

第31回P I 外環沿線協議会 会議録

平成16年1月22日(木)
於:東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【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。本日はお忙しい中協議会にお集まりいただきましてありがとうございます。私、本日司会を務めさせていただきます国土交通省外環調査事務所の西川でございます。よろしくお願い致します。

それでは撮影時間の方、終了とさせていただきますので、報道の皆様には御協力をお願い致します。よろしいでしょうか。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いまして会の進行にご協力をお願い致します。

それでは、ただいまから第31回P I 外環沿線協議会を開催致します。

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の進行にご協力をお願い致します。尚、本日、杉並区の土肥さん、菱山さん、それから武蔵野市の村田さん、狛江市の大川さん、石井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。

クリップ留めの資料で、まず「議事次第」、それから「座席表」、それから3枚目が資料-1「名簿」でございます。昨年12月22日付けで、杉並区の宿澤さんから協議員を辞退したいと、そういう申し出がありましたので、この名簿の4番目にありますように、本日から、植田さんが杉並区の推薦があって、協議員として依頼をさせていただきます。ということで、名簿を変更させていただきます。後ほど植田さんのご紹介はしたいと思います。

それから、資料-2は前回の会議録です。

飛びまして資料-3、協議員から出された意見をまとめたものです。

資料-4が運営懇談会の報告です。

資料-5が協議員から出された資料ということで、本日は伊勢田さんから出されております。

あと、参考資料としまして「前回の概要メモ」、それから「環境の現地観測について」、それから「外環ジャーナル」を付けております。

以上が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、それでは会議に入る前に、本日新しく杉並区の植田さんが協議員としてご出席いただいておりますので、一言ご挨拶いただければと思いますがよろしいでしょうか。

【植田協議員】 皆様こんばんは。ただ今ご紹介いただきました、私、杉並区善福寺に住んでおります植田芳子と申します。未熟ではございますが、皆様、一生懸命やりますから、よろしくお願い申し上げます。簡単ではございますが挨拶とさせていただきます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

それでは、会議の方に入りたいと思います。まず初めに、資料-2の前回、第30回の会議録についてご確認をいただきたいと思っております。事前に皆様に修正の御意見いただいて

対応したものでございますが、再度ご確認いただければと思いますがよろしいでしょうか。特になければ、このかたちで本日から公表させていただきます。

続きまして、前回の協議会で協議員の皆様からいただいたご意見を事務局の方で整理しておりますので説明をさせていただきます。また、19日に開催しております運営懇談会の報告も併せて致します。

【事務局（伊藤）】 資料 - 3 をご覧下さい。

前回の協議会で出された意見をまとめたものです。前回はまず、都議会での東京都の都市計画局長の答弁について、その、インターチェンジのあり方についての議論がなされております。それから、環境調査についての報告と意見、あと、必要性の議論について、前回は行われております。

続きまして資料 - 4 をご覧いただきたいと思います。運営懇談会の報告です。1月19日にご覧の出席者の方々で行われております。で、運営懇談会の方からの提案、4つあります。

1つ目は次回の協議会、今日の協議会ですけど、「効果」「交通政策」の議論から進める、と。

それから、今後の協議会では環境調査の最新情報について報告していく、と。

それから、3つ目として、3月の協議会の予定を、別紙の通り提案する、と。これは、次のページに当面の日程として3月分の日程を追加しております。通常ですと月の1番初めの火曜日ですけど、3月の2日が都議会の関係で、3月につきましては3月の4日と18日とさせていただきます。

それから、戻りまして、提案の4つ目としまして「協議会の今後の進め方」、それから「これまでの議論の整理」については、もう一度事務局の方で案を作成して、次回運営懇談会で議論すると、そういうふうになっております。

以上が運営懇談会からの提案です。

【司会（西川）】 ただ今事務局から説明がありました資料 - 3 と 4 についてご意見がありましたらご発言いただきたいと思いますが、まずは資料 - 3 の方について、前回出された意見の整理の方でございまして、何かご意見等ございましてでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、続きまして資料 - 4 の運営懇談会の報告でございまして、こちらの方の内容についてご確認いただければと思いますがいかがでしょうか。

よろしければ、本日の議論は、この報告の提案に沿いまして、提案1・2に沿いまして進めていきたいと考えておりますがよろしいでしょうか。

よろしければ議論の方に入りたいと思いますが、提案の、運営懇談会の提案の1にございまして、前回に引き続きまして、効果について議論をしていきたいと思っております。

本日、そのテーマにつきまして、伊勢田さんから追加資料が本日の配付資料の資料 - 5 として提出されておりますので、まず、その説明の方をお願いしたいと思います。よろしくお願ひ致します。

【伊勢田協議員】 資料 - 5 でございます。前回の協議会で江崎さんから、私が提出しました交通に関するご要望をいただいておりますので、それについて簡単に説明させていただきます。

まず、通過交通の計算プロセスについてですが、フローチャートにそのプロセスを示させていただきます。ただ、こちら、相当専門的になりますので、詳しい説明は別途させていただきます。

1枚めくりまして、裏側、2ページですが、ナンバープレート調査の調査方法についてのご要望でありまして、その方法につきましては、そこで文章で書かさせていただきます。

ります。で、具体的には、その右下に写真がありますが、こういう調査員が道路上で、目で、ナンバープレートを確認します。で、それを左の地図にありますそれぞれの道路の交差点でこういう調査員が目を確認したナンバープレートを読み合わせるといようなことでナンバープレート調査をしております。

次ぎ、3ページ目ですが、外環埼玉区間の開通による周辺道路の交通の変化についてです。まず、その前提となる外環埼玉県区間の供用年月日ですが、まず、和光から常磐道までの区間が平成4年の11月に開通しております。関越道から和光インターチェンジまでが平成6年の3月に開通しております。

江崎さんの資料で平成2年と11年を比較されておられましたけれども、平成2年と開通後の直近であります平成6年のセンサスを比べる方がより分かりやすいかと思ひまして、そこで比べております。

まず、最初に所沢市の463号線での観測地点であります。平成2年が33,924台で、平成6年が36,502台ということで、埼玉県内の外環が開通したあと、確かに交通量が増えております。この原因として考えられるのは、そもそも関越道の本線の交通量が、3万5千台から5万2千台とか、4万3千台から5万4千台に増えております。この観測地点の463号線が所沢インターの直近にある関係から、この本線交通量が増えた影響を大きく受けているのではないかと考えています。

関越道の本線の交通が増えている原因として考えられますのは、上信越道が平成5年に関越道に繋がっておりますので、その関係があるのではないかというふうに考えております。

次ぎ、その下ですが、浦和草加線です。地図にありますように、この区間では平成3年の4月にバイパスが開通しております。平成2年のセンサスの観測箇所と平成11年の観測箇所が位置がずれております。平成11年はこのバイパス区間での観測になっております。ちなみに、江崎さんがお出しになっている台数が3千台というふうにありますが、データ表を見ますと平成2年で1万2千台となっております。これは測定箇所が違いますんで、ちょっと一概には比べられないというふうに考えております。

続きまして、裏側、4ページ目です。環状7号線についてです。環状7号線の外環埼玉県区間と平行する区間では4箇所道路センサスで交通量を測定しております。平成2年の観測と平成6年の観測を調べますと、4箇所のうち1箇所、足立区椿というところで交通量が増えております。その他の箇所では、減ってるか、僅かに減ってるかという状況ではあります。江崎さんの資料では平成2年と11年をお比べになっておりますが、先ほど申し上げましたように、開通が平成6年の3月ですので、平成6年の交通センサスを使って今回比較させていただいております。ちなみに、東京を走る交通は、経済がバブルだった頃大変に増えております。平成2年から6年までに東京を走る交通は約1割増加しております。その後、平成11年までの間にまた1割増えております。

ということで、江崎さんが比較になりました平成2年から平成11年までの9年間で東京の交通量自身が約2割増えています。ですから、その中で環七の減少が見られているというのは、外環の埼玉県内の区間の開通の効果が現れているというふうに考えております。以上であります。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございます。それでは、今日のテーマの「効果」に関連する資料について、これまで出された資料がございます。簡単にご紹介させていただきますが、お手元にある資料ファイルNo.1の中に、ピンクのインデックスで「効果」と書かれたものがございます。そこを開いていただきますと、上に青い付箋で5つの項目に分けて効果に関する資料が入っておりますので、今日新しく提出された資料を含めましてこの資料ですとか、それから、もう1点は上に黄色い付箋で飛び出てますが、「交通の分析」「交通の追加資料」、それから「交通の分析の報告」、それから「交通資料の疑問と要

望」というかたちで、黄色い付箋で上に飛び出ているかと思imasるのでそれをご覧になりながらと思っております。それから、最後に「ダイジェスト版」と書いてありますが、これは細かい資料は前の方にはございますが、今まで出した資料の主なものをダイジェストに集めた資料でございますので、そちらの方もご覧になりながらご意見いただければと思っております。

以上の資料が今日のテーマに関する資料でございますが、それでは「効果」についてご意見とかご質問とかございましたらいただければと思imas。どなたかいらっしゃいますか。

江崎さん、お願い致します。

【江崎協議員】 伊勢田さん、ありがとうございました。

通過交通の計算方法については、また改めて説明を伺ってから、必要があればご報告したいと思imas。その他についても、今ここにきてから初めて拝見しましたので、改めて必要があると思imasたら報告させていただきます。とりあえず、以上です。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございます。他の方でこのような交通の資料に関してご意見とかご質問とかございますでしょうか。

江崎さん、お願い致します。

【江崎協議員】 すいません。今伊勢田さんから答えて頂いた以外にも、他にもいくつか疑問点等出ささせていただきます。例えば、推計にしても、外環だけの推計ではなくて、それには中央環状線や圏央道が開通した場合も含まれていたりとか。3ヶ月半ほど前に、その推計に用いたゾーニングとOD表が欲しいと思imasしてはいますけれども、まだ手許に来ていなかったりします。

ゾーニングとOD表に関しては今開示請求しているところですからいいとして、その他の質問事項についてはいかがでしたでしょうか。

【司会(西川)】 伊勢田さん、お願い致します。

【伊勢田協議員】 具体的に何が欲しいのでしょうか。それをおっしゃっていただけるとありがたいんですが。

【江崎協議員】 1つは今申し上げましたように、外環だけの効果がわかるものを出していただきたいという、これも時間が欲しいということだったと思imasんですが、まだ、そういうことができるのかどうかとか、いつになったら出てくるのかという答えもいただけてません。

また、時間評価値についても本当にこれでいいのかどうか、やはり議論が必要かなと思imas。で、料金体系についてもまだ検討されていないということですし。そういった事柄はいかがでしょう。

【司会(西川)】 今3点ということですか。

それではよろしいですか。伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 3点のうちの1点目、外環だけの効果ということですが、たぶんおっしゃってるのは外環のある場合とない場合のものをということかと思imasので、何らかのものを準備したいと思imas。ただ、一度私どもが出しておるものとしましては、経済効果が3千億というような数字を相当前に出させて頂いており、これ自体は外環のある場合とない場合となっております。それでは多分わかりにくいということだろうと思imas。んで、もう少し周辺の交通がどう違うのかというようなことを作る作業を今いろいろやっているとありますが、なかなか分かりやすくお伝えできるものがまだ出来ていない状況ですので、もう少しお待ちいただければと思imas。

それと、時間評価値につきましては、前回の資料の中で、時間評価値に疑問があるということでごございましたので、疑問を持たれているんだということはよく分かりましたが、そのあとの料金体系の話もそうですけど、私ども「ある仮定の元でシミュレーションしま

した」ということを申し上げているわけなので、その仮定をおいた時間評価値に疑問があるとか、料金体系は本当にこの料金なの、ということについて疑問がある、疑問を持たれるというのは、それはそれで1つのご意見というふうに受け止めております。

私どもの試算を出す時に、これはこの仮定に基づいて行ったシミュレーションであって、この仮定が変われば結果も変わるということです。むしろ「こんな仮定よりもこういう仮定でやるべきではないか」とか、そういうふうなお話があれば、また具体的にお話をお伺いしたいと思っております。以上です。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。他の方でご意見ありますか。江崎さんお願い致します。

【江崎協議員】 そうしましたら、例えば、前提条件をこういうふうに変えて推計してみたいということも、お願いしたら可能でしょうか。

【司会（西川）】 伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 推計はすぐに出るものではないんです。時間とコストがかかりますので「あれやってみてよ、これやってみてよ」という全てにお応えできるかは、これはなかなかちょっと難しい。ただ、概ねこの協議会の中で、例えば、「料金が無料だったらどうなる」とかですね、そういうようなある程度のまとまった方向があれば、それはやらせていただきたいと思えます。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。これまでに関連してでも、他の方で何かご意見ございますでしょうか。特にご意見はよろしいでしょうか。栗林さんお願い致します。

【栗林協議員】 世田谷ばかりじゃちょっとあれなんですけど。

先程西川さんがおっしゃった資料 - 1 の効果の20ページのところに、これ単純に伺いたいんですけど、外環を整備する場合の効果ということで、大型車交通の削減と走行速度の向上による環境改善効果とあります。ここで、三環状が完成すると、23区の大型車の走行量が約1割削減される、と。23区の自動車の走行速度が約5%アップする、と。こう書いてあります。

然らば、大型車に限定せずに、全部の通行量についてはどういうふうになっているのでしょうか。もしかしたら私が見落とししてるかもしれませんが。

それから、この1割削減・5%アップというのについては、これは単なる交通センサスに基づく交通量配分なのか、それとも将来予測を交えてるのか、というこれが第2点。

第3点は、実は都内の道路計画というのは三環状だけではなくてですね、今度また何回目かの首都圏、いや、東京の都市マスタープランの見直しがあって、道路計画についても整備の優先順位等々がまた決められていくと思うんです。で、そういうものが、こういう中でどう加味されているのか。

以上3点、お尋ね致します。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今の3点についてよろしいでしょうか。伊勢田さんお願い致します。

【伊勢田協議員】 まず、1点目の普通車についてですが、今、バックデータを持って来てませんので、改めて普通車の量については説明させていただきたいと思えます。これもシミュレーションでございます。このシミュレーション自体は、以前、説明しました、例えば環八が約2割減りますとか「交通の分析」という資料を出していただいておりますが、それと同じ前提・仮定で行っているものです。ですから、平成11年の道路交通センサスで観測された交通量データを、環状道路が出来た場合で再配分をしているというものですので、いわゆる将来交通に基づくものではございません。で、3点目とも関連しますが、前提としている道路網も、現在の道路網を前提にしています。ですから、新しい街路とか、都市計画道路が加わるというような、道路に関しての将来構想も加味してません。

まとめますと、現在の道路網に、現在走っている交通を前提にしまして、環状道路が出来た場合、それらがどう変化・動くのか、というようなことでシミュレーションしましたものが、これまで出してる「交通の変化」で、この20ページのこの1割とか5%とかも、そういうものから集計したものです。以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。今の中で、これまで出された資料に関連しまして何かご意見ございますでしょうか。他の方で。

よろしいですか。濱本さん、お願い致します。

【濱本協議員】 今、栗林協議員から話がありました。同じページなんです。一応そういうことで向上、環境改善効果が上がっているとの事ですが、これは、すなわち東京都23区のことでのSPMやNOxの効果が出ていると言う事です。逆に、この都内が削減されることによって、新しく外環が出来た場合、区以外の市、例えば、武蔵野、三鷹、調布、狛江を含めて、この辺のところはどのように増減するのか、検討されていますか。その事をどのように考えているかと言う事です。

だから、削減は結構なんです。増えることもあると思います。また増減することもあると思いますので、これから資料を出される時は、両方出していただきたい。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございます。

栗林さん、関連してですか。それでは一緒にご意見いただいて。

【栗林協議員】 さき程の質問の答えありがとうございます。実は、これは私の提案ですけれども、今まで出されているものが、東京外環ができると環八は何割減ります、とか、そういう話が多いわけです。で、ひとつの考え方としてですね、どうせ外環が、もしできるということを前提とすれば、これは具体的な話でございますから、「首都圏全体の道路面積に対する自動車占有率」といったような、非常にマクロな話ですけれども、そういうところから、外環の将来的な効果はどうなんだ、というようなこと、というのも一つの手法ではないかと思うんです。

前にも申しましたけれども、交通センサスに基づく再配分というのは、あくまでも平成11年の事情でございますから、それが平成21年、平成31年にどうなっているかというのは別の話だと思うんです。

そういうところで、不完全ながらも、じゃあ将来的に国なり都なりはどういうふうに見通しを立ててるんだ、というご説明があるべきではないか、という意味でそういう提案を致しております。以上です。

【司会(西川)】 はい、どうもありがとうございました。それでは、伊勢田さん、お願い致します。

【伊勢田協議員】 濱本さんがおっしゃられました「23区以外のところ」は、集計をしておりません。集計を一度してみたいと思います。何か私どもに都合のいい数字だけ出してるんじゃないか、こういうご指摘かと思っておりますので、それは厳しく受け止めたいと思います。

栗林さんから、環八の削減効果だけじゃなく、もっとマクロに捉えていくべきじゃないか、というご意見かと存じます。おっしゃられることごとともありますので、実はそういう趣意についてもいろいろ分析をしているところでありますので、もう暫くお時間をいただくとありがたいと思います。おっしゃられる通り、最終的には、将来交通量で、外環が仮に作るようになった場合に、それが開通した時点で世の中の交通がどうなっているのか、また、周辺の都市計画街路網がどうなっているのか、というようなことも加味したものでセットしてご説明する、ということになるかと思っております。

ただ、これまで現況の交通を前提にやらせていただいている時に説明しておりますのは、時間軸上の様々な不確定な要素が入れば入るほど外環の効果があるのかわからないのかの本質的なところが見えにくくなるというようなこともあって、現況の交通を前提に説明をして

おります。将来交通量に関する作業も今やっている最中ですので、こちらの方もお待ちいただきたいという状況であります。以上です。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございました。他の方、ご意見ございますでしょうか。

新さん、お願い致します。

【新協議員】 単純な質問をして申し訳ないんですがね、効果の方の37ページですか、国土交通省と東京都が出した第8回、試算：東京都心に渋滞が特に集中、都心部の走行速度は低下して書いてあるんですがね、私が質問するのは、環状八号とか環状七号の渋滞を、外環を作ることによって緩和されるという意味の話じゃなくて、外環・環状道路周辺の様々な、結局、環境汚染、まあ環境汚染の問題もあるし、交通渋滞の問題からちょっと聞きたいんですがね。

この下の方に図面がありまして、首都圏における渋滞箇所ってというのが出て、色刷りになっているんですが、外環道の所を見ますとね、三郷に入る所が30km未満になっている。それから、東北道に入る、大泉の方から外環通って東北道に入る所、これがまた30km未満になっている。大宮バイパスに下りる反対方向から来るやつが、30km未満になっている。関越の所は、三郷の方から来て関越道に入るルートは関越の部分も含めて30km未満になっているんですね。

これはですね、じゃあ、これより南側に外環道路が出来て、同じように車が行ったらですね、今、三郷方向、例えば関越道の三郷方向から来ている車は、大泉学園の所でもう外へ出るか、関越に行くかどっちかなんですよ。それで、なおかつ渋滞しているところになりますね、南側から上がってきた外環が、外環の道路が入ってくるっていうことになると、いったいこの渋滞ってのはどういうふうになるのか。関越道を拡幅して、こう対応するのか、その辺のところもちょっと知りたいんですが。

これ、実際問題として開設になるんですか。外かく環状道路本体が猛烈な混み方になってしまって、結局にっちもさっちもいかないという、むしろこの方が公害道路になってしまうという可能性はないんですか。ちょっと伺いたいんですけど。

【司会(西川)】 はい、37ページの下の方ですね。はい。状況はどうなるのかということですが、これに関連して他の方でも同じような質問があればご一緒にと思っておりますがよろしいですか。

伊勢田さん、お願い致します。

【伊勢田協議員】 1ページ前に、36ページの下ですが、同じような地図が載っております。こちらは、交通量です。新さんおっしゃられましたのは、速度です。速度に関してはおっしゃられる通り、常磐道・東北道・大宮線・関越道の根元の所で赤くなって、速度低下をきたしている状況です。一方、36ページの交通量を見ますと、それぞれの区間での交通量自体は、緑色とか青色、ちょっと東北道の所が赤くなっておりますが、比較的交通量自体は、それほど多くない状況です。

この速度低下をきたしている原因を調べさせていただきたいと思いますが、おそらく、ジャンクションの車線数が一車線しかないとか、ジャンクションの連絡路の形状が、例えば関越道との連絡路の形状がですね、スムーズに渡れるような形になってないとか、そういうような事柄があるんじゃないかと思っています。

ですから、もし外かく環状道路のこの東京区間を整備するということになれば、東京外環のジャンクションの形を考えていく際には、こういう前例をよく考えていかなきゃいけないと思いますし、東京区間の外環が出来たからといって、埼玉県内の外環の速度低下の部分がよりひどくなるかどうかというのは、そんなこともないんじゃないかなと、よく調べてみないと分かりませんが、そんなふうに考えております。以上です。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございました。他の方でご意見・ご質問等ございま

すでしょうか。よろしいですか。

それでは、また後で時間があれば、戻って議論してもよろしいかと思いますが、特にご意見なければですね、とりあえず交通...

よろしいですか。柴田さんお願い致します。

【柴田協議員】 伊勢田さんの方からね、将来交通量の推計についての「今暫くお待ち下さい」というのは、もうずっと前からそういう話を聞いて今日に至ってるんですが、いつ頃出るのか、その辺を、目途をおっしゃっていただかないと、この効果、今日やるのは効果・交通政策っていうのをやって、もう先へ進んでいくわけですよ。一番知りたい基本データを出していただかないと議論が進められないということも、もう何度も申し上げて、それで先ほど江崎さんの方からもね、色々質問があったにしても、また「暫くお待ち下さい」と、いう話なんですよ。いつ頃出して貰えるのかを、ちょっと目途をお聞きしたいと思います。

それから、極めて単純なことを、私も、前からお聞きしているわけですよ。中央環状とそれから圏央道が出来た場合と、出来た場合の効果っていうのがありますよね。外環なしですよ。中央環状と圏央道が出来た場合の首都圏の交通の流れ、交通の量、それに基づく色々な効果があって、さらに、外環ができた場合の効果ですよ。そういうのをきちっと分けていただければ、その外環だけの効果っていうのがはっきりするということだと思うんですよ。そういう単純なことをお聞きしているわけで。

で、ここに出てきてるのは三環状が整備されるとこういう効果ですよ、っていう、三環状まとめたの効果が書いてあるんですね。その辺をきちっと整理して資料を説明していただければ非常に分かりやすくなると思いますので、その辺を是非ご検討いただきたいと思います。質問と、お願いです。

【司会(西川)】 はい、どうもありがとうございます。

川瀧さん、お願い致します。

【川瀧協議員】 関東地方整備局の川瀧です。1点目の将来交通量の話です。前から、以前から、将来交通量は大事な指標、基本の指標ですから、早く提示して欲しいと、当然のことでございます。今の状況なんですけども、まだ、その作業の前段階なんです。というのは、交通量っていうのは、これ道路が全国繋がってるもんですから、まずは全国ベースではじいて計算をして、それから関東とか近畿とか中部とかの作業という段階になるんです、すごく簡単に言いますと。

で、その全国のがまだ時間がかかっているようでございまして、原因はちょっとはっきりしませんけども、たぶん公団の民営化の関係、高速道路の問題でしたから、等々というふうに聞いておりますけども、時間がかかっている状況でございます。そこが固まり次第、我々も作業に取りかかりまして、お示しをなるべく早くしたいと思っておりますけども、そんな状況です。

ちょっと目途についてはですね、申し訳ありませんけども今お答えできませんので、また、私どもの本省といたしますか、親と少しお話をさせていただきたいと思っております。申し訳ございませんが。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

柴田さん、お願い致します。

【柴田協議員】 そうすると、このPI協議会っていうのと、将来交通量の推計データが出るのとですね、PI協議会の議論とですよ、その将来交通量が出るのとうまくマッチすればいいわけなんですけども、いつまでたっても出てこないということになってしまいますと、議論が先へ進まなくなってしまうと、そういうことにもなりかねないんで、これは早急に出すように本省の方とよく調整をしていただきたいと。そのようにお願いします。

【司会(西川)】 はい。伊勢田さん、お願い致します。

【伊勢田協議員】 中央環状と圏央道の効果と外環の効果を切り分けて欲しいとのでした。先ほどの江崎さんも同様なことかと思えます。先ほど申し上げましたように、今作業しております。分析が切り分けることに少し時間がかかっている。こちらの方はそういう状況であります。

それで、柴田さんがおっしゃる将来交通量がないと効果の議論ができないのではないのかというのは、私はこう考えるんです。例えば、将来に、今から十数年先に外環が出来た時に効果があるのかないのか、将来効果があるのかないのかを議論するとすると、その時の社会情勢がどうなっているかとか、私どもの持つ推計自体も、様々な仮定が、今出しているものよりもさらに増えるわけです。一般道路の整備の状況もさらに増えておりますので、今ほどおっしゃいました、例えば環状八号の交通が減っているとすれば、それは外環の効果のみならず、まわりの街路網も整備されてきたからではないかとか、さらに差し引きをしなきゃいけなくなる、と私は思うんです。

ですから、純粋に効果だけを議論するのであれば、平成11年度センサスを前提にして、今の道路網を前提に環状道路が出来た場合の推計の方が、効果があるのかないのかが、より明確に見えやすいんじゃないかと思えます。

一方で、環境への影響は、これは将来の交通量じゃないと正確に予測ができないと思っております。ですから、環境の予測とか評価をするにあたっては、これは将来交通量が不可欠と思っておりますが、お出ししている平成11年の交通を再配分するようなもので、効果は一定程度ご議論いただけるんじゃないかというのが私の意見です。以上です。

【司会(西川)】 はい、柴田さん、お願い致します。

【柴田協議員】 平成11年の交通センサスの交通量を基に推計すればですよ、数字は固まった数字があるわけですから、そこに新しい環状線の数字を作れば、その周辺の幹線道路の交通量が単純に減るっていうのは、そりゃ小学生が考えても分かる話ですよ。もう、交通量は固定してるんですから。そこに新しい道路を入れれば、その周辺の幹線道路の交通量が減るっていうのは、もう当然のことですよ。それが効果ですよって言ったって、そんな馬鹿な話はないでしょうということを行っているわけですよ。

そんなのは、誰が考えても分かる話を、これは外環の効果ですよ、とは言えないんです。だから、外環が将来どういう機能・効果を発揮するかということ、きちっと。いろんな予見を入れてですよ。予見が当たるも当たらないも色々それはあると思えますよ。そういう中で、将来、首都圏の中でこの外環がどういう機能を果たすのかと、効果をもたらすのかと、いうことを知りたいと言っているわけです。極めて当然の話だと思えますよ。

言ってる意味は分かりますか。平成11年のもう決まった固定した数字を基に新たな環状道路を作れば、その辺の周りの交通量が減る、従って排気ガスが減る。渋滞が少なくなる。そんなことはもう、子供だって分かる話ですよ。だから、その将来、どういうその外環が、機能を果たすのですかということ。その将来の社会情勢を踏まえて、ですよ。それは確かにいろんな予見を入れますから、その予見の入れ方によって違うと思えます。いくつものそのシミュレーションのパターンを示していただければいいわけです。これだっていう一つのものじゃなくてもいいわけです。私の意見はそういうことです。

【司会(西川)】 はい、どうもありがとうございます。他の方で関連したご意見ございますでしょうか。武田さんお願い致します。

【武田協議員】 皆さん非常に熱心な論議なんですけれど、例えば今の柴田さんのご意見、非常に単純で子供でもわかる、と。その通りだと思えます。ただ、予見という部分をどういうふうに見るかです。新しい道路が出来れば効果は発揮する。でも、ドライバーというのは非常にとらえにくく、流動的です。この場合の呼び込み効果、これはマイナス効果になるわけですけども、結局マイナス効果が非常に多いため交通管制、信号規制ができない。

つまり、非常に予測が困難なものだということです。計画された道路の容量を超えた車が野放図に走るから問題なんです。ですから、江崎さんの方から大学のゼミナールじゃないかと思うような細密な数字を出されて、非常に意味があるんですが、今ここで論議をしていくのは、大凡こうじゃないのかという位でいくべきでしょう。事務局の方にそういう要求を出して、ひとつの方向が出た段階で論議するということだと思っんです。

ミクロに入り込んだところで、何万台違うかという話は交通流量工学面での興味のある課題だと思います。それでも呼び込み効果というのはなかなか予測できない。

料金がいくらに設定されるか。ペイしない料金を設定された環八から外環には入らないでしょう。

それから、道路は作る、しかし、作るけれどもそれをソフト面でコントロール、つまり管理し誘導していく、それは誰がやってんだということになると、例えば首都高がそうです。山田正男さんが首都高一生懸命作りました。しかし、その時に彼がこぼした言葉は「我々は首都高を作ったけれども、東京都はその交通を規制する立場で計画容量をこえた通行に責任は持てないんだ」とこぼしていました。つまりソフトのコントロール政策をどうするかです。

ミクロで結構なんですけど、入り込み過ぎて、木を見て森を見ないというような感じになっているのかな。一方では、森を見て、それぞれ地域で起きていることを木を見ることができない。何か両面あるような気がするんです。水を差すわけじゃないんです。ご意見を聞いて率直に言ってそういう感じを持っております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。今のご意見に関してご意見。

江崎さん、お願い致します。

【江崎協議員】 外環ができれば交通量が減ります、という情報だけが一人歩きして、多くの方がそれを信じているようです。でも、その交通量が減りますとか、経済効果がありますという予測が、いったいどういうふう計算して出てきたのかを出していただいたものを見ると、どうも疑問があるわけです。そして、ここでやりとりをする前に、実は事前に国土交通省や東京都の方に説明を受けて、で、そのやりとりをかいつまんて報告しています。

で、それをただ疑問がありますというのではご理解いただけないでしょうから、こういう理由で疑問があるんです、とか、こういうふうにして欲しいんです、という報告をしているまでです。以上です。

【司会（西川）】 はい、ありがとうございます。

他の方でご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

新さん、お願い致します。

【新協議員】 どうもこだわりますがね、同じページに出ている下の方のやつなんですけどね、都心環状に猛烈な赤がこう付いているわけですよ。30km未満。その前のページですね、36ページに行きますと、交通量がですね10万台以上になってるんですね。都心環状が。都心環状がですね、10万台以上になってるわけですね。これはね、で、これに流れ込んで来る3号線、それから4号線、5号線、そういったような道路、これもずっと途中までですね、東京都の範囲内は殆ど10万台以上入ってきているわけです。

これはですね、その上には、36ページの上には、通過交通14%って書いてあるんですね。これが仮にですね、この14%っていう部分が、中央環状ないし外環に転嫁したというふうに考えた場合に、この都心環状の渋滞と交通量が低減すると思いますか。これが、通過交通っていうよりも、むしろ、都心に用事がある車が集まって来てるんじゃないかと思うんですけどね。

これを、中央環状ないし外かく環状ができた時に、首都高の都心環状は、渋滞と交通量はどの程度改善するんですか、これ。ちょっと聞きたいんですけど。

【司会（西川）】 はい、伊勢田さん、お願い致します。

【伊勢田協議員】 新さんご指摘のように、首都高の3号線・4号線・5号線での交通のうち、都心にそもそも用がある、また、逆に都心から用がある交通も、半分位はそのようでございます。環状道路ができれば、残る半分は、例えば東名高速ですと、関越道とか東北道、常磐道への交通が都心を経由して行っている、また都心を経由して東名の方へ行っている、という状況がございます。

そういう分析をしております、私が以前出しました「交通の分析」に外環を通る交通の内訳を分析したのがあります。5 - 11ページです。「シミュレーションの結果」という円グラフが2つ縦に並んでいるものです。外環を通る交通のうち、埼玉県南部と神奈川県との間の交通が約18%あります。これらは、以前は環八を通過していたものもあるでしょうし、この3号線から、5号線等に入って行っていたものもこちらに転換していると考えられます。また一方、北関東と神奈川県間の交通が20%と分析してありますが、同じく首都高の3号線を経由して行っていたもの、もしくは、環八とか環七を経由して行っていたものが外環に来ているのではないかという分析をしています。以上です。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。

それでは、新さんですか、お願いします。

【新協議員】 そうしますとね、外かく環状道路では、例えば神奈川から、埼玉・神奈川間の通過交通っていうのは18%になってるわけですね、ここはね。その前の資料の14%っていうのはいったいどういうことなんですか。それは、外環を整備する場合の効果っていうふうに書いてあるんですが、通過交通が14%あるからこれが減ると、こういうふうになっているんですけども、どうもこの、通過交通だけではないような気がする、この渋滞は、ですね。

外かく環状道路、例えば中央環状を作っても、都心環状が渋滞しているから中央環状を回って目的の所に行く、あるいは目的の所から中央環状を回って目的の高速道路に入っていくというような動きに、つまり23区の中でうろろろするような車がたくさん増えてくるという感じになって、むしろですね、結局渋滞は加速するのではないかっていう気がするんですね。この辺の考え方、さっきも柴田さん言われましたけどもね、結局、三環状を整備した場合、それから外かく環状道路を整備した場合、それから中央環状を整備した場合、というようなそういったデータを出して貰わないと判断のしようがないということになると思うんですね。

少なくとも今中央環状はかなりのピッチで進んでまして、近い将来どういう形になるか格好がついてくると思うんですね。圏央道の方は高尾で今問題が起きているけれども、他の区域では比較的問題が少なく、出来上がるような雰囲気、わりと近年のうちに出来上がるような雰囲気がありますけれど、そういったものが整備された場合に果たして外環が必要なかどうかということも、やはり問題になるだろうと思うんです。

と言うのは、この外かく環状道路がですね、環状8号線と極めて接近しておりますから、こちらの方で大気汚染が起きないということであれば問題ないんですがね、大気汚染が起き、交通渋滞がこの地域に発生し、そうした場合には環状8号と連動してですね、例えば東八道路ですけども、北野のところからですね、高井戸迄まではせいぜい2~3kmなんですね。あの区間にたくさんの車が集中していくということになりますと、いわゆる公害の拡散という形にもなっていく。それから、中央道についても大変大きな交通量があります。国道20号ですね。そういったものと連動して行くっていうと、大変な環境汚染を引き起こす可能性がある。では果たして、外環を作るだけのメリットがあるのかどうかってことを判断するためには、中央環状が出来上がった時にどういうふうになるのか、圏央道が出来た時にどういうふうになるのかっていうようなことで判断をしていくっていうのもひとつの判断の方法だろうと、こういうふうだと思うんですよ。

で、お聞かせいただきたい。柴田さんさっきから言っているのですよね、三鷹の市民としてはそういう立場に立って、外環を受け入れるか受け入れないか、受け入れるとすればどういうふうにして受け入れるかっていうことを判断したいがために言っているわけですから、是非その辺は、先の話だとか将来像は分らないとかって言わないで、将来像も政府が決めることですから。国民とそれによって選ばれた政府が決めることですから、どのような環境対策をとり、どのような利用者の対策をとり、どのような方向に都市交通の問題を持っていこうとしているかというやり方によって変わっていくわけですからね。その辺とのところは、きちっとやっぱりある程度は判断していただかないとこっちとしても何とも返事のしようがないという格好になると思うんですよ。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。ご意見ございますでしょうか、他の方で。

よろしいですか。栗林さん、お願い致します。

【栗林協議員】 効果ってということで、外環の効果ということ、先程から考えております。一般企業ではよく投資効果と言って、ある大きなプロジェクトをやる場合、これをやることによってどんな投資効果があるか、ということを考えていくのが常でございます。

外環の場合ですね、千葉外環で...収支比率が600%...隣の江崎さんが何かで書いておられたんで今ちょっと聞きたいのですが、確か、600とか700とか、前におっしゃってました。東京の今議論しているものも、この43ページの費用対効果を見ますと、キロ1千億程度、すなわち総費用が1.5から2兆円だということで、これは、到底通行料ではまかないきれません。つまり、お金だけで言えば赤字路線だということになるわけです。で、それでもこれが効果があるんだよ、と事業者が言う時に、それが単なる今まで出された渋滞緩和の理論だけで説得できるのか、説得力があるのかということに非常に疑問を感じております。

また、この43ページに年間3千億円の経済便益がありますよ、と言っておられますが、この計算根拠がまだ充分ご説明がなかったように思います。で、提案ですが、そのように誰がどう見ても大金を投じるわけですから、それでもこれは効果があるんだよ、ということをもう少し整理なさって、説得力をもって話していただけないか、ということが私の希望です。再三先ほどから言っておりますように、交通センサスによる交通量の配分だけでは、到底説得力はないのではないかと、いうふうに思っております。どうお考えでしょうか。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。

では、よろしいですか。伊勢田さん、お願い致します。

【伊勢田協議員】 たくさん資料を分厚く出しているんですが、まだ説得力が足りないというご指摘、身にしみております。費用対効果はこの43ページにあるように、1年ちょっと前になるかと思うんですが、お出ししたものです。この当時から比べると、特に費用面については、断面を縮小するとかの様々な削減を考えておりました、この当時のものからはさらに減らさなきゃいけない、減らせる見通しを持ちながら計画の方を進めております。

費用対効果は、採算性とは別の議論です。採算性は、その道路が借入金、つまり借金で作った場合に料金収入だけで返せるかどうかの有料道路の採算性です。費用対効果とは同じではありません。効果の議論には費用対効果の議論は不可欠だと思っております。まだ不十分だというご指摘を踏まえて、さらに充分にな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）】 はい、どうもありがとうございました。

他に効果についてご意見ございますでしょうか。新谷さんお願い致します。

【新谷協議員】 5 - 13のところではちょっとお伺いしたいんですけども、定量的に見るか、効果を定性的に見るかという中で、先ほど他の協議員からお話がありました通りもともと外環は南北の道路ですから、南北方向の交通量がどの位の効果があるんだというのは、この図で配分の結果で分かるのかなと思っているんですが、その中で前1回伺ったところもあるんですけども、例えば調布に住んでいる人間からしてみれば、外環の効果で武蔵境通りが減りますよというのは効果があるんですが、逆に区部に行こうと思ったら甲州街道は赤く塗られて混んでしまいますよ、と。毎日毎日外環を使うわけではありませんので、非常にある意味で外環のうがった見方で見ると効果がないんじゃないかというふうにもとれてしまうんですね。で、同じようなことか五日市街道でもやはり、赤くこうさらに、まあもともと交通容量の問題がありますからそれだけで判断するつもりはないんですけども、逆にこういうふうな東西方向が混む可能性があります、ってことが分ったわけですよ、外環を作った時に。じゃあそれをどういうふうに対策をこうしますかということについては、何らかのお考えがあるんでしょうか。そこをちょっとお伺いしたいと思いません。

【司会(西川)】 はい、どうもありがとうございます。

今の交通の分析に関しては、他に関連してご意見はございますか。ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。では、今の件について伊勢田さん、お願い致します。

【伊勢田協議員】 新谷さんのご指摘は、今よりも交通量が増えるところも出てくるということで、五日市街道、甲州街道の、いずれも環八の外側の東西方向の交通のことをおっしゃっておられます。これに対する対策となりますと、実は周辺の都市計画道路の整備ということになっていかざるをえないわけです、先ほど来言われているように、このシミュレーション自体は現在の道路網を前提に現在の交通量を再配分しているものですが、全部が減るわけではなくて、一部こう増えるところも出てきてしまうという。

先程は周辺の都市計画道路網の整備を前提にしない方が分かりやすいと言いながら、では対策どうすんだという周辺道路網の整備が要るんだということで、少し私の答えが一貫性がないように聞こえるかもしれませんが、基本的には、こういうことに対応するためには、周辺の都市計画道路網とかの整備等々が必要になってくると考えております。ですから、ここで例えば規制をかけるとか、そういうのはなかなか現実的ではないというふうには思っています。以上です。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございます。他に得に効果の中で交通について議論がございましたが、他の方でご意見とかご質問とかございますでしょうか。

平野さん、お願い致します。

【平野協議員】 提案なんですけれど、今まで交通の出されている資料を一度整理されたらどうでしょうか。というのはですね、共通の認識で皆さんが議論されてないというのがあるんですよ。で、それぞれの相関関係が分らない。それぞれの分析において、インターチェンジができた時のとか、今もお話している三環状が出来た時、例えば三環状なら三環状の中でもたぶん国のお考えの中で交通分担率っていうのも環状の中で考えられてるんじゃないのかなあ、と。交通分担率でやった場合に外環はこの位の量になりますよ、と。またその外環が、その量に想定した時により、この交通量はこの位になりますよ、またそれに対する周辺道路がどうなりますよ、というようなそれぞれの相関関係が見えない。で、資料が多くなり過ぎてますんで、そういう面ではあっちこちに飛んでですね、論議する内容について、協議員の皆さん方が理解充分できないんじゃないかなあと思います。そういう面では、今日出されている皆さんからの意見を踏まえた中で、大変申し訳ないんですけど、それらを踏まえた中で、ここに出されている資料だけでも一回再整理してみたらいかがでしょうか。これは提案です。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございました。

では、伊勢田さんお願い致します。

【伊勢田協議員】 平野さんご指摘の通りでして、この協議会約1年半の間に、かなりバラバラバラバラと、いろんな資料を出してきたかと思います。統一的な部分にそもそも綴じられていないというところからおっしゃられる通りだと思いますので、再整理させていただきたいと思います。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。他の方で。

はい、渡辺さん、お願い致します。

【渡辺協議員】 先ほど伊勢田さんの説明で周辺道路網の整理が必要だということなんですけど、この整備ってことはあれですか。やはり拡幅ということに伴う整備なんですか。となりますと、外環を作ってその周辺の道路でまた立ち退きの必要がありという方たちがいろいろと出てくることになるんですが。

そうすると、単に外環だけの立ち退きというか整備だけじゃなくて、周辺が相当そういう整備が伴って必要になってくるということと、本質的なものがちょっと違ってくるんじゃないかと思うんですがね。いかがでしょうか。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。

伊勢田さん、お願い致します。

【伊勢田協議員】 この甲州街道とか五日市街道の拡幅云々を申し上げたわけではなく、一般的に、高速道路のような自動車専用道路のような整備と共に周辺の街路網の整備が一体的に行われるのが一般的なので、そのために都市計画というものが存在するわけで、そのことを申し上げました。ですから、個別に五日市街道とか甲州街道についてこうするんだとかということをお願いしてあげてはなりません。

個別に言いますと、五日市街道とか甲州街道が、現在よりも交通量が10%か20%増えるんじゃないかというシミュレーション結果になっておりますが、それが現在の交通容量と比較してどうなのかとかそういう分析もしてみないといけないと思ってます。以上です。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。他にご意見ございますでしょうか。

特にないようでしたら、また戻って議論しても。

新さん、お願い致します。

【新協議員】 伊勢田さん、これはあれだよ、5-13、それから5-15ですか、これはインターを作らない場合ですよ、確か。ちょっとど忘れしてたんで、ごめんなさい。

【司会（西川）】 はい、よろしいでしょうか。よろしければ次のテーマ、「交通政策」というテーマがございますので、そちらの方へ移っていきたいと思いますが、そちらの方、これまで出された資料につきましては、資料ファイルNo.1の中に、クリーム色のインデックスで「交通政策」というところがございます。そこに資料が入っております。上にピンク色の付箋が上に突き出ているかと思えます。

以前、説明をいただいてから時間がだいぶ経っておりますので、再度資料の補足説明を、資料を提出された宮良さんからお願いできればと思いますのでよろしくお願い致します。

【宮良協議員】 次に交通政策についてですが、ファイルNo.1に「交通政策」という資料があります。

中身は全体の交通政策、それから、特に交通需要マネジメントの関連の資料が付いてます。何回か話をさせていただいてまして、第6回とか8回、15回、23回、の協議会で話をさせていただいてます。

それで、特にTDMについて話をさせていただいた議事録がございまして、議事録ファ

イルの第8回目、その中の6ページを開けて頂きたいと思います。この中の、左側の下から、その内容をちょっと話をさせていただいてます。

今東京都では、平成12年2月に、東京行動プランというものを作りまして、その中で総合的にいろいろな交通需要マネジメントの政策を展開していると、いうお話をさせていただいてます。

その内容については、パンフレットを作っまして、クリアファイルの中にパンフを入れてございます。その時関連して皆さんにご配付させていただいたパンフレット、「TDM・東京行動プラン」のあらましです。この中に東京都が総合的に政策を展開している内容を書いてあります。

このパンフレットの一番上段のところに「自動車の効率的利用や公共交通への利用転換等交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化等、交通需要の調整をはかることにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和していく取り組みを言います。」まさに、この通りのことをやっているわけで、このパンフレットの中に具体的な政策の内容が書いてあります。

どういうふうに考えているかということ、大きく考えて2つありまして、1つは、「容量の拡大」があります。今まで通り、道路とか公共交通機関を整備をしていこうということが1つあります。

それから、もう1つは、「需要の調整」です。「既存の道路容量を回復する」とは作った道路、その容量を回復していくため駐車マネジメントの推進、要は、いろいろな駐車違反、それから駐車スペースとか、そういったものの整備とか、駐車場の案内とか、そういった駐車に関することを総合的に行っていこうということです。

それから「道路行動システムの高度情報化」。先ほどいろいろ武田委員の方からありましたけど、高度の情報処理をして、交通管制をやるということなんです。

それから、「自動車利用の自粛を促す」。皆さんに自動車の利用についてやっぱり考えていただきたいということです。

それから、「自動車利用からの転換を促す」とあります。自動車を使わなくてよければ代替の機関を使って頂きたい。例えば鉄道、自転車等ありますがでも、鉄道を使う場合、今新しい地下鉄を掘りますと深いところになります。そしたら乗り換えの利便性を確保しなければいけないということもあります。それから、自転車の活用、自転車道の整備とか、いろいろございます。それから、パークアンドライド。これは目的地まで車で行くのではなくて、どこかのパーキングで、例えば鉄道に乗り換えていただくということです。

それから、もうひとつ、「自動車交通を抑制する」の中で「ロードプライシングの導入」と。これは、一定のエリアを決めまして、そこに入る時にはお金を払って頂く。そういうことで、自動車から他の交通に代替えを促していく。これは、もう皆さん、行かれた方もあると思います。写真がありまして、これはシンガポールの例です。また、ロンドンでは、ロンドン市の中でも今やっております。

それから、やはり、企業がお持ちの車、これよく黒塗りの車が走ってますけど、それは自宅に持ち帰るのではなくて、会社に置いて貰って、自宅に帰って頂くということです。

それから、物流対策。これは荷捌きの対策、それから物流の効率化、そのようなことを進めていくというお話をさせていただいてます。

それに関して、いろいろご質問等ご意見いただきました。その中で何点かございまして、例えば、公共交通とかJRの活用計画、外環の沿線で駐車場を増設する計画があるかどうか、ボトルネックの対策、それから、貨物の配送時間の限定、そういったものはどうなってるかという話がありました。

これについてもご説明をさせていただいてまして、第3回と23回の協議会になります。第23回の議事録を見ていただいて、この中の15ページから、今のことに関してお話を

させていただいてます。

鉄道網の整備については、基本的な計画がございまして、東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画、「運輸政策審議会地域交通部会答申第18号について」、内容を説明させていただいてます。この中では、鉄道の新線の建設とか、混雑の緩和だとか、ソフトの面では鉄道の相互直通運転などに取り組んでいる。これは、JRも同じことです。

それから、駐車場の増設計画につきまして、駐車場をどのように考えていくかというのがありまして、東京都の場合には、基本的な計画を平成3年に策定してます。その中で、駐車場整備は民間、それから公共でやっていこうという話をさせていただいてます。

それから、沿線で駐車場計画があるかという話については、ないという話をさせていただきました。

それから、ボトルネック対策については、1つは、違法駐車対策を展開してますが「スムーズ東京21」というのがあります。これは繁華街を中心にして荷さばきのスペースをとったり、人が出て駐車禁止になってるところで、他の駐車場に誘導して案内するというのをやってますし、交差点スイスイプランなどを実施しています。

それからもう1つ、貨物の配送時間の限定についても話をさせていただきました。これは今話しました交通需要マネジメントの中で物流対策というのがあり、柱の1つになっています。これについては、平成13年になりますが、丸の内のオフィス街で実験をやりました。今電話をかければすぐトラックが来ますが、その時間を決めて荷物をまとめる、ということもやりました。時間を限定することに関してはいろいろ課題もございまして、顧客へのサービス水準が下がるなどの課題があります。朝早くとか深夜という話もありましたが、人員を確保しなきゃいけない、時間外手当を払わなきゃいけないとなどいろいろな課題があることから検討をすすめているところです。

そのようなことをこれまで協議いただいて話をさせていただいてます。以上です。

【司会(西川)】 はい、どうもありがとうございました。今ご説明いただいたパンフレットとして配られているTDMのパンフレットと、資料-1の方に入ってますピンクの付箋が付いている「交通政策について」という、上にピンクの付箋が付いているところを使いながらご説明いただきましたが、それについてご質問だとかご意見だとかございますでしょうか。

武田さん、お願い致します。

【武田協議員】 東京都にお尋ねしますが、TDMは私自身は車で練馬の駐車場に入って地下鉄を利用してます。ここにあるリーフの全体で、アバウトで結構ですが、今この計画については何%、何割ぐらいのところまできてるのか。その辺についてはどうですか。

【司会(西川)】 宮良さんお願い致します。

【宮良協議員】 大変難しい問題だと思います。

全体というのは非常に難しく、1番の駐車マネジメントについては、違法駐車対策など3カ年の計画を定めて行ってます。具体的には交差点の箇所、何箇所、とピックアップをして、9割方、出来ています。

パークアンドライドの検討については、平成12年の段階では検討と書いてありましたが、今、実験で具体的に動かしてまして、東京都の駐車場公社が経営している駐車場を中心にして実際にやってます。

ロードプライシングについてはまだ検討中です。

物流対策についてはまだいろいろ非常に難しく物流というのはまさに競争なので、まだまだ具体的に動く段階にはなってないかな、と。まだまだいろんな課題をピックアップする実験の段階になっています。

そのような段階です。

【司会（西川）】 はい、ありがとうございます。他にご意見ございます。

はい、武田さん、お願い致します。

【武田協議員】 パークアンドライドのケースなんですけど、練馬の駐車場の例を見ますと、出来上がってから確か2年位で100万台を突破してるんです。それ、1年間に約50万台の車です。

お答えは非常にばやけましたけど、まだこれからだということなんです。ですから、先ほど申し上げたように、問題はその交通政策といってもいろいろあるが、車をどうコントロールするかという意味でのソフトな政策、場合によっては民営を圧迫するってこともありますからただで、というわけにはいかないでしょう。

ただ、もうちょっとパークアンドライドを含むこのTDM、東京行動プランについて腰を入れて取り組まなきゃいけないんじゃないのかな。なんか最近ちょっと熱が入らなくなってんじゃないでしょうか。都市計画局としてはどうでしょう。道家さん、どうぞ覧になります。

【司会（西川）】 はい、宮良さんお願いします。

【宮良協議員】 総合的な施策でありまして、東京都の関連部局、建設局もありますし、都市計画局もあります。それから、生活文化局というところがありまして、そこが中心になってやっています。それから、警視庁とも当然やっています。

それで、今お話ししましたように、各セクションでそのパートを決めてやってまして、都市計画局では駐車マネジメントの特にソフトな面をやっています。

現に私もやってまして、例えば分かりやすい例をお話ししますと、国土交通省と一緒に渋谷の井の頭通りで荷捌きの実験を行いました。それが具体化してまして、もともと道路自体が区の管理なんですけど、そこに実際に荷捌きのスペースを作ってくれたり、いろいろやっています。

そういう意味では、お叱りを受けましたが頑張ってるつもりであります。

【司会（西川）】 はい、ありがとうございます。

もう1点。武田さん、お願い致します。

【武田協議員】 分かりやすい例で言いますと、新宿でも銀座でもそうですが、赤坂でもそうです。周辺の民間と公共駐車場が空いているにもかかわらず、路上駐車がすごく多い。前はレッカー車で移動しても置くところがなかったというのが実体です。でも、地下駐車場を義務付けてきた結果、満杯のところが多いわけですけども、空いているところは随分あるわけです。で、そういうことも含めてね、今ある道路、新宿あたりはそうですが、両側一車ずつ駐車してます。違法駐車です。だから、実際にはバスと車を含めて一車線一車線しか使えない。

よくまあ片方で一所懸命金をかけて道路を作りながら、そのところをもうちょっと厳しくできないのか。もちろん商店街との関係もあるんでしょうけど、これはやっぱり違法駐車は違法駐車なんで、駐車場は空いているんだからばんばん開けて、道路は本来道路なんだと。そのところ放っという他の新しい道路をいくつも作るという話はおかしいなと思ってます。

その辺の取締り、規制もこれはひとつの交通マネジメントだと思うんですが、どうなんですか。

【司会（西川）】 はい、宮良さん、お願い致します。

【宮良協議員】 武田さんのご指摘の通りです。

今から3年前になりますけど、まさに私が担当してまして、新宿の5つの町会へ参りましていくつかのことをやりました。

それで、1つはですね、こういったことを東京都が自ら行うのは初めてらしくて町会長の皆さんびっくりされましたが、やはり皆さんで計画を作りました。やはりソフトの面が

非常に大事であります。

もう1つは違法駐車対策。物を運んできますから、そのスペースを確保すること。それから、駐車場案内システムは新宿にあります。それから、駐車場という意味では、充分とは言えないでしょうがそれなりに数があります。分かりやすく案内をしよう、それから地図も作りましょう、それから声をかけましょうとか。それから、警視庁にお願いしたのは、普通の車の駐車場だけでなく荷下ろしのパーキングメーターも作ってもらおうと、そのようなことをしました。

やはり、先ほどのTDMのことでお話ししましたけど、車の使い方を考えていくことが一番大事かなと思います。

それから、これは薬特効薬ではなく漢方薬みたいなもので、だんだん輪を拡げていくという面である程度時間はかかるなと考えています。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございました。

それでは、時間の関係もありまして、あと1人ぐらいご発言ありますでしょうか。

塩沢さん、先にお願いいたします。

【塩沢協議員】 武蔵野市の塩沢でございます。

交通政策の関連で、今TDMという形での説明をいただいて、交通量をいかに少なくしていくか、或いは車から他の方にどうやって乗り換えていくかといったようなことがご説明いただいたんですが、基本的には、大きな交通の流れというものを考えた時には、一定の道路というのは整備をせざるをえないだろうと思います。で、先ほど伊勢田さんの方からお話があったみたいに周辺の整備というお話もありましたが、基本的にですね、東京都さんの方で都市計画道路というのが幹線がいくつかお考えになってると思いますけれども、そういった幹線道路はですね、そういったものの今後の予定と、それから、外環道路の関係、そういったものについてご説明いただけるような機会があればありがたいんですが。

何回か後でも結構ですが、お願いできればと思います。

【司会(西川)】 他に、まとめて、時間短くであればご発言いただきたいと思いますけれど。

濱本さん。

【濱本協議員】 今、TDMの中でいくつか提案されておりますけれども、私は、物流の事ですが、ずっと以前から思っていました、外環の必要性を考えた時には、やっぱり物流対策の中でですね、今、道路ばかり議論されておりますけれども、20年前、22~23年前に貨物線が全部廃止、JRで言えば貨物線が廃止されています。けれども、今、現実に考えた時に、旅客用の新線だとか駅だとか色々いろんなことやられておりますけれども、貨物線の再開と言うか、道路と同じようにですね、議論をされる考えはないんですか。私はこういう外環とか、新しい幹線道路等を計画する時には物流の一環として、やっぱり貨物線のね、再利用と言うか、そういうことを大事に検討すべきと思う。その中で色々な新しい交通政策ができてその検討によって外環の必要性がどうかと議論すべきでないかと思いますが、ちょっとその辺をお聞きしたい。

【司会(西川)】 はい。

最後に柴田さん、まとめてご意見いただければと思いますが、マイクお願いします。

【柴田協議員】 先ほど、将来交通量の話をしました、いろんな予見を入れながらいくつかのシミュレーションをやってみたい欲しいというお話をしました。それは、何を考えているのかということをもう一度きちっと申し上げないといけないので、それでTDMと関連して申し上げますけども、要は地元自治体も市民の皆さんも一番心配してるのは「我々の地域」の環境問題なんですよ。

で、外環自体の効果というのは説明されればそれだけの理解は致します。だけど我々の

地域にどう影響をおよぼすのか、ということをお心配するがためにですね、じゃあ将来の交通量をどういうふうに考えているんですかと。で、それに対して自動車単体でどういう規制をかけるんですかと。

要はTDMっていういろんなことをやっています・やります、じゃなくて一番肝心の自動車単体に対してですね、今東京都が一生懸命ね、自動車規制をやっていますよ。で、あと国の自動車NOx・PM法とかね、どんどん規制を強化しようとしている。じゃあその効果が外環道が出来る頃にはね、どういう効果を発揮するんですかと。

その上でですよ、その上で要するには交通量とその自動車から出される排気ガスの相関関係の中で環境がどうなるんですかと。これは実際問題、環境影響評価の予測評価というところできちっとやるんでしょうけれども、アバウトでいいですから将来の社会情勢がどうなっているのか、低公害車がどこまで普及するか、この位普及した場合にこうだよ、この位普及した場合にこうだと、いくつかのシミュレーションの中で地域に与える影響を示して欲しいというのは根底にあるものですから、そういうお話を申し上げました。あんまり長くなっちゃいけない。

練馬区の平野さんがおっしゃったように、TDMはこんなことやってます、こういう計画がありますよと、これはこれで終わっちゃうんですよ。で、交通量は交通量でこうやって。

皆その相関関係の中で物事を考えようというものを、皆こう断ち切って説明されるから全然議論が進展しないんですよ。だから、そこをよく整理していただいて、要は皆相関関係の中で一生懸命この理解を深めようということをしてほしいと思っているわけなんで、そういうようなことを説明して欲しい。何やってますかにやってますの話じゃ意味がないんですよ。このパンフレットでこんなことやってますとかね。

我々が知りたいのは今言ったようなことなんですよ。是非そういうことで今度資料をもう一度再整理していただいてね、分かりやすくいろんな問題を関連してその関連の中で将来像というものをを見せていただければいいと思います。

以上です。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございました。

今、3点ほどご意見ございましたが、よろしいですか。宮良さんお願い致します。

【宮良協議員】 まず1つ目の都市計画道路、つまり幹線道路の整備についてですが、これはとりまとめてご説明させていただきたいと思います。

2つ目の物流に関して、貨物の輸送のことを考えているのかというお話がありました。これは、私も実は鉄道を作っていたことがあります。千葉の方から京葉線を使って、それから新木場から天王洲、それから大井町、大崎に抜ける臨海高速鉄道というのがあります。京葉線からこの線に入って、JR貨物の基地があるところまでに私が作っていた臨海高速鉄道の基地があって、そこへ渡れるような計画をしました。その線を貨物で使う勉強をしました。

いろいろな課題がありまして、もともと人を運ぶ旅客線なので、貨物にすると非常に重たいディーゼルみたいな電気機関車を通します。そうすると路盤と言いまして、その線路の下を直さないといけない、そのお金をどうするか。緊急の場合、止まったらその重たい機関車を重たい機関車で引っ張るからもたない。お客さんの都合のいい時間に配達できるかなどいろいろ検討しました。

そういう課題について引き続き検討してます。それから、過去にあった貨物線がありますが、その活用も併せて検討してます。まだ具体的にはなってません。そのような状況です。

それから、柴田さんの話がありましたように、話し方が縦割りで横との関連、相互性、有機性もないのではないかとということも、国と相談しながら対応させていただきたいと思います。以上です。

【司会（西川）】 はい、ありがとうございました。

時間も残り少なくなって参りましたので、今日の議論は一応ここで終らせて頂きまして、報告の方に入りたいと思います。

まずは環境の現地調査の状況と、それから続きましてオープンハウスの状況についてご報告を致します。

それではまず、環境の現地調査の状況についてお願いします。

【事務局（佐藤）】 東京外環調査事務所の佐藤です。参考資料 - 2 をご説明致します。

大気質調査ですが、1月の16日から全箇所20箇所ございますが、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の観測を開始しております。

地下水ですが、1月の13日から、ボーリングを行っております。現在までに28箇所、地質調査を行っております。残りが36箇所ありまして、2月9日までにボーリングを開始する予定です。地質調査の終わったあとに、順次地下水の観測を開始致します。

また、2月上旬から神明の森みつ池、三宝寺池、それから白子川等の湧水調査を開始する予定になっております。

動物と植物、生態系ですが、1月の19日から哺乳類、鳥類、魚類、底性生物、付着藻類の観測を開始しております。観測は、2月中旬まで予定しております。

その他に、景観と、人と自然とのふれあい活動等を今後予定しております。

その下に、現地での一例でございますが、ボーリングの調査と大気質の調査を示してございます。

以上です。

【事務局（伊藤）】 続きまして、オープンハウスの予定です。

1月の31日に世田谷で開催予定です。それから、武蔵野市で2月の8日、9日、20日、21日に開催を予定しております。ご協力のほど、よろしく申し上げます。

【司会（西川）】 はい、最後に次回の第32回の日程につきまして確認をさせていただきます。

32回の協議会につきましては、これまでお知らせしています通り、2月の3日火曜日、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別途事務局からご連絡をさせていただきます。

また、今日議論させていただきまして、次回この続きの議論を、どのようにすすめていくかということ等につきまして議論する場として、運営懇談会の開催を考えております。1月の29日の木曜日、午後7時からという日程で考えております。後ほど事務局の方からご連絡をさせていただきますのでよろしくお願い致します。

最後、時間になりましたが、何かご発言等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。よろしければ定刻になりましたので、以上をもちまして31回のPI外環沿線協議会を終了致します。長時間にわたりありがとうございました。

了