

## 第32回PI外環沿線協議会 会議録

平成16年2月3日(火)

於:東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【司会(西川)】 協議会開催の定刻となりましたが、今資料を配る準備をしているところでございますので、もうしばらくお待ちいただいて、資料の準備ができましたら、事務局の方からお配りさせていただきます。今しばらくお待ちください。

【司会(西川)】 協議員方はお手元に資料は届きましたでしょうか。傍聴席の方につきましては、資料の準備が出来次第、できるところからお配りさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは時間も過ぎましたので始めさせていただきます。私、本日の司会を担当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。本日、準備に不手際がございまして申し訳ございません。

それでは撮影時間の方は終了させていただきますので、ご協力をよろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。また、傍聴されてます方々につきましては、受付で配付してまず注意事項に沿いまして会の進行にご協力をお願いいたします。資料の方は、のちほど準備出来次第お配りさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから第32回PI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。会の進行に何卒ご協力をお願いいたします。

本日、練馬区の須山さん、それから湯山さん、平野さん、それから狛江市の石井さん、大川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、今お手元に届いているかと思いますが、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)】 協議員の方には配付資料届いてますでしょうか。それでは本日の配付資料の確認をさせていただきます。

まず、クリップ留めしている資料ですけど、資料-1が「議事録」でございます。

それから、とびまして資料-2が前回「協議員から出された意見」としてまとめたものです。

それから、資料-3が先日行われました「運営懇談会の報告」です。

それから、資料-4が協議員のみなさまからいただいた資料です。本日は道家さん。それから、江崎さんの資料が後で配ることになってます。協議員から出された資料は、道家さんと江崎さんの分です。

それから、資料-5が「オープンハウスの実施報告」それから「今後の予定」を示したものです。

それから、参考資料としまして「環境調査の報告」です。

あと、アンケート用紙。黄色と水色の紙で2枚紙をお配りしています。

【司会(西川)】 今お配りしている資料は以上でございます。のちほど、資料-4としまして江崎さんから提出いただいた資料については追加でお配りさせていただきたいと思っております。今の中で、ご紹介した中で、足りない資料等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、まずはじめに、資料-1の第31回の会議録についてご確認させていただきます。事前にお配りして、ご意見あったものについて反映したものでございます。ご確認

いただきまして、特になければ、この形で公表とさせていただきますがよろしいでしょうか。はい、それではこの形で公表とさせていただきます。

それから、前回の協議会でみなさまからいただいた意見を整理しておりますので、事務局から説明いたします。また、1月29日に開催しております「運営懇談会の報告」もあわせて行います。

【事務局（伊藤）】 まず、資料 - 2 をご覧いただきたいと思います。

前回の協議会で出された意見をまとめたものです。今回は特に「効果と影響」の「効果」について、交通量などについてのご意見をいただいています。それから、裏側の紙で「交通政策について」ということで議論されております。それが資料 - 2 です。

続きまして資料 - 3。「運営懇談会の報告」です。1月29日に行われてます。出席者はこちらのメンバーです。提案としまして2点。

まず1点目は、今日の協議会は引き続き「交通政策」を議論する、とその後「効果」についても議論するというのが1点目の提案です。

2点目の提案としましては「協議会の今後の進め方」、それから「これまでの論点の整理」につきましては運営懇談会で議論しましたが、引き続き議論していくということで結論が出てないので、また引き続き議論していくということになっております。

【司会（西川）】 はい。ただ今事務局から説明がありました。資料 - 2 と資料 - 3 についてご意見いただきたいと思います。

まずは資料 - 2 についてでございますが、前回、みなさまからいただいた意見を整理したものでございますが、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは続きまして資料 - 3 でございますが、1月29日の運営懇談会の報告でございます。提案が2項目ございますが、この提案についてご意見等ございますでしょうか。

特になければ、よろしければ、議論の方に入っていきたいと思います。この「提案の1」にあるような流れで、沿って進めていきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、「運営懇談会の報告」の「提案1」にありますように、前回に引き続きまして、まず「交通政策」について議論をしていきたいと思います。

本日、関連しまして道家さんから「資料 - 4」として資料が提出されておりますので、その説明をしていただきたいと思います。それではよろしくおねがいします。

【道家協議員】 東京都の道家でございます。

資料 - 4、「外環に関する都の考えについて」という資料をご覧いただきながら、またあわせてご説明資料をお話ししますので、それをご覧いただきながらお聞き願いたいと思います。

この資料 - 4の冒頭に書いてございますように、前回の運営懇談会、1月29日に開かれましたけれども、その席上におきまして複数の協議員の方から「外環に関する東京都の考え方を示すべきだ」というご意見がございました。そこで現時点における東京都の考え方を述べさせていただきたいと思っております。

ここにも書いてございますように、基本的にはこれまで国と共に示してきた方針の通りであると考えております。

主なポイントでございますが、外環を含んだ三環状道路につきましては、首都圏の渋滞解消・環境改善、ひいては都市再生にとって必要不可欠であり、早期整備が必要であると考えております。

これについて資料でございますが、お手元にあります「資料ファイルのNo. 1」の一番後ろの方に「これまでに提出した資料のダイジェスト版」という資料がございます。

その1ページに、渋滞に関しての記述がございまして、右の上に「東京都西部地域では南北方向の交通が環状7号線と環状8号線に集中しています」、それから、左下には高速道路網の、その走行速度や交通量を基にして「慢性的な渋滞が発生しております」と現状を

説明をさせていただいております。

そして、2点目の「環境改善」でございますが、同じ資料2ページでございます。左下でございますけれども「環状7号線・8号線の沿線では、環境基準値を超えています」ということで、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）浮遊粒子状物質（SPM）の測定値等において環境基準を超えているという現状が示されております。

こういう現状を踏まえまして、同じ資料の9ページをお開きいただきますと、「外環の整備効果」という資料がございます。右上には「環状8号線の周辺道路の慢性渋滞は緩和されます」ということで、環状8号線の交通量が全体交通量で2割減、大型車の交通量で5割減という数値が示されており、こういう効果があるということでございます。

それから、同じ9ページの左下に「大気汚染は」と書いてございまして、先ほど申し上げたSPM浮遊粒子状物質につきましては、「23区の排出量が毎年約400トン削減される効果があります」、窒素酸化物につきましても「毎年3,500トン削減される効果があります」との効果が述べられています。

こうしたことから外環は必要な道路であるという認識でございます。さらに「都市再生にとって必要不可欠な道路」と書いてございまして、外環については経済効果年間3,000億円あると見積もっており、大都市における高速道路の整備は、全国の物流コストを下げるなど、様々な形で全国に波及します。日本全体の国際競争力の向上、ひいては日本の再生につながる、そういう鍵になる道路であるという認識で早期整備が必要だというのが東京都の認識でございます。

次にインターチェンジについてでございます。

インターチェンジについてはさまざまな意見が今出されておりますけれども、高速道路の機能を発揮する上でインターチェンジは欠くべからざるものである。都民にとっても、首都圏にとっても、交通利便性が向上するよう広く関係自治体や都民の意見を受け止めて検討すべきであるとの考えでございます。

これにつきましては、資料No.1「影響（生活）」という資料がございます。19ページに第25回協議会に出された「インターチェンジについて」という資料がございます。ここに、それぞれのインターチェンジの影響や効果が書かれてございます。

この中で例示的に申し上げますと、例えば青梅街道インターチェンジについて、29ページ・30ページに記述がございます。

29ページには、「環8の交通量の変化」ということでインターチェンジなしの場合でも2割減の効果はあるんですが、さらに、インターチェンジができた場合には、3割まで減る効果があるということが記されております。大型車については、同じく4割減るところが、インターチェンジができると5割減る効果があることが示されております。

それから、30ページでございますけれども、図面がございまして、左が「インターチェンジがない場合」右が「インターチェンジがある場合」の利便性を供与できる5分圏域、それから10分圏域、それから20分圏域と、3つの単位で圏域を区切っております。インターチェンジがある場合20分圏域という広い圏域を見ると、武蔵野市や西東京市の方まで、そのインターチェンジの利便性を供与する領域が広がります。もちろん、図面の下の方、東の方についても同じ程度の利便性を供与する圏域が広がる、こういう効果があることが示されております。こういうことを踏まえて、先ほど申し上げた基本的考え方を持っております。

それから、資料の4つ目の項目でございます。

重複して計画されている地上部街路は「活力」、これは人・物の流れの円滑化などを例示しております。そして「安全」ということで、「都市防災の強化や交通事故の減少」ということを例示しております。そして「環境」。これについては「地域環境の改善、地球環境の保全、景観形成」などを例示としてあげさせていただいております。そして「暮らし」。こ

れは、質の高い生活環境の創出、公共交通との連携強化などを例示としてあげております。この四つの観点から必要であると認識をしております。

これにつきましては、今日お配りいたしました「東京の都市交通」という冊子がございます。この10ページを開いていただきたいと思っております。

右下に「都市計画道路の整備」と書いてございまして、「東京都では都市計画道路の整備の優先度を考慮して計画的・効率的な整備を図っています」と掲げています。また現在都市計画道路の新たな整備方針を検討中とございまして「活力・安全・環境・暮らし」、先ほど申し上げた4つの基本的目標を踏まえて、事業の必要性や整備の優先度などの検討を行っているところ、東京都の全体の都市計画道路についても、外環の地上部街路についても同じ考え方で、必要であるとの認識を持っているということ資料として示させていただきました。

以上のことから、これら外環計画の検討にあたりましては、これまでどおり、さまざまな意見をお伺いしながら検討いたしまして、計画を具体化していく必要があると認識しております。これが東京都の考え方でございます。

【司会(西川)】 はい。それからもう1点、宮良さんの方から前回の説明に加えての補足資料ということで、パンフレットが配られておりますので、その説明をお願いしてから議論の方に入っていきたいと思っております。お願いいたします。

【宮良協議員】 みなさんのお手元に、道家協議員から説明のありました「東京の都市交通」、それから「スムーズ東京21」、「靖国通り周辺の駐車場マップ」、「通勤に会社の車を使うのをやめましょう」、「公共交通機関に乗りかえる」の5種類を資料としてお出ししております。

前回の協議会でTDMについて説明させていただいた際に、個々にTDMの施策を説明するのではなくて、交通施策の中でのTDMの位置付けやTDMと外環整備の関係などについて説明すべきとのご意見がありましたので、補足して説明をさせていただきます。

まず交通政策との関係ですが、「東京の都市交通」をご覧ください。これは東京の都市交通のことを記載しまして、1つは、どんな現状になってるか。経済の状況、人口のことも含めて記載しています。それから、東京の目指す都市像はどのようなものであるかについて記載しています。基本的な考え方としては、今までは需要対応型都市づくり、後追いのようなことをやっていたのですが、今後は戦略的に先取りをして都市づくりをしようという考え方です。

それから、「環状メガロポリス構造」など都市の構造となる大きな骨組みや交通渋滞、自動車の排気ガス、大気汚染に関することが7ページまでに書いてございます。

実際東京都ではどのようなことを考えているか、それが8ページの「都市交通政策の方向性」というところがございます。この中で「東京を魅力と活力の溢れる都市へと再生するためには、都市圏の活力を支え、人と環境にやさしい交通を実現することが必要です。そのため、施設整備などの交通容量拡大施策とあわせて、交通需要を調整する交通需要マネジメント(TDM)施策や都市構造の再編を図る施策にも取り組んでいきます。」と書いてございます。

前回も少し説明をさせていただきましたが、1つは、こういった問題を解決するために、今まで通り道路や鉄道の整備を進めると共に、交通需要マネジメントの施策を進めていく。この二本柱基本に進めていくこと、これが交通政策の中のTDMとの関係です。

それから、10ページには三環状道路の整備について記載しており、その中で外環についても進めていくと考えております。

それから、18ページにTDMの説明もありまして、「交通需要マネジメント施策の推進」という題が一番上にあります。ここでも「交通容量の拡大施策とあわせて、交通需要の調整を図る、TDM施策を推進することが有効」との考えを掲載しております。その中

の一つとして、右側の図面に「スムーズ東京21の実施箇所」、その下が「スムーズ東京21の例」など施策を紹介しております。

その施策の具体例として、もう一つお配りしました「スムーズ東京21・交通渋滞解消のための違法駐車対策」です。これは渋滞の非常に激しい繁華街、路線を取り上げ、平成13年から3カ年計画で総合的に違法駐車対策に取り組んだものです。

内容については、「東京の都市交通」の18ページ右下に、概念図があります。交通の隘路になる交差点周辺に車が止まると、一車線、通行できなくなります。そこで、交差点の周りに、赤系統の舗装をして、色をはっきり分けて、駐車を抑制するギラギラ舗装という対策があります。それから交通指導員が「靖国通り周辺駐車場マップ」などを持って、道路に止めるのではなく、こういった駐車場に入ってくださいと働きかけています。

それから、もう一つは繁華街の対策ですが、新宿・渋谷・池袋で実施しました。こういうところは荷さばきの車も多く、荷さばき専用のスペースを道路や道路以外のところに確保するなどの施策を行っています。

初めて東京都・警視庁で取り組みましたが、結果として、例えば靖国通りの市ヶ谷の駅から浅草橋のところで路上駐車減少・渋滞緩和・旅行時間2・3割程度減少しています。

例えば旅行時間ですが今まで21分位かかっていたのが17分位に短縮してます。速度も3kmから4km位走行速度を上げることができたという結果が出てます。

これはパイロット的に実施しております。今年度が最後ですが、引き続き「スムーズの拡大作戦」を実施しております。これは15年度から始めまして5年間、主要交差点100箇所を選んで、対策をしようということです。

これに加えて、もう一つみなさんの車の使い方を考えていただきたいということで、今日お配りしたリーフレットがあります。それが前回の協議会でもお話ししました会社の車を自宅まで持ち帰らないで、会社に置いて、帰ってもらうおうという働きかけや、公共交通機関に乗り換えるなど、こうした冊子を配って働きかけを行っています。

TDMの補足は以上でございます。

【司会（西川）】 はい、ありがとうございます。

今日お配りしております資料についての説明は、交通政策に関連してお配りしている資料は以上でございます。前回、宮良さんから説明がありました資料につきましては、資料No.1の方のクリーム色のインデックスの「交通政策」というところに入っています。それと、今日、今説明ありました2点の資料を用いまして、交通政策に関する議論をさせていただければと思います。何かご質問とかご意見とかありますでしょうか。

渡辺さんお願いいたします。

【渡辺協議員】 道家協議員から出された資料なんですけど、前回の運営懇談会で確かに要望はありましたけれども、我々が要望したのはこういったことじゃなかったはずなんですよ。

例えばTDMに対しても「どこどこやってます」と、もぞもぞして今やっているだけで、これをどの程度の範囲でやる、それによって外環の沿線地域がですね、どのように変わるんだとかいうことを具体的に示して欲しいと、それから、そういうものに対する考え方を示して欲しいと言ったわけで、何も今まで東京都さんがですね、都としての一方的な、東京都だけの考えをですね、改めて再度こんなに示してくださいということではなかったわけですね。

で、前置きはそれ位にしまして、今日の道家さんの資料に対してですね、非常に大きな疑問点がまず2つあるんですね。

1つは「インターは全て必要・欲しい」と。それが東京都の方針だということなんですけども、これは一昨年11月にですね、有識者委員会で「インターなしを原則とする」と。但し、沿線でどうしても必要だという地区があれば、それは検討いたしますと。こう

いう提言が出されているわけですね。

で、現在「必要だ」とはっきりされてるのは練馬区だけで、杉並区は反対と言っております。じゃあ他の区市はですね。何も言っておりません。で、これはもう1年以上経っているわけですから、いまだにはっきりした意思表示がないってことは、なくても、インターチェンジがなくてもいいという考えじゃないかと思うんですね。

こんな3年も4年も有識者委員会の提言がですね、必要であればその地区の関係区市の要望を聞いても検討すると言ったのは「3年も5年も先のばしで検討してくれ」という意味合いではなかったはず。

となれば、今繰り返しになりますが、練馬区だけが必要と言っているわけで、これを東京都がですね、全部必要というのは、東京都の考えとしてはいいわけですが、この協議会がどういう形で出来上がったのか、その辺を考えた場合に、自分の言いたいことだけをですね、こういう形で述べるのはいかがかと思えます。

それからもう1つ。地上部についてなんですが、これ地上部についてもですね、武蔵野の市長さんだけが賛意を示しただけで、他の区市では否定的な考えを示している区が数箇所ありますね。

で、道家部長の前任の成田部長はですね「地上部については外環の必要性についての議論が終わるまで、これはとりあえず保留する、棚上げする」と。一定の期間ですね、必要な話が済むまでは、これは協議会で取り上げないと。その後に取り上げると。こういう話をされているんですが。この話とはまた整合性はどうなるんだと。

で、この協議会っていうのはですね、元々行政側、国や都が提唱して作ったわけで、この協議会は、作るということを前提にして協議会を設けたんじゃないと。で、話によっては「作らないこともあり得る」ということになっているわけなんですが。この話については、知事も知っているはずだと思います。

そうすると、一方ではその協議会の設立精神ってものを充分理解しているはずなのに、また一方ではそれに相反するようなことはですね、平気で、もう平気ですね、恥ずかし気もなく、こういう形で何度も同じことを言ってくると。これについてですね、非常に憤りを感じます。

で、もう少し東京都が、今私が言った有識者委員会の提言だとか、それから一部の関係区市しか賛意を示してないと。これについて一方的に過ぎる。なんで、どうしてこのような一方的な言い方をしなきゃいけないのか。

それからまた、もし東京都がそうであれば、国はですね、この問題についてそれぞれもう一度どのように考えているか、それぞれご意見お伺いしたいというふうに思います。よろしくをお願いします。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございました。

今のご意見について、ご発言はございますでしょうか。他の方でご発言ありますか。

道家さん、お願いいたします。

【道家協議員】 まず、運営懇談会の話は詳しい記録が残っていないので水掛け論になるかもしれませんが、私の理解としては、複数の協議員の方から「国はよく外環の必要性等について説明しているが、都の発言がないじゃないか」というお話がございまして、それに対して、基本的には国と同じですとお話をしましたけれども「それでもやはり説明すべきだ」ということだというふうに理解をしました。これは水掛け論かもしれませんが、私の理解はそういうことだったので、都の考え方について、改めてということでございますけれども、ざくっとポイントをまとめた資料をお出ししてございます。

したがって私の前任の成田協議員が、地上部街路の議論については、何回か協議会で議論を経た上で、本線の方の必要性の議論があらかたまとまってきた段階で議論をしまして議論を先送りをしたということは十分に承知をしております。

そういう時期がくれば議論をしなければならないと思ってますけど、今回はそういうことで求められましたので、議論をするということではないかもしれませんが、基本的な考え方ということをご説明させていただきます。

これをもとに議論するかしないかは、協議員のみなさんが、昨年の判断通りであれば議論は先送りして、後ほどそういう状況が整ったら議論をするということでご説明させていただきます。

それから、インターチェンジにつきましては、必要だというふうに申し上げておりますけれど、渡辺さんがおっしゃったように全て必要というところまでは言及しておりません。

インターチェンジがないと、外環は高速道路だけとつなぐ路線になってしまい他の高速道路を経由しないことには外環は使えないということになりますので、そういう意味で都民にとって、非常に使い勝手の悪いものであろうという認識ですが、インターチェンジは必要だという認識でございます。

それから、これまで各自治体で意思表示をされてるところもございますし、意思表示をされてないところもあるという認識は同じでございますけれども、意思表示がないのは、もういらぬんだということではないと我々は思っています。まだこれから議論をしていく中で、やはり必要性があるという判断をされる自治体もあるであろうと思っておりますし、やはり議論をしたけれどもここは必要ないという判断をされる自治体もあるということで、その判断については「これだけいろんな時間が経ってるんだから、言わないところはいらぬという判断だ」というのは、言い過ぎではないかなと思います。

そういうことでございまして、私どもとしては、東京都の基本的考え方について改めてポイントだけを捉えて説明させていただいたという状況でございます。以上です。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございます。今のお二方のご発言について、他の方で。

濱本さんお願いします。

【濱本協議員】 濱本です。今の件につきまして、質問と私の考え方を申し上げたい。

道家協議員からもお話がありましたし、渡辺協議員からもお話がありました。先日の懇談会で私が申し上げたのは、確かに今、道家協議員の一部言われた通りですが、現実論での議論で、東京都さんにああだこうだと言うことを述べて欲しいということは一言も申し上げておりません。

このPI協議会は、今渡辺協議員が申し上げたように、PI協議会が設立した時の確認事項を基本として「PI協議会において必要性の議論、すなわち外環が必要かどうかということで議論されることでみなさん方に集まってもらって行っていただいておりますが、時々大臣や知事から、現実的なお話が出てくるものですから、この場でもっていろんな混雑した話が出されておるために、今回、道家協議員が出されたんだと思うんですが、こういうお話は、今、道家協議員から出された案はですね、PI協議会で外環が必要であると認定され、どうしても必要であると決まれば、それはこういう話が出てもいいんですけども、今この場所でそういうことをお話するのは少々おかしいんじゃないかと。なんか、東京都さんはPI協議会の意義についてしっかり分かっててお話されているのかどうか。これが1つの疑問です。

それから、こういうものを出す場合にはやはりはっきりした根拠を明確にさせていただかないと、中途半端な話でこういうことをされちゃうと、ちょっと困ります。気持ちは分かりますよ。東京都さんがそういう気持ちであることは分かりますけども、PI協議会はそういうことを議論する場じゃないというふうに私は判断してますが、みなさんどういうお考えかお聞きしたいと思います。以上です

【司会(西川)】 はい。他の方でご発言ございますでしょうか。

武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 練馬の武田です。

この地上の道路について議論はだいぶ前に相当激しくやりました。特に出所は私どもの練馬区から意向があったというようなところからこの論議が始まったわけです。横長の断面図の中に、いつの間にか大泉から新青梅、いや青梅街道までですか、確か黄色い線がそっと入りましたよね。

マスコミに発表したものにはそれが入っていると、それから入ってない。で、この会に配られたのは入ってないのを配った。非常にちぐはぐで、何のためにこれが突然入ったのかというようなことで、大分議論がありました。その結論は、このファイルNo. 1の4ページですか、水色の「中間のとりまとめ」の中に、集約されてます。

ですから、このことを改めて東京都が今すぐに論議をしようというような心構えがあるんならば徹底的に議論しなきゃいけません。

けれども、昨年まとめた中間報告の中では、「地上部」の4ページですね、この水色の「中間とりまとめ」の4ページにこういうことになってます。「国と東京都が合意した方針の中の地上部街路については、これ何で東京都と国が合意したかということについてもいろいろ議論がありました。いろいろ論議をした結果「外環に関わる計画については、今議論している高速道路、つまり外環の必要性の有無と地上部街路は切り離す」。そして「高速道路の論議がある程度集約された段階で、地上部街路の議論を行うこととする」と先送りをした。

国なり都が、たたき台の説明会やりました、あの段階は、高架あるいは平面ではなくて大深度で、地下でやるんだということは、いろいろな意味での評価もあったし、またそうじゃないのもあります。地下でやるんならば、いろいろな障害は取り除かれるだろう。いろいろな合意は得られる可能性があったから、とりあえずこの高速道路の論議をしましよとなつたわけです。

その時も大分やりました。だいたい地上部に何かを作るんならば、地上部で作ったらいじゃないかと。下の外環はもういらぬのかと。もっと別な言い方をすると、これだけ難しい大深度の地下の外環をいろいろ議論している過程で、何でこの地上部、特に大泉から青梅街道まで、黄色い線をこっそり入れて出してくるんだ。これはどこから出たのと。

私は練馬区議会でも公式にそういう意見はまとまってないし、練馬区もそういう意見はないと注意をしました。今日はうちの方の都市計画部長の平野さんが出ておりませんが、当時の水上都市計画部長も「そういう議論はないです」「公式にはございません」という発言もありました。

そこで、中間報告では、当時の言い方としては「今我々は外環の本体の地下を通せるか、あるいは地上部の、地上部だったって、インターチェンジやジャンクションのその上をどういうふうにすればマイナスを少なくするのか、できるかということのをこれから議論をしてくんだから、それをとにかく先にやりましよう。言い方を変えると、この問題は我々の世代が論議する問題じゃなく、次の世代が外環がいろいろ効果を論議した上でどうするかは、次の世代が考える課題じゃないかということで、発言を締めくくったという記憶があります。それがここにある「高速道路論議が、ある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする」と。こういうことだったと思うんですね。

「地上部街路について地元の意向を踏まえ、街路の機能として不必要な部分は廃止となり、必要な部分を整備することとなる。その際云々云々」ということで、じゃあ都市計画変更あるのかないのかという話も出ました。ただ、その論議を今やると、地上部の道路と外環の地下の部分を含めて非常に複雑になつて議論が散漫になるから、それはもう今我々は議論しないでおきましようとなつたはずですよ。

そここのところをよく踏まえて、今日改めて私たちがとりまとめたこの部分を堅持する、ということのを、むしろ皆さんここでご確認をいただき東京都もそういう姿勢をとって欲しい

いと思うんです。

以上について皆さんどう思われますか。僕はむしろ、同じむし返しをまたやって、やっと効果論と政策論をやってる段階でややこしい問題を出さないでくれという感じがします。以上です

【司会（西川）】 はい。今のことについて他の方でご意見ございますか。

先ほど手を挙げておりますので。柴田さん。

マイクを誰かお出しして貰えませんか。右のほうにあります。そこにあります。

【柴田協議員】 運営懇談会で皆さんからいろいろ意見があった中で、さっき、今道家さんがおっしゃったように、国も都もしっかりと説明し、考え方をね、はっきりと示して、それを裏付ける資料もね、きちっと出していくべきじゃないかと。特に国の方はいろいろ出てますけど、東京都の方はあまりそういった面で考え方が出されてないというような意見がいくつか出されて、それで道家さんが今日こういうペーパーを出してきたんだと思います。

で、これはこれで東京都としての考え方ですから、これをケチつけたってそんなんじゃもう議論が進まないわけですよ。ね。意見や考え方をどんどん出して、それで議論していくっていうのがこのPIなんですから、出たものにいちいちケチつけてですよ、それでじゃあこの先の議論どうするって言うんですか。ですからもう後戻りばかりして、こんな回数重ねてもですよ、実質的な議論じゃない。はっこの方ははっこと言いますかね、とっかかりの議論みたいなそんなことで終わってしまうんで。

そりゃ渡辺さんはもう一回、このPIでそれぞれの考え方をきちっと出すというのは、PIの協議会の主旨だというふうに認識してもらった方がいいと思います。

ただ、武田さんがおっしゃった、この「地上部の街路の点について」。これはもう確認事項でね。外環本線の議論が終わった後に地上部については議論するっていうことですから、これは順番の話ですから、そういうふうに受け止めればいいわけで。

それから、もう1つ。「インターチェンジについて、もう1年以上経って自治体で発言してないところはいらんじゃないか」とか、そういうようなですね、推測で物事を言わないでいただきたい。もう何回もこの協議会で地元自治体としての考え方を申し上げているわけですよ。インターチェンジについては、きちっとそれを必要か必要でないか、また、どういうインターでいくのか、その構造とかですね、さまざまなそのデータをきちっと理解できるようなデータを示していただいでですよ、そうでないと判断できないんですよということを何回も申し上げてる。ね。「この自治体はもいらんじゃないか」なんて、そういう勝手な発言はしないでいただきたい。

で、有識者委員会の「インターはなしを基本に議論すべきだ」というこの点だけをいつも強調されますけれども、有識者委員会の意見が我々全てその意見がいいというふうに認識しているわけでもなんでもありませんよ。で、インターなしならば「それならば本線の大深度地下の本線はじゃあいいんですか」と、こちらの方が聞きたいですよ。

そういうことばかり言ってるからこの議論が進まない。「じゃあこうあるべきだ」とか「こうだ」とか、そういう意見を言っていたかかないとですね、ほんとにもう繰り返しの議論ばかりするようになってしまいますから。

出された意見は、それに対してはきちっとですね、敬意を表して自分の発言も他の人がしっかり聞いてもらわにゃいかんでしょう。そういうことでこのPIの本当のですね、議論を進めていくようにしてもらいたいというふうに思います。

【司会（西川）】 はい、他の方で。菱山さんお願いいたします。

【菱山協議員】 前回の懇談会で私も出てたんですけど。

ただ今柴田協議員からもお話ありましたように、私もあの時は東京都としての考え方を国の考え方とは別に、明らかにすべきだろうという話があった中で今日このペーパーが出

てきたということですからこれはこれで真摯に対応してくれたんだなあと思いますから、これについてどうこう言うつもりはありませんけれども、出せば出すでいろいろと意見が出てくるわけで、東京都も辛い立場だなあというふうに思います。但し、1点だけですね、ここに最後に書いてあるように「広く関係自治体や都民の意見を受けとめて検討すべきである」と考える」と。この通りだと思っんですが、私前回は都知事の発言をめぐって私申し上げましたけれども、3月の方針でも出てますように「地元の意向を踏まえて設置の有無を検討する」と。それから「特に青梅街道インターについてはさらに地元の意向を把握していく」というふうになっておりますのでね。

まあ1年近くなるわけですが、どういうふうに東京都は意向を受け止めて検討されているのかですね。あるいはこれからやるのか。まだ先ほど話がありましたように意志を表明されていない自治体もございますので、把握が不十分だという認識でおられるのかですね。それから、それならばどういう方法で把握をしていくのか。こちら辺を是非明らかにしていただかないと、いつまで経っても「意向を把握する」だとか「検討すべきだ」とかですね、具体的な動きが見えてこないんで是非その点をしっかり、はっきりさせていただきたいなというふうに思います。

【司会（西川）】 はい。それでは他の方。栗下さん。

【栗下協議員】 外環に関する都の考え方なんですけど。基本的にはこれまで国と都が15年の1月と15年の3月に基本方針出してるかと思っます。「基本的にはこの方針が変わらない」という認識に立って、質問させていただきたいと思っしております。

インターチェンジにつきましては、15年3月にあった方針と書かれている内容がニュアンス的にちょっと違うんだけと思っます。

今杉並の部長さんからちょっとお話がございましたけど、地元の意向を踏まえながらですね、設置の有無について検討するというような言葉になってるかと思っんですが、ここには「広く都民の意見」を聞くとかニュアンスがちょっと違うということで、誤解を招くような考えができるのかなというふうに思っしております。

それと、世田谷の場合、インターチェンジについて表明してないんじゃないかということの意見もちょっとありましたが、世田谷インターについては、7区市の市町村意見交換の中でもはっきりと区としての考え方について、表明させていただいております。また環境影響評価の方法書の中でもですね、区としての考え方は述べさせていただいております。

特に世田谷通りは都道でございます。この現状の交通量を見ますと設置については現状では難しいものと考えてると、表現をさせていただいておりますので、必ずしもインターチェンジが全て必要という考えには立ってないという考え方だけ、表明させていただきたいと思っしております。

以上でございます。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございました。

今いただいたご意見について、何か他にご意見ございますでしょうか。栗林さんお願いいたします。

【栗林協議員】 まずインターチェンジについてですが、今隣の、私どもの世田谷の栗下さんもお述べになりましたけれども、元々、地元、つまり関係区市、あるいは地元の住民の意向をよく聞きながらというような意味合いで、前に話が終わっていると思っます。

したがって、都の考え方は考え方として、やはりこの地元区市ですね、この考え方を十分に尊重すると、そういう意向を考慮するんだということを改めておっしゃっていただきたいと思っます。

また、もう1つは念のために申し上げますが、次のポツの地上部街路。これはちょっと地域的ですが、世田谷の場合は付属街路で、これは地下になることによって付属街路はな

くなると、前の成田協議員はおっしゃいました。これは間違いありませんね。  
2つです。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございました。  
今質問がありましたけど、それについて道家さんの方で何か回答とかありますか。  
道家さん、よろしくをお願いします。

【道家協議員】 まず、中間とりまとめについては多くの議論を経て、こういうとりまとめになったということは充分認識しておりますし、中間とりまとめについては基本的に尊重するという立場には変わりはありません。

そういう意味で、先程も申し上げたように、資料として出しましたけれども、議論をここですのか、あるいは中間とりまとめの通り先送りするののかについては、この協議会の判断を待つということです。基本的には中間とりまとめの通りでいいのではないかと考えております。これは、ご判断をお待ちするということです。

それから、地元の意向を踏まえての話の中で、書いてあることと今まで言っていることとニュアンスが違うのではないかと考えておりますが、今まで言っていることと変えてはいないと私も考えておまして、書き方がちょっと変わったとすれば、それはちょっと筆の走り具合だということですので、基本的に考えは変わっておりません。

「広く都民の意見を聞いて」あるいは「広く自治体の意見を聞いて」というのは、広域自治体である東京都としては当然の立場でございますけれども、その影響が大きい地元の意見と他のところの意見をどう天秤にかけるんだと、非常に難しい概念ではございますが、やはり広く意見を聞くということと同時に、一番影響がある地元の方々、地元の自治体の意見をさらによく伺って判断をしていくというのは大事なことでございまして。

それから、一番難しいのが「都としては今後どうやっていくのか明らかにせよ」でございまして、これははっきり具体的な意見を述べられている自治体がいくつかございまして、その自治体同士の意見が食い違っているという状況でございまして。

これについては、東京都としては、なかなか難しい問題で、これまで充分には調整役を果たしてこれなかったと思います。これからはいろいろな状況についてご説明をしたり、それから皆さんのご意見を伺ったりする努力はこれまでもしてきておりますので、そういうものをまとめながら、期が熟した時に、話し合いをさせていただく。その場合には、自治体で言えば複数の自治体の方々と一緒に話し合いをする機会ということもこれから設けていく必要があるという認識でございまして。

付属街路については、先ほどの地上部街路等の議論があった時に、成田協議員の発言にあったと思いますけれども、外環が高架で計画されているということで、高架道路と一般の市街地が直接接するということを守るために、あるいは沿線からのアクセスを確保するために必要だということで、付属街路というのは決まっていることとございまして。

外環が地下に入ることになれば、そういう意味での付属街路は機能がないわけですから不要になります。ただ、これは高速道路の付属街路という意味で不要になるということで、成田協議員がその時に申し上げたのだらうと思います。

この議論と付属街路、基本的には6 m程度の幅員でありますけれども、地先道路としての機能を期待される地元自治体や地元の住民の方がいらっしゃれば、そういう意味での必要性の議論をするということについては、これはあっていいのではないかと考えております。

【司会（西川）】 はい、ありがとうございます。  
今の意見、これまでの意見のやりとりについて、他の方でご意見ございますでしょうか。  
武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 議論しなきゃいけない課題がいくつかあり止まっているわけです。ですから、ここのところはもうこの位にして、ただ、今のことについてね、中間とりまとめの

ところでは、この問題は切り離すということできてるわけですから、これだけはできればこの場でね、もう一度今の議論のついて皆さんが追確認をしておいていただかないとまたちよろちよろ、ちよろちよろは失礼ですけども、またこれを出されてくると後もどり、また同じことを言わなきゃいけなくなります。これはもうこれっきりとし本体の方の議論がある程度見通しが立った段階で議題にする必要があればするかどうかですか。

それから今の付属街路の問題ですけど、付属街路もですね、変な線が黄色いものが入ってきたから非常に現実的な意味を持ってくるよ。で、じゃあ付属街路の都市計画決定は外環が本体の議論が進んでいった段階でもまだ残っていくんですか。いないんですかという話があるじゃないですか。そうするとその段階では当然都市計画決定の変更で、どこでしたか、地上部の街路についてという、下から2行目のところ「その際高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる」ことが確認された」というこの部分は、そういうものがちよろちよろ生きてこないように都市計画決定されてるんだから、これは絶対なくさないんだということではなくて、むしろ地下でやるんだからそういうものはとりあえず今の議論の過程では必要ないものだということと都市計画変更される、将来はそういうものはご破算になるという、意味が含まれていると思っておりますが、そういう認識でよろしいでしょうか。東京都さん。

【司会（西川）】 今の武田さんのご発言について、道家さんお願いいたします。

【道家協議員】 先ほど栗林さんにお答えしたのと全く同じですが、付属街路という意味の機能は、外環が地下に入った部分については不要になるという認識で結構でございます。

ただ、別の生活道路という意味で、その程度の道路が必要だという自治体ならびに地域の住民の方がいらっしゃれば、それは別の議論として、その必要性を議論する必要がある。

但し、自動的に消えるのではなくて、外環の本線が地下化ということで、もし都市計画が動きだしたとすれば、その時に一緒に、その付属街路はいらないという意志決定をして、止めますという手続きをとらないことには消えません。これは都市計画を所管する者としては、その意志決定と止めるという手続きを踏まないと、今おっしゃったように付属街路は消えませんから、自動的に消滅するというものではございません。

必要性の認識については先ほど申し上げた通りですけれども、自動的に消えると言うものではございません。

【司会（西川）】 はい。それでは武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 この「地上部街路をあわせて都市計画変更をすることとなる」という意味は、また別の意味ですよ。

例えば大泉あたりでインター・ジャンクションを作ることになりますと、いわばその地下、限りなく地下構造でやるんだというようなイメージをした場合には、当然付属街路は今のエリアで済むか済まないか。とにかく大泉インター・ジャンクションというのは、現在でも12車線あります。で、もしそれを地下に入れる・出すということを考えると、あと6車線位必要になるんですよ。6くらいの動線が必要になります。

そうするとあの場所でね、12プラス6だから、17、18のものを僅か400m、500mの中で処理をするということは殆ど不可能なんです。そうすると、ここで言うその地上部街路っていうのは、この場合にはインター・ジャンクションに関わるものについては、当然エリアの変更というのが出てこなきゃいけないから、そういうものを含めて、本体の論議をした結果、もし必要だということになれば、そういうものも都市計画変更をすることが含まれるのか理解してるんです。

ですから、あながちこの文言が全部死んでしまうということではない、というふうに認識をしておりますが、そういうことでよろしいですか。

【司会（西川）】 はい。それでは今の点、道家さんお願いします。

【道家協議員】 外環の上でありますとか、あるいはそれに接続する道路でありますとか、そういうものについてのお話については、外環本線、道路の議論を踏まえて必要な変更があれば変更しなければ、その本線の機能も果たせません。そういう必要性が出てくれば、それもあわせて都市計画変更をする必要性が出てくるのではないかというふうに思います。

【司会（西川）】 はい。新さんご意見ですか。それでは新さんお願いいたします。マイクをお願いします。

【新協議員】 今のご質問で、ちょっと確認しておきたいことがあるんですが。地上部街路についてですね。付属道路。さっきちょっと変なこと言われて。

付属街路は本線が地下に入れば入らないんだから、付属街路ではなくて、生活道路として、自治体があるいは人民が要望すればできるって言いましたよね。確かそう聞いたんですが。

それは付属街路という形じゃなくて、生活道路という形で別途に自治体はその指定された地域を利用してですね、道路を造ろうということであれば、そこは検討すると。そういうことに理解していいですか。

どうもね、その辺の言い回しがね、この間からちょっと気になってるんですがね。地元の住民とか自治体が反対したら、それは消すんですね、間違いなく。消えるんですね。

【司会（西川）】 それでは今の点、道家さんお願いします。

【道家協議員】 付属街路につきましては、先ほど申し上げたように高速本線と一体となって機能するものでございますので、高速本線が大深度の地下に入ってしまうと、その部分について付属街路という機能はいらなくなりますから、それは消す必要があると思います。

ただし、自治体や地元の中で、付属街路に別な利便性を期待しているところがあるかもしれません。生活道路としての機能などそういうことを期待している地域の方々や自治体があるとすれば、それは生活道路としての必要性を議論し、必要性があれば都市計画決定できるのかどうか。その規模にもよりますけれども、何かの形で行政計画してまとめるか、何かの形でそれを実現していくような方法を議論していく余地は充分にあるということでございます。

【司会（西川）】 はい。それでは新さんお願いいたします。

【新協議員】 東京都の発言をずっと聞いてたんですがね、意見を言われるのは自由ですからよろしいんですけども、どうもその私の耳がですね、環状8号・環状7号・23区の公害の状態はこうで、だから外環が必要なんだと。だいたいインターチェンジがなくても2割の交通量が減っていく。それから、インターチェンジができれば3割の交通量が減っていくというデータを出されて、データっていうか表を出されてですね、概算だろうと思いますが、そういった形をされているんですが、外かく環状道路ができた時にですね、まあ環状道路の構造にもよりますが、大深度にして排気ガスを全部処理するという形であればそれまた考えようがあると思うんですが、その現在の状況と同じような状況で外環道がトンネルになって入って、排気ガスはただ誘導される状況だったとすればですよ、上手い具合にまだ単体規制が上手く働かなくて、このままの状態ですうってって、排気ガスがインターチェンジやそれからジャンクションのところから出てくる。それからインター作った場合はですね、その道路に、その周辺の道路に溢れてくる車はですね、果たしていったいどういうふうになってくるのかということが、どうも今まではっきりわからないわけですね。で、インター作る作らないって話は、実はそういう問題がどの程度ジャンクションまたはインター部分でもって公害、SPMだとかNOxっていうのがどれだけ綺麗にされてくるのか。

それと、もう1つは、その溢れ出た車ってのは一般の道路に出た車がどれだけの交通の

被害をもたらすのかといった、そういったデータがないと判断のしようがないと。それによってこんな大変なことになるんだったらインターチェンジはできないとか、ジャンクションだけにしてくれとかという話になるんですね。ですから、その辺のデータが出ていない。三鷹のこのデータななんかも見てるんですけども、三鷹で発生している交通量だとかなんとなんとかってことであって、外環を通る車の交通量がどういうふうになるってことも書いてありますが、いったいその辺の所は将来目標のNOx STOP・SPMの削減の目標も含めてですね、きちんと提示してもらわないと地元では判断のしようがないということなんですね。

それともう1つ、ちょっと国土交通省にお伺いしたいんですが、どうも当初の議論の時にですね、これは私の誤解かもしれませんが、首都高の渋滞というものを解消するために、環状道路はどうしても必要なんだという議論であったように思うんですね。東京都がいきなり交通の渋滞を解消しようと思って外環を作るといのは話は分かるんです。それはよく分かるんですが、国土交通省の立場とちょっと違うような気がするんですが、伊勢田さんの方からちょっとお伺いしたいんですが、首都高の問題を解決するというだけではなかったんですか。この外かく環状は。当初の話からして。以上です。

【司会（西川）】 それでは伊勢田さんお願いいたします。

【伊勢田協議員】 中央環状道路、外かく環状道路、首都圏連絡中央道の三つの環状道路がセットになって、都心に集中する交通を迂回させるという効果を期待しております。

最も分かりやすい渋滞として、首都高速道路における渋滞が極めて分かりやすいものですから、この環状道路を整備する分かりやすい言いぶりとして、首都高速道路の渋滞を緩和したいと、私も申し上げているかと思えます。

ただ、決して首都高速道路の渋滞だけを解消するためではなく、首都高速道路に代表される都心部の渋滞を緩和していくというふうにご理解賜ればと思います。以上です。

【司会（西川）】 はい。ありがとうございます。それでは道家さんお願いいたします。

【道家協議員】 今まで地上部についてはあまり議論されなかったんですけど、誤解を抱かれていますと困りますので、付属街路と、それからその他の地上部街路について、一応ご説明だけさせていただきます。

私の申し上げた付属街路と言うのはですね、6m程度の幅員で計画決定されているものでありまして、三鷹にあります東八道路から南側、調布を通過して狛江を通過して世田谷まで計画決定されておりますが、この部分とそれから大泉ジャンクション付近、ジャンクションを形成する外環本線ですね、その周辺に幅員6m程度の付属街路が一部計画されております。この道路についてのお話をさせていただきました。

ですから、目白通りから東八道路まで標準幅員で40mで計画決定されております外環の2という道路については別の議論でございますので、念のために申し上げておきます。

【司会（西川）】 はい。ありがとうございます。それでは新さんお願いいたします。

【新協議員】 外環の2の方はどうなんですか、じゃあ。どういうふうにお考えなんですか。それちょっと聞かせてください。

【司会（西川）】 それでは道家さんお願いいたします。

【道家協議員】 まさに私の資料として出しました地上部街路というのは外環の2の話でございますので、これらについてはこの4つの観点から必要であるという認識でございます。

但し、これは地元の自治体、皆さんと話し合いをしている段階でございますので、東京都としては必要という認識をしておりますが、それぞれの自治体等のご意見はこれからじっくりと伺って、判断をしていきたいというふうに思っております。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。

これまで道家さんの方から提出いただきました資料 - 4 について議論がございましたが、

特に議論の中心になりました地上部の街路につきましては先ほど武田さんからもご提案ございましたように、資料No. 1に入っておりますが、中間とりまとめの4ページでございます。資料No. 1の3つ目のインデックスの濃いブルーに「中間とりまとめ」と書いてございますが、それをめくっていただきますと中間とりまとめの冊子が綴じてあります。その中の4ページでございます。(4)地上部の街路ということで書いてございますが、この内容につきまして意見・確認をさせていただいておりますので、この点についてもう一度確認した上で、今日こういう資料提出があったので意見のある方のご意見はお伺いさせていただきますが、皆さんのこの場で確認がとれれば今日の議論はこれ以上続けないで、次の論点にしたがって議論していくという流れでもいいのかと思っております。その点について異論のある方ご発言いただければと思いますが、よろしいですか。

特にご異論ないので、地上部の街路につきましてはここに書いてありますように高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論というのは切り離して、高速道路の議論がある程度集約された段階で議論を行うということで、再度確認をさせていただきました。

まだ、交通政策について他に論点あるかと思っておりますが、その資料につきましては、先ほど宮良さんからご説明ありましたが、その点についてご発言あればいただきたいとおもいますが。

栗林さんお願いいたします。

【栗林協議員】 では、5つお尋ねいたします。

前回TDMをご説明いただいて、今日もまたいろいろな資料を見せていただきました。今日出された資料については、また帰ってよく見たいと思っておりますが、5点伺います。

まず、1つは、現在の東京全体のいわゆる自動車交通量がどの位あって、それはどの位交通渋滞をおこしているのか。言い換えれば交通渋滞を起こしているから外環の整備が必要だと東京都は言っているわけですが、では、言わば東京全体の道路面積と自動車量はどんな関係になっているのでしょうか。例えば、東京都のホームページを見ますと、「東京の道路交通事情」というのがあって、これを見ますと平成12年度に至るまで、すごい勢いでは自動車量は増えてないんです。で、自動車交通量に対する適正道路面積はどの位必要かという指標を東京都は持っているのかどうか。これが1番です。

2番は、TDMを支える都市基盤として、三環状の整備と公共交通への利用転換をうたっています。これは、TDMを支える都市基盤の7番に、道路・公共交通機関の整備という項目がありまして、この三環状の整備と、公共交通機関への利用転換が重要であると、記述されております。これについて2つお尋ねします。まず1つ、三環状の相関関係を将来交通量及び予測交通量、予測交通量というのは、よく環8の渋滞が外環ができると何割減りますとか言っているあの予測交通量ですが、その予測交通量から三環状の相関関係をどう見ているのか。2番目に、並行する公共機関、外環で言えば既設のもの及びエイトライナーがあります。エイトライナーがいつできるかは別として、このエイトライナーを含む既設の鉄道との相関関係をどう見ているのか。これを2番目としてお尋ねします。

次に、3番目として、東京都が取り組む3つの柱として「ディーゼル車NO作戦」「自動車使用に関する東京ルール」「TDM」というのを挙げておられます。で、これは時宜に適しているわけですし、京都議定書では地球温暖化防止のために、厳しいCO2の削減を求められていて、日本はこれにもう既に同意をしています。で、東京都はこれに倣うような形でSPMやNOxの削減を目標としております。TDMにもその辺が出ております。これらの都の政策実行において、このSPMやNOxの削減の数値的な目標があると思っておりますが、それを公表してください。

4番目。これはですね、この前にいただいた「東京構想2000」というのがあります。この8ページに「水と緑の骨格軸を形成する」とこう書かれております。実は世田谷については、東京都はこの国分寺崖線を景観基本軸に指定していると思っております。これは、ここ

の自然の環境を保全するというのが条例の目的です。見かけの森の緑の確保ではありません。東京構想2000には「新たな幹線道路の整備の際に、緑の空間を確保します」とこう書いてあるんです。また、大泉の外環のジャンクションの付近には「緑豊かな東京外環」と書いてあります。実際においでになった方はお分かりになると思いますが、決して緑豊かではありません。また、あの紅葉山では大変大きな問題が過去にあったと聞いております。こうしたことからして、今アセスが進んでおりますけれども、この環境調査の結果に基づいて環境保全をしようという場合、片一方で東京都がそういう環境に関する政策を持っておられて、片一方で外環を早くしたいと言っているわけです。そこでその環境保全という点についての明確な基準を持っているのかどうか。言い換えればこの冊子に出ているように緑の空間を確保しますということは、これは都市の自然環境を保全するという保障にはならないという意味で改めて明確な答えをお願いします。

第5番目に、平成9年に東京都が発表した「外環に関する調査報告書」というのがあります。これは今現在東京都としてはどのように扱っておられるのか、そのことについて伺いたいと思います。

以上、5つです。

【司会(西川)】 はい、どうもありがとうございました。5点質問ございましたがよろしいですか。

宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 今、栗林協議員から5点の質問がございました。

数量的なことのご質問もありましたが、それは調べて後日お答えします。

それから環境関係ですが、私どもだけではなくていろいろ関係する部署あるので調整の時間もいただきたいと思います。

それから、平成9年に発表した調査報告書の取り扱いについては確かに平成9年に東京都が外環に関する様々なことを調査をしました。中身は現況土地利用とか、都市計画の観点から上位計画、地域のいろいろ計画それから先ほど道路のお話の中でいろいろな観点から検討というお話をさせていただきました。私どもとしてはその調査を行政としては進めなければならないと思ってまして、その1つの考え方を考えております。

今後とも、平成9年の調査報告書だけではなくて、いろいろな観点から、区市の皆さんも含めて意見を聞いていきたいと考えてます。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございました。

後でまた確認をとということでよろしいんですか。宮良さん。

【宮良協議員】 結構です。

【司会(西川)】 それでは、他の方で交通政策について質問とかご意見とかございますでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 このTDMのことで、これだけ細かいデータがいろいろあるのに、全然出してくれなかったと思って驚いているんです。

それで、これ資料要求なんですけどね、大凡ね1970年というのは美濃部都政の始まりで、丁度あのこの東京外環がじゃないごめんなさい、関越がガタガタ始まった時期です。

で、1970を100として、80年・90年・2000年と、この4つに区切って結構ですが、いわゆる民間の駐車場、それから公共の駐車場がどういうふうな増加率を示しているかというデータはありますか。それ調べることも効果論が裏づけになると思うんです。そのデータを知ってTDMがどういう効果を出してきているのか。この前アバウトに何合目ということをお伺いしたけれども、お答えいただけなかったんで、どこまで来てるかなあという目安としてそれをお願いしたい。

それからついでにね、話がとんで恐縮ですが、このTDMとは関係ありませんけども、

次に議論する「費用対効果」いや「効果論」のところ、費用対効果についても断片的に触れているんですが、どうも疑問になるのは、耐用年数の問題です。例えば、高速道路というのはだいたい耐用年数っていうのは何年で見れるんだろう。分かりやすい例で言うと、関越道のトンネルは耐用年数は300年か500年か100年で駄目になるのか。あるいは津軽海峡のトンネル、本四橋、悪名高い東京のアクア。これらは何年持つんだろう。あるいは、首都高はどうなってんだろうと。

ということで、つまり費用対効果論をやる場合に、その部分というのは一番持つとですね、確か箱根用水は400年か500年たってますよね。あるいは東京都の水道橋から浅草橋のあそこへ抜けてる、あの地下の隧道がありますね。これは確か江戸時代、囚人を使っているいろいろやったものだと思うんです。あれなんか300年前後経ってると思うんです。でもいまだに機能してますよね。

ですから公共投資というのは50年で駄目になるもの、100年まで持つもの、200年、300年、500年持つものというのがあられるわけですから、そういうものを建設コストの中に入れて、30年50年で回収する計算をすること自体がナンセンスなんです。もしやるとするんならば、出来上がったものを修復・更新しながらメンテをしていく費用とソフトの人件費とか資材・消耗品等々を含めてどれだけ支出が行われて、収入がどれだけあるかということをおわせて、それと、この前いろいろご説明のあった時間短縮・その他のものを総合して効果を見なきゃいけないんじゃないかという気がするんですね。

だから、そういうことを理論的に詰めてみたいし、討議をすべきだと思いますので、いづれ今日はもう時間ないと思いますから、費用対効果論のための素材として、もしそういうことを、国交省だから当然データをお持ちだろうと思いますが、分かりやすく整理しておいていただければありがたいなと思います。

【司会(西川)】 はい、どうもありがとうございます。それでは他に。他の方で。濱本さん。

【濱本協議員】 ちょっと議論のむし返して申し訳ないんですけどね、先ほどの東京都から出た東京都の考え方。これ地上部分のことについて武田さんから議論があって、司会者の方から了解を得ただけで、インターチェンジの件についてはね、このままなのか、あるいは、私が一番先に言ったように当然そのインターチェンジのことについてはですね、外環ができる場合には必要、なぜ必要かと云うことで、必要なための資料を出されて、やらなければならないと思いますけれども、この資料自体はどういう取り扱いにするんですか、今日は。出された資料は。

【司会(西川)】 この資料-4、道家さんから提出のあった1枚のこの紙の取扱いということですか。今日残り時間も少し限られてはきてますので、先ほど地上部の街路については中間とりまとめの確認の内容にしたがって、少し切り離してということでございます。もしインターチェンジについてももう少し議論を深めていくということであれば、これは次回までの間の運営懇談会の中で少し、次回に向けての議題の整理の中でご相談させていただくということでもよろしいかと思うんですが。そういう形でもよろしいですか。

もし皆さんそれでよろしければ、後ほどご案内させていただきますが、懇談会の場でこのインターチェンジについての議論をどうしていくかということも含めて議論したいと思います。この場で議論するとなかなか時間がかかってしまいますので。そういう形で、今濱本さんから提案がありましたので、議論して次回以降どういうふうに議論していくかというのを決めさせていただきたいと思いますが。よろしいでしょうか。特にご異論なければ、そのようにさせていただきます。では、次回の運営懇談会の時に必ずこれは議論させていただきます。

他に交通政策について、ご質問とかご意見とかございますでしょうか。

はい。それでは秋山さんお願いします。

【秋山協議員】 世田谷の秋山と申します。

インターチェンジのことも大事で、これもだんだんだんだん詰めていくと思うんですけども、前にもお話ししましたが、この外環道が東名で止まってしまうと今よりもっとひどくなるという環境が世田谷の南西部ですね。これももう目に見えてるんですよ。

私たち地元で生活してるんですけども、特に東名高速から都心へ入る車は、首都高速の料金を払ってもほとんどの車が入るんですが、やや空いてるかどうかという時間になりますと、これは渋谷方面とか大田区の方から首都高速の700円、それから大形トラックだと1,400円の料金が僅かの距離で取られるんですけども、これがだいたい1回の食事代に相当するわけなので乗らない車両が非常に多いんですね。そのために一般道路が非常に渋滞しているということで、これが谷原の交差点以上になることは目に見えているので、これを解消していただく努力をしていただきたいと思います。

お互いこの都市の中で生活してるんですから、迷惑をかけたとかかけられたり、これはもう当たり前なんでこのくらいのことは我慢しなきゃいけないと思うんですが、集中するということがいかに大変かということで、例えば、一言で言って「公害」という言葉は適切ではないと思うんですが、もしそういうものが被さってくるとすれば、是非分散させる方法を考えていただきたいと思います。

ならば、前にお話ししましたが、提案のままで終わってしまったんですけど、この道路を東名で止めないで、是非第三京浜まで持ってっていただきたいと思います。非常に流れが変わるんです。ですから、これはこういうある程度、もしそういうことになればいずれはなんか延したいという意向があるそうなんですけど、是非そういうシミュレーションも是非考えていただいて、1箇所に集中するということ、谷原以上にはならないでくださいという意味でお願い方々ですね、こういう考え方が将来採用される可能性があるのかなのか、分からないなら分からないで結構ですけど、いつの日かお答えいただきたいと思いますというふうに思います。よろしく願いいたします。

【司会（西川）】 よろしいですか。はい。どうもありがとうございます。

今のご意見について、他にご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

はい、それでは武田さんお願いいたします。

【武田協議員】 外環がいつできるかということは別にして、とにかく大泉で起きている、今谷原っておっしゃったけど、谷原たけじゃないんですね。谷原からあそこ約1.2kmから3km位がそういう状態でひどいんですよ。いずれ練馬の問題、皆さん充分論議していただくっていうことになってますから楽しみにしてますから、今の大泉の状態ほど、いやいや、大泉の状態よりもっとひどいということは僕はないと思うんですよ。でも、予断でものを言うわけにいきませんから、いつの日かははっきりして下さいって話じゃないと思うんですよ、もう。少なくとも伊勢田さんお持ち帰りいただいて、半年か、あるいは秋口か、あるいは桜の咲く頃かわかりませんが、それから先どうするかということ国交省当然検討してるんじゃないですか。

だから、そのところをPI協議会に、PIは大泉から東名までだけを議論すればいいというふうに限定的にそういう時、そういうことになっていたんですか。そうじゃないと思うんですよ。

だから、そのところを伊勢田さん、今の状況はどうなんですか。もっとざっくりばらんに言えませんか。川崎自衛艦が怖いとか、あるいは多摩川を通すわけにはいかんと、大田区のだ真ん中を通さなきゃいけないのかと。いろいろあると思うんですよ。それらを踏まえてさ、いつ頃結論出す、方向を出す、構想をお示しできますということ言えませんか。そうしなきゃ、それから先、世田谷から先どうなるかわからなかったら「作れ作れ」なんて言えませんか。でしょう。

【司会（西川）】 濱本さんに先ご意見いただいてから。

【濱本協議員】 今武田協議員からお話ありましたけれども、この東名以南に関しましてはですね、私どもが初めて行政側とお話しさせていただいた時、もう3年・4年前になりますけれども、その時に私の方から、「一番重大な課題」ということで、この東名以南についてきちんと回答して下さいと。36年、あの当時は34年間と申し上げましたけれども、「34年間検討中というか」、そういう形になってると、そんなことはあり得ないじゃないんですかと私は、あの当時の国、都の両局長に申し上げたと思いましたが、局長さんに。

それが返事をいただけるようなことだったんですけど、未だに出てこないっていうのは本当に残念ですよ。外環の必要性を議論する時に、東名以南はどうなのかと云うことは、いつまでもその検討中なんて答弁は、もうやめてもらいたいと思います。この辺ではっきりさせていただきたいと。今の武田協議員と同じ考えです。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。川瀧さんお願いいたします。

【川瀧協議員】 関東地方整備局の川瀧です。

今日何度か出て参りましたこの「中間とりまとめ」の中にも、それについては書かせていただいたと、皆さんと一緒に書いたというつもりであります。No.1のファイルのこの青いインデックス「中間とりまとめ」というところの4ページですね。

今おっしゃった意見は、全くその通りだと我々も認識しております。この4ページの(5)東名以南のところをいろいろ書いてございます。外環の東名以南の問題は重要なことでもありますということで、きちんと説明すべきという意見もたくさんありました。今日もありません。

それで我々としましては、先ほど外環の「効果」というところでも伊勢田協議員からお話があったように、外環道路は環状道路なので、やはり一部が欠落しているとその効果がきちりと発揮できないんです。そういうことから言っても、残りの部分もここに書いてございますように必要性が高いと思っています。その必要性を整理しながらですね、調査を進めていくとこの時にもお話をしております。こういう形でも書かせていただいています。

それから、端末の御心配ももっともなところでございまして、周辺道路、第三京浜というお話もありましたが、交通負荷等を十分に検討していくということであります。

具体的に交通の配分といいますか、交通のシミュレーションをして、その時にこの端末がどうなるかというのは、この協議会にもご提示をしたいというふうに思います。

東名以南について「本当にどうするんだ」というところはですね、かなり大きい問題でもございまして、国土交通省としても引き続き検討して表明ができる時がくればはっきりとお話をしたいと思っております。以上です。

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

はい、それでは樋上さんお願いいたします。

【樋上協議員】 今日ここに東京外環に関する東京都の考え方が出されたわけですが、柴田協議員からのインターチェンジについての発言のとおり、これがあったために、これだけ多くの議論ができました。「中間とりまとめ」には戻っていますけれども、そのなかのものが再確認されたことで意義があったと思います。また、これから発展して、多くの疑問や質問が出されたのは、都の考え方が整理して提示されたことによるもので、これを評価したいと思います。

このほかに、「中間とりまとめ」であまりはっきりと書かれていないのが大深度です。なんとはいなしに、皆さんは大深度を前提に考えておられます。必要性を検討するとき、大深度に変わったということはどう評価するか。それを前提に、必要性の議論をするとか、それに附随する問題を議論するとか、何か出発点のところをもう一度再確認する必用があります。皆さん、それぞれ考えていることがまちまちになっているのではないかと思います。

これについて懇談会で精査して議論を進め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。それでは、先ほどのインターチェンジを含めまして、大深度を利用した場合の問題点とかそれについての意見ですね、それについてもどう議論していくかどうかというのを運営懇談会で議論していきたいと思います。

他にご意見とかご質問・ご発言ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 先ほどTDMのことでお話あったこと、2つほどお話ししたいと思います。

1つは渡辺協議員から、東京都がTDM施策をやって、外環のところがどうなるのかという話がありました。

で、外環の周辺にかかるもの、可能性があるもの2つあります。

1つはロードプライシングです。それはシンガポールとロンドンで実施しています。行かれた方はご存じかと思います。一定区間のところに車で入る時にはお金を払う。そういう負荷をかけて、車利用から他の交通機関に代えてもらうということです。

都ではどんな区域を取るか試算しました。環状2号線、それから山手通り、環6、環7の4つを区域どりを試算してましたその中でそういったことをやった場合に、区部全体で平均利用速度はどうかを試算してます。それが、平成13年に「検討会の報告」という形で出てます。

それによると、一番区域が小さい環状2号線だと平均利用速度は0.9kmとか上がるとかそういうことがあります。パンフレット作られてますから、資料を揃えて次回にでもお出ししたいと思います。

もう1つは車、ご自宅なりから身近な駅まで車を利用して、そこで車を駐車して電車に乗り換えるパークアンドライドです。これは東京都の方でも試行をしまして、2月1日からキャンペーンをやってまして、今までだいたい14の駐車場で1,800台位、それを増やしまして2,200台位になると。

ただ、これについてはまだトライアルをしている段階で、こういうことになったらどうなるかと、それはまだやられてません。パークアンドライドについては、基本計画を策定して民間の駐車場の方にも拡大していく、そういった動きがあります。これも次回、資料を探しましてご報告したいと思います。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございました。

それでは残り時間も少なくなって参りましたが、最後、追加で資料-4で江崎さんの方から資料提出ございました。お手元にお配りしているかと思います。残り時間少ないのですが、資料の補足説明をいただければと思います。よろしいでしょうか。

【江崎協議員】 前回、伊勢田さんから私の疑問に対しましてお答えいただきありがとうございました。そのうち「通過交通」については西川さんや宮良さんに説明に来ていただいたんですけども、まだ分からない点もありますので改めてご報告させていただきたいと思います。

今回は埼玉外環と周辺道路の交通量についてさらに資料を出させていただきました。推計はまだ考えなければいけない点がありますが、その代わり外環にはすでに開通している区間がありますから、そこでどうなっているか現状を知ることが参考になると思います。

まず伊勢田さんからご指摘いただいた国道463号の所沢市坂之下については、上信越道が関越に接続して、関越の交通量が増加したことが原因で所沢インター近くの交通量が増加したとすると、現在検討中の外環についても、外環が東名まで延伸することによって外環のインター近くで増加する可能性があるのではないのでしょうか。

「交通の分析」という資料を見ても、新谷さんをはじめ心配する方が多い点ですが、すでにこうした類似例があるということだと思います。

2つ目。浦和草加線の草加市花栗については、私が見た資料には3,002台と記載されていましたが、埼玉県庁に確認したところ、平成2年当時は花栗の部分は道路が開通していなかったため、推測で出した参考値だったということです。ただ、伊勢田さんが引用された氷川町というところは、平成2年当時は確かに浦和草加線と呼ばれていたんですけども、バイパスが完成したために、現在は市道となっていて、また氷川町のある道路は行き先が異なりますので、浦和草加線の変化を見るためには適切でないように思いました。

次に、環状7号線の北区上十条についてです。平成2年と平成6年の交通量変化をご紹介いただきましたが、私たち市民が心配しているのは、道路が新しくできると周辺道路の交通量が一時的には減少するかも知れませんが、再び車が集まってきて元に戻ってしまうのではないかとことです。ですから、開通直後だけではなくて、経年変化を見るべきだと思います。また、東京の交通量全体が平成2年から11年までの間に2割増加した、ということですが、この時期はバブル崩壊後のことですから、景気とは別の理由によるものではないかと思えます。

以上のことから、開通直後の1日ずつ、僅かな地点を取り出して外環の効果を評価することは難しいので、やはり外環開通によって交通が転換する可能性がある観測地点一つ一つについて交通量の確認をしたいと思いました。

以前にも道路ごとに平均したものをご紹介したことがありますが、改めてまとめ直してみました。

次のページが、道路交通センサスで選び出した観測地点です。並行道路は都心側の高速道路と環状7号線から463号の間の幹線道路について、外環に相当する区間にある観測地点を選びました。

放射道路はジャンクションやインターチェンジで外環と接続する道路について、環7から外環の間の観測地点を選びました。赤が外環、緑が並行道路、黄色が放射道路というふうになっています。

3・4ページ目が並行道路についてです。外環は平成4年と6年で開通しています。外環によって都心部の環状高速道路、都心環状線や中央環状線ですね。その交通量が少しでも減るようにと期待されていたんでしょうけれども、いずれもあまり効果がなかったようです。

環7、笹目通りについても同様です。蕨鳩ヶ谷線では多少効果があったのかもしれませんが。浦和草加線では、道路交通センサスで時々あれと思うようなその年だけ交通量の増加があったりする場合があるので、この山は別として総合するとあまり変わらないようです。花栗に関しては参考値ということなので参考までに入れてあります。開通していなかった、実際にはなかったというのは、平成2年の数字だけで後は実在している地点です。463号は、1番上の4万台前後あるところが例の関越インターに近いところですが、他の地点でもそれほど交通量が減少した様子は見られないようです。

5、6ページが放射道路です。

外環にバイパス機能があって都心部は通らずに外側で済むのであれば、放射道路の交通量は減るのではないかと考えていたけれども、その効果もあまり見られないようです。特に高速川口線や6号三郷線の増え方を見ると、東京外環でも東名や中央道と同じことが起るのではないかと、こんなふうが増えてしまうのではないかと心配になりました。

私たちは外環によって環8等の周辺道路の交通量が減って車がスムーズに走れるようになることを期待していますが、少なくとも道路交通センサスで調査されるような幹線道路ではあまり効果が見られないようです。

最後は外環とそのサービス道路です。これまで国や都でお作りになっている資料の中で、渋滞がひどいんです、交通事故が多いんです、大気汚染がひどいんですと、資料をいろいろお出しになるので、外環ができると全て解決されるのではないかと期待してしまいますけれども、少なくとも埼玉外環について見る限り、周辺道路の交通量はあまり変わらずに外環とそのサービス道路が出来た分、これで見ると12時間の数字ですけれども合わせて10万台くらいになるのでしょうか、増加しているということが分かります。

ですから、外環は何のために必要だと言われているのか、私たちは外環に何を期待しているのか、もう一度よく考える必要があると思いました。以上です。

【司会(西川)】 はい、ありがとうございます。

今日江崎さんからいただいた資料、論点の「効果」についての議論は時間がございませんので、この資料も含めて効果、論点項目の「効果」についての議論は、運営懇談会で確認した上で次回議論させていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

で、最後に事務局の方から「環境調査の状況」と「オープンハウス」について報告をいたします。

【事務局(佐藤)】 外環調査事務所の佐藤です

参考資料 - 1ですが、環境の現地観測の最新の情報です。

まず、大気質につきましては、4箇所におきまして、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の観測を継続しております。

地下水ですが、40箇所において地質調査を行っております。残りの24箇所は、2月9日からボーリングを開始いたします。なお、8箇所では地下水観測を開始しております。2月6日から国分寺崖線、白子川等の湧水調査を開始いたします。

動物・植物・生態系ですが、蘚苔類と付着藻類の調査を2月9日から開始いたします。

その他、景観、人と自然との触れ合い活動の場の調査をしています。下の方に野川周辺での鳥類の定点観測、それから地下水観測計の設置を写真で示しております。

次に資料 - 5ですが、オープンハウスの状況です。これまでの開催は23回開催しております、2,206人来場しております。最近では世田谷で2回ほど開催しております。延べ254人が来場しております。詳しい資料は2ページ以降にございます。今後の開催予定ですが、2月8日・9日、それから2月20日・21日に武蔵野で開催いたします。よろしく願いいたします。

以上です。

【司会(西川)】 はい、最後に次回の第33回の日程につきまして確認をさせていただきます。

次回協議会につきましては、事前にお知らせしてますとおり、2月19日木曜日、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、次回協議会に向けての運営懇談会ですが、先ほどインターチェンジについてや大深度について、それから次回の「効果」についての議論をどのように進めていくかも含めまして議論していきたいと思いますが、運営懇談会を2月の10日、火曜日、午後7時からという日程で考えております。後ほど事務局からご連絡をさせていただきますのでよろしく願いいたします。

最後になりましたが、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。よろしければ予定の時間過ぎておりますので、以上をもちまして32回の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