

## 協議員から出された意見

## 第 29 回協議会

## 必要性の有無（効果と影響）について

意見

- ・「通過交通に疑問」との意見があったが、平成 11 年度センサスに基づいた推計においても通過交通は 14% であり、環 8、環 7 では約 3 割が通り抜け交通というのが実態である。
- ・「渋滞が緩和されない恐れがある」との意見があったが、外環（埼玉区間）及びパリ環状道路で並行道路の交通量減少が確認されている。（伊勢田協議員）
- ・「交通の分析」の交通量の推計での仮定した条件だと、他の道路を一定にしておいて外環のあるなしを見なければ外環そのものの効果が確認できないのではないかと。
- ・「時間評価値」は、いろいろなケースを想定して、さらに議論する必要がある。
- ・通過交通を確認するためにも、推計した元データや内訳を出してほしい。（江崎協議員）
- ・将来交通量の予測等、条件次第で交通量配分は変わってくるのではないかと。
- ・外環ができることによって環 7、環 8 の交通量が減るとあるが、一般の幹線道路と有料の高速道路、自動車専用道路では比較するものとして適当なものなのか。（栗林協議員）
- ・将来交通量予測は、今回の推計に人口や自動車台数の変化、経済成長率、道路網の整備の進展等を仮定条件に追加することになるが、2020 年に現在の 12% 増となり、2050 年に現在と同程度の交通量との全国値が出ている。
- ・本来、自動車専用道路を走るべき交通が収容される道路として、外環が必要だと考える。（伊勢田協議員）
- ・過去の実績を参考にして、外環ができるとどうなるかを話していただければ信頼度の足るものになる。（遠藤協議員）
- ・高井戸周辺の 20% 増の交通量を放置せず、減少させることも含めて検討していただきたい。（遠藤協議員）
- ・効果を上げるのならば、つくられた後の政策的なフォローをはっきりさせ、住民参加で最後まで改善をしていくことが必要である。（武田協議員）
- ・生活道路は交通量調査がされておらず交通量がカウントされていないため、環 8 の交通量は今までと変わらない可能性があるのではないかと。（江崎協議員）
- ・生活道路の交通が環 8 に戻る可能性は確かにあると思うので、地域の皆様方から実態についてお話を伺えればと思っている。（伊勢田協議員）
- ・有料道路の外環ができた場合、乗用車は外環に流れるかもしれないが、その分一般道路に大型車が流れる可能性があるのではないかと。（橋本協議員）
- ・今の環 8 を走る大型車のうち 1 万台位は外環に転換すると想定できる。（伊勢田協議員）
- ・外環をつくった場合に経済効果があるという細かい根拠を示してほしい。（濱本協議員）
- ・決して外環ができればすべての交通問題が解決するわけではなく、その不十分なところをいかに対策でカバーしていくかということを考えていかなければならない。（伊勢田協議員）
- ・今まで環 8 を使っていなかった車が、東京インターから乗り降りして、外環を利用する交通が新たに追加されるという差し引きを考えれば、ここはむしろマイナスの効果の方が多くなると思う。（伊勢田協議員）
- ・外環道をジャンクションのみで作って、中央高速あるいは東名高速のインターだけを使うということであれば、中央高速や東名高速が交通量の増加に耐えられるのかを含めて、シミュレーションをしてほしい。（新協議員）
- ・高井戸付近の渋滞を避けるには、インターが必要になる。（新谷協議員）
- ・ディーゼル車の規制により、今の資料の数値に変化が出ると思うが、その対応はされるのか。（橋本協議員）
- ・外環ができた場合、都心の環境が改善される指標についてお出ししたことがあるので、内容を見てみる。（伊勢田協議員）
- ・基礎的なデータをきちっと示した上で議論していく必要がある。（菱山協議員）

## その他

- 意見 ・現実的な話が多いが、本来の P I 協議会でやらなくてはいけない議論の「基本認識」を十分に踏まえる準備段階からの話がされていない。（濱本協議員）