

## 協議員から出された意見

## 第31回協議会

## 「必要性の有無（効果と影響）」（効果）について

- ・ナンバープレート調査は、調査員が道路上で確認したナンバープレートを読み合わせる方法で実施した。  
【提出資料補足説明】
- ・外環埼玉区間の開通により、所沢市の国道463号の観測地点では交通量が増えたが、関越道の交通量の増加の影響を受けたためと考えられる。【提出資料補足説明】
- ・環状7号線の外環埼玉県区間と平行する区間で交通量が増えた箇所が4箇所中1箇所あるが、東京全体の交通量は増えており、外環埼玉区間の効果は現れていると考えている。  
【提出資料補足説明】（伊勢田協議員）
- ・外環だけの効果がわかるものを出していただきたい。
- ・時間評価値の妥当性に関して議論が必要だと思う。
- ・料金体系の検討はどうなっているのか。 （江崎協議員）
- ・3環状道路のうち外環だけの効果を切り分ける分析を現在行っている。
- ・シミュレーションの際に仮定した時間評価値や料金体系に関する疑問は、受け止めている。  
（伊勢田協議員）
- ・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は可能か。 （江崎協議員）
- ・前提条件について協議会の中である程度方向づけがあれば、推計させていただく。 （伊勢田協議員）
- ・外環を整備した場合の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はあるが、全部の通行量についてはどのようになっているのか。 （栗林協議員）
- ・23区内のSPM、NOxが削減された場合、市ではどう変化するのか。 （濱本協議員）
- ・マクロな視点から外環の効果を検討するののも一つの方法だと思う。
- ・国や都はどのような将来の見通しを立てているのか説明するべきである。 （栗林協議員）
- ・23区以外のところでの集計はしていないので集計してみる。
- ・マクロな視点での分析をしている最中である。
- ・時間軸上の不確定な要素が入ると外環本来の効果が見えにくくなるので現況の交通を前提にシミュレーションしている。
- ・将来交通量に関しては今作業しているところである。 （伊勢田協議員）
- ・外環本体が猛烈に混んでしまい、公害道路になってしまうという可能性はないのか。 （新協議員）
- ・東京区間の外環が出来て、埼玉県内の外環の速度低下の部分がよりひどくなるということはないと考えている。 （伊勢田協議員）
- ・将来交通量はいつ頃出るのか。
- ・外環なしで中央環状、圏央道が出来た場合と、外環ができた場合に分ければ、外環だけの効果がはっきりする。 （柴田協議員）
- ・全国ベースの将来交通量の推計作業に時間がかかっている状況である。 （川瀧協議員）
- ・中央環状と圏央道の効果と外環の効果を切り分ける分析をしているところである。
- ・平成11年度センサスの交通量と現在の道路網に、環状道路を追加した場合のシミュレーションの方が、効果の有無が明確に判る。 （伊勢田協議員）
- ・交通量を固定したまま新しい道路を追加すれば、その周辺の幹線道路の交通量が減るのは当然あり、効果だと言われても納得できない。 （柴田協議員）
- ・協議会では大凡こうではないかという位にし、一つの方向が出た段階で議論するものだと思う。  
（武田協議員）
- ・予測の仮定を見ると疑問があるので、事前に国や都の方に説明を受け、そのやりとりを報告している。  
（江崎協議員）
- ・中央環状、外環ができた時に、都心環状の渋滞と交通量はどの程度改善するのか。 （新協議員）
- ・計算では、外環を通る交通のうち、埼玉県南部と神奈川県間が約18%、北関東と神奈川県間が約20%であり、首都高、環八、環七を経由していたものが外環に転換してきていると考える。 （伊勢田協議員）
- ・外環や中央環状を作っても、23区の中でうろろろする車が増えてくるのではないか。
- ・三環状を整備した場合、外環を整備した場合、中央環状を整備した場合、というように分けてデータを出して貰いたい。
- ・今後どのような対策をとり、どのような方向に都市交通の問題を持っていかうとしているかによって変わるので、そこはきちっと判断していただきたい。  
（新協議員）

意見

- ・総費用を通行料金でまかないきれない状況で、今まで出された効果に十分に説得力があるとは思えない。
- ・年間3千億円の経済便益があると言っているが、この計算根拠の十分な説明がない。 (栗林協議員)
- ・採算性と費用対効果は別の議論である。
- ・効果の議論をする時に、費用対効果の議論は不可欠であり、説明が充分になるようにしていきたい。 (伊勢田協議員)
- ・甲州街道、五日市街道等の東西方向の道路が混む可能性があり、それにどう対策するのか。 (新谷協議員)
- ・現在の道路網、交通量を前提にシミュレーションしているので、交通量が増えるところも出てくる。
- ・東西方向の道路の混雑に対応するには、周辺の都市計画道路網の整備等が必要になる。 (伊勢田協議員)
- ・今まで交通の出されている資料を一度整理したらどうか。 (平野協議員)
- ・外環の立ち退きだけでなく、周辺に相当整備が必要になってくるということになると、本質的なものが違ってくるのではないか。 (渡辺協議員)
- ・高速道路の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であり、個別路線をどうするというを言っている訳ではない。 (伊勢田協議員)

### 「必要性の有無(効果と影響)」「(交通政策)」について

意見

- ・東京都の交通政策は、「TDM・東京行動プラン」にある通り、道路・公共交通機関の整備と、既存の道路容量を回復するなど容量の拡大を総合的に進めている。【提出資料補足説明】 (宮良協議員)
- ・東京行動プランは、現在、何割ぐらいのところまで来ているのか。 (武田協議員)
- ・駐車マネジメントは9割方できており、パークアンドライドは実験中、ロードプライシングは検討中であり、物流対策はまだ課題をピックアップする実験の段階である。 (宮良協議員)
- ・東京行動プランにもう少し腰を入れて取り組むべきである。
- ・片方で一生懸命道路を作りながら、なぜ違法駐車を厳しく取り締まりできないのか。 (武田協議員)
- ・TDMは特効薬ではなく、徐々に輪を拡げていく必要があるため、時間がかかる。 (宮良協議員)
- ・幹線道路の今後の予定と外環道路の関係について説明してほしい。 (塩沢協議員)
- ・外環などの道路を考える時に、物流対策の一環として、貨物線の再利用のようなこと大きく検討すべきである。 (濱本協議員)
- ・自動車単体に対する規制を強化しようとしているが、外環が整備される頃にどういう効果を発揮するのか。 (柴田協議員)