私の住んでいる三鷹台というのはどんどん寂れていきます。そういった状態は一体どこから起きるかという、やっぱりモータリゼーションのおかげで東八道路の周辺や何かに買い物に行ったりなんかしているんですね。だから、この費用対効果という効果というのは、それじゃ我々の住んでいるところの、我々にとって災害のときや何かで一番いろんなものを供給してくれる大事な商店街にとってどうなんだといったら、これは効果は上がらないんじゃないかという、むしろ逆効果なんじゃないかと。費用対逆効果という指数が出てくるんじゃないかと私は思うんですけどね。そういうようなことだって起こり得るわけですよ。だから東京をどうするんだとさっきから聞いているのは、そういうことなんです。

これだけじゃありませんよ。地方の都市だって、宇都宮が中心部の商店街はシャッター通り化していると。どういう状況かという、やっぱりモータリゼーションのせいだとかさまざまなことをいってますけど、果たしてモータリゼーションというのは一体いいものか悪いものなのか。例えば駅前商店街とか我々の周辺で生活物資を供給してくれる人たちにとっていいのか悪いのか、その辺のこともやっぱり考えてみる必要があるだろうと思う。余り慌てて道路なんかつukらない方が私はいいと思うんですね。10年ぐらい公共投資をやめて、じっくり考えて、今の債務をどうやって返すか考えて、上がってきた税金で道路を少しずつつくっていくというのが、私としては賢明なやり方じゃないかなと思うんだけど、どうしてもつくりたいというんだったら、そういったことも考慮に入れてやっていていただきたいと思うんです。

以上です。

【司会（鈴木）】 自動車利用の利便性を追求するのではない、方向性として違うんじゃないかといった意見だったかと思います。それでは、関連して、あるいはその他の観点

からご意見等ございませんでしょうか。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 先ほどから少し、誘発交通とか道路をつくったらますます車が集まるんじゃないかというような話が幾つかございました。それに関連して、江崎さんから資料が出ております。将来交通量をはじいたときに、もちろん誘発交通量で今の知見で計算できるものというのはいれ込んでいるという認識でいるんです。とはいっても、先ほど江崎さんから幾つか論文をご紹介されましたけど、いろんなレベルで今研究がされていて、いろんな説があるというのも当然我々も把握しておりまして、やっぱりそういったものはしっかり勉強していかないといけないんだろうと思っているんです。

先ほど江崎さんから説明された資料は、いかにも誘発交通量がこうなるというような断定的な書き方になっているんですけど、ご紹介いただいた論文集の中でも、これはまだモデルを検証している段階だとか、あるいはCO₂はどうみても高目にはじいているだとか、いろいろな課題があるということが書かれておりますので、そういったことをちゃんと見定めた上で、これがこういった事業をするときに適用できるのかできないのかというのは見定めていく必要があるんだろうと思っています。今の将来交通量ベースでB/C 3.3とか出していますが、あくまでも予測ですから、数値を出しておきながらなんですけど、これが絶対かといわれると、例えばさっきいったようなインターチェンジをつくる、つくらないで変わりますし、コストが変われば変わりますし、あるいは例えば人口の伸びとかGDPとかそういったいろんな仮定のもとで予測していますから、そういったもので変わってくると思っています。そういった意味では、例えば人口がこう変わったらこのB/Cがどのくらい変わるのかとか、そういったような感度分析的なものはしっかりご紹介していかないといけないんだろうと思っておりますけども、ある程度そういう幅があるということを前提に、必要性の議論というのはしていただいたらいいんじゃないかなと思って、今回提示をさせていただいているということでございます。

先ほど武田さんから、もっと精緻に内訳をという話があったんですけども、例えば事業費とか環境対策、どのくらいコストがかかるのかというのは、実際計画が定まって、設計をしてみて、それで幾らになるのかというのは積み上げていかないとなりませんから、今の段階ではそのレベルに達していないので、そういったレベルでいう精緻な費用というのは出ないわけですけども、今の段階の議論としては、ここでお示しさせていただいているようなコストであるとか便益というのをベースにご議論いただいたらありがたいと思っ

ております。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。外環の整備効果といった観点で大分議論が進んでおりますが、その他、ご意見、ご発言等ございませんでしょうか。

それでは、次の部分に進めてよろしければ……はい、岩崎さん、お願いします。

【岩崎委員】 岩崎でございます。先ほども皆様方からいろいろご意見が出ましたけども、事業費の関係ですけども、私、疑問に思ったことがあるわけです。といいますのは、先日4月12日の第3回技術専門委員会で、そのとき委員の先生から、これを見まして、事業費、これでできるのかという質問がありました。国土交通省の山本委員から、この事業費はインターチェンジを整備しない額であるというふうにお答えになったと思っています。委員の先生からさらに、それにしても安いのではとたしかいわれたと思います。そういうお話がございまして、それにしても安いのではというふうにこの金額をみて疑問に思ったのは、私1人ではないのではないかとというふうに思っております。私ども一般の人には想像もつかない金額ですが、現在、日本経済の事情から、このようなお金、税金をつぎ込んでもこの外環の必要性があるのかどうか、これからじっくり検討していただきたいというふうに思っています。

事業費に関連してですけども、昔、いわれたといわれていますけども、高速道路の建設は小さく生んで大きく育てるといふ例えがあるというふうに聞いています。事業費は最初は少額でも、料金に転化したり新規路線建設のたびに債務の償還を先送りすれば、安易に増額できるんだというようなことをちょっとお聞きしたことがございます。先ほど山本委員から、事業費その他の内訳については後日またお話ししていただけるということでございますので、ひとつ詳細によろしくお話ししたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 事業費につきまして何点かご意見がございました。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 技術専門委員会で提示させていただいた事業費というのは、本日ご紹介させていただいた1.2兆円で提示をさせていただいております。先生方によっていろいろ感想があったと認識しておりますけども、現段階で、さっきのいう概算方式で他の実績なんかを踏まえて算出すると、この金額になるだろうと考えているところです。ただ、さっき申し上げたとおり、今後、具体的な計画が定まってくれば、しっかりお金を積み上げ

て、こういう世の中ですのでできるだけ事業費を縮減するようなコスト縮減の努力をしながら、精緻な事業費というのをはじいていかないといけないのだろうと思っているところでございます。

それから、小さく生んで大きく育てるという話がありました。多分、今まで、例えば高速道路を道路公団がつくっていて、当初の見込みよりも後になったら事業費の方が大きくなっている、それで償還年数を延ばしているというようなあたりのご批判だと思います。この辺は我々としても反省しないといけないところでもありますけども、ご存じのとおり、道路公団とか首都高速道路公団は、民営化されます。民営化の法律の中で45年で償還するという、法律で償還年数が定められましたので、今後民間会社がやるような高速道路というのは無造作に事業費をふやして償還年数を遅らすということとはできない仕組みになったと理解しておりますので、そういった枠組みをしっかりとみていただけたらいいんじゃないかと思っております。

【司会（鈴木）】 では、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 7ページのところで質問とちょっと。まず生活道路なんですけども、これは外環ができるとう向上するというような言い方をしていますけども、私が考えるには、これは簡単にいえば、谷原ができたときにきちっと整備されていけばこういうことが起こらないんじゃないかなというのが私の考えなんですけども、どうなんでしょうか。だから、外環のできる整備効果ということじゃなくて、これはやらなきゃならないことをやっていないから、こういうことになっているんじゃないかと思うんですよ。その辺の考え方はどうなのかということも1点。

それからもう1つ、環状8号線の利用交通の変化なんですけども、これは私の考え方があれなんですけども、真ん中に書いてある外環なしの、これ、平成42年ですよ。42年にこうなるということですね。単純に考えても、減耗というか、42年になるとこれぐらい減る、約6,000台か7,000台減るんだよということですね。外環がなくてもね。そういう考えでよろしいんですね。

【山本委員】 はい。

【濱本委員】 だとすると、外環ができた場合、ゼロインターなんですけども、5,000台というのは地元の車だけだという考えになってくるんですね。簡単にいえば。意味、わかりますか。だから、5,000台というのは、地元の分だけが残るということでしょう。

5万台か。日に5万台ということで、下の白い部分とか青い部分、これは全部外環へ行くんだという考え方でしょう。そういうことですね。単純にね。

【山本委員】 はい。

【濱本委員】 それと、もう一度念を押しておきますけども、その42年で外環ゼロの場合でも8,000台ぐらいは減るんだと。何もしなくてもね。そのときに外環が必要かどうかという議論がまたここで出てくるんですけどね。それだったら、今のままでいいんじゃないかという考えが出てくるような感じがしますけどね。それと人口を考えたときにね。ちょっとそれだけ申し添えておきます。

【司会(鈴木)】 生活道路の抜け道というのは必要な道路整備ができていないからではないかといったご意見……武田さん、お願いします。

【武田委員】 ちょっと濱本さん、谷原、谷原というけど、それは大泉インターのことでしょう。谷原ができてというから、谷原の交差点ができてという話と誤解されるんです。外環は大泉インターなんです。それから、練馬インターというのは三軒茶屋から関越へ上っていく所。そこのところをやらないと勘違いします。

【濱本委員】 ちょっと済みません。いわれたので。今の大泉インターと練馬インターの件なんですけども、両方含めて全体的にそれで渋滞しているんでしょう、今現在は。ですから、全体的に考えて、練馬のその全体を、計画発表されて、事業決定して、事業をやって、それでそのときに一緒にやっていけば、こういう生活道路に入っていくようなことはなかったわけでしょう。そういう認識は行政側にはあるんですか。そうじゃなくても渋滞はするんだという考え方ですか。その件についてだけ、私はそうじゃないと思うんです。今、武田さんも指摘されましたけれども、大泉インターとか練馬インターができるときにきちっとやらなきゃならないことをやってないから、今も渋滞してるんじゃないかという観点なんですよ。だから、それがしっかりやっていけば、高井戸のところとかいろんなところが渋滞する、生活道路へ入ってくるはずがないんですよ。一般の車だ。今までもそうだったんだから。そうじゃないですか。

【司会(鈴木)】 インターチェンジ周辺で必要な周辺道路整備ができていけば……

【濱本委員】 だから、外環に対する整備効果の中には入れなくていいんじゃないかと。生活道路。外環の……それは当然そうなるんでしょうけど、大きいえば、外環ができれば生活道路はよくなる、効果といえると思うけども、私はそうじゃないと思う。そういう

言い方もあるかもしれないけども、当然やらなきゃならないことは、効果の中に入れる必要はないと私は思う。

【司会（鈴木）】 外環の有無にかかわらず、やるべきことではないかといったご意見だったかと思います。はい、道家さん、お願いします。

【道家委員】 谷原というよりは大泉まで外環道が埼玉方面から延びてきて、そこが出入口になった、そういう状態の話だというふうに受けとめさせていただきます。これはこの沿線会議の前の協議会におきましても、いわゆる練馬問題ということで何回も議論いたしました。道路においては確かに目白通り、（放射7号線）に交通量がふえたことも事実です。笹目通りと放射7号線との谷原交差点、これは立体交差になっておりますけれども、その交差点部分が交差点として渋滞したということもございます。それに対して、いろんな施策が考えられるんでしょうけど、主に道路をつくるという施策で東京都もいろいろ工夫をしてきました。谷原交差点については、交差点の直近の部分新たに用地買収させていただいて、交差点を広げることによって、交通容量を広げて渋滞を少しでも緩和しようということもやっておりますし、それから、現在も続けておりますけど、環状8号線を、今、環状になっておりませんが、区部の西部地域では環状線にすべく、練馬区、それから板橋区の部分で鋭意工事中で、今年度中にはそこが完成する。それからそれに先駆けて、杉並区の井荻の部分では、西武線との立体交差の問題がありまして、これについても環状8号線を地下に入れて立体交差するというので、交通をスムーズにして、少しでも渋滞を緩和するような施策をやってまいりました。

一方で、外環のような高速道路、我々は三環状道路と呼んでいますが、圏央道、外環、それから内側の山手通りに建設されております中央環状線、それぞれこの高速道路についてもボリューム的にまだまだ不足でネットワークが完成していませんし、さらに環状8号線、環状7号線 環七は完成形でございますが、環八については今いったように引き続き事業中でなるべく早く完成させたいと思っております。そのほかの都市計画道路についても、外側になりますけど、調布保谷線で、今、地元の協力を得て事業費を重点的に配分し、事業を進めております。そのほかの都市計画道路も、都道においては東京都が施行しておりますし、市道や区道においてはそれぞれの役割分担で各区市が施行しているという状態で、前に申し上げましたけど、区部においては、まだ都市計画道路ですら6割の完成率に達していない。まだまだ量的に不足している。

それから、多摩地域においては5割少しの完成率で、まだ道半ばという状態でございます。まだまだ量的整備をしないと、全体のネットワークが完成しませんし、渋滞緩和は思うに任せず、結果として生活道路に負荷がかかるという状態になると思っています。道路は量的にまだまだ不足だというのが私の認識でございます。国もそうですし、東京都もそうですし、各区市もそうですし、それについてそれぞれの立場で年々努力をしております。1年、2年では全部できるわけじゃございませんけども、もう少し長い目でみていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 では、渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 今の車は、道路がもっともっと欲しいということは、車主体の世の中を志向されているんじゃないかと思うんですが、ある時期、車のための政策というのは当然ありましたけども、今、失われた自然を回復するためには物すごい金がかかるわけですし、失われたものは返ってこないこともあります。車のために人間があるんじゃなくて、人間のために車社会を利用しなきゃいけないという風潮だと思うんですよ。それを聞いていると、東京都は逆に人間様よりも車というか道路が先だということは、やっぱり車優先で考えているんじゃないかと。

時代のギャップといいますか、時代の流れと逆行しているんじゃないかと思うんですね。これは、やっぱり大変な話だと思うんですよ。やっぱり人間様がいて、それに伴って車というものが。少々車の通行に不便さがあっても人間生活を守る、優先させるという観点が大変じゃないかと思うんですね。今のもっともっと道路なんて話は言語道断といたいたいですよ。

【司会（鈴木）】 車より人優先ではないかということかと思います。橋本さんと栗林さん、手を挙げられてましたけど、先に新さん。

【新委員】 今の話、渡辺さんのいってることはそのとおりなんですけど、ただ、国土交通省と東京都にちょっと聞きたいんですよ。生活道路では渋滞が結局、環状8号線の交通量が減少してこうやって生活道路も楽になるというふうにいっているんですけど、じゃ、どうして練馬のところでもってああいうふうに外環がとまったときに、やるつもりでいたのかもしれないけどやらなくて、練馬がそれから約20年も苦しんじやったということを考えたときに、何が悪かったのかということも国土交通省も東京都も考えませんか。何が欠落していたからこうなっちゃったんだというふうに考えたことはないですか。これは

今、そういうふうになっちゃったのもしょうがないし、今そういうふうにごう交通状態が悪くなっちゃったのもしょうがないし、しょうがないから今やっているんだという話なのか、それともそのときに一体何を考えてごういうふうに対処すべきだったかという総括はやられましたか。それをちょっと聞きたいんです。

【司会（鈴木）】 練馬の問題に関してだと思ひますが、対応として何が不足していたのか、ごういうことを考えているのかごうったご質問かと思ひます。関連して 江崎さんでいいですか。

【江崎委員】 幾つかあるんですけど、今のことも関連してなんですけど、まず、誘発交通についてです。何人か、やはり研究されている方がいらして、逆予測ごういうのをやった方もいらっしやるようですね。例へば、中央環状王子線ですとか横羽線ですとか、逆に当初の予測と実績値と比較して予測してみると、やはり誘発交通を考慮したモデルの方がより実績値に近かったごういう結果が出ています。

それと、環境に優しい交通ごういうんでしょうか、私にごう紹介した国土交通省所管の研究所の報告ごういうのは、もともとOECD（経済協力開発機構）ごういうところで発足させたプロジェクトで、経済成長と交通による環境負荷の分離方策に関する研究プロジェクトの一環として始めた研究だごううで、環境負荷の少ない都市・国土構造のあり方に関するシミュレーション分析を行うごういうことで研究されたごううです。

OECDごういうのを改めて調べてみましたら、2001年に環境大臣の方々が集まってESTガイドラインごういうのを承認したごううです。そのESTガイドラインごういうのは何だごううと思ひて調べてみましたら、持続可能な交通のガイドラインごういうことだごううですね。具体的には、これは長期の目標なんですけど、CO₂は1990年レベル以下に下げる、1990年の総排出量の20%から国によっては50%を超えないごううにしなければならぬですごううとか、粒子状物質に関しては、1990年レベルと比べて55%から99%削減する必要があるごううですごううとか、騒音は日中でも最高55デシベル、夜間及び屋外では45デシベルを超えてはならぬごううとか、ごうういろいろ厳しいガイドラインをつくられたごううです。ごううごううことを完全に無視してごううやりになるわけにもごううかないごううでしょうし、やはり思ひ切った転換が必要だごううごううごううに思ひます。

以上です。

【司会（鈴木）】 はい、橋本さん、ごうう願ひします。

【橋本委員】 先ほどの渡辺さんのご意見なんですけれど、やはり道路ばかりつくって、今度は住むところがなくなってしまっても困ります。緑化も大変ですし、人間主体に生きていきたいと思います。

それと、資料の中でちょっと気になったことがありますので、質問かたがたお聞きいたします。経済効果のときはインターチェンジあり、それで事業費の方はインターチェンジなし、これはちょっとわかりにくいので、どちらかに統一していただかないと、便益のある方はよりある方に、かかる方はよりかからないようにというふうに記載されているように誤解を生みますので、よろしく願いいたします。

そのインターチェンジの件なんですけれど、先ほど来おっしゃっていましたが、道路は災害時があったときの緊急車両や何かの確保にするという形でおっしゃいまして、そのときに7区市のために働くようなことをおっしゃっていただきましたけれど、大深度で地下じゃ幾ら車が通っても狛江市に来てくれないと思うんですけれど。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 2つございます。最初に、隣の江崎さんがきょうお示しになられた資料の1番で、通過交通は1.5%にしかすぎないと、こういわれております。従来、国土省は都内の通過交通が14%で、そのうち何割かが外環を通るという説明をずっとされてきました。随分数字が違いますので、こういう場合には、やはり国土交通省としてもご自分の出した数字はこうで、江崎さんの出した数字はこうですというきちんとした答弁をきょうでなくていいですからしていただきたいと思います。そうでないと、わからない人はどちらが正しいのかの話になってしまいます。それが1つです。

もう1つは、先ほどからきょうの話題の中で、外環ができると生活道路に入り込む車が減りますというようなことを言っております。誘発交通というのは、実はなかなかはかりにくいもので、100%正解を出すということは難しいと私は思っております。ただ、私の地元でこういう例がございます。最近、世田谷の成城の中で交通量調査をしております。小田急線の踏切がなくなって立体交差になったら、バス通りに通過車輪が増えたという印象があるんです。交通量調査をしてみましたら、実際には3%程度の増え方でした。ということは、たとえ3%でもすごく増えたという感覚なんだなと。それと同時に、やはりそれだけ車が増えてくるということは、今までどこかで駐車場に入っていた車が出

てくるということが十分考えられます。

そのようなことを考えますと、先ほどからおっしゃっている生活道路に入り込む車が減りますよというようなことを単純に期待していいのかどうか。今までご説明の中で、外環ができればそうなりますという話はずっと語られてきました。しかしながら、生活道路に入らないようにするためには、総合的な道路交通政策が必要だと思えます。それに関するビジョンを余り語られたことがないように思います。

例えばの話です。先ほど申しました私どもの住んでいる町では、そういうふうに自動車交通量が増えてきたんで、これはまずいということで、住民の方からも道路のあり方を考えていこうかということをお考え出しております。これを大きく考えますと、やはりそういう生活道路に車が入らないためには外環をつくるだけでは解決はしません。そのところをどういうふうに具体的にビジョンを立てられるかということをご示しいただきたいと思えます。

以上です。

【司会（鈴木）】 大分いろいろご意見が出ましたが、道家さん、お願いします。

【道家委員】 いろいろご意見をいただきましたので、トータルでお話しさせていただきますと思います。

橋本さんから、道路ばかりつくって住むところがなくなってしまうんじゃないか、これは例え話だと思うんですけども、そういうお話がございましたが、決してそんなことはなくて、まちづくりというのは我々が住むためにやることでございます。そして、皆さんがお住まいになる家というのも大変大切ですし、それから、家の周りには必ず道路があって、家の玄関を出れば道路があるわけです。そういう道路も大切に、両方のバランスをとってつくることが大切だと思っております。ですから、公共がやる道づくりと、それから皆様民間の方、住民の方がおやりになる家づくりというのは調和をとって進むことがまちづくりだと私は信念をもっております。

それから、道路をつくることで車優先で環境のことを全く考えてないんじゃないかという指摘もございましたが、車を使うというのが社会のならわしになっているわけございまして、前回のこの委員会でもどなたか住民の委員の方がおっしゃっていましたが、そういうことを規制するということになると、国際競争力が落ちたり、それからコストがかかる。社会としてトータルとしてそういうことを考えなければいけないというご発言があ

ったということは、やはり車を使う社会というのが皆さんの共通認識になっている。コンビニに荷物を運んだり、宅配便の話もそうですし、さまざまなものがそうです。人を運ぶこともそうですが、物を運ぶ場合に、自動車が一番利便性があるし、一般的に多く使われて、ほとんどがそうだと思います。そういう意味では社会のならわしになっていると思っております。私どもとしてはそれを基本に政策をつくっているところでございます。

先ほど新さんが、外環と比べて一般の街路をつくってほしい、地上部の街路をきちんと整備してからでないかと外環の議論なんかできないじゃないかとおっしゃいました。確かに、それも必要ですし、前から申し上げているように、外環のような高速道路、それから三鷹でいえば東八道路のような、いわゆる都市計画道路、そしてそれぞれのおたくの周辺にある生活道路、こういう部分でまだまだ不足している部分をつくっていかなくちゃならないし、栗林さんのお話に答えるならば、その地域に用のある車は生活上必要ですので入れざるを得ないと思うんですが、用のない、いわゆる通過交通を入れないためにも、ある程度つくるべき道路は作り、そちらに誘導しないと、用のない車を自分たちの地域から排除するというのもなかなか難しい。その一番大きな事例が私は外環だと思っております。外環以外にもそういうことを目的にしたり、目的の一部にしたい道路はたくさんございますけれども、バランス良く作っていくことが大事だと思っております。

【司会（鈴木）】 はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 濱本さんのご質問というかご意見から大分いろんな方向に行ったような気がしますけども、まず、濱本さんのいわれた資料7ページ、高井戸付近の抜け道の交通事故の発生状況というのを示させていただいています。先ほど、新さんの話にも続くんですけども、練馬の生活道路周辺が込んでいるというのは、環状道路があそこでとまってしまっていて、とまっているにもかかわらず、周辺の道路というのがしっかり整備できていなかったという、いわゆる練馬問題で皆さん議論いただきましたけども、やっぱりそこに原因があるんだろうと思っているわけです。そういった意味で、ここの大泉近辺の生活道路が非常に込んでいるということについては今いったようなことが大きな原因の1つなんだろうと思っております。そこは反省しないといけないということだと思います。

一方で、この7ページの図をごらんいただきますと、ちょうど環状8号線が書いてあって、赤丸で渋滞ポイントというのを示させていただいております。環状8号線というのは、谷原だけで込んでいるわけじゃなくて、ここに書いているようないろんな箇所でも渋滞ポイ

ントがあって、これを避けるために抜け道として生活道路を使っているんだという認識でいます。したがって、ここの高井戸付近の交通事故の発生状況が多いというのは、大泉で外環がとまっているとか練馬問題に起因しているのではなくて、環状8号線がいろんなところで渋滞していて、それを避けるというところが原因じゃないかと私は考えております。

それから、7ページの下の方で、ちょっと解説が足りなくてわかりにくかったのかもしれませんが、これは最初に将来交通量のご説明したときに申し上げたとおり、現況というのは平成11年のベース、外環なしと外環ありというのは平成42年を予測したときの交通量ということです。外環なしで減っているじゃないかということについては、この数値のとおり、確かに減る区間もあります。何か所かでデータをお示ししましたが、減っているところもあり、減らないところもあるということだったかと思います。これは、周辺の、例えば中央環状とか圏央道というネットワークはある程度できますし、あと周辺の都市計画道路もある程度できますので、減るところはあるだろうということでございます。外環をさらにつくると5万台まで減るということで渋滞の緩和の効果が大きいということで、トータルの交通量としてはみていただけるんだろうと思っています。

先ほど、ちょっと内訳の話がございました。現況と外環なしを比べてみると、内訳がほとんど変わらないということでもありますけども、外環をつくと内訳が大きく変わって、いわゆる7区市関連の交通がふえてくるということもございます。トータルの交通量は減るんですけども、7区市関連の交通量はふえる。逆にいえば、このグラフの下にある抜け道として使っている車が外環に移るということでもありますので、環八の渋滞緩和のためだけに外環はあるわけではないんですけども、環八の交通の質というのが大きく変わる可能性があるということを示しています。

それから、江崎さんから誘発交通の話がありましたけども、先ほどコメントしましたので、省かせていただきます。

橋本さんのご意見の中で、B/Cをインターありかインターなしかどちらかにちゃんと統一しろということもございます。先ほど申し上げたとおり、資料がわかりにくくて申しわけございませんが、B/Cは、事業費も経済便益も両方インターチェンジがない場合で統一して3.3を出しております。もう一度申しますと、一番上の経済効果は約3,000億と書いてありますが、インターチェンジがない場合には2,600、5つのインターチェンジがある場合には3,100でございます。事業費はインターチェンジがない場合

で1兆2,000億、下のB/Cというのは、2,600億と1兆2,000億を使って3.3というのを出しておりますので、B/Cはインターチェンジがない場合ということで統一させていただいておりますので、申し上げます。

それから、時間が余りないようなので、栗林さんから、1.5%と14%の違いをきちんと主張しろというご指摘がございました。1.5%というのは、多分走行台数だったでしょうか。我々のいっている14%というのは、いわゆる走行量、台キロで示しておりますので、単位が違うということ、あとは1.5%の取り方が本当にいいのかどうかというのは、よく検証した上で、また説明させていただけたらと思っております。

それから、外環をつくるというけども、生活道路等の、いわゆる総合的な政策が必要じゃないかというご指摘がありまして、まさにそのとおりだと思っております。外環だけをつくれればすべてがいいというわけじゃなくて、外環をつくって、通過交通を自動車専用道路でバイパスさせて、幹線道路、環八なんかも渋滞しないように、例えば駐車対策をしたりとか、その道路の局所的な対策をしていくという施策もやりつつ、なおかつ生活道路には車が入らないように、例えば、前回ご紹介しました、くらしのみちゾーンといったような施策を行ったりとか、やっぱりそういうさまざまな施策というのをセットでやらないと、効果というのは効率的にはあらわれないだろうと考えています。そういった意味で、まさしく今いったようなハードの施策、ソフトの施策というのを組み合わせながらこの地域の皆さんの生活を改善していくというのが大きな役割なんだと思っております。今のいった仕事は我々国だけでできることでもないですし、都だけでできることでもなくて、やっぱりその地域の自治体の皆さんと協力しながらやっていかないといけないと思っておりますので、そういった協力とか、あるいは施策の連携というのは、この外環をつくるということになれば、そういったものをきっかけとしてしっかり話し合いをしていきたいと思っております。

【司会(鈴木)】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 今、山本さんからお話がありましたけども、生活道路の、この渋滞の件は、ここの場所はテーマと違うんじゃないかという言い方をしていますけども、それはそれとして結構ですけども、例えば高井戸とかそういうところに問題が起こるということは、別な問題があるんじゃないかと思っておりますので、その辺ももう一度精査する必要があるんじゃないかなと。こういうふうに意見としておきます。

ちょっと時間がないので、質問させていただきたいということで先ほどいっておきましたけど、よろしいですか。1分で。

【司会（鈴木）】 はい、どうぞ。

【濱本委員】 実は、議題が全然違う件ですが、一昨年から土地の買収、先取りというか、それが行われておりますよね。法律でいいますと、都市再生に資する高規格幹線道路等の工事着工までの時間を要する場合、先行して買えるということで、武蔵野でも出てきましたし、また三鷹でも発生したというふうに聞いております。それでちょっと私がお聞きしたいのは、国から出ている資料も私は読ませていただいたし、いろんなところで、市議会でも説明がありましたので承っているんですけども、一番大事な、売買した場合に、国に土地を売った場合に税金の問題がどうなっているのかということですね。控除の問題。この問題、いろいろお聞きしますと、これは買収と違って5,000万の控除ができないというふうに聞いているんですが、こういうことがあっていいんですかね。これは、まだ事業をやっていないから、買収、勝手に売るんだ、買うんだからということで1,500万か、あるいは買換え控除ということで、そういう控除しかできないというのをお聞きしているんです。それは本当なんですか。

私は、こういう買収とか、買い取りをやるんなら事業と同じように、谷原のときと三郷が買収されたように、道路をつくるための買い取りであれば、税金の方も、きちんと5,000万なら5,000万の控除をすべきじゃないかと思うんですよ。その説明が国の資料にも何も書いていないし、一般的に市議会でも報告がそういうことが何も書いていない、何もいわれていない。これでは、かかわっている住民の皆さんは非常に不安で、税金に対する説明が契約をする寸前までじゃないとわからないと云うことは、大変失礼なことじゃないかと思うんですよ。もしそういうことを皆さん方行政側が買い取るんだということならば、やはりお買いになるということは、売られる方は、人生の生活の中で本当に曲がり角なんですよ。ですから、そういう方にそういう苦勞をさせて行うことは、私はちょっとおかしいと思うんですよ。

ですから、これは税金の問題ですから、大蔵省の関係もあるんでしょうけども、きちんと法律的にみていただいてやっていただかないと、例えば三鷹の農地なんかだと大きいですから大変だと思いますけど、武蔵野とか、その他の区市、これから住宅街、一種住専の専用住宅だと坪数は小さいんですよ。だけど、そのお金をいただいて、また買換えをしな

くちやならないというようなことでやられることです。できるならば売りたいくないというのが本当の気持ちなんです。それを行なわなければならないことは本当につらい最後の決断のことなんです。もし行っていないならば、もう少しその辺の控除を最高までもってきていただきたい。それをきょうお聞きしたかったので。ぜひとも次回でもいいですから、方向性を示していただきたい。現実はどうなっているのか。

【司会（鈴木）】 生活再建救済制度に関する税控除の関係だと思えますけれども、山本さん、お願いします。

【山本委員】 時間も大分9時に近づいていますので、事実関係だけご説明させていただきたいと思えます。

今お話があったとおり、外環だけじゃないんですけども、仮にこういった事業が決まって事業化されて土地を買収させていただく場合というのは、租税特別措置法という法律に基づいて、公共事業のために土地の買い取りが行われた場合には5,000万円の控除という特例がつきます。そういった特例か、もしくは、かわりに代替のところを買った場合には買いかえ特例というのがあって、その場合は税金を払わなくていいんですけども、税金の控除の額は5,000万円という形になっています。

一方、今、生活再建救済制度ということで、外環というのはつくるかどうか決まっていないので、事業化も当然されていませんので、各区市の土地開発公社にご協力をいただきながら生活再建のために買わせていただいているという形になっています。

これは、公有地の拡大の推進に関する法律という法律に基づいて土地開発公社に買っているんですけども、この場合には1,500万円という控除の特例が受けられるという形になっています。したがって、5,000万円と1,500万円という差があるのはご指摘のとおりということでございます。ただ、生活再建救済制度の場合は、今いったような、いわゆる公拡法の法律に基づいた1,500万円の控除をとるのか、もしくは一般の売買でも居住用の財産を売買した場合の3,000万円の特別控除みたいなものもありますので、これはいろいろ条件があるんですけども、そういったものを活用していただくとか、あるいはさっきいったような土地じゃない、居住用の財産の買いかえの場合の特例みたいなものは使うことができるという事実関係になっているということでございます。

【司会（鈴木）】 それでは、9時を若干回ってしまいましたが、本日は外環の必要性

につきましては、外環の整備効果という観点から、特に経済効果の見方、もう少しデータを出すべきだとか、わかりやすく説明すべきだといったこと。それから、経済効果のような金銭換算可能な効果だけではなく、それ以外の効果をもっと見込むべき、あるいは説明すべきではないかといった議論を中心に、誘発交通を考慮した場合の効果につきましてさまざまな議論が行われました。

次回につきましては、引き続き外環の必要性の資料に沿いまして議論をしていければと考えております。

それでは、時間も回っておりますので、本日の議論はここまでといたしまして、最後に次回の日程について確認させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。次回の日程、第7回のP I 外環沿線会議の日程につきましては、事前に皆様のご都合をお伺いさせていただいております。結果的にあいております皆様のご都合がおおよそそろそろ日程は6月6日月曜日、つまり来週の月曜日と6月15日、再来週の水曜日となっておりますが、いかがでしょうか。

【濱本委員】 だめ。

【司会（鈴木）】 確認が不十分で済みません。6日がだめということになりますと、15日。15日につきましては、おおよそそろそろということを確認させていただいておりますが、次回につきましては、6月15日ということでもいいでしょうか。 それでは、次回、第7回のP I 外環沿線会議につきましては、6月15日水曜日に開催とさせていただきたいと思います。時間は午後7時からで、会場等につきましては、別途事務局の方から連絡させていただきたいと思います。以上、よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、第6回の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