

第33回PI外環沿線協議会 会議録

平成16年2月19日(木)
於：東京都庁第一本庁舎5F大会議室

【司会(西川)】 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、本日の司会役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。

それでは撮影時間の方、ここで終了したいと思いますのでご協力をよろしくお願いいたします。また、傍聴されてます方々につきましては、受付で配付しております注意事項に沿いまして会の進行にご協力よろしくをお願いいたします。

それでは、ただいまから第33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が、これまでと同様、9時厳守と考えておりますので会の進行にご協力よろしくをお願いいたします。

本日、練馬区の須山さん、それから世田谷区の秋山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。

まず1枚目、議事次第、それから座席表、それから3枚目から資料-1、「前回の会議録」です。

とびまして資料-2、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、は2月10日の「運営懇談会の報告」です。

資料-4は、協議員のみなさんからいただいた資料です。本日は、江崎さん。それから栗林さん、宮良さん、武田さんからいただいております。

あと、参考資料として「環境の現地調査の報告」をつけております。

以上が本日の配布資料です。

【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32回の会議録について確認をさせていただきます。事前にみなさまにご確認いただいて、ご意見のあったものを修正したものでございます。ご確認いただければと思います。ただ、資料印刷後に、先ほど会議の始まる前に3点修正がございましたので、それだけ紹介をします。

資料-1の6ページでございますが、上から13行目から14行目の「武蔵野の市町村だけが」というところがあるかと思いますが、これが「武蔵野の市長さん」と修正ということで。これは渡辺さんのご発言かと思いますが、それでよろしいでしょうか。

それからもう2カ所ございまして、下のページで11ページでございます。17行目の真ん中に「」が2つございまして、その後ろの方でございますが「広く自治会の意見を聞いて」とございまして、これが「広く自治体の意見」という。

それからもう1カ所、同じ11ページで下から9行目でございますが、9行目の最後の方に「時差機能道路」と書いてありますが、これは「地先道路」でございます。

追加でこの3カ所修正ということで、他にないかどうかをご確認いただければと思いますが、以上3点以外でなければ今確認させていただいた修正をした上で公表とさせていただきます。

きます。よろしいでしょうか。それでは公表させていただきたいと思います。

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、事務局の方から説明をいたします。また、事前に開催しております「運営懇談会の報告」もあわせて報告致します。

【事務局（伊藤）】 まず、資料 - 2 をご覧ください。

前回の協議会でいただいた意見をまとめたものです。前回は、まず「外環に対する都の考え方」についての意見のやりとり、それから「必要性」につきましては「交通政策」について、それから「地域交通への効果」について、という点で意見交換がありました。それをまとめております。

続きまして資料 - 3。「運営懇談会の報告」です。2月10日に出席者はここに書かれている方々で開いております。4点提案があります。

まず1つ目は、本日の協議会、第33回の協議会は引き続き「効果」と「交通政策」について議論する。

提案の2つ目としまして、次回以降、交通政策の議論の後、練馬の問題について議論する。

それから提案の3つ目として、懇談会で議論してます「協議会の今後の進め方」、それから「これまでの論点の整理」については、引き続き運営懇談会で議論する。

4つ目としまして、この全体協議会に加えて地域ごとの話し合いを行っていくこととする。ただ、具体的な内容につきましてはまた引き続き運営懇談会で議論する。

この4点が運営懇談会からの提案です。

【司会（西川）】 はい。ただ今事務局から説明がございましたが、資料 - 2・資料 - 3の方、確認したいと思います。

まず資料 - 2でございますが、前回、みなさまからいただいたご意見を整理しているものでございますが、これについていかがでしょうか。

ご発言あればお願いしたいと思いますが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、「運営懇談会の報告」ということで、運営懇談会から協議会へ提案項目が4つございます。こちらの方の提案項目につきましてご意見等ございますでしょうか。

はい、新谷さんお願いいたします。

【新谷協議員】 すいません。提案の4のところだけ確認させていただきたい。どういうふうな議論があったのか教えていただきたいんですが。

文章の読み方がいろいろあると思うんですけども「地域ごとの話し合いを行っていくこととする」と「具体的な内容については」と、この文章を見ますとそういう場は設けますよと。「場で話し合うことの内容はどういうことか、懇談会で議論しますよ」というふうにも読めますし、「話し合いの場を行っていくことそのものを、設置するのが設置しないのか」というふうな、いろいろな読み方ができるんですけども、この提案4というのは、どういうふうな文章というふうに理解したらよろしいんでしょうか。

【事務局（伊藤）】 この2月10日の運営懇談会の提案としましては、地域ごとの話し合いを行っていくと。それは何かしらの方法で行っていくことは運営懇談会の一致した意見として今日提案しますと。ただ、どんな地域割りとかどんな内容を話し合うとか目的の整理とか、その具体的な内容については引き続き運営懇談会で議論しようという話になります。

【司会（西川）】 新谷さん、お願いいたします。

【新谷協議員】 今のご説明聞きますと、地域ごとの話し合いを「やる」というふうには懇談会としては意思決定しているようにも説明聞こえるんですけども、そういうことでよろしいんでしょうか。

【事務局(伊藤)】 あくまで懇談会からの提案ですけれど、前回2月10日の懇談会ではそういう意見が一致いたして、この協議会に提案しようと。やるということで提案しようとまとまっています。

【司会(西川)】 それでは発言お願いいたします。

【新谷協議員】 そうしますと、今日「その話し合いを行っていくことがどうでしょうか」ってことが提案されているというふうに理解してよろしいんですか。

【事務局(伊藤)】 そうです。あくまで懇談会から協議員のみなさん全員に提案していると。

【司会(西川)】 他の方で、この4つの項目の提案について、ご質問だとかご意見だとか、発言ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それではこの4つの提案については今後協議会を進めていく、それでは新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今の話し合いについては、地域別の懇談会は結局最終的にはやらざるをえないということだったんじゃないですか。

それでやるという話でじゃあいつからやるかという話が出てきた時に、6月からとか様々な提案があってそれは運営懇談会で検討しよう、時期的な問題もある、それから出される資料の問題もある。それで何を討議するかということもある。それから規模の問題もある。さまざまな問題があって今現在どうっていう形がとれないので、これから話し合いを重ねて決めていくという話だったですね、確かそうだったと思いますが。

そういうふうなことで私は理解しています。

【司会(西川)】 はい。特に、出席された方もいらっしゃいますので、もし違う認識であればご発言いただければ結構だと思いますが。

はい、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 「懇談会が決定したからやらなければならない」ということではなくて、より地域でいろいろ話し合う必要があるだろうということについて、その必要があるならば、その地域ごとに相談をして、どういう方式でやるのか、あるいはやらないのか、ということは、よくそこで話し合いをして、やってもらうことがいいんじゃないのか、ということだったと思います。

別に、だから、懇談会がこの協議会のすべてを制するようなものにはなっていないと。やる必要があると認められた時はやればいいと。その必要を認めないところは、あくまでその地域の重視的な判断だろうと。こういうことじゃなかったんでしょうか。と思います。

【司会(西川)】 はい。どうもありがとうございます。

先ほど事務局から報告しましたように、あくまで提案でございますので、出席された方で今のお二方の発言で「ちょっと違う」という方がいらっしゃれば付け加えていただければいいかと思いますが、事務局としては、だいたい今のような議論があったということで提案の4がある、と理解しております。

他にご意見、ご発言ございますでしょうか。

特になければ、この4つの提案の項目に従ってこれから議論をしていくということで。

今日の議論に関しましては、提案の1にありますように、1に沿って議論を入れていきたいと思います。それでよろしいでしょうか。

それでは濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 濱本です。

今日の議題は式次第に従って進めていただきますが、その前にちょっと、緊急で質問をしたいと思います。よろしいですか。

【司会(西川)】 議題に入る前に、ということですか。

【濱本協議員】 はい。ちょっと重要なことなんで。

【司会(西川)】 みなさん、それはよろしいでしょうか。ご発言していただいて、内容を聞いてからということでもよろしいですか。何かありますか。

【濱本協議員】 はい。それでは質問させていただきます。

実は今日ここに参る2時間ほど前に、武蔵野の住民から私どもに電話が入りまして、各7区市、全部の区市だと思いますが、都計審を開いて何かいろいろお話し合いをやっていた中で、実は東京都の方からですね、昨年末か今年のはじめにですね、各市に「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」ということで、案が各市なり区に出てると思います。

その内容をみましたらですね、これは各区市に対する通達というか案ですから、内容は各区市によって違いますが、一番私どもとして、私として、みなさんがたにお聞きしたいのは、その中にですね、まず最初に「本都市計画区域の将来像」というのがありまして、それから「都市施設に関する都市計画決定の方針」、その中に「交通施設の都市計画の決定方針」まあ基本方針が述べており、その4番目にですね「主要な施設の整備の目標」という欄がありまして「おおむね10年以内に整備する主な施設は次の通り」ということで「主な幹線道路の完成」ということの中で「東京外かく環状道路」と明記されてます。

これは誠に失礼なことでありまして、今PI協議会は、国と東京都の各局長さんの推薦で我々PI協議員がPI協議会に参画してですね、今これから外環の必要性を議論している時に、なぜ今「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」ということの中で10年以内に完成するというようなことを書かないといけないのか。これ、非常に、我々に対して失礼じゃないかと思うんですよ。背任行為じゃないかと思うんですよ。

そして、これはおそらく内容は、私はこの内容は見ていません。住民から聞いた内容を写したものですから明確ではないですけれども、おそらく武蔵野とか、7区市に来てると思うんです。それで、各区市では十分これから審議されて、意見書を出せというような内容ですから、当然、区市から意見書が出されるものと思いますが、本当にそういう10年以内にやるということをごとう中に明示して、各区市に出すということは大変不謹慎だと思うんですよ。

これに対して、国と東京都はどうお考えになるのか。本当にPI協議会をやる気があるんですか。

ということと、各7区市の部長さんがお見えになられておられるので、この書類が各区市に来てると思いますが、それを確認したいということと、各区市でどういう判断をされてるのか。できたらこの場でご表意いただきたいと思います。

これは大変重要なことですから、明確な答えをいただきたい。

【司会(西川)】 はい。今濱本さんからご発言いただきましたが、その点について、まずあれですか、議論に入る前に少しそれについてご発言をいただいて、その議論が終わってから先ほどの報告の提案の中にありました「効果」と「交通政策」の議論に入っていくという流れでよろしいでしょうか。今濱本さんからご提案あったように。

それでみなさんよろしければ、今濱本さんからご質問がありましたので、その点についてご発言いただければと思いますけれどもよろしいでしょうか。ちょっと急な話ですけども、はい。

【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「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直しについて」に関しては、急な話で、その中身について詳細を把握しておりませんので、次回正確にお答えしたいと思います。

【司会(西川)】 はい、それと、他に議論をここでしておくべきなのかどうかですけども。

はい、渡辺さん、発言をお願いします。

【渡辺協議員】 東京都の正式な回答は次回だということなんですが、それであれば私

の方からも追加としてこういうお願い、要望を出します。

というのは、10年ということはですね、10年以内ということは「いつ着工したら」という工事の開始時期、これを東京都はどのように想定しているのか。これが第1点。

第2点としまして、この計画ではすべてのインターを作るという前提に立っての計画なのか。これが第2点。で、以上の着工以降を明確にしていきたい。

それから、もしこのような話を都計審でやっているのであれば、それこそ38年間も計画中という中途半端な形になっています東名以南、これ、大田区、当初、当時予定になって、それからずっと調査中と。38年間も調査中なんて、非常にふざけた誠意のない回答をされているわけですけども、もしこの東京都の方針が知事の意向であれば、それこそ東名以南の問題がどうのこうのじゃなくて、知事のお膝元の大田区を通るんですから、知事に大英断をいただきまして大田区を通すという決定をですね、ついでにしていればさらに話がわかりやすくなる、というふうに思いますので、その辺もあわせてご回答を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。

今日、急なご質問で、回答ができないかもしれませんが、できれば今日のところはお質問いただいて、次回、それまでに運営懇談会がございますので、次回の協議会でどう議論するかを運営懇談会で整理した上で、次回以降の協議会で、今ご発言いただいた点について議論する、ということでもよろしいでしょうか。

その前に、それでは発言。濱本さんお願いします。

【濱本協議員】 濱本です。

今、私もですね、出てくる前なんで細かい内容はわかりませんし、武蔵野市にも聞いてませんが、今日は部長さんの協議員の方もいらっしゃるので、各区市は、その内容は受け取ってるんでしょうね。それは部長さん、発言できますか。

【司会（西川）】 今日。

【濱本協議員】 後日。わかりました。

【司会（西川）】 今日ご発言できる方は手をあげていただいて、無理であれば持ち帰って次回、ということでもよろしいかと思うんですが。

それではこちらから。練馬の平野さん。

【平野協議員】 外環の中身は、中身っていいですか記載内容は別としてですね「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」はいただいております。

【司会（西川）】 菱山さん、お願いいたします。

【菱山協議員】 いわゆる整・開・保ですけども、これにつきましては、一昨日たまたま杉並区の都市計画審議会開かれましたんで、17日に一応付議をしたということで、実質的な論議は次回以降とうことになっています。

【司会（西川）】 塩沢さん、お願いいたします。

【塩沢協議員】 武蔵野の塩沢です。

濱本さんのご指摘のような整・開・保の案は、市の方に来ております。

武蔵野市といたしましては、都計審を開きまして意見をいただいた上で最終的に市の判断を決めたいと思っておりますけれども、市の判断の最終的な決定はしておりません。

都計審の方からは「PI協議会等で今議論中であるから、慎重に扱ってほしい」という、そういう付帯意見がついております。

以上です。

【司会（西川）】 新谷さん、お願いいたします。

【新谷協議員】 調布市の方にも「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」が、東京都の「案」ということで市長に意見を求めるものが来ております。その中に「東京外かく環状道路」という記載があったのは認識しております。

調布市の都市計画審議会では、今回、他に「都市再開発の方針」「住多数市街地の整備の方針」と、3つの方針が意見を求められておりまして、非常にボリュームが多いということがございまして、昨日も調布市都市計画審議会、それから、2月の下旬にもう1回都市計画審議会を開いて審議会としての意見をまとめ、市長があらためて都市計画決定権者である都知事にご回答するという段取りになってございます。

【司会（西川）】 栗下さん、お願いいたします。

【栗下協議員】 整・開・保だと思んですけど、確かに東京都の方から区の方に来てございます。

これ、あくまで都市計画審議会にかけてですね、議論をされるものでございますので、その議論の結果についてはですね、今日ちょっと把握してございませんので、把握した上で必要であればお答えしていきたいというふうに思っております。

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す。

それであれば、今日の段階ではこれぐらいの議論しかできないのかと思いますので、次回どういう議論をするのかは、それまでに開く運営懇談会で一度ご相談をさせていただいて、それを経て次回以降議論させていただくということによろしければ、今日のところはそうさせていただきますけれども。

濱本さん、お願いいたします

【濱本協議員】 7区市のみなさんありがとうございました。本当に貴重なご意見いただいて。

私としてはですね、こういうPI協議会をせっかくやってる中で、東京都から出ていることは間違いなくと思いますので、各7区市のみなさん方には本当に慎重に議論をしていただきたいということをこの場を借りてお願いしたいと思います。

あと、内容につきましては懇談会、あるいは次回にと東京都さんが言われておりますので、その場でまたご意見等申し上げたいと思います。

【司会（西川）】 はい、どうもありがとうございます。

それでは、今濱本さんからご提案あった件につきましては、今確認させていただいたような取り扱いをさせていただきたいと思います。

よろしければ、先ほどの資料-3でご確認させていただきました提案1に従いまして、まず「効果」、それから「交通政策」について議論に入っていきたいと思いますがよろしいでしょうか。

それであれば、今日資料4といたしまして、江崎さん、それから栗林さん、それから宮良さん、それからあと武田さん、4名の方から資料を提出いただいております。

テーマとしてまず、前回江崎さんからご説明いただいて、さらにこれ追加修正があるかと思っております。それから新しい資料もございまして、まず修正箇所を中心に少し説明をいただいて、まず効果について議論をさせていただいて、その後、栗林さん、それから宮良さんからの「交通政策」についての関連資料を提出いただいておりますので、そちらの方の補足説明をしていただいて議論をしたいと思っております。それでその議論の区切りがいいところで、最後に武田さんから資料提出いただいておりますので、武田さんの方から資料説明をお願いできればと考えておりますが、そのような流れでよろしいでしょうか。

よろしければ、まず、前回の引き続きということで、関連いたしまして江崎さんから提出いただいている資料の修正箇所を中心に少し説明をお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

【江崎協議員】 前回の協議会で同じような資料を出させていただきましたけれども「外環と周辺道路の交通量変化」です。

新さんから、前回終了後「地図が見づらい」とご指摘いただいたので、大きくしたもの

をつけたことと、センサスの観測地点の拾い出しで見落としがあったのに気づきましたのでそれを加えたことと、それに埼玉県が作られた資料が分かりやすいと思いましたので、これらを盛り込んで作り直してみました。

1ページ目から8ページ目の内容は前回とほとんど同じです。追加したのは4ページ目の1番下、環状8号線、これは観測地点によって増えたり減ったりしていますけれども、合わせると変わらないのかな、いや、増えているのかな、というような結果です。

それと加えたのが7ページ目の1番下、国道4号・日光街道です。これの草加市谷塚、これもちょっと見落としとしていたので加えました。

では埼玉県全体ではどうなのか、が9ページ目と10ページ目です。これも、埼玉県庁まで行って教えていただきました。

後ろの10ページ目の方から見ていただくと、埼玉県では人口の伸びを大きく上回る勢いで自動車保有台数・運転免許人口が伸びていて、走行量も平成2年から11年にかけて、東京都が約1.1倍なのに対して、埼玉県は1.3倍というふうになっています。

さて、ではどこに車が集中しているかということ、9ページ目の方なんですけど、県の南部、外環周辺の南北方向の道路に集中していて走行速度も低くなっているということです。それで騒音や大気環境基準は約3割しか達成できていないということがわかりました。

とりあえずこれが前回の追加修正版です。

引き続きもうひとつの資料、よろしいでしょうか。

「効果」についての意見です。

これまで、外環の効果についての疑問点をいろいろ申し上げてきましたが、国土交通省がおっしゃっていることが、以前、伊勢田さんが出された資料、資料ファイルでいうとNo.1のダイジェスト版というところにあるんですが、とてもわかりやすくまとめられていましたので、それを使って整理させていただきました。

大きく4項目あります。

1つ目は、「環8の交通量が減少して環状8号線の周辺道路の慢性渋滞は緩和されます」ということと「埼玉県側区間では、外環整備後、周辺道路の交通量が削減されました」ということについてですが、埼玉外環周辺の現状を見る限りでは、渋滞が緩和されない恐れがあると思いました。

国交省は埼玉外環について開通前後の1日ずつわずかな地点を取り出して効果を評価していますけれども、外環整備によって交通量が転換されると思われる観測地点を丹念に調べてみると、並行道路、放射道路ともにほとんど減少効果が見られないか逆に増加しています。東京外環でも周辺道路の渋滞が緩和されず、ところによっては増加する恐れがあるのではないのでしょうか。推計についてはその前提条件や手法をよくよく検討すべきだと思います。

国交省によって常々用いられている「渋滞緩和効果あり」という数字は、三環状道路が開通したと仮定して、平成11年現在の交通の総量を変えずに、通行料金500円均一で、56円の時間評価値を用いた場合の推計で、これでは外環単体の効果が確認できず、また、過大評価になっている恐れがありますので、推計の前提条件や手法をよくよく検討すべきだと思います。

そして、その推計は、道路網の組み方や接続道路のつなぎ方、時間価値、通行料金等の条件に左右されますから、推計に用いた道路網や諸条件をすべて明らかにしていただきたいと思います。

次に「環状8号線の渋滞が緩和されることで、生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状8号線を走行するようになると考えられます」ということですが、生活道路の交通量については、もともと交通センサス等でも計測されていません。推計に用いられた道路網や諸条件が明らかでない段階では評価することができず、期待値にしか過ぎないと思わ

れます。もしも、外環新設分の交通量が増えてしまった場合、それに接続する生活道路の交通量も増えるのではないかと考えられます。

次に「大気汚染の大きな原因となっている大型車の走行量が削減され、大気汚染は改善されます」ということについてですが、環境庁が委託調査した結果によると「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。

先ほどから申し上げているように、実際に埼玉外環では外環本線とサービス道路の新設分だけでも1日あたり15万台ほどの交通量が追加されてしまっています。埼玉県全体を見ても走行量が増え続けていて、特に県の南側の方で走行速度が低くなっています。

以前、環7、蕨・鳩ヶ谷線463号についての大型車交通量をご紹介したことがあって、先ほどファイルの中を調べたんですけれどちょっと見あたらなかったんですが、その時にご紹介したように、一般道路での大型車交通量も、どうも減少していないようです。こうしたことから考えると、東京外環の新設は大気汚染を悪化させる恐れがあると思います。

前に少しだけお話したことがあるんですが、環8の井荻トンネルを例にしたボトルネック解消では、局部的に走行速度が向上しても、交通量そのものは増えています。それで増えた交通量はどこへ行くのでしょうか。渋滞箇所が他へ移動するだけ、あるいは大気汚染がより広域に広がるだけではないかと思っています。

最後に経済効果です。

経済効果の計算にも時間評価値が用いられてますけれども、これまで申し上げたように、時間評価値が変わればいくらでも変わる数字ですし、渋滞緩和効果が推計通りにならないければ無効な数字なんですから、期待値に過ぎない推計をもとに出た数字をあたかも魅力的な効果として扱うべきではないと思います。

以上です。

【司会（西川）】 はい。それでは、「効果」に関連する資料として、今日、江崎さんからご提出いただきまして、あと、過去の提出された資料については青いファイルに入っておりますので、それらに関連いたしまして、ここでご意見があればご発言等いただきたいと思っておりますけれども。

特になければ、引き続き栗林さんとか宮良さんの「交通政策」の議論の資料も一緒に説明していただいて、一緒に議論してもよろしいかと思いますが、何かご発言ありませんでしょうか。

濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 今、江崎さんの方から、いろいろ意見申されました。これについて、非常に我々としても考えなけりゃならないと思うんですが、これに対して、行政の方は反論されるのかどうか、このまま認められるのかどうか。1つ1つ、明確にしていきたいと思いますよ。言いつ放しっていうんじゃないで、こういうのはきちんとしなきゃいけないと。

特に僕は、経済効果について一番最初に、だいぶ前に質問してますけども「計算式等内容をしっかり出して下さい」と言ってるのに、まだ未だに出ていませんので、その辺も含めて、今日回答していただかなくても結構ですからきちっと議論しましょうよ。

【司会（西川）】 はい、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 それでは、江崎さんから出していただきました資料について、私の考えを申し上げさせていただきます。

まず、追加で出されている資料の中で「埼玉県の道路状況」という部分がありますが、大変わかりやすくまとめていただいております。

まさにその通りでございまして、特に東京近郊の県では交通量が増えています。特に東京に近ければ近いほどの部分、例えばこれですと県南部になりますけども、交通が集中しますし、走行速度が低いということは、私も認識しているところであります。全国平均を

上回るようなペースで増えておりまして、私は前回の協議会でも「約10年間で2割くらい増えている」と申し上げましたが、まさに10ページの資料を見ますと、埼玉県では100が131になっているわけですから全体の走行量が3割増えている。というようにぐらいい、走行量が増えているわけでありまして。

ただ、ここが多分、江崎さんとの考え方の違いかと思うんですが、私は、「道路が整備されたから、交通量が、走行量が、こんなに3割も増えている」とは考えておりません。これはまさに経済活動の活発化、また、運ばれる貨物が小口化している、また、免許保有者数も増えてきている、等々の要因によって交通量が増えていると認識しております。

ですから、こういう3割も交通が増えているということに対して私は、外かく環状道路のような動脈となる幹線道路を一方で整備しないといつまでも交通は溢れてるまま、ということをお願いしているわけでありまして。

もう1つの資料-4で、江崎さんが「効果についての意見」というふうに、わかりやすく整理していただいております。

簡単ですが1つ1つ申し上げますと、「渋滞が緩和されない恐れがあります」ということですが、埼玉外環については私も資料を出しております。「開通前後の1日ずつわずかな地点」というご指摘ですが、むしろ、開通前後の、直前・直後を計測することによって、効果がちゃんと評価できると考えております。江崎さんの出されている資料のように「10年での変化」となりますと、そもそも、社会全体の交通の変化が3割も増えているわけでありまして、当該道路の影響、外環の開通による影響がなかなか把握できないというふうに考えております。

で、「推計の前提条件や手法」につきましては、ここに書かれている通りで、4つの条件を使った場合の推計であるということは私も資料の中で丁寧に説明申し上げたつもりです。それについてご意見があれば承りたいと考えております。ちなみに、「推計に用いた道路網」につきましては、現況道路網を前提にしておりますので、明らかにしているつもりであります。

2ページ目でありますけれども、「通り抜け交通は」であります。まさに、推計に基づく試算でありますので、「期待値というか、推計値にしか過ぎない」という指摘、その通りであります。

あと「外環新設分の交通量が増えた場合、それに接続する生活道路の交通量も増える方向になると思われます」というのも、これも私が資料を出しておりますけれども、インターチェンジの周辺におきましては交通が集中する可能性があるということも私も申し上げております。

3点目、大気汚染につきましては、「埼玉県全体で見ても走行量が増加しており、県南部で走行速度が低下している」というのは先ほど江崎さんが出されている資料の通りであります。これは、外かく環状道路の埼玉県内の区間が開通したから発生していることではなく、先ほど来申し上げているように、むしろ違う要因で起きていることだと認識しております。

「東京外環の新設は大気汚染を悪化させる恐れがあります」は多分、東京都内、広域的に見て、大気汚染を悪化させる恐れがあるというご指摘かと思いますが、これについては、私、資料をお出ししております。SPM、窒素酸化物ともに、東京都全域で削減が期待できるということ、数字を交えて説明してあるところです。その下の「ボトルネック解消・井荻トンネルの例」は、ちょっとこの報告書自体がわかりませんので、後ほどお教えいただければと思います。

最後に、経済効果3,000億円ですが、先ほど来申し上げているように、期待値といいますが、試算値であることはご指摘の通りであります。その内訳につきましては、資料ファイルNo.1のピンク色の「効果」というインデックスの44ページ、一番最後であ

りますが、第14回の協議会で補足説明をさせていただいています。

以上です。

【司会(西川)】 はい。それでは「効果」について、江崎さんからご説明いただいた資料についてのご発言ございましたが、他の方で、この関係でご発言ございますでしょうか。

はい、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 伊勢田さんにちょっとお伺いしたいんですけど。

東京外環、埼玉を作った時にですよ、あの外環を作った時の確か宣伝文句は「周辺道路は確実に交通が減っていく」というような話じゃなかったのかね。その「3割増加したから周辺道路の車が減らないのは当然だ」というような言い方ではなかったような気がするんですね。

東京外環、埼玉部分ができると、平行する道路については、大気汚染の問題もそうだし、交通渋滞も解決していくというような話で、実は東京外環やったんだと私は思うんだけどね。

20%ぐらい交通量が増えていくということ、それが当時からわかっていたことだろうと思うんですね。それを計算に入れなくて、交通の状況が改善していくっていうふうになって進めたってということは、いわば、ある部分を隠して進めていくという格好になるわけで、じゃあ今これから東京外環の東京部分ができたとして、その20%の交通の増え方というものを計算に入れたら、じゃあ果たして周辺道路の問題は解決するのか、この通りになるのか、現在交通量でやってもしょうがないんじゃないか、将来予測ということになってくるとしょうがないんじゃないかって気がするんですね。

だから、渋滞の予想というものは将来的に見ても5年10年でパンクしてしまうんじゃないかというわけですから、将来性も見つめた上で「渋滞は減っていく効果があるんだ」とか「大気汚染が確実に減っていく」ということのきちんとした数字を出さない限りそりゃ納得できるもんじゃないですよ。

江崎さんがこういう数字を出した、でもそれは20%の自動車が増えたんだからしょうがないんだって話になるってくと、それじゃあ自動車が増えるってことはもうどうしようもないことだから、結局どんな公害が起きたって渋滞が起きたって「しょうがない」って話になっちゃうんじゃないですか。

その辺のこともきちんとシミュレーションの中に入れて考えていかないと、どうしようもないんじゃないかと思うんですけど、いかがですかね。

【司会(西川)】 伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 私の説明が少し不十分だったかと思いますが、私は決して「全体の交通量が増えたから、個別の外環に平行する路線で変化しない、もしくは減ってないというのは仕方ないじゃないか」と言ってるわけではないんです。

もともと私は、この資料ファイルNo.1のピンク色インデックス「効果」の24ページ、第8回の協議会で出しております「外環埼玉県側区間の効果事例」とありますが、開通前の平成4年の11月と、外環開通後の平成10年11月に計ったところで、13%、30%、11%減ってるという効果を報告し、また、その後ろのページでは、江崎さんからいろいろご疑問を出されましたので、その31ページからは補足としまして、開通の前後を見れば減っているということをおし上げているわけでありまして。

ただ「その後増えてきてるじゃないか」等々のご意見があるものですから、ただ、それは社会全体が交通量が増えている中で、直接「外環があったから」という効果とか影響ではなくて増えてしまっている部分がある、ということをお付け加えておし上げているわけでありまして、もともとの私の主張は「交通量が増えているから減らなくてもいいんだ」というようなことをおし上げているわけではないということをお、ぜひご理解賜われればと思います。

以上です。

【司会（西川）】 はい、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今は外環の話をやっているわけですよ。これからどうするかって話をね。今これから話が仮についたとして10年後に外環が供用される。供用された途端に環状8号線の交通量が増えるか減るかって言ったら、そりゃ減るでしょう、確かに。減るだろうけれど本当に10年なんて時間はあっという間に経ってしまうんで、その間にですね、全部元通りになっちゃうっていうんだったらこれ何のためにやってるのかなっていう気がするんですよ。

確かに、伊勢田さんの話は「その時点の話である」ということは理解しました。だからそういうことをそれだけを考えて、外環オツケーしていいものかどうなのかっていうのは、出来上がって5年10年経ったこの実態を見てみた場合にどうやって判断するか。それはやっぱり住民が判断する、自治体が判断することになるだろうと思うんですけどもね。

分かりました。「その時点で減った」ということでおっしゃっているということですね。その後の話はこれからの討議ということになるだろうと思いますんで、一応説明は分かりました。

以上です。

【司会（西川）】 はい、では他の方で。江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 何が起るか分からない、未来を予測することだから、ほんとに大変なことなんだと思います。ただ、「外環ができれば周辺道路の交通量が減少する、交通はスムーズに流れるんだ」ということを期待していたのに、結果としてはこういうことになってしまっているわけです。ということは、道路の渋滞を緩和させるためには、道路を新しく作るのではなくて、もしかしたら違う方法もあるのかもしれないということをあわせて考えなくてはいけないんじゃないかなというふうに思いました。

もう1つ、道路網についてなんですけど「現況道路網を使っているの」というお話でしたけれども、「推計用のネットワーク図」というのがあるそうなので、それをぜひ見せていただけたらと思います。

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】 江崎さんの資料によってこういう議論が深まったこと、私の出した資料ももう一回見ていただけたという意味も含めて、大変よかったなと思います。

江崎さんが今おっしゃいました通りでありまして、「道路の整備だけでこういう都会の渋滞が解消することではないんじゃないか」ということについて、私もまったく同感です。

それで、東京都さんが前回・前々回でご説明されているような、一方では交通の需要をマネジメントするというようなことも必要となる。要するに使い方を工夫するとか、少し我慢するとかですね、そういうことも一方では私も必要なんじゃないかと思います。

ただ、それだけではなくて、もう一方では動脈となるような太い道路網の供給も必要ではないかということで、両面からこの密集している都会での交通問題を解決していくことが必要じゃないかというのが、まさに「交通政策」の中で議論されていることだと私も認識しています。

以上です。

【司会（西川）】 はい。今の議論は少し交通政策にも関連してるかと思っておりますので、栗林さんと宮良さんからも関連した資料がありますので、また議論戻ってもよろしいかと思いますが、栗林さんと、それから宮良さんから資料ご説明いただいて、それも関連させながら議論進めていきたいと思っております。

栗林さんの方、まず簡単に補足説明をお願いしたいと思っております。

【栗林協議員】 私が出したこの質問書というのは、前回の協議会で東京都にご質問したことを、5問もあったものですから、口頭だけではちゃんとまとまらないと思ってまとめたものです。

従って、今日、資料を拝見いたしますと、東京都の方からいろいろお答えいただいているようですから、それを見て、また議論させていただきたいと思っております。

ということです。

【司会(西川)】 はい。それでは続いて宮良さんから資料の説明をお願いしたいんですけど、よろしいでしょうか。はい、お願いします。

【宮良協議員】 私どもから出している資料をご説明します。

交通政策に関しましてみなさんからいろいろご質問があった事柄のうち、今日の協議会までにとりまとめたものをご説明したいと思います。

まず「交通政策に関する補足説明資料」をご覧ください。

まず「東京都の道路面積と道路率」です。これは、平成15年4月1日現在のデータで出典は「東京都道路現況調書」です。7区市、区部、多摩、東京都全合計が書いてあります。1つは道路面積、区部では合計で9,795ヘクタールで、道路の面積を行政区で割った道路率は15.9%です。また公道の延長や平均幅員がデータ表に記載しています。

それから、他の都市の数値を参考に掲載しています。

次に、参考の2に「東京都の都市計画道路整備状況」を記載しています。平成13年度末で、計画延長約3,200kmに対する完成率は約53.4%です。都としては、計画している延長を確実に整備していくことが必要だと私どもは考えています。

次のページには自動車の保有台数を記載しています。これは平成14年3月末現在で、注書きにあるとおり、東京都の合計には主たる使用地が都内で、使用者の住所地が都外のものを含んでいます。それから二輪車は除いてます。また、ミニカーというのは50ccの1人乗り自動車のことで除いてます。

次が東京都における二酸化窒素、それから浮遊粒子状物質等の削減目標です。

これは、東京都の「自動車公害防止条例」で平成9年6月に策定をしております。その中で平成17年度に窒素酸化物の削減目標を年7,700トンと設定をしております。

それからもう1つ、平成14年1月に私どもの「環境基本計画」でそれぞれの物質について達成すべき目標を定めてます。浮遊粒子状物質については2010年までにすべての測定局で環境基準を達成する。二酸化窒素については2005年までに、それからベンゼンも2005年までにすべての測定局で環境基準を達成するとの行政目標を持っています。それから環境基準を参考に書いております。

次が緑の関係ですが、これも私ども行政計画である「東京構想2000」の中で「自然や文化が豊かに育まれるまちとする」として、都市の中につながりのある水と緑の軸を形成するとしています。

この中で「みどり率」、この欄外注に書いておきました樹林地、草地、農地、それから公園、河川・水路、水と緑で覆われた面積が、地域全体に占める割合、それを「みどり率」として、区部では29%のものを2015年には増やして32%、それから、多摩地域では現状を維持するという政策目標を持っています。

最後が「駐車場整備状況の推移」です。

ここで、私どもがデータとしてあるものを取りまとめてます。1974年、80年、90年、2000年、2003年と書いております。内訳は、都市計画で駐車場として位置づけているもの、それから「届出駐車場」というのがございます。注が書いてございますが、面積が500㎡以上で、料金を徴収する駐車場で公共と民間経営があります。それから「附置義務」というのは、一定の建物を建築する際に設けなければならない駐車場です。東京都としては原則として2,000㎡以上の建築物、ただし、百貨店等特定用途の場合

は1,500m²以上となっています。表の下にグラフで示していますが、経年を横軸にそれぞれどのぐらいの台数かと伸び率を載せてあります。

以上です。

【司会(西川)】 はい。今交通政策に関連しまして2つの資料ご紹介いただきましたが、これに関連してご意見とかご発言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】 それでは。まだお答えいただいてないこともあります。

出てるのかわかりませんが、前回「東京都としてはどのぐらいの道路面積が必要だと考えているのか」ということを伺いました。で「道路の面積は現状はこうなっていますよ」ということは分かりましたが、じゃあどのぐらいあればいいと考えているのか。これをお持ちでしたらお教えてください。

それから先ほどのお話の中で、2つ目はですね、この「二酸化炭素の削減目標」というのがあります。これはTDMを実施することによって、これを目標として出されているのかどうか。と言いますのも、国がお出しになった第9回の資料で「外環道路を整備する場合の効果」というのがあります。「環境改善効果」で、三環状道路が完成すると、東京23区のSPMの排出量は年間400トン削減されますよ、NOxは1年間で3,500トン削減されますよという数字をあげています。で、これは、今日のお出しになった削減目標の中で考慮されているのかどうか、ということをお伺いしたいと思います。

次に、この「水と緑の骨格軸」。これは国分寺崖線の景観基本軸といいます。で、パーセンテージは、これは東京都ばかりでなく、他の自治体でもよくパーセンテージは目標として出しておられます。ただ、地域の間からすれば、本当は緑被率が何%かということは、これは実はちょっともの足りない、満足できないというのがあります。

今日の私の質問書の中で、実証的な基準はありますか、実証的にそれを環境基準をというか環境確保を約束できますかというような意味のことを書いてありますけれども、それは例えば具体的に「ここのこういうものは保全します」とか「ここのこういうものはこうしていきます」というようなことが、この外環と片一方で「水と緑の景観基本軸」になっているこのような微妙な場所でどのぐらい約束できるのかということをお聞きしたかったんです。

とりあえず、以上3つです。

【司会(西川)】 はい、今3点ご質問ありましたけれども。それでは宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 栗林さんから「適正道路面積」「自動車交通量に対する適正道路面積」についてご質問がありました。

私どもの1つの目標というのは、表の1「東京都の道路面積と道路率」のところの参考の2の都市計画道路の未整備延長を整備していくことです。参考としてこれを整備すると道路率は約2%ぐらい増加します。

それから、二酸化窒素とか浮遊粒子状物質等の削減目標に三環状道路整備が考慮されているかについては、目標の考え方はディーゼル車規制や工場など個々の対策と、あと全体総合的な対策として道路のネットワーク作りや、交通需要マネジメントとか、そういったことを総合的に行っていく。その上での政策目標です。

それからもう1つ、実証的な基準。水と緑のところの政策目標をご説明させていただきました。外環の現地に則してというお話がありましたけれども、今現地の調査をしている段階でどういったことができるか、これからいろいろ検討をしていきたいと思っています。

以上です。

【司会(西川)】 はい。今、栗林さんからの3点のご質問についてご発言ございましたが。

新谷さん、お願いいたします。

【新谷協議員】 一番最初に話が出ました「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」ですか、そちらの方から今送付されている今東京都知事の案というものは、今まで確かに整備開発保全、または保全の方針では道路率という考え方でしたけれども、道路の指標が平均旅行速度に変わってますよね。今、宮良さんが2%に上げられるかもしれないというのは、その平均旅行速度を仮に道路の方に置き換えた場合の話だというふうに理解してよろしいのでしょうか。

政策目標が道路率から平均旅行速度に変わって送付されてきておりますので、そういうふうな「仮に計算した場合ですよ」ということで理解していいかだけ確認させてください。

【司会(西川)】 はい。宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 「道路の面積」についてのご質問でしたので、お答えしました。旅行速度というのは、どういう交通状況になるかとかそういう目標設定のためにわかりやすくするという意味で旅行速度をとっています。

【司会(西川)】 はい。他に交通政策とそれから効果、戻っても結構ですけどもご発言は。

遠藤さん、お願いいたします。

【遠藤協議員】 江崎さんから提出していただいた資料の中で、環状8号線の交通量が4ページから5ページにわたってグラフが4枚ほどあるんですが、平成2年からどのグラフも少し減ってるような感じがするんですね。環状8号線の適正交通量がどのくらいかちょっと私もよく分からないんですが、この傾向と外環本線の8ページの平成6年から9年に向けて、交通量がすべての点で増えてるっていうことは、利用者から見るとこの外環本線っていうのは平成2年、6年、9年に向けて「便利だ」、もしくは「交通料金と自分の走るスピードは適正だ」ということで利用者が増えてるのかなというふうにちょっとこのグラフを見ながら私は思いました。

で、一番最後に、自動車保有台数・免許人口、埼玉県も1.数倍まで増えてるっていう状況と、先ほど東京都の保有台数が400万台を越えているという、それも多分増えてるんだろうと思うんですね。その状況から考えると、この環状8号線の交通量が少し減ってるっていうことと外環本線が利用していただいているということから考えると、この本線を作ったことによって利益を得ている、もしくは便利に感じて人が少なからずもいるねというふうには理解はできないでしょうか。

【司会(西川)】 はい。それでは江崎さんの資料に関連してご発言ございますか。

江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 遠藤さんが環状8号線が4ページから5ページ目にかけてというふうにおっしゃっているんですが、環状8号線に関しては4ページ目の一番下のところだけです。あとは並行道路ということで、都心環状線から4ページ、5ページ、6ページの上の463号までになると思います。

前に並行道路・放射道路、全部平均してみたものがあります。資料ファイルNo.1の「効果」というところの25ページ目「三環状道路と周辺道路の交通量変化」という、ここで中央環状線・外環・圏央道、それぞれの並行道路・放射道路を全部平均してみたことがあるんですが、それによると27ページ目になるでしょうか。一番下の(3)並行道路を四角でグラフが作ってあります。開通したのが、これだと西暦になっていきますので1992年、1994年です。それを考えると、全体的に見ると増えているのかなあという感じがします。

並行道路・放射道路ともに増えていて、尚かつ外環分が増えているということになるかと思えます。

【司会(西川)】 はい。今、江崎さんの方から、過去提出された資料の「効果」のここ

るの27ページ、一番下のグラフについてだと思いますけれども、今、遠藤さんからいただいた意見について、もしかして平均すると違うようになっている傾向がありますというご説明がございましたが、これに関連して、他にどなたかご発言ございますでしょうか。関連であればご発言いただきたいと思っております。それではその後に武田さんご発言いただきますので。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 江崎さんからは、この埼玉区間の外環に平行する道路、放射道路につきましては、以前にも今ご説明あった資料を出していただいております。また、それに対してまして私も資料ファイルNo. 1の「影響(生活)」の65ページ目・66ページ目で、改めて説明をさせていただいておりますが、埼玉県区間の外環が全線開通した平成6年の3月を挟みましての変化をそれぞれ比較したもので、特に66ページ目の環状7号線で比較したのがあります。1カ所、足立区・椿で交通量が1割増えておりますが、他のところは減少してるということで、基本的に私は遠藤さんのご解釈の立場に立つものであります。

以上であります。

【司会(西川)】 はい、今の意見に関連して、ご発言特にございましたらいただきたいんですけども、よろしいでしょうか。

特になければ、武田さん、ご発言あればよろしくお願いいたします。

【武田協議員】 練馬の武田でございます。

資料4の宮良さんの交通政策のこの関連の資料でちょっとお伺いしたい。まず、一番後ろの3ページです。ここに資料要求をして出していただきありがとうございます。

で、お伺いしたいのは、1974年が17万3千余りで、1980年、ここはまあ6年刻みになってるんですが、22万5千と。この差が3千台ぐらいでしょうか、ごめんなさい、3万台か、22万台だから、3万ちょっと、いや4万台ですね。それは大したことない、この時期ですから。1980年から1990年代は、増えた駐車場の数が13万台と、モータリゼーションを含めてこの数字は非常によくわかります。それから2000年が、この90年から2000年の間に約19万台増えております。これも右肩上がりと言っていいのかどうか、こういう数字なんだと納得できるんです。

それから今度は2000年に62万9,480台あって、2000年から2003年というわずか3年だからやむを得ないがこの差が7万台。で、この部分については現在も、つまりそれぞれの平均的な量で駐車場整備が進んでるといふふうに見ていいのか、つまり、これは10年刻みで見たら19万から20万ぐらいなのかどうか、この辺はどう読み取ればいいでしょうか。

つまり、なぜそんなことをとというと、TDMを含めて本格的にやってるのかなという疑問が残るわけです。その辺の見方はどうでしょうか。

【司会(西川)】 はい、それでは宮良さん、よろしいでしょうか。宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 駐車場の台数の伸びですが、今まで2003年までのデータで伸びを見てみると、右上がりに伸びているように思えます。ただ、これからどうかというのは難しいと思います。

駐車場の整備については東京都が基本的な考え方を出し、附置義務駐車場など増えています。また、駐車場整備基金を東京都と23区で作って融資・斡旋しております。ただ、申し込み件数が減っているような状況もあり、将来どうなるか予測するのは難しいと思います。

【司会(西川)】 はい。それでは、関連して。武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 つまりですね、それが今、鈍っているのかいないのか。せっかくあな

たこないだこの会でTDMはものすごい力入れてますよっていうことを言ってるわけで、この前も申し上げたように新宿だとか銀座だとかいろいろなところに、ベンツなどの高級車が駐車場に入らないで、銀座あたりだとクラブのいわゆるマネージャーの差配によって、違法駐車を常時繰り返してますよね。そういうふうな非常に悪質なものが多いわけ。だから、そういうところ甘いんじゃない。築地警察にしても新宿にしてもあるわけですよ。少し緩んでるっていうことはございませんか。

【司会（西川）】 もう一度、宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 このデータを見る限り、右上がりと見えますけど、このままトレンドが行くかという、なかなか難しいと思います。というのは、今お話ししたように、駐車場整備をアシストする融資の申し込み件数が減っている現状があります。

2つ目は、今おっしゃったように、繁華街でどのようになっているというのは3年前になりますけど、交通需要マネジメントの担当課長で、渋谷の街の駐車対策をやったことがあります。渋谷の交通・駐車需要に対して、平日は、駐車場が足りてます。このため路上に駐車するのではなくて、駐車場をうまく使えるように、案内や情報が大切だと思ってます。休日は非常に渋谷に車が集中しまして、駐車場が少し足りないと思ってます。

【司会（西川）】 他も関連して、ご発言でございますか。武田さん。

【武田協議員】 もうひとつ聞かせてください。

前のページに「東京都の道路面積と道路率」がございますが、世田谷区が13.7%、そして練馬区が14.5%。で、この単純数値を見る限りは面積などいろいろあるが、道路の延長ということでみますと、なぜか練馬が14.5%なんです。で、私の感じで見ると、旧農道に毛が生えた程度の区道整備を一生懸命平野さんの方でやっていただけてますけど、何で練馬が14.5%なんだろうなあと、非常に疑問なんです。

そこでお伺いしたいのは、都市計画局としては23区内の都心部は別にして、周辺区域全体の道路率というのをどのくらいに持っていけば適正だというふうにお考えになっておられますか。参考までに、どの程度が適正だとお考えになっておりますか。

下の方の大都市比較で見ますと、ロンドンが14.9%。これは低いのは練馬とほぼ同じです。まあロンドンのあの都市の形態からいけばこれは当然だろうなあとと思うんです。パリの24.7%というのも、非常に長い歴史を持ちながら、ああいう都市計画をやっている都市として、これも頷けます。それからニューヨークの30%。これはこんなにあるかなあとと思うんですが、まあほぼ頷ける数字です。

そういうことから見ますと、東京都というのは都心区、要するに環状線の山手線の内側、それから山手線の外側、まあ外周区部と言っていいんでしょうか。その辺の道路率というのはどのくらいが適正だとお考えになっておりますか。

【司会（西川）】 はい、それでは最後に、宮良さんお願いいたします。

【宮良協議員】 道路率はどのくらいが適正かというお話ですけど、一概にはなかなか言えないと思っております。今、武田協議員からパリのお話がありました。その都市が出来上がっていった過程でいろいろ道路作りなどの経緯はまったく違うと思っております。

それから、土地利用、住宅・商業、いろいろ使い勝手もあります。そういう意味では何%が適正とはなかなか言えないと思っております。それは、交通の処理だけじゃなくて、街のいろいろ有り形で変わってくるものであると思っております。

【司会（西川）】 はい。他にご発言。関連してですね、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 平野さん、お伺いしたいんですけど、整備部長として、練馬区の道路率14.5%ってというのは、計画的に見てこれで十分だと思っておりますか。それとも、まだこれから外環や関越の影響を受けて、国道の整備をもっともっとしなきゃいけないと思っておりますか。

【司会（西川）】 平野さん、お願いいたします。

【武田協議員】 ごめんなさい、振っちゃって。

【平野協議員】 練馬の平野です。振られちゃいまして。

14.5%、これは間違いないと思ってます。で、私も練馬区としましては、この道路率が「どのくらいまで高くすればいい」という問題ではないと思ってます。問題は要は道路の機能配分といいますか、それぞれの道路機能に応じた整備が必要であろうと。

で、今、練馬の道路の一番大きな問題はボトルネックになっていると。いわゆる行き止まり道路。それから都市計画道路がきちっと整備されていない。そういうものがそれぞれに輻輳して、なかなか今の交通渋滞を招いていると。そのひとつの一例として、外環の大泉インターでのストップされている状況もそのひとつの大きな要因となっているというのもひとつの状況だ、と。

ですから、私もとしましては、道路率を上げるということは当然必要なことですが、それプラスいわゆるボトルネックになっている、もしくは機能配分的な道路をきちっと整備するということが必要であると考えております。

【司会(西川)】 はい、他にご発言は。

それでは、新さんお願いいたします。

【新協議員】 東京都の方の資料でいろいろ聞きたいんですがね、今、道路率の話が出てたんでちょっと伺いたいんですが、これはこの道路率で計算されている道路っていうのは、都道も市道、あるいは区道もみんな入っているわけだと思うんですがね。まあ三鷹の場合10.9っていうことですが、比較で、都市の道路率の比較なんてのが出てるんだけど、ニューヨークが30%でパリが24.7%、ロンドン。僕は知らないんですけどニューヨークは知ってますから、全然道路の幅が違うんですよ、だいたいね。6車線なんてのは当たり前ですから、市内を走ってる道路が非常に広い。それからちょっと郊外へ出て、道路の幅はみんな4車線・6車線っていうのはほとんど町中を走ってるわけですから、道路の幅を広げれば例えば三鷹だって倍の幅に広げれば22%ぐらいのパーセントになるんじゃないかと思うんですけどね、大変強大な道路が、ようするに市内も区内もたくさん通ってるということで、いわばこれは道路施策の問題だろうと思うんですね。

道路率というよりも、要するにここを通る車の、あるいはすべての交通に対してどれだけの利便性があるかということで考えて比較しているんだろうと思うんですけど、そうすると、これが「外環のために必要だ」というのではなくて、むしろ道路面積、面積って「幅」を広げていくという作業がどうしても必要なだろうというふうに思うんですね。

もう1つ、都市計画道路整備状況の計画延長っていうのがありまして、東京都の合計が、計画が3,195キロメートル、完成の延長が1,706キロ。事業中の延長が369キロ、未着手が1,120というふうにして書いてあって、多摩と区部がそれぞれ出てるわけですが、これ都市計画道路っていうの、外環だとか高速道路を除いてってことですが、大変な数の道路が実は都市計画でもって引っかかっているんですね。私、昔から住んでるんですが、あそこだけでも3本の都市計画道路が未整備の状況であるわけなんです。これを仮に、これが整備するっていうのが目標だというふうなことであれば、これまったくこの辺りの交通の状況は一変してしまうでしょうし、交通の渋滞なんていうのも全部解消してしまうだろうと思うんですけど、そちらの方をやらないで高速道路っていうか、要するに出口が何カ所しかないような外かく環状道路みたいなものを推進していく、東京都が推進していく理由っていうのを本当は聞きたいところなんですがね。

それと、もう1つは東京都の計画の中で、パークアンドライドっていうのを言っていたと思うんですね。結局、外周の交通機関のあるところで自動車を止めてもらってそこから電車でも入ってもらうというパークアンドライドっていうのがあると思うんですけど、東京都のこの自動車保有台数ですね、もちろん市街も含めてっていうんですが、421万台というふうにして書いてある。区部だけでも258万台の車がある。これが走り回ってるという

わけで、それでは駐車場の整備状況というのをこの推移で見ますと、これは個人の駐車場は別として大規模なものだけが出てるんですけども、パークアンドライドをやろうとするのであれば少なくとも50万や60万じゃですね、しかもこれ、都心に集中しているような、あるいはビルにくっついているような駐車場なんてもんじゃなくてですね、都市計画でやってる駐車場でここが50万台、60万台というような駐車場をやらなければ、パークアンドライドなんてうたうだけ馬鹿みたいなもんじゃないかと思うんですけどね。

これ、将来的にはどういうふうにお考えになってるのか、その辺のところをちょっと伺いたい。

以上です。

【司会(西川)】 宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 パークアンドライドの話が出まして、TDM東京行動プランの中の位置付けは、自動車利用からの転換をしてもらおうと。通勤・通学で自動車を使っていたものを駅の近くの駐車場に止めて電車に乗っていただくということです。

それで、何万台クラスの駐車場を整備しなくてはならないんじゃないか、それからどのように考えるかというお話ですが、平成12年12月から、東京都の駐車場公社の駐車場3箇所スタートして、順次駐車台数を増やしています。いろいろ課題もあり、手探りでやっている段階ですが、だいたい14箇所の公共駐車場で1,800台程度だったものに4箇所加えて18場、2,200台に拡大しています。

今後のことですがこういった施策を行っているということ、どこの駐車場がパークアンドライドで使えるかということを知ってもらうことは非常に大事だと考え、キャンペーンを2月1日から1ヶ月間行っています。それから、東京都駐車場公社のインターネットでも「場所」「料金」などをお知らせしています。

それからもう1つは、それなりの規模がないといけません。民間の駐車場の方にもやはり広げていこうと考えてます。アンケートで駐車場の経営者のご意向とか問題とか、それから利用する運転手さんにも使い方、料金などのアンケートをしており基本的な計画作りが必要だと考えています。

それから、その前段のご質問なんですけどいわゆる都市計画道路、ここには高速道路・自動車専用道路を含まずと書いてありますけども、一般道路の整備と高速道路、その2つの道路のコンビネーションが必要だと考えてます。

【司会(西川)】 はい、それでは残りでまだ武田さんの資料ご提出いただいて、説明いただいてませんので、そちらを先に説明していただいてからでもよろしいかと思うんですけども。

他にご質問ございますでしょうか。ご発言あれば、先に。

橋本さん、お願いいたします。

【橋本協議員】 交通政策に関する資料のところ、やはり私も道路率っていうもの、理想値がどのくらいかすごく興味があって知りたいんですけど。これで見ているとパリ市内なんていうのはだいたい市の4分の1が道路なんですかってこともあるので、ちょっとその道路率の理想値っていうのはすごく知りたいです。

それと、自動車保有台数っていうのが2ページ目に出ておりますけれど、狛江はすごく自動車の保有台数が少ないんですけど、それでもやっぱり道路率っていうのは自動車の保有台数と比例はしていかないんでしょうか。参考までに、もしあれば自動車の保有台数と人口との比率を知りたいです。だいたいどのくらい自動車が走っているかっていうこともありますし。

それとあと駐車場の整備状況の中でちょっと質問なんですけれど、普通の人間がふらっというって駐車できるもんかどうか。結構都会の駐車場っていうのは、企業やなんか月極で借りてしましまして、本当の意味でのパークアンドライドみたいなかたちでの駐車って

というのはなかなかしにくいようなことも経験したんですが、その辺はいかがでしょうか。

【司会（西川）】 はい。関連してのご質問であれば。

武田さん、よろしいですか。まとめていただいて。

【武田協議員】 宮良さんに、次回までで結構ですが、鈴木都政の時代に財政再建という問題があって、都の職員が区に身分を移管したというような人減らしがありましたね、形式的な。それからもう1つは十何メートル以下の都道は区道に切り替わりましたね。都道であったものが練馬区内で、区に移管されたキ口数、それから幅員はどのくらいあったかということを知りたい。

というのは、普通都民一般が「これは都道だ」と「これは区道だ」という認識はなかなかない。つまり、練馬でいえば、都道という立派な都道かどうかは分かりませんが、これは目白通り、国道の川越街道はちょっと一部しかありません。それから、水道道路の新青梅。淀橋浄水場から移転して東村山に上水場ができる時に、あの下に大きな送水管を引くために新青梅街道ができた。それから例の古い国道でしょうか、都道でしょうか、青梅街道があって、それから五日市があって水道道路、あの前進座の前の通り、吉祥寺のですね。それから、もっと南へ下がって行くと東八があり、それから甲州街道があり、という形です。

前は都道であったものが区道にそのまま、未整備のまま区に移管されて、区の財政負担になって今まで来てると思います。こういうケースがあります。

いずれ練馬の問題、議論されるわけですが、その時でも結構ですが、そのデータを出して欲しいと思います。

【司会（西川）】 はい。それではご質問について、今日答えられる範囲で。それとも次回回答しますか。

宮良さん、お願いいたします。

【宮良協議員】 武田協議員からご質問がありました事柄については、時間をいただいて調べさせていただきたいと思います。

それから、橋本協議員からお話がありました理想的な道路率というお話ですけど、やはり道路は交通使用だけではなくて、街の骨組みを作ったり、それから採光面でも防災面でも必要ですし、土地利用によっても違います。それぞれで一概にどれということはいえないと思っております。

それから、自動車保有台数ですが、狛江市においては少ないというお話ですけど、区市の行政面積がありますから、例えば保有台数は小さくても面積に密度、それから人口でいろいろ違うと思います。数値は計算しないといけないので、それは次回ぐらいと考えてます。

それから、パークアンドライドの駐車場が使えないのではないかと言われました。東京の周辺の駐車場まで自動車で、それから鉄道というふうに考えてます。先ほどお話がありましたように、パークアンドライドの駐車場になってもらうにあたっては、経営者がどのようなことを考え、問題を抱えてるかそれを今、調査をしていますのでそういうことを踏まえながら考えていきたいと思っております。

以上です。

【司会（西川）】 はい。それでは時間が残り少なくなって参りましたので、あと武田さんから資料ご提出いただいておりますので、残り時間少ないものですから、議論はまた次回以降になるかと思っておりますけども、残り時間で少しご説明させていただいて、必要があればまた次回議論する時に補足をしていただければと思っております。少し簡単にご紹介いただけますでしょうか。

【武田協議員】 簡単、簡単にですか。

【司会（西川）】 はい、また次回以降もありますので。

【武田協議員】 時間がもうございませんので、実はこれ提案と言っていいのか、つまり、このPI協議会の2年次というのは、6月で終わるわけですね。この2年間の流れを見て足りないとするれば、どういふことをしなきゃいけないのか。あと3回あるのか4回あるのかわかりませんが、一応整理をしてそして尚、この協議会の論議自体がなかなか行ったり来たりが多い。多少立ち入って、まあ個人的な意見を触れさせていただいたということですが、昨年集約では、過去の原点に立ち返ってという濱本さんの方からの提案を含めて、過去の外環計画が非常に強引だということで、歴史的なつまり犯罪だといふようなきつい表現でそれを締めくくって集約をされ中間報告に出ています。表現はきついんですが、締めくくりとしては非常にいい討議をしました。PI協議会はこの流れは大切にしながら、これからも作業をしていかなきゃいけない。当局側の答えも時間がかかって、論議がスムーズにいかない。それから私を含めた自己反省ですが、言いつ放し、聞いて聞き放しは、どうも具体的なモデルが示されないために、堂々巡りが多かったと思います。

そこで、前回あたりからいずれ皆さんの地区で起きるであろうことは練馬に濃縮されています。そういう状態に追われている練馬の実態というものが、東名が張り付いた、世田谷の方はいろいろお悩みになっていると思います。練馬の場合にはそれプラス外環という2つの圧力がある日突然入って問題を抱えています。

例のたたき台の説明会をつぶさに読んで見ますと、やはり権利制限をされている方々が何とか生活再建設ができるようにしてくれ。あるいは、マイナス現象を一刻も早く解消してください。我々は困ってるんだといふようなことをトータルで捉えてみると、前々から私が申し上げている外環が主体じゃない。練馬から世田谷まで連帯する各都市がどういふ都市をつくっていかうとしているか、どういふ都市イメージをもって街づくりを進めていくかになる。

私たちは武蔵野大地に住んでるわけです。いろいろな歴史的な変革があり、水資源にしても大泉、井草・上石神井、井草など地下水資源が豊富なところだったわけです。昭和32、3年頃、都心から車で行く、中村橋の陸橋を過ぎたあたりで、急に気温が5度くらい低いのがわかるんです。で、なぜかといふと、地下水に恵まれた地区ですから蒸発熱ですね。朝霞気流が北から南へ流れてそれが久我山、左へ行きますと成城学園、右へ行きますと国立です。いずれも久我山は別荘地、大泉も学園都市計画があった。大泉、それから国立、久我山、成城学園は非常に冷涼な環境を持っていたところです。ここの中にいろいろ歴史的な沿革、風土など誇れるものはいっぱいありました。

しかし、戦後の生産至上主義の流れの中で、石原さん曰く「外国人が来たって東京に魅力がないからみんな素通りして京都や関西行ってしまうよ」と、いうことになっています。つまりみなさん、国交省を含めてですけど都市づくりが主体であって、外環は従たるもんなんです、外環というのは補助手段なんです、前にも申し上げました。外環問題で基本になるのは都市づくりなんだから、都市局のみなさんがここに出てきてもらって、その論議に加わってもらわなきゃいけないんだってことを何回も申し上げたと思います。ああ時間がもうない。1つの例で申し上げると、外環の拠点が3つか4つできるでしょう。インター・ジャンクション含めて。あるいは仙川だとか野川だとか、特に野川はそうなんですが。そういうゾーンが今の流域下水道でバンバン地下水に入るべき水を税金をかけて海へ持ってってしまっただけで捨てる。流域下水をやめて分流方式の下水にして、ということをお願いしました。伊勢田さんの方では「重い課題だ、という認識をしております」ということがございました。そのぐらいのことをして都市の温暖化を防ぐといふようなことを……。

【司会(西川)】 時間を過ぎてますので。

【武田協議員】 ということに、結びつけていって欲しいということですが。

以下は、長くなりますから止めますが、もし次回あるいは次々回以降に練馬の問題をモデルにして論議をしようといふ時に、いろいろご意見をいただいて私自身も分からないと

ころがありますから、示唆をいただきたいと思います。

【司会（西川）】 はい、ありがとうございました。

少し時間を過ぎてしまいましたが、今日武田さんのご提案、練馬の問題につきまして議論する時間がございませんが、資料 - 3 にありますように、運営懇談会の中でも次回以降練馬の問題については議論していくという提案ございました。先ほどご確認いただきましたので、武田さんが今ご説明いただいた資料をどう議論していくかということも含めて、運営懇談会でもう一度整理をさせていただきたいと思います。

時間が過ぎておりますが、最後、簡単に報告させていただきます。「環境調査の状況」と、それから「オープンハウス」の今後の予定について、事務局の方から報告をいたします。

はい、それでは濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 すみません、武田協議員。せっかく資料出していただいて今日は中途半端なんで改めてやりますけれども、この5ページ以降でしたかね「練馬の現実的な検討事項」というところで、またこの資料をこれからも色々出していただくことになるかと思いますが、それを出していただかないと議論できないんで、そういう準備もお願いしたい。

それから、もうひとつお願いしたいのは、今日練馬のPI協議員の人、2人欠席してますけれども、せっかく練馬の件について協議されるのですから、できたらご参加いただくように事務局の方からお願いしたいと思ってます。以上です。

【司会（西川）】 はい、それではまたそちらの方は連絡を取らせていただきます。

それでは、報告の方、最後簡単にさせていただきます。

【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、最新の状況です。

大気質につきましては、冬の観測結果を今取りまとめしております。4カ所において、二酸化窒素と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カ所におきまして地質調査を行っております。終了した24カ所で地下水観測を行っております。

野川におきまして、2月16日から流量調査を開始しております。

動物・植物ですが、調査結果を今取りまとめしております。植物と鳥類につきまして、3月中旬から早春季の調査を開始する予定です。下に野川の流量調査と湧水調査を載せております。

あとはオープンハウスですが、資料ございませんが、明日の20日と21日に、武蔵野市で行いますので協力を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34回の日程を確認をさせていただきます。

34回の協議会につきましては、事前にお知らせしてごさいます通り、3月4日の木曜日、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、2月26日の木曜日、午後7時という日程を考えております。後ほど事務局の方からご連絡をいたします。

以上でよろしいでしょうか。ご発言よろしいでしょうか。

よろしければ、予定の時間を過ぎてしまいましたが、以上をもちまして第33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