

第 28 回 P I 外環沿線協議会 会議録

平成 15 年 11 月 20 日 (木)
於：東京都庁第一本庁舎 5 F 大会議場

【司会 (西川)】 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、お集まりいただきましてありがとうございます。

私は本日の司会役を務めさせていただきます国土交通省東京外環調査事務所の西川でございます。よろしくお願いいたします。

撮影時間の方、終了とさせていただきますので、よろしいでしょうか。ご協力お願いいたします。

また、傍聴されています方々につきましては、受付でお配り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、ただいまから第 28 回 P I 外環沿線協議会を開催いたします。

本日の協議会の終了時間でございますが、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、会議の進行にご協力よろしくお願いいたします。

本日、練馬区の須山さん、湯山さん、杉並区の菱山さん、世田谷区の秋山さん、栗下さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとご連絡いただいております。また三鷹市の新さんからは、遅れて来られるというご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。

【事務局 (伊藤)】 事務局を担当します国土交通省の伊藤でございます。

本日の配付資料の確認をさせていただきます。

クリップどめをしている資料です。1 枚目が議事次第。それから座席表です。資料 - 1 が前回の会議録でございます。飛びまして、資料 - 2 が前回の協議会でいただいた意見をまとめたものです。それから、資料 - 3 がエリア別懇談会の報告です。1 枚目が練馬南・杉並・武蔵野周辺エリア懇談会、それから狛江・世田谷周辺エリア懇談会、それから三鷹・調布周辺エリア懇談会です。資料 - 4 につきましては、協議員の皆様から出された資料でございます。本日は、伊勢田さん・宮良さんの提出資料です。飛びまして、資料 - 5 につきましては、オープンハウスの開催結果をまとめたものです。

それから、参考資料 - 1 としまして、前回の会議の概要メモです。参考資料 - 2 は環境影響評価方法書に対する各区市の意見を並べたものです。あと、アンケート票をいつものように付けております。

以上、本日の配付資料です。

【司会 (西川)】 資料については以上でございますが、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、まず初めに、資料 - 1、第 27 回の会議録についてでございますが、事前にご確認いただいて、修正のご意見をいただいたものを直してございます。再度ご確認いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。特になければ、この形で公表させていただきます。

それでは、前回の協議会で皆様からいただいているご意見を資料 - 2 として整理してございますので、事務局から説明いたします。また、エリア懇談会の報告につきましては、後ほど環境調査の議論に入る際にご説明したいと思っておりますので、まず資料 - 2 の方を事務局から説明させていただきます。

【事務局 (伊藤)】 前回出された意見をまとめたのが資料 - 2 でございます。前回は、環境調査について、必要性の有無について、その他ということです。環境調査については

エリア別懇談会の結果について報告して、質疑応答がされております。必要性の議論については、ルート of 議論等がされております。その他の議論におきましては、大臣のインターチェンジの発言についての議論がされております。

以上、前回出された意見をまとめたものです。

【司会(西川)】 前回いただいたご意見の方を資料 - 2 としてまとめさせていただいておりますが、そちらについてご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、今日は環境調査について議論をしていきたいと思っておりますので、まずこれまでに開催されたエリア懇談会で出された環境調査についての意見を事務局よりご紹介させていただきまして、そこから議論に入っていきたいと思っております。

大川さん、お願いします。

【大川協議員】 今日のPI外環協議会の議事というか内容に入る前に、去る10月31日に国交大臣のゼロインター発言について、狛江市としての意見を述べさせてもらいたいと思っております。

この外環道の計画については、計画段階から皆さんの意見を広く求めるということで、PI式ということで、皆さんと協議会で論議をしているところでございます。また、インターチェンジについては、沿線市区長会がございまして、その中でインターチェンジについての有無の確認をしている最中でございます。各市ともまだ検討中で、意見を出されたところは少ないと考えております。しかしながら、そういう状況の中で、合意形成をしている最中に、国交省の最高責任者である大臣のゼロインター発言は、論議のプロセスとしては非常にまずいのではないかと考えております。

そういうことで、あの発言については、前回私たちも述べましたけれども、PI協議会や沿線市区長会の議論を軽視したものだといわざるを得ないと考えてございます。

そういう考えのもとに、11月18日に、国交大臣あてに抗議文を発送させていただきました。また、来る28日には、沿線区市長会議が予定されていますけれども、その中でも、市長よりその旨の発言がございまして。

国交省についてはよくご論議をなさって、こういう会議、論議、プロセスについては、ぜひ私たちの考え方を尊重していただきたいと思っておりますので、始まる前にちょっと意見を申し上げました。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

その件については、特に議論はよろしいですか。

【大川協議員】 はい。

【司会(西川)】 それでは、まず今日の大きなテーマの1つであります環境調査について、議論に入らせていただきたいと思います。

まず、これまでエリア懇談会が開催されてきておりますので、そこで出された意見を整理してございます。そちらの方をご紹介させていただきます。

【事務局(藤井)】 それでは、資料 - 3 をご覧いただきたいと思います。資料 - 3 につきましては、11月7日に行われました練馬南・杉並・武蔵野周辺エリア懇談会、11月10日に行われました狛江・世田谷周辺エリア懇談会、11月17日に行われました三鷹・調布周辺エリア懇談会の報告でございます。

簡単に中をご紹介したいと思います。このエリア別懇談会で出された主な意見といたしましては、青梅街道に面したところ、特に公害側で調査をしてほしい。あるいは神田川沿い、善福寺川沿い、井の頭公園の湧水も調査してほしい。

それから、小田急線が鉄橋を渡る騒音や東名高速の騒音が現在でも伝わっており、外環ができた場合、どのように騒音が伝わるかわかるような調査をしてほしい。現地調査は1年間とした場合、現地の状況を経年的に判断する必要があるため、地域にある情報を引き出してほしい。

それから、大気質の調査は、換気所が設置された場合の影響をきちんと把握できるように調査してほしい。環境の現地調査はきちんと四季にわたってやってほしい。

主な意見として、このような意見が出されてございます。

以上でございます。

【司会（西川）】 エリア懇談会で出された意見のご紹介をさせていただきました。

これまでの協議会やエリア懇談会で出された意見がございます。それらを反映した環境調査の箇所や方法について、本日伊勢田さんと宮良さんから資料が提出されてございますので、そちらの方の説明をお願いいたします。

それでは、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 資料 - 4 でございます。A 3 判の「外環道での現地調査（案）」でございます。この資料は、前回の協議会にお出ししましたものを、エリア懇談会でご相談させていただきました。その結果を受けて、本日追加等を行いまして、案としてご提出したものであります。

では、簡単に説明させていただきます。

捲っていただきまして、1 ページ目、2 ページ目は大気に関する調査でございます。右の地図をご覧くださいと思いますが、エリア懇談会でいろいろご意見を受けまして、7カ所ほど追加いたしまして20カ所で大気の観測を行いたいと考えております。

続きまして、1枚捲りまして3ページ目、4ページ目は、騒音、振動に関する現地調査でございます。こちらは6地点を追加いたしまして、全体で32地点、騒音、振動の調査を行いたいと考えております。

1枚捲りまして、5ページ目、6ページ目、その裏の7ページ目、8ページ目が地形及び地質、地盤に関するところでございます。まず、6ページ目は浅い地下水でございますけれども、浅い地下水に関しましては、2カ所を追加いたしまして46カ所で浅い地下水の観測を行いたいと考えております。

7ページ目でございますが、深いところにある地下水の観測でございます。4カ所追加いたしまして18カ所で観測を行いたいと考えております。

8ページ目ですけれども、湧水、井戸、野川の流量調査です。野川の流量範囲を一部拡げて観測したいと考えております。

9ページ目、10ページ目ですが、動物、植物、生態系の調査につきましては、コウモリについても捕獲調査などをやっていきたいと考えております。また、地図の方をご覧くださいますと、井の頭公園フィールドと善福寺公園フィールドを少しエリアを大きくして重点調査を行いたいと考えております。

11ページ目からが景観・文化財、触れ合いの活動の場が13ページです。いずれも、練馬南・杉並・武蔵野周辺エリアの調査エリアを、井の頭公園の方にも拡大して調査をしたいと考えております。

最後、14ページがその他の環境要素ですが、特段の変更はありません。

以上が資料の説明ですけれども、大本の環境調査の枠組みである方法書が固まれば、その方法書と箇所との整合をチェックして、最終的な調査箇所を固めていきたいと考えております。

また、その間に、今日お出ししている個々の箇所について、場所を借りる必要がありますので、小学校とか公園を管理している区さん、市さんの方をお願いして、場所を借りるような手続等も進めてまいりたいと考えております。その結果、箇所が固まりましたら、またそれをこの協議会に報告させていただきたいと考えております。その時点では、私も、今回冬の観測から始めたいと思っておりますが、その冬の観測が、いつからどこで行うかということを確認にできるかと考えております。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

今のエリア懇談会の報告と、それらを踏まえまして現地調査の案の説明につきまして、何かご質問とかご意見等、ございますでしょうか。

江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 現地調査の案に入る前に、エリア懇談会の報告についてちょっと確認したいことがありますので、よろしいでしょうか。

11月10日に行われた狛江・世田谷周辺エリア懇談会で出された主な意見の「6）動植物の調査は、調査日を事前に区市および協議員に連絡して欲しい」とあるんですけれども、これはたしかこの前の会のように、私の方から、この地域で生き物調査をしている団体が幾つもあるので、調査すること自体が生き物を傷つけてしまうかもしれないので、それらの団体と一緒に協力して調査できないでしょうかと申し上げたら、11月10日のときに、事前に調査する日を連絡しますと、たしか国土交通省の方がおっしゃっていたかなと思うんです。この末尾のところ、「連絡して欲しい」だったか「連絡する」だったか、ちょっと確認させていただきたいんですが。

【司会（西川）】 それについて、事実関係を事務局から説明させていただきます。

【事務局（藤井）】 この狛江・世田谷周辺エリアの6）の項目ですけれども、当日出たご意見としては、「動植物」となっていますけれども、調査を実施するに当たって、周辺の住民の皆さんに何らかの形で広報してほしいというお話がございまして、それをまとめたのが、動植物について区市とか協議員の皆さんに事前に調査日をお知らせしてほしいという形で整理させていただいております。

【江崎協議員】 そうすると、事前に連絡してほしいとおっしゃったのは、国土交通省の方から事前に区市や.....。

【司会（西川）】 これは、出された意見としてそういう意見が出ましたという紹介をさせていただいているということです。

【江崎協議員】 国土交通省の方で事前に区や市、協議員の方に調査日を連絡するので、そういう団体と調整してほしいというおっしゃり方だったと思うんですけれども、よろしいでしょうか。

【司会（西川）】 それについて、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 動植物の調査は、調査する日とかやり方を事前に区市と協議員の方にご連絡させていただきたいと考えております。

【司会（西川）】 江崎さん、お願いします。

【江崎協議員】 そうしますと、ここに書かれている書き方がちょっと違うかなと思うんですけれども。出された意見となっているからこういう書き方になるんですね。

【司会（西川）】 意見として整理させていただいておりますので、こういう末尾になっていますということですか。

【江崎協議員】 回答が書いていないということですね。

では、もしできたらその回答も下に追加しておいていただくとありがたいなと思います。

【司会（西川）】 今の伊勢田さんのお答えをもって、この会で確認ができていると思いますので、皆さんがもしそれでご納得いただければ、そういう形にさせていただきたいと思います。今日も議事録が残りますし、そういう形でもよろしいですか、内容的には。

【江崎協議員】 はい、わかりました。

【司会（西川）】 他にご意見ございますか。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 練馬の武田です。

今の14ページに「環境の調査の概要（その他の環境要素）」と出ておりまして、「1 .

調査内容」として、 、 、 、日照ですね。電波障害については 、 と2つ出ております。ここでおっしゃられていることは、テレビ電波、地上波、放送の電波を含む受信状況、テレビの受信画質などの状況、テレビ電波の強度云々とあります。受信の形態。高層建築物の分布状況、テレビ電波に影響を及ぼすおそれのある既存の中高層建築物の位置・高さ云々とありますが、こういう分布状況を調べると。

「2.観測方法」のところで、「電波障害の高層建築物及び住宅等の分布状況は、現地調査で状況を確認するとともに、以下写真撮影等々として出ています。チャンネルごとに状況を確認したいと考えていますと。

これは非常に結構なのですが、実は今から三十数年前に、関越の高架、あそこが一番高いところで18mというのがございました。防音壁をやったことによって電波障害が強くなったということがあります。現在はこの地域については小学校の屋上に、関東ケーブルテレビジョンというのを受信して、私の周辺では840世帯の共聴組合というのをつくって、そこにケーブルテレビを供給しております。

それは結構ですが、電波障害というのは2つ問題がございます。今私どもの町内で起きているのは、同じ大泉五丁目がわずか4mか5m弱の区道を隔てた隣の街区が電波障害に当たらないということで除外されちゃうわけです。救済の対象にならないということがあります。電波障害というのは複雑です。わずか4mぐらいの道路を隔てた北側の家は電波障害があって、南側の家の電波障害がないということはまずあり得ないんです。実際にはそういう形で区分けをして、その街区はいまだに障害対象として救済されていない経緯がございます。だから、そういうことがないように、あるエリアを決めたら、そのエリアというのはある程度広がりを持ってとらえてもらわないと、なかなかカバーし切れないことがあります。

NHKなり方々に委託をして調査をやりますが、出てくる結果というのは、わずか3mか4mの道路を隔て、その南側は対象外なんだと言い切るような状態ではない、それが電波障害の実態です。

もう1つは、「2.」にあるように、「観測方法」のところで、「電波障害の高層建築物及び住宅等の分布状況」、こういうものは、いわば複合的な都市型公害なんです。例えば中野サンプラザあるいは東京都庁舎あるいはサンシャイン、こういうものが、遠隔地でありながら、そのエリアというのは障害地域になってきています。住民の目からは、それについて一々どうだということとはなかなかいいにくい。つまり、都市型の複合的な電波障害が起きているんだから、こういう公共的な工事をやることによって発生するものに対しては、少なくとも事業者の側でそれを負担すべきです。

練馬の私どものところでいうと、関東ケーブルテレビジョンのエリアと、昔のケーブル練馬というエリアの2つにネットワークが分かれているために、ケーブル練馬のエリアに入っている部分は外された経緯があります。それに対し練馬区の方は何らかの救済措置をしなきゃいかぬからというので、都市型の電波障害をなくすための基金をつくらうということで、ある一定規模以上の公共建築物あるいは建築物をつくった事業者に対しては共同的分担金を出していただいて、区がその電波障害を救済する。もちろん区も応分のものを出すという形の中でこういう電波障害をなくしていこうという、政策的な対応措置をとろうとしました。

残念ながら、練馬区はひいひいってやったんですが、道路公団はこれについては全然対応しようとしません。結局、その部分の出捐が得られないために、電波障害を救済したといってもある範囲しか救済されていない経緯があるんです。

この調査の概要そのものは結構ですが、それから先をどうするのということになると、やってしまった後は全部ほったらかしになっている。ましてや、関越の場合には、あそこは高架で、僕らの方ではパラボラ効果といっていますが、湾曲しているおわんのパラボラ

アンテナでいろいろな音や電波が収れんしてくることがありますが、今の電波障害調査というのは限界があるということ。

ですから、これからの都市はそういう形の電波障害が増えていくんですから、ケーブルテレビジョンの救済措置というものを広いエリアで考えて、原因者がそれぞれ負担をして、公共的にそれを担保して、都市型電波障害を救済するということを考えてもらわないとまずいんじゃないか。この調査はそういう視点を十分含んでやってほしいと思います。

そういうことがあるんだということをよく勉強して、間違いのない調査をやってほしいし、それから救済措置はそういうことをやらない限り絶対救済できません。これは音の場合も同じなんです。そういうことを記憶にとどめて、ぜひその対応をしてほしい。

それから、過去に残されたものが現にあるわけです。道路公団はこういいました。いずれ、南側へ外環ができてくるときに、何らかの対応策が必ずとられるはずでございます。くれぐれもまた不信感を増すような取り上げ方はしてほしくない。厳格緻密な調査をしてほしいし、もっと政策的に裏打ちしなければだめだと。これは伊勢田さんの方に特に強くお願いをしておきたいと思います。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

他に、調査内容につきましてご意見、ご質問等、ございますでしょうか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 先ほどお隣の江崎さんがいわれたことと同じページの話です。

狛江・世田谷周辺エリア懇談会のメモの9)に、「調査箇所や実施方法について、オープンハウスなどを活用して情報収集やコミュニケーションに努めて欲しい」という意見が出たように書いてありますが、これはそのときの実態としては、調査箇所や実施方法について、とりあえずオープンハウスなどを活用して情報収集やコミュニケーションに努めるという提案があったので、9)のこの書き方ですと、ちょっとニュアンスが違うように思います。そこで、それを訂正しておきます。

【司会（西川）】 それは、9)はとりあえずの方法であって、将来的にはもう少し違う方法もあるんじゃないかという議論があったということですね。

【栗林協議員】 そうです、その通りです。

【司会（西川）】 わかりました。9)の内容については、とりあえずこういう記述のような議論はあったんだけど、将来的なやり方についてはもう少し議論があったということかと思えます。

他にご意見ございますか。

では、平野さん、お願いいたします。

【平野協議員】 練馬の平野です。

今日ご説明いただいた内容は、箇所の追加とかその辺を今ご説明いただいたんですが、エリア懇談会の中では、例えば調査方法だとか内容とか、いろいろ意見が出されていると思いますが、この辺の調査内容、観測時期、観測方法について変更点があったのかなかったのか、その辺を教えていただければなと思います。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 例えば練馬区さんからは、練馬区では、代表的な1日ではなくて、1週間ぐらい計るんだとか、そういう具体的なご意見をいただいております。その辺の具体的なやり方について、例えば騒音では1日となっていますけれども、それぞれの区さんのやり方等があるかと思うので、その辺については我々も柔軟にやらせていただきたいと思えます。

今日、急いで箇所の話を見せていただいているのは、先ほど申し上げましたように、小学校とか公園を借りに行くのにもちょっと日数がかかるもので、まずそこをご説明させて

いただいているということです。

基本的に、いただいているご意見の中の、やり方等に関する部分についても、極力取り入れるようにしていきたいと考えております。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他に、現地調査の内容につきましてご質問、ご意見ございますでしょうか。環境調査の議論につきましてはよろしいでしょうか。

特に環境調査の議論、ご意見等ないようでございますので、それでは前回からの引き続きということで、必要性の有無、効果と影響につきまして議論を進めていきたいと思えます。

前回の協議会では、生活に与える影響ということで、濱本さんと土肥さんから、その前に既に配られた資料につきまして説明をいただいて議論をいたしました。今日はその議論の続きということでございますが、前回時間の関係で説明できなかった資料がございます。江崎さんと伊勢田さんから、既にその前から提出いただいている資料でございます。

江崎さんの資料につきましては、お手元の青いファイルのNo.3の資料の上側に、ピンクの付箋で「概要と解説」という付箋が張ってあるかと思いますが、そちらの方に入っている資料でございます。それから、伊勢田さんから以前提出いただいている資料につきましては、青いファイルのNo.1に、上側に黄色い付箋で「交通の分析」「インターチェンジ」という付箋が張ってありますが、そこに資料が入っております。

大分長い間説明できていませんので、まず資料の説明をしていただいて、それから前回の議論の続きということで、生活に与える影響についての議論を継続させていただきたいと思えますが、そういう形でよろしいでしょうか。

よろしければ、江崎さん、No.3の赤い付箋の張ってある「概要と解説」についての資料の補足説明をお願いいたします。

【江崎協議員】 それでは、私から、「これまでに提出した資料の概要と解説」について説明させていただきます。これは、これまでにご紹介してきた資料を簡単にまとめただけのものですけれども、新しく加わられた方もいらっしゃるのので、効果について議論する前に知っておいていただきたいと思っております。

外環についてはたくさんの資料が出されていますけれども、疑問に思う点も多いので、わからないことは自分で各地へ足を運んで調べてみました。

ページをめくっていただいて、扇大臣などもよく引用されていた東京23区を通過するだけの交通が14%という数字について、日弁連が2000年3月に出した意見書「自動車公害の根絶にむけた道路政策の転換を求めて」では、3%弱だと書かれていました。

どちらが本当なのか、国土交通省に詳細な内訳を聞いたところ、その計算資料は保存期間を過ぎているので、廃棄処分して存在しないという答えがありました。置く場所がないからということですが、必要性の根拠として盛んに用いられている数字ですから、せめて新しい数字が出されるまでは保存しておくべきだったのではないかなと思っております。

次に、周辺道路の交通量です。外環は渋滞緩和のために必要とか、外環ができると環八の交通量が減少するといわれていますし、外環の開通している区間で交通量がこんなに減りましたというグラフも目にします。しかし、よく見ると調査地点がたった1カ所だけだったり、開通の前後1回ずつだけのようでした。

私は疑問に思って、中央環状線、外環、圏央道の既に開通している区間について道路交通センサス、道路交通センサスというのは国土交通省で定期的に調査しているものなんですけれども、その調査地点すべてを拾い出して経年変化を見ました。ここにお出ししたのは外環についてだけですけれども、他の道路についても、周辺道路ではほとんど変化

がないか、逆に増加している。新しい道路が整備された分、総量が激増していることがわかりました。

次に、首都圏の大気環境です。外環は、東京23区の大気汚染を改善するという説明もされています。しかし、一体どうなるのかよくわかりません。いろいろな方のお話を伺っていたら、以前外環開通による交通量の変化をシミュレーションしてみたものがあると耳にしましたので、探してやっと見つけたものです。これは1988年、湾岸地域を中心に進められていた開発によって交通量が増加するのではないかと心配して、環境庁が委託調査した結果です。

3環状道路が開通したと仮定して、2000年を予測しています。開発が行われない場合を除いては、どのケースでも大気汚染が悪化していて、結論として、「渋滞解消の名目で道路を新設しても結果として可能交通容量が増え、自動車総量は増加することになる。その結果、大気汚染、騒音が増加することになる」と書かれていました。

次に、交通需要予測についてです。大気汚染、騒音、振動の影響は、発生する交通量によって変わります。そこで、埼玉県庁へ行って、外環におけるアセスの際の推計交通量とその後の実績交通量を調べて、比較してみました。その結果、埼玉区間では、ところによって2倍近い交通量がありました。そして、以前国土交通省の協議員としていらした大寺さんの資料によると、大気汚染も予測を大きく上回っていることがわかりました。

次にちょっと視点を変えて、財政の現状を見てみました。今年度末の国と地方を合わせた借金は686兆円で、ここ10年ほどで急増しています。これはバブル崩壊後、景気低迷と大規模な減税で税収が少なくなったにもかかわらず、景気対策として公共投資などを行ったからだといわれています。

次に、右下の外環の収支見通しです。現在事業中の松戸 - 市川間を参考に考えると、どうも大赤字になりそうです。

そして、上。将来人口予測を見ると、2050年には、日本の人口構成はこのように2.8人に1人が65歳以上になると予測されています。この財政赤字の中、外環の建設費などを誰が負担するのかということも考えておく必要があるのではないのでしょうか。

次のページは、世田谷区の環境に関するものです。このあたりはとても歴史のある地域で、計画地周辺には遺跡がたくさんあります。また、外環は、世田谷区では野川の横を通ります。右側のページの3つ並んでいる写真の左のものでいうと、野川の右側をすべて掘り返してしまうという計画です。

私が主宰する会で野川の生き物調査をしていますけれども、野川には他では見られなくなってしまったメダカがたくさんいることがわかりました。国分寺崖線～湧水～野川～魚～鳥という生態系が大切ですが、外環はこの生態系を壊すおそれがあります。

最後ですが、ご紹介するのが東京23区の自動車交通の現状です。問題があると思われる場合、起きている現象だけではなくて、まず現状はどうなっているのか、どういうことが原因で引き起こされているのかを探ることが必要だと思います。そこで、東京都の資料を当たってみました。東京23区にいる車がどういう車なのかというと、乗用車でも貨物車でも、短距離移動の車が非常に多くて、乗用車は出勤・帰宅を目的に走っている車で約半分を占めています。貨物車は、半分近くが空で走っているということがわかりました。

確かに、渋滞、大気汚染、騒音、振動、ヒートアイランドとか、自動車に関連する問題はいろいろありますが、しかし、私が調べたところ、渋滞しているから道路をつくれれば解決するなどという、そういう簡単なことではないようでした。現状はどうなっているのか、問題の原因は何かをもっとよく調べてみる必要があるのではないかと思います。

以上です。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

続きまして、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 資料はファイルNo.1の中に、後ろから3分の1ぐらいの上の方に黄色い付箋で「交通の分析」というのがありますので、そこから説明させていただきます。7月にお出した資料でございますが、今日に至るまで説明ができませんでした。もう既にお読みになっている方もおられるかと思しますので、簡単に説明させていただきます。

1枚捲りまして、ページ数5-2からが交通の現況です。これは平成11年10月に観測いたしました「交通センサス」と我々は申しておりますが、全国の幹線道路で実際に走っている車の数を数えたり、どれくらい時間がかかっているかというのを観測したりするのを5年に1度大規模にやっております、それを11年10月にやりました。

1枚捲っていただきます、5-3ページが、東京の西側の地域における幹線一般道の交通量の図でございます。太さと色で表現しておりますが、南北方向の交通としては主に環状8号線と7号線、東西方向の交通は主として青梅街道、国道20号、国道246号が担っているという状況がわかります。

5-4ページの円グラフを見ていただきますと、これは平成12年に実施しましたナンバープレート調査と申しまして、実際に車のナンバープレートを追いかけて、どこへ行っているのか、ということ調べたものですが、環状8号線では、沿道に用事のない通り抜け交通、ピンク色ですけれども、23%。環7では34%ということで、それぞれいわゆる通り抜けに使っている交通が多く含まれているというのが交通の状況でございます。

1枚捲っていただきまして5-5ページ、5-6ページは、今度は大型車だけに着目しましたデータを抽出したものです。ご覧いただきますように、環状8号線と7号線には東西方向の国道20号や246号よりも多くの大型車交通が流れてしまっているという状況です。特に環状8号線に大型車が集中しているという状況があります。

1ページ捲っていただきまして5-7ページ、5-8ページです。混雑時の速度ですが、これは平成11年10月7日に計って算出したものですが、国道20号等の放射方向の道路では混雑時でも時速20km程度の速度が保たれておりますけれども、環状8号線では部分的には時速8km程度にまで低下してしまっているという状況があります。

以上が平成11年に観測しましたデータを整理したものです。次に5-9ページからが、それを踏まえまして外環道を整備した場合、外環道が開通した場合にどのような交通の変化があるのだろうかということ推計した資料です。

5-9ページは、その推計で使いました仮定条件でございます。今ほどご説明しました平成11年の観測交通量を使い、外環道開通を想定した交通量を推計いたしまして、この地域の一般道の交通量が増えるのか減るのかをシミュレーションしたものです。

その下に、仮定した条件を5つほど書いております。まず道路網の仮定、料金体系、外環道の仮定、交通の発生元と行き先の仮定、ドライバーがどのように経路を選択するのだろうかということの仮定。大きく、この5つほどの仮定を設けて、今から説明する試算をしたものです。

その試算の結果が5-11ページからです。まず、外環道の交通量は断面で1日6万台から9万台と試算されました。また、このうち大型車は2.4万台から3.3万台ということで、割り算すると、2.5台に1台ぐらいが大型車というのが外環道の交通量になるのではないかと試算です。

この交通の内訳を分析しますと、北関東と神奈川県の間を結ぶ交通が2割、埼玉県南部と神奈川県の間交通が約2割というのが大きな交通の内訳と試算されました。

その結果、5-13ページ、5-14ページですけれども、東京の西側の一般道にどのような影響を与えるのだろうかということシミュレーションしたものが5-13の地図です。シミュレーションの結果、環状8号線、環状7号線など、南北方向の道路の交通量が減少すると試算されました。1割から2割程度の減少が推測できます。一方、東西方向の道路、都心から郊外へ行くような東西方向の道路については、大きな変化はあられない

と考えられます。

5 - 15ページは、そのうち大型車に着目した地図です。ご覧いただきますように、環状8号線の大型車交通量はほぼ半減するのではないかと考えております。ただ、これと同じように東西方向の道路については余り大きな変化があらわれないのではないかと推測しております。

5 - 17ページですけれども、交通の質がどのように変化するのだろうかということですが、これは環状8号線での例ですけれども、通過交通が1日3.1万台から1.4万台に半減するのではないかとということ。このような通過交通の減少で、環状8号線が空いた結果、その他の道路を迂回していた地元関連の交通が環状8号線を利用するようになるのではないかと推計しております。

5 - 18ページですけれども、こちらはインターチェンジがある場合の利用交通です。インターチェンジがある場合の試算といたしまして、5 - 18ページは5カ所のインターチェンジが全箇所あった場合ですが、シミュレーションの結果といたしましては、インターチェンジが設置された場合には合計6.7万台の利用交通があるのではないかと。このうち、3分の2に当たる1日4.4万台ぐらいが地元に関連する交通ではないかと試算をしております。

5 - 19ページ、5 - 20ページは、インターチェンジがそれぞれ単独にある場合です。それぞれのインターチェンジが1カ所だけ単独にあった場合の利用交通量の推計は、そこに記載の通りです。

以上が「交通の変化」についてです。

続きまして、インターチェンジにつきましてもご説明をさせていただきます。その後ろの19ページというページ数が振ってあるところからですが、インターチェンジにつきましては、もう既に「外環ジャーナル」でも地元の新聞折り込みをさせていただいているところでして、後追いの説明になりますが、簡単に説明させていただきます。

19ページ目は、これまでのインターチェンジに関する最終提言、国と東京都の方針についてまとめたものです。

20ページからが個別のインターチェンジに関する分析をしたものでして、代表的に20ページからの目白通りのインターチェンジに関するものを紹介させていただきます。

21ページの交通の変化は5カ所のインターチェンジがあった場合の推計で、まず外環道がそもそもない場合、これは現状でございますけれども、環状8号線は1日約6.1万台の交通がある。それが、インターチェンジなしの外環道がある場合が、約2割減少して1日5万台。5カ所のインターチェンジがある場合が、さらに1割減りまして1日4.4万台という推計結果です。

大泉・練馬インターチェンジの交通量の変化ですが、下のグラフです。外環道がない場合は1日8.3万台の出入りがあります。外環道がある場合でインターチェンジがなければ1日6.4万台の出入りに減少する。さらに5カ所のインターチェンジがあれば1日5.7万台に減少すると推計しております。

22ページですが、目白通りインターチェンジの利用交通量といたしましては、5カ所にインターチェンジがある場合は1日0.7万台のご利用。1カ所だけあった場合も同じく0.7万台の利用と推計しております。

その下の地図が最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間圏域。左側がインターチェンジがない場合、右側がインターチェンジがある場合のアクセス時間の圏域の図です。

23ページは目白通りインターチェンジに関する生活への影響についてです。移転棟数、上が「ない場合」、下が「ある場合」でございますけれども、目白インターにしましてはジャンクションの影響の範囲内ということで、移転の棟数は変わらないということです。

24ページは地域分断の影響。上の模型の写真が「ない場合」、下が「ある場合」でござ

います。

25ページですが、環境への影響ということで、25ページが地下水、26ページが換気所、排ガス、騒音、振動という点についての影響の可能性について書いております。

27ページが7月までにいただいていたご意見をまとめたものでございまして、この沿線協議会、1月に行いました沿線の住民の方へのアンケートの結果、はがきなどでいただいている意見を記載しております。

28ページ以降は、残り4カ所のインターチェンジについて同じような分析をしているものです。

資料の説明は以上です。

【司会(西川)】 ありがとうございます。

それでは、今資料説明のあったものと、これまでに提出いただいて説明いただいている資料もございまして、それを使いながら、青いファイルのNo.1の目次でいくと、論点ポイントというインデックスの中に論点がございまして、論点の中の生活に与える影響というところから前回議論をさせていただきました。その論点をわきで見ながら議論を進めたいと思います。

その生活に与える影響につきまして、前回の議論も引き続きあるかと思いますが、どこからでも結構ですので、ご質問、ご意見をいただけますでしょうか。

今まで出されている論点の方は、No.1の論点ポイントという資料の2ページ目の生活に与える影響ということで、地域分断、移転、交通集中という論点で、中間とりまとめをまとめさせていただいたときに論点として整理させていただいたものでございまして。この論点について意見交換、議論をさせていただきたいと思いますが。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 後ほど、また私の意見を申し上げますけれども、その前に質問です。

先ほど江崎さんからいろいろ意見が出ましたけれども、そこに問題点がたくさんありますけれども、その辺については行政側からきちんと答弁が出るんですか、聞きっ放しで終わるんですか。まずそこから聞きたいと思います。

一応、説明されたので、非常に大きな問題があると思いますけれども。

【司会(西川)】 では、江崎さんの資料につきまして、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 この資料が我々の持っている資料と合っているとかが合っていないとか、そういうことを最初からやるのではなく、これを題材にいろいろご意見をお伺いしていくということがこの協議会の一番大事な趣旨かと思っております。いずれは私どもの考えをお話しさせていただきたいとは思っております。

以上でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

それでは、他の方で江崎さんの資料について、先ほど伊勢田さんから説明ありましたけれども、資料だとか、それから前回濱本さんと土肥さんから資料をご説明いただきましたが、それらにつきまして、生活に与える影響という観点からのご意見等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 その前に江崎さんの出された意見もありますし、検討しなきゃならない内容をかなり精査して自分で理解しなきゃならないところもあるし、伊勢田さんの提出された交通の分析についても、このまま受け取るというわけにはいかないような気がします。

内容的に環7と環8、それが外環道に交通が移転していくという考え方がどうも納得できない感じもあるので、この問題についてはどうでしょうか、この交通の分析と江崎さんの問題については、今ここで資料を説明されてすぐ討論するというようなことにはならないと思うんです。

これから以後、何回にも分けてこの問題は出てくると思うんですが、国土交通省の方からは、分析としては一応この形で出すということでしょうから、あとはこれについてさまざまな疑問点があるので逐次聞いていきたい、こういうふうに思うんです。

今日おっしゃっていた必要性の議論を生活環境の方からやっていくというのは、これと離れてやっていこうということですか。議論していこうということですか。

【司会(西川)】 それに関連する部分も入っていますので、説明をいただきまして、論点に沿って議論していきましようということで、前回、その前から、運営懇談会で提案があって、生活に与える影響から議論していきましようということでした。

【新協議員】 入ろうということでしたね。わかりました。では、そういう……。

【司会(西川)】 そういう論点に沿って議論させていただいた方が議論が整理しやすいということで、させていただきますけれども。

【新協議員】 わかりました。その方向でやってください。

【司会(西川)】 今日すべての意見が出そろわないのかもしれませんが、生活に与える影響について他の方でご意見とかございますでしょうか。

では、新谷さん、お願いいたします。

【新谷協議員】 交通の分析に関して伺うことは、生活に与える影響のところによろしいんでしょうか。内容をちょっと伺いたいところがあるんですが。

【司会(西川)】 結構かと思えます。

【新谷協議員】 わかりました。

そうしますと、教えていただきたいんです。伊勢田さんが出されている第24回の資料なんですけれども、その5-3で一般道の交通量図というのがございます。これを見ますと、高井戸インターから五日市街道にかけては交通量が60,000台から80,000台という数字の太さになっていると思います。インターチェンジがない場合、外環ができたらしらというのを見ますと、一番込んでいるところの環8が一番交通量が増える結果になってございます。

増えているところにますます増えるというシミュレーション。5-13と照らし合わせますと、高井戸インターから五日市街道の間が交通量が10から20%の増の赤い色になってございます。環8の中で比較的込んでいるところがますます込んでしまう状況になってしまうシミュレーション上の結果の理由は何なんでしょうか。そこを教えていただきたいというのが1点。

それから、5-19から5-20にかけて、それぞれインターチェンジが設置される場合のインターチェンジでの出入りの量が出ておりますが、それに伴って、今5-15のような交通量の解析は提示されないんでしょうか。インターからの出入りだけで、その周りがどうなるのかというのはわからないんです。

その2点をお伺いいたします。

【司会(西川)】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 今のご質問ですけれども、まず高井戸の周辺で環8が今でも一番交通が集中しているところが、外環ができて増えてしまう。その理由ですが、私どもの交通シミュレーションの分析といたしましては、外環道がインターチェンジなしのケースでシミュレーションを行っているために、地元というか甲州街道等から外環道に乗り入れようとすると、高井戸インターを経由して乗り入れるということから、高井戸インター周辺に交通が集中してしまうのではないだろうかというのが私どもの見方です。

あと、インターがある場合の5-13ページに相当するようなものということでございますが、実はインターがある場合のさらなる増減となりますと、変化がさらにセンシティブなものになって、もっと細かい地元の交通のデータ、実は道路交通センサスは着色している幹線道路のデータしか有しておりませんで、これぐらいのデータではインターがある

場合の地元での交通の変化が、推計技術上、変化がうまく読み取れない状況です。

これは、地元のエリア懇談会でもいろいろ言われているところですが、インターがある場合のその周辺の幹線道路でない道路でどういう変化が局部的に生じるのかについては、このセンサス結果とはまた別に、地元で交差点ごとの交通量を計ったりとか、そういうきめの細かい交通量をまず把握してからじゃないとなかなかそういうシミュレーションが難しい。こういうことで、これと同じレベルではというのは少し難しいというのが現状です。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

今の件についてよろしいでしょうか。関連して何かご意見ございましたら。

では、遠藤さん、お願いいたします。

【遠藤協議員】 環8を通過する交通量が緩和されると、私もスキーに行ったり、ゴルフに行ったりするのに、高速道路に乗るのに、できれば環8を使いたいなと思っているんですが、込んでいるから裏道を使うんです。もしこれで外環ができると、環8がすくとすると、外環を使わなければ、環8を使えばただで高速道路へ乗れるようになる、それで時間も早ければ環8を使うようになるから、外環が整備されると、そういう裏道を走っていた車が環8へ戻るようになって、住宅地を使っている裏道的な交通量が緩和されて、そちらの方の住環境は改善されていくのではなからうかなというふうな見方もできるんじゃないかなと思うんです。

その辺は、先ほど伊勢田さんがおっしゃっていたけれども、主幹道路でしか交通量は掌握されていないから、裏道を走っている乗用車、タクシーとか、そういう詳しい方たちの交通の量というのはここには出てこないと思うんです。そういう方たちが環8の方に戻ってくるのではなからうかというのが外環をつくる上での1つのメリットではないかなと私は思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 今回の件につきまして、私の説明で先ほど少し端折った部分がありまして、5 - 17ページです。5 - 17ページは環状8号線の交通の内訳がどのように変化をするのかというのを、シミュレーションの結果を分析したものでございます。

棒グラフ、左側が外環道がない場合で、つまり今の状況、現状です。右側が外環道が開通した場合です。環8の総交通量は1日断面で7万台が、外環道ができれば5.9万台に減る。その内訳ですけれども、オレンジ色から下側が地元を通過する交通、通過交通です。左側ですと、合計3.1万台/日にありますが、それが1.4万台/日に減ると推計しております。

ただ、一方で、赤色が7区市に関連する交通ですが、これが3.9万台/日が逆に4.5万台/日に増えるというのが内訳の分析です。これは今ほど遠藤さんがおっしゃいましたように、他の道路に行っていた交通がこの環8に戻ってきている分があるということに、内訳の変化はなると考えております。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今の議論に関連しまして、何かご意見ございますでしょうか。

では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 では、交通の分析に関連して。この資料を本当によく出してくださったな、PIらしくなってきたなとうれしく拝見しました。

これに対して以前出した質問について、まだすべて解決してはいませんが、それは後日まとめて報告させていただきます。今、今日の時点で確認しておきたいことが2つあります。

1つ目は、表紙には、2番目に、「外環道による交通の変化」とあります。でも、この資料でいうと、5 - 9、「仮定した条件」の「道路網」をよく見ると、「現在の道路網に3環状道路が開通したと仮定した」とありますので、必ずしも外環が開通した場合についてだけ変化を見ているわけではなくて、中央環状線、外環、圏央道の3つが開通した場合についてシミュレーションしたものだということです。

2つ目が、本格的な将来交通量予測ですと、人口やGDPだとか、社会的な条件を入れるようではございますけれども、これは平成11年現在の自動車交通を総量を変えずに新しい道路に振り分けたものだと考えてよろしいですね。

それだけ確認させてください。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 2点とも、江崎さんのおっしゃっている通りでございます。

まず、1点目、現在の道路網に3環状道路がすべて開通した場合の変化の推計です。タイトルを「外環道による変化」にしていますのは、シミュレーションしているエリアがほぼ外環道に影響を多く受ける地域ということで、そういう意味で「外環道による変化」と表現しておりますが、このうちの幾ばくかは他の環状道路の影響も、効果もあるのかもしれない。それはおっしゃられる通りです。ただ、外環道の東京区間だけが開通した場合というのは、むしろ、既に圏央道とか中央環状線とかの事業が先行していますので、それを上回って外かく環状道路の東京区間だけがある場合を想定すること自体が余り現実的ではないということから、3環状がすべて開通した場合とシミュレーションの仮定条件としております。

もう1点、そもそも対象にしている交通量でございますが、この交通量は5 - 8ページ目まで説明しております11年の交通センサスで観測された、現況の交通量に対して3環状ができた場合、それがどのように変化するかというものをシミュレーションしたものです。

おっしゃられるように、環境に与える影響などを予測する場合には、本当に開通する時点で交通がどのようになるかということをやするために、アセスメントの際には、今後の人口の変化とか、経済の変化等を見越した上で、自動車交通総量がどれくらい増えるのか、また減るのかを踏まえた上で、さらに外環道というものができた場合ということで、仮定条件を増やして、「将来」という時間的仮定も含めた将来推計をやるわけでありまして、ますます仮定条件が増えまして、難しいことになります。

今回、このデータをお出ししました目的の1つが、「そもそも外環をつくることに意味があるのかどうか」という議論をこの協議会でやる、つまりこれから「効果」の議論をするということから、お出ししているのが1点。

もう1点が、身近な交通にどういう変化が出るのかということをお出しするために試算をしたものです。となりますと、今の交通の現状が外環ができることによってどう変化するのか、例えていうと、「もし明日外環ができればこうなります」という方が議論としては大変わかりやすいと。「今から仮に15年先とか20年先にできたときには、日本の世の中がこうなっているから外環をつくるとうこうなるんです」というのは、さらにまた、難しい仮定が入ってしまうので、それよりは今のこの仮定の方がわかりやすいかなということでこういう試算をさせていただいています。もちろん、アセスメントの中では将来交通量を算出していかなければなりませんので、一方ではその作業も今現在進めているところです。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 今の交通量の話ですが、一番大事なことは、例えば10年先、20年先にどんな交通量があるかという現実の問題なので、今の伊勢田協議員の説明は説明でわ

かります。ただし、将来交通量というのを議論していて、それが本当にどこまで実態に則したものになるかということについては、私は甚だ疑問を感じております。ということをお前提にしながら、まず、1つ、2つご質問いたします。

環8の交通量が外環ができることによって2割、外環に振られるとよく説明されております。これはいわゆるトリップによる大泉以北の道路が外環を通過して東名以南に行く、全量そっちに移っちゃうと考えているのかどうか。それから、現状の交通量配分だけでいえば、どちらにしても世田谷の東名終点近辺の交通量の増大というのは起きないわけですが、現実には世田谷としては交通量が増えるのではないかということで、世田谷区全体が大変心配をしております。これは区長もたびたびいろいろな会合、いろいろな場所でそういうことをいっているので、間違いなことだと思えます。

そういう意味で考えれば、まず1つ伺いたいことは、いわゆる誘発交通量をどう見ているか。

それからもう1つは、今までしばしば数人の方がおっしゃっていましたが、先ほど伊勢田協議員もおっしゃいましたが、将来交通量予測、これは全国レベルでは出ていて、あそこには各計画ごとのこれに従ってこれからやっていくんだということは書いてありましたけれども、外環についてはそれはどうなっているのかということをお伺いしたいと思います。

第3点に、通常、環状8号線の道路の渋滞緩和を外環と比較してよく論じますけれども、実は環状8号線のすぐ外側には、たしか215でしたっけ、番号を忘れてしまったんですけども、都道の南北道路の幹線道路が計画されていて少しずつできております。そのもう1つ先にも、217号線ができております。そういったものと、環状8号線との比較はされたかどうか。

その3点をお尋ねいたします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 栗林さんのご質問で、まず1点目ですけれども、先ほどの5 - 17ページのグラフの話と関連するのかなと私は理解したんです。このグラフは、高井戸と千歳台間の環状8号線の交通の変化の内訳を分析したものです。通り抜け交通として大きいのは、神奈川県と埼玉県南部を結ぶ交通、あと神奈川県からさらに北関東の方に行っている交通、そして神奈川県と山梨県とか長野県、さらに遠いところまで行っている交通、この3つぐらいが大変多くて、それぞれ1日約0.7万台ぐらいあるというものが、それぞれ0.3万台から0.1万台ぐらいに減ると推計しております。ですから、これらの交通が、まさに大泉から世田谷のところまで通り抜けている交通だろうと考えていいんじゃないかと思えます。

そして、2点目の、将来交通量ですけれども、11年センサスをもとに、全国の将来推計交通量が2030年ごろをピークに後は減少していくだろう、というところまで具体的な数字として出てきており、それを今、各ブロックごとにブレークダウンされた数字を基に、外環で平成32年ごろの将来値の推計を今作業しているところです。

その中には、今ほど3点目でおっしゃいましたが、他の幹線道路がその時点でどれぐらい完成しているのかということも仮定条件の中に一緒に入れなければならない。ですから、その時点でどれぐらいの一般道路ができると想定するのかということについても今関係機関と相談しているところです。どれぐらいの幹線道路ができると見込むのかによっては外環道の利用も変化があるだろうと考えております。

3点目の件でございますが、先ほど江崎さんのご質問にもありましたように、今回の試算は現在の道路網に3環状ができた場合で、一般道については、現在整備中の道路についても入っておりません。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 今説明いただいた関連ですけれども、5 - 18のところでも要約して教えてほしいんですが、目白通り利用交通量7,000台、そしてその下に東名方向7,000台、関越方向11,000台とあります。そこで、青梅街道のインターチェンジは左上にあります。仮にこの間話題になったような青梅街道のインターチェンジをつくらないということになりますと、このデータの限りでいうと、青梅街道インターから南へ行く部分を省いて、北へ来る部分を含めて、つまり大泉のインタージャンクションの圧力というのはトータルで、この数字の範囲で幾らぐらいになりますか。それを教えてください。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 武田さんのご質問でございますが、まず5 - 18ページでございますが、青梅街道インターの利用交通量は、1.8万台/日で、東名の方に向かうのが0.7万台/日、関越方向に向かうのが1.1万台/日、このような推計の結果です。

これは5カ所のインターチェンジ全部があった場合として、1ページめくっていただきまして、次の5 - 19ページがそれぞれ1カ所ずつだけがあった場合の推計です。お尋ねは、1番左側の目白通りインターだけが設置された場合ということになるかと思いますが、利用交通量といたしましては、東名方向の0.7万台/日で、現在の5カ所あった場合の0.7万台/日、5 - 18ページの目白通りインター0.7万台/日と変化がないと考えております。

ですから、そもそも目白通りインターは東名方向でございますので、仮に青梅街道インターがない場合、わざわざ北まで来て、東名方向に行くことはないのではないかというような推計でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 今の数字は明らかに関越から下りてくる車、それから外環から南につながっていく車、その量が入っていますか。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 何が入っていて、何が入っていないかというのをよく聞き取れなかったんですけれども。

【武田協議員】 関越から、ジャンクションができるかどうかわかりませんが、関越のジャンクションで外環に入っていく車、直接乗り込んでいく車、それから外環から直接南の方に行く車の交通量というのは読んでいますか。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 5 - 18ページ及び5 - 19、5 - 20ページは一般道路からの出入りだけでして、高速道路の間の行き来については、5 - 11ページをご覧ください。5 - 11ページの左側の地図をご覧くださいと、関越道と東京区間の外環道路との行き来は約3.5万台/日、埼玉県区間の外環道と東京区間の外環道の行き来が5.1万台/日、こういうような分析をしております。

【司会（西川）】 よろしいでしょうか。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 そうすると、このデータの限りでいうと、青梅街道のインターがなくともとりあえずは構わないというのが国交省の大臣のご意見なんですか。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 今ほど私がご説明したデータと大臣の今回のこの協議会で話題になった件とは、直接的にはリンクしているのかどうかわかりません。私は、武田さんのご質

問にお答えしているわけでありまして、大臣云々はちょっと何とも申し上げられません。

【武田協議員】 もう1言だけ。

【司会（西川）】 では、武田さん、お願いします。

【武田協議員】 冒頭にあちらから、この間の大臣の選挙の公示期間中の発言は非常に問題があるじゃないかということについては、全面的にそうだと思います。ただし、今回は明らかに選挙の公示期間中ですから、ましてや1人の候補者が選挙ビラに何を書いたかということでここで議論するのは選挙妨害のおそれがあるからということでみんな自粛したような気がするんです。いろいろデータを調べていけばいくほど、今のやりとりの中でもおわかりいただけるように、選挙ビラというのは、どうも大臣だからどうだということは申し上げませんが、今まで私たちが論議してきているデータとは矛盾することが多過ぎるんじゃないかということが1つ。

それから、もう1つは、先ほど冒頭にご発言があったように、PI協議会がいろいろ論議をしているんだ、にも関わらずああいう形になるということ、これはどうも非常に不当な政治的な発言だなという気がします。今はもうそう言っても選挙妨害になりませんから、あえていわせていただきますが、今回は意見だけにとどめました。

これは今のデータ、データはデータとして事務方はいろいろそういう説明をしてくるけれども、政治の場面で、あるいは直接今度衝にある大臣の発言としては非常に不適當かつ不穩当な発言だと思います。これについては国交省として、時間をかけて結構ですから、その経緯について明らかにするということはしてもらった必要があるんじゃないかと思えますけれども、いかがですか。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 インターチェンジについての資料も先ほどご説明させていただきました。お手元の19ページからです。先ほど目白インターの部分だけをご説明させていただきましたが、特に19ページを見ていただきますと、これまでの経緯を書いてございます。

有識者委員会の最終提言では、「地元住民の影響を軽減化することが最も重要視すべき観点である。したがって、今後外環計画の議論を進めるに当たっては、インターチェンジなし、地下案を検討の基本に置いて議論を進めるべきである」というご提言をいただいて、それを尊重するような形で平成15年1月に国と都の方針といたしまして、「また、インターチェンジについてはインターチェンジなしを検討の基本とするが、その設置については地元の意向等を踏まえる」。その後、練馬区長さんから設置の要望がありまして、そのことも踏まえまして、平成15年3月に国と都の方針といたしまして、「インターチェンジについては今後地元の意向等を踏まえながら必要に応じて検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していく。その他のインターチェンジについてはジャンクション構造の一体的活用について検討する。この方針について沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行う」、これが3月までの経緯です。

その後、私どもとしましては、この方針に基づきまして、こういう今日お出ししているようなデータや模型を夏以降お出しして、オープンハウス等でもご意見いただいているところですし、区市長意見交換会でもご意見をいただいている、この協議会の中でも意見をいただいている、と認識しております。

今回の大臣の会見で、大臣がおっしゃった、「外環道本線を整備するスピード感、スピードも重視して考えるに、インターチェンジがないことを基本に今後検討していくんではないか」、こういうお考えを問題提起というようなことでお話になられたというのが、これまでの経緯でございます。今日もこういう資料をお出ししてご説明をしているところであります。

以上でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 もう30秒。

19ページの文章自体が、基本的にインターチェンジはないということをいっているのか。地元の意向を踏まえて云々ということはいっているけれども、要するにここがやるのかやらないのか。地元の意向を踏まえてということになると、地元の意向というのはどこまでどうなってくるのかわかりませんが、先ほどまで説明していただいたカラーのページの数値からいくと、計画的にはこうあることが正しいんだ、あってほしい。しかし地元の意向、その他の事情によってこうこうだから時間差を置いて、当面はというんなら話がわかるんですけども、官僚用語、この薄紙の方、どうも私の頭では理解できないんだ。やるかといっているのか、やらないかといっているのか、まあしばらくほったらかしておこうじゃないかといっているのか、どうもその辺よく読み取れないんです。もうちょっと一般の人にわかるような解説をしていただけませんか。

だから、そこのところはもうちょっとよくすり合わせて、みんなが納得できる、あるいはPI協議会が少なくとも納得できるような説明をしてくださいといっているわけ。そうじゃないとこれは問題ですが宿題にしておいてください。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、他の方でご意見ございますでしょうか。

では、柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 質問は2点で、1点が今後の検討の仕方について私の考え方なんです。

まず、質問の2点は、5 - 11ページ、シミュレーション結果で、外環交通量断面で約60,000台から90,000台と試算されたというのは、これは断面交通ですから、関越方向、東名方向と矢印ありますけれども、東名以南湾岸まで接続したとしての交通量でシミュレーションしているのかどうか、都市計画決定された関越から東名までの間だけでのシミュレーションで交通量を出しているのか、どちらかをはっきりしてもらいたいと思います。わかりますよね。東名以南湾岸まで構想線も実行されたとして推計をしているのかどうか。

それからもう1点が、5 - 19ページと5 - 20ページなんです。それぞれ単独にインターを設置した場合で、5 - 19ページの右側の東八道路インターだけが設置された場合で、利用交通量20,000台、東名方向3,000台とあります。5 - 20ページで右側にジャンクション構造と一体型のインターチェンジだけが設置された場合で、中央道の中央ジャンクションのところの利用交通量が、今度はここは38,000台で東名方向11,000台、ここはどうしてこう大きく違うのか。東八道路インターとジャンクション構造一体型のインターと私は同じ意味でとらえていたんですが、交通量が2倍近く違います。この東名方向というのは、先ほどの質問と関連しますが、東名方向というのは、単に東名でとまっているのではなくて、湾岸まで行く交通を想定しているのかどうか。

それを2点、今質問をいたします。

それからもう1つ。これからの議論の進め方ですけども、地域に与える影響というのは、これはもうこの中でこういうPIの16kmの沿線を押しなべて地域に与える影響を一般論で議論するわけにはいかないんで、これはもう個別の地域でそれぞれ特殊な事情がありますから、その地域に与える影響については、個別の地域のところで議論するしかないんじゃないかと思うんです。

この間、4つのエリアに分けて環境調査の件で話し合いをしましたが、まさに地域の問題は地域の中で議論していくしかないと思います。例えば、三鷹でいいますと、東八道路にインターができるのであれば、そのインター周辺にどういう交通の影響を及ぼすか、

この点でインター周辺だけじゃなくて、実はとんでもないところに交通渋滞を引き起こして、また生活道路の中にインター目がけて、またインターから下りてきた車が入り込むという、インター周辺だけじゃなくてちょっと離れた地点に影響を及ぼすことが出てくるわけです。

ですから、そういうものはこういう押しなべて全体の会議で議論していても、これは整理つかないと思うんです。今効果をやっているんですか、影響と効果、全体で議論するものと、地域で個別に議論するものとの整理していかないと、この議論は整理をし尽くせないと思いますので、今後、そういうような進め方について、またしっかりと議論をした上で、進めていってほしいなと思います。

以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、質問事項について伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 柴田さんからご指摘ありましたが、5 - 9ページに仮定条件を書いております。5 - 9ページ2)の が道路網と書いてございますが、「現在の道路網に3環状道路（外環道の東名以南を除く）が開通した」と仮定しておりまして、外環道の東名以南が入っていない状態を想定しております。

ただ、多摩川を挟みまして、川崎側には川崎縦貫道路という計画がございまして、この道路が開通しているという意味で、疑似的な環状道路としては、外かく環状道路機能としては湾岸線も、アクアラインのところまでですけれども、行っているということを前提にシミュレーションをしております。

5 - 19ページ、5 - 20ページのご指摘の東名方向の交通量についてであります。手元に細かい資料を持ち合わせておりませんので、次回にでもご指摘の東名方向の交通の違いを分析してご説明させていただきたいと思っております。

柴田さんがおっしゃいましたミクロな影響とか効果につきましては、私もこの前のエリア懇談会みたいなところでやらせていただくのも1つの考え方かなと思います。むしろ、この協議会では、先ほど江崎さんが資料を出されておられますが、こういうマクロな効果とかそういうものを特に早目に集中的に議論した方がいいのかなと。マクロな議論とミクロな議論がいつも混ざってしまうこともあってなかなか議論が前に進まないということもありますので、私の提案としましても、マクロな議論を早く全体の中で先行させていただきたいと、私もそういうふうに提案したいと思っております。

以上でございます。

【司会（西川）】 では、柴田さん、お願いします。

【柴田協議員】 質問の方ですけれども、そうすると、一応東名以南の交通量も含んではいる、東名で下りて川崎縦貫までは一般道を使って行って、あと川崎縦貫を使う、こういうルートでの交通を見込んでいるということによろしいのでしょうか。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 今ほどのご質問、例えば5 - 11ページの先ほどご説明しました外環道本線の交通量であります。例えば、東名とのジャンクションのところでは外かく環状道路から東名の神奈川県方向との連絡が4.9万台/日と試算しております。このうち、地図が切れておりますが、この下に川崎縦貫道路という道路が湾岸方向につながるという仮定を置いておりますので、この4.9万台/日のうち幾らかが川崎縦貫道路を経由して湾岸線の方に行っている、こういう内訳になります。

以上でございます。

【司会（西川）】 では、柴田さん、お願いします。

【柴田協議員】 その辺のところをもうちょっときちんと内訳を教えてほしいのが1点ですけれども、また、今じゃなくていいです。

湾岸まで結ばれるとすれば、当然誘発交通、今まで湾岸まで行くルートがなかったものを、高速道路で湾岸までつながるということであれば、その交通量たるや相当量見込まなくちゃいけないということにはなりません。今は幾ばくかが湾岸からの交通量が入っているというような話ですけれども、湾岸と結ぶことによって相当の交通量を将来見込まなくちゃいけないと考えるのが素直な考え方かなと思うんですが、いかがでしょうか。

【司会（西川）】 伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 先ほど栗林さんの方からも誘発交通のお話がありましたので、言葉だけがいつも先行するものですから、誘発交通について、次回少し整理してご説明させていただきたいと思います。今のようなご疑問もあるでしょうから、そのときにあわせてご説明させていただきます。

【司会（西川）】 それでは、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 今、交通量のことでお話が出たんですけれども、突然において東名以南のことについて川崎縦貫道という名前が出てきましたけれども、これは正式にそういう言い方でいいんですか。東名以南については川崎縦貫道を使うというような、そんなお答えでいいんですか。その辺のところ、今行政側から出ましたから、余り安易にそういうことをいわない方がよいのでは、また交通量を扱う場合にもきちんとしていただかないと、それが先走っちゃうと、我々としては東名以南のことについて答弁いただいたということになりませんから。そのことを明確にしてください。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 ありがとうございます。

ご指摘の通りでして、これはあくまでシミュレーション、どういう仮定条件を設けて交通量を推計したかという仮定条件の話でして、東名以南をやらないんだとか、やるんだということを意思表示しているということでは全くございません。川崎縦貫道路一本でシミュレーションした場合はこういうふうになるということですから、確かにまた別のシミュレーションで東名以南がありというシミュレーションも当然ながらあり得るということです。

そういうことで、東名以南をやるんだとかやらないんだとか計画上の話を申し上げているわけじゃないということです。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、最後、時間の都合でもう一方ぐらい。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 川崎縦貫をシミュレーションに入れるんなら、事前にきちんとそういう説明をしておくべきだろうと思うんです。川崎縦貫、あれはいつできるのかわからないけれども、川崎市の北の部分については今凍結されていていつになるかわからない、そういったものをシミュレーションに入れてくるということはやり過ぎじゃないかと思うんです。

もう一つ、このデータをまだよく見ていないんですけれども、環状8号の瀬田から高井戸にかけての、大体ここに出ているデータでいくというと、普通、全体で50,000台から80,000台の交通量があるというわけです。そのうちの16,000台から17,000台が大型車の交通だ。

5 - 15のグラフで見ると、大型車は約20%。この部分です。これは五日市街道から甲州街道との間、これは20%減というから、16,000台から17,000台の20%減というと、12,800台から13,600台。それから、これを引いた普通車は34,000台から63,000台ということになりますから、そうすると、このグラフでいくと、10%増えるということであれば、35,400台から70,000台という、ざっ

とした計算になる。そうすると、全体で50,000台から80,000台通っていたところに、最大、普通車が63,000台、それから大型車が13,600台、約80,000台の車がここを通っていくということになります。

そうすると、外環ができて五日市街道から甲州街道までの間の交通量は一向に減っていかない、大型車が減るから環境汚染は多少は減るかもしれないけれども、しかし大型車の図面で見るといって、甲州街道と五日市街道に大体10%から20%の大型車が増加してくるという数字が出ています。

現在でも甲州街道の混雑率というのはすごいわけで、甲州街道と五日市街道の中間に北野のジャンクションができて、そこでインターができるということになったら一体どういうことになってくるのか。これはよく考えてみないとわからないんですが、このシミュレーションでいうところの交通量というものは、これは大型車とその他の車ですけれども、これはシミュレーションの上でこういうふうになっている、これは間違いないですね。この部分についても正確に出していただいたということですね。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。よろしいでしょうか。

残り時間が少なくなってまいりましたので、他に最後に。

では、短めに濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 一応議論はそれでストップしていただいて結構です。

私の方からちょっと東京都の皆さんにお話ししておきますが、実は11月7日の日経新聞に、日本経済新聞社と江戸開府400周年事業推進協議会、その主催で「国際シンポジウム江戸開府500年への挑戦」が10月の14日に行われました。その状況が新聞に報道されていますが、東京都の石原知事が基調講演をしております。その中で、我々としては、住民としては非常に遺憾なことが述べられていますので、これは恐らく石原さんが知事として発言されたと思いますが、職員に対しては何もしないでやられたんだと思いますけれども、この辺については行政の職員として、いかなきゃならないことはきちっといっていただきたい。

ということで、読ませていただきますが、「圏央道や中央環状など環状線建設が重要だ。しかし外環道は三十数年前に凍結された。その後、幹線道路が整備不十分な状態が現在まで続いている。知事として、国交相に働きかけて凍結を解除したが」というようなことになっていきますけれども、しっかり明確に申し上げておきますが、凍結解除はやっていないと思います。

これをまた知事が自分が働きかけてやったというような発言を明確に基調講演でいわれていますので、これは非常に遺憾な問題でありますから、お帰りになりましたら、知事に明確にお伝えいただきたいし、皆さん方もそういう考えでおるのかどうか、きちんと次回で結構ですから、発言をいただきたい。国土交通省の方においても、国においても、そのことについてしっかりと確認をしていただきたい。

凍結中だと思いますよ。それは間違いないでしょう。（渡辺協議員「思いますというより、凍結中ですよ」と呼ぶ）そこのところをしっかりと。もし発言があるならば、ただ、職員の方は今の立場でいえないこともあるかもわかりませんが、これだけ新聞に出ていますから、これは公になった事であるので我々としてはそのまま黙っているわけにはいきませんので、PI協議会は「凍結中」を基本として行っていると私は、認識しております。皆さんもそうだと思っていますから、これは一番大事なことから、ここで申し上げておきます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、道家さん、お願いいたします。

【道家協議員】 東京都の道家でございます。

濱本さんのお話でございます。

凍結解除については、これは国の問題だと基本的に認識をしております。国がどういう認識を持っているのかは国からお答えが、あるのではないかと思いますので、それは私からは申し上げません。

ただ、知事の発言につきましては、知事はいろいろな機会に凍結解除という認識で発言をこれまでもしております。ただ、私どもとして外環の現状でありますとか、これから進むべき方向でありますとか、そういう外環のさまざまな問題については、知事も政治課題ということで取り上げておりますので、他の案件よりもかなり機会をいただいて報告して、議論をして、方針をいつも確認しているという状態であり、それをお伝えしておきます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 それは詭弁です。知事は凍結を解除したとっているんです。解除したいというんじゃないんです。したとっているんです。それは3月にもいいました。そのときにも我々は質問しました。抗議しました。そのときに、知事の気持ちはそういう気持ちだ、それがたまたまそういう言い方をしたんだと。理解できないけれども、とりあえず矛をおさめたんですが、今またいうということは、意識的に自分が大臣に働きかけて凍結解除したと3月にもいったんです。

事務局、道家さんにしても、知事にきちっと説明してください。こんな訳わからぬ知事じゃ困るんです。300万票の票を取ったか知らないけれども、こんな国が決めてもいいことを、自分が一知事の身でありながら、凍結を解除したなどと。これは国会の場で建設大臣が記録に残るような形でいっているわけですから、一知事が、願望はいいですけども、凍結を解除するということが、知事に権限ないはずで。それをここで2回もこんな言い方されるのは非常に心外ですから、決してこういうミスのないように。あくまでしたいという気持ちだったらいいいんですけども、凍結を解除した、こういういい回しは非常に困ります。ぜひ都で協議してください。よろしくお願いします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

時間の関係がございますので、そのテーマにつきましては、次回どのように議論をするかも含めて、運営懇談会で少し整理した上で次回に臨むということでよろしいでしょうか。

それでは、議論がまだ途中でございますが、時間が来ていますので、最後に、オープンハウスの報告、それから今後の予定につきまして、事務局より報告を簡単にさせていただきます。

【事務局（伊藤）】 事務局から2点ご報告があります。

まず、1点目はオープンハウスの開催結果です。資料-5に書いてありますように、練馬区で3会場で計6回開催されております。入場者数391人でオープンハウスをやっております。その後杉並区でも11月15日に開催されておりますけれども、その結果は今度22日にまた杉並区でありますので、それと併せて次回報告させていただきたいと思っております。その他のオープンハウスの予定としては、12月6日と1月31日に世田谷で開催する予定です。以上がオープンハウスのご報告です。

2点目は、先ほど、狛江の大川さんからもお話がありましたけれども、来週の28日に第5回の沿線区市長意見交換会を開催する予定です。その結果につきましても、まとまり次第この協議会でご報告いたしたいと思っております。

以上です。

【司会（西川）】 最後に、次回29回の日程につきまして、確認をさせていただきます。

第29回の協議会につきましては、事前にお知らせしてあります通り、12月2日火曜日午後7時からを予定しております。案内につきましては、別途事務局からご連絡をさせていただきます。

また、次回協議会に向けまして、議題の整理等もございますので、運営懇談会を開催で

きればと思っております。とりあえず11月27日木曜日を中心に考えたいと思っております。よろしければ、後ほど事務局の方から、またご案内をさせていただきたいと思っております。11月27日木曜日7時からというのを考えたいと思っております。

以上でよろしいでしょうか。特にございませんでしょうか。よろしければ、予定の時間を過ぎてございますので、以上をもちまして、第28回PI外環沿線協議会を終了いたします。長時間にわたりありがとうございました。

了