

第5回P I 外環沿線協議会 会議録

平成14年 8月 6日(火)
於：東京都庁第一庁舎5F大会議室

【司会(石橋)】

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と思います。

まだ栗林協議員がお見えになっておりませんが、始めさせていただきますと思います。

本日は夜分、また猛暑の中、都庁までおいでいただきましてありがとうございました。私、東京都の石橋でございます。前回の協議会で協議員の皆様から進行についてご了解いただきましたので、本日の進行役を務めさせていただきますと思います。どうぞよろしくお願いたします。

それから、カメラ撮りなさっている方、もうしばらく撮影はしていただいて構わないんですが、この後、国土交通省、東京都の局長のごあいさつがありますので、それが終わりましたらカメラ撮りをおやめいただきたいと思います。それから、傍聴されている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、会の進行にご協力をお願いいたします。

協議会の開会に先立ちまして、国土交通省関東地方整備局長、東京都都市計画局長からごあいさつをさせていただきます。

まず、国土交通省関東地方整備局渡辺局長よりお願いたします。

【渡辺関東地方整備局長】

こんばんは。このたび7月16日付で奥野前局長の後を引き継ぎまして、国土交通省関東地方整備局長を拝命いたしました渡辺でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は夜分、皆様方には大変お疲れのところご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。また、前回の協議会でやむを得ずごあいさつできなかつたことに対しまして、この場をかりましておわび申し上げたいと思っております。

さて、関東地方整備局長の就任に当たりまして、多くの引き継ぎ事項の中で、特に外環につきましては、最重要事項として今までの経緯、またこのP I 外環沿線協議会の内容などにつきまして、前奥野局長から大変子細な説明を受けるとともに、これまでいろいろと勉強させていただいてまいっております。

私ども関東地方整備局では、道路等の各種の基盤整備を進めているところでございますけれども、最近の道路行政をめぐる動きは、道路関係四公団民営化推進委員会での議論にもありますように、大変厳しい状況にあります。しかしながら、この外環につきましては、都市再生プロジェクトにも位置づけられておりますとおり、国としては首都圏の環状道路ネットワークの一環として重要な路線であると考えております。今後も本協議会におきましては、外環について原点に立ち戻って、必要性の議論から幅広く意見交換させていただければと考えております。

また、前回の協議会でご意見をいただいたように、我々行政に携わる者には人事異動が必ず伴うこととなりますけれども、行政としての一貫性を持っていかに業務を引き継ぐかということが重要であると認識しております。私も前奥野局長と同様に、地域の方々との信頼関係の上に立って話し合いを大切にしていきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

今後とも前局長同様に皆様方をはじめとした地域の方々や、さらに広域の方々からさまざまな視点、立場から幅広く多くのご意見を伺い、21世紀にふさわしい新しい道づくりを目指し、東京都とも協力しつつ検討を進めてまいりたいと考えておりますので、引き続

きよろしくお願いしたいと思います。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。

次に、東京都都市計画局勝田局長よりよろしくお願いいたします。

【勝田都市計画局長】

7月16日付で、技監から都市計画局長を務めさせていただくことになりました勝田でございます。一言ごあいさつを申し上げます。

皆様方にはお疲れのところ、夜分にもかかわらず都庁までご足労いただきまして、まことにありがとうございます。

外環につきましては、前局長の補佐役といたしましてこれまでも携わってきておりまして、これまでの経緯も十分承知しております。皆様方のご協力に感謝をしている次第でございます。これまで同様、よろしくお願いいたします。

そうしたことから、本来ならば前回の協議会へ出席いたしましてごあいさつすべきところでしたが、急な所用によりまして欠席を余儀なくされたことに対しましておわびを申し上げる次第でございます。

本PI外環沿線協議会は、新たな住民参加の仕組みにより幅広い話し合いを進めていく場として大変重要なものであると考えておりまして、都といたしましては前任の木内局長のときと同様、外環の長年の経緯を十分踏まえた上でさまざまな形でお話をし、議論もさせていただきたいと考えております。

次に、前回の人事異動によりまして、当PI外環沿線協議会の進行等にご迷惑をかけた点についておわびをしなければなりません。局の努力にもかかわらず都としての人事ルールの中で、大きな枠の中で異動が行われたものでございまして、この点何分のご理解をお願いするとともに、ご容赦のほどお願いいたします。

その際にいろいろご指摘いただいたとおりでございますが、当PI外環沿線協議会の継続性、相互の信頼関係は基本と認識しております。都といたしましては、新しい課長も加わって、これまで同様の姿勢で皆様方の期待にこたえ、これまで以上に皆様方の信頼が得られるよう、当PI外環沿線協議会の円滑な進展に努めてまいりたいと考えております。

申しますまでもございませませんが、外環につきましては都政の重要な課題の1つでございまして、当協議会で活発な議論をしていただきますようお願いを申し上げまして、私のごあいさつにさせていただきます。ありがとうございました。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。

それでは、これから協議会に入りたいと思いますけれども、撮影なされている方、ここでカメラ撮りは終了させていただきたいと思っております。

それでは、協議会に入りますまで、両局長、傍聴席のほうにお移りいただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

ただいまから第5回PI外環沿線協議会を開催いたします。

なお、本日の協議会も終了時間は午後9時を厳守ということで考えておりますので、会議の進行に何とぞご協力いただきますようよろしくお願いいたします。また、本日は粕江市の石井様が所用により欠席をなされておりますので、あわせてお知らせ申し上げます。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきたいと思っております。

まず、資料でございますけれども、前回第4回の会議録、首都圏の交通の現状と課題、3つ目が当面の日程（案）と、その3点でございます。参考資料といたしまして第4回会議概要メモ、それから参考資料-2といたしましてPI外環沿線協議会運営細則ということで、事務局からお配りしましたのは以上の5点でございます。さらに、カラーの1枚のペーパーでございますけれども、江崎協議員から東京都における目的地別発生交通量の割

合というペーパーが出ております。

以上がきょうお配りしたペーパーでございますので、もしないようであれば係員にお申し付けいただきたいと思っております。

今回の協議会から、会議資料に関連いたしまして、資料をスクリーンに映し出す機械を用意させていただいております。ちょうどこちらのスクリーンに映っておりますけれども、この機械を用意させていただいておりますので、協議員の皆さんが発言等の際に、会議に関連しまして必要がございましたらご利用いただければと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、お配りしました議事次第に沿いまして、会を進めさせていただきたいと思っております。

まず、第4回の会議録についてでございますけれども、ご確認をいただきたいと思っております。資料-1になっております。それからもう1点、参考までに参考資料-1という形についておりますけれども、前回の協議会の概要メモでございますので、これについてあわせてご確認をいただきたいと思っております。

ご意見がないようでしたらご承認いただいたということで、会議録等については本日から公表させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、議題の2番目に移らせていただきます。進行役についてでございますが、進行役をどうするか、皆様のご意見をいただければ大変ありがたいと思っております。前々回、前回にもちょっと申し上げましたこの協議会そのものが話し合いの場であるという性格上、外部の方をお願いするのではなくて、基本的に協議員の皆さんによる自主運営を前提にやっていきたいということで、そういう観点から進行役についてのご意見をいただきたいと思っております。

それから、これは私事になりますけれども、私は既に協議員でなくなったわけでございますので、次回以降も進行役をやらせていただくということは適切でないというふうに考えております。

そういったことも踏まえまして、ご意見をいただければ大変ありがたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

何かご意見ございますでしょうか。成田部長、どうぞ。

【成田協議員】

今、石橋のほうから進行役を辞させていただきたいというお願いでございますけれども、それを許していただければ、この後の新しい進行役に関しまして、今までも皆様方、いろいろ進行役を見てなかなか大変ということをご理解いただけていると思っておりますけれども、1人でやるのはまとめながらということで、今も補助員もつけておりますけれども、これからの選出に当たりましては進行役を少なくとも2名選定していただきまして、その中で交互に、もしくはどちらかがメインという形で進行役を置いていただければということでご提案させていただきます。ご検討いただきたいと思っております。

【司会(石橋)】

今、最低2名以上置いたほうがいいのではないかとのご意見がございましたけれども、それに関して、あるいはそれ以外でも結構でございますので、ご意見をいただければと思っております。いかがでございますでしょうか。

伊勢田所長、お願いいたします。

【伊勢田協議員】

協議員の中からということでございまして、まずどなたか立候補なりしていただける方がいらっしゃるれば、その方をお願いするというような方法をとったらどうかと思うんですが、いかがでしょうか。

【司会(石橋)】

今、伊勢田所長のほうから、立候補していただける方があればぜひお願いをしたいということでございますけれども、皆様の協議員の中でおれがやってもいいという方がおいでになれば、ぜひ立候補していただければありがたいと思っておりますけれども、いかがでございましょうか。もし立候補の方がおいでにならないということであれば、あるいはこの方がいいのではないかとのご推薦等をいただければ大変ありがたいと思っておりますが、自薦、他薦を含めてご意見をいただければありがたいと思っておりますけれども、いかがでございましょうか。

ここで手を挙げていただく、あるいはほかの方を推薦していただくというのはなかなか難しいのかもしれませんが、次回以降の進行役についてはぜひ決めていただいて、その方にやっていただければありがたいと考えておりますけれども、例えばこんなやり方をしたらどうかというご提案でもあれば、お出しいただければ大変ありがたいと思っておりますけれども、いかがでございましょうか。

柴田部長、いかがでしょうか。

【柴田協議員】

私の意見を言うとしたら、石橋さんの後任の宮良課長に当面やっていただいて、この進行役というのは非常に難しく、バランスをとりながら話の内容を整理して進めていくということはなかなか容易なことではありませんから、東京都の外かく環状道路担当課長である宮良さんにやっていただくのが当面はよろしいんじゃないかと思っております。

以上です。

【司会（石橋）】

ありがとうございます。

ほかにご意見ございませんでしょうか。新さん、どうぞ。

【新協議員】

準備会からやってきた人でないとよくわかりいただけないんじゃないかという気がするんです。それで、石橋さんがかわられたわけですから、東京都から後任というよりも、国土交通省のほうから出ていただいたらどうでしょうね。伊勢田さんでも結構ですし、あともう1人は民間のほうから出て、私は個人的には濱本さんあたりをお願いしたいと思っております。

ただ問題は、国土交通省にしても、民間の関係にしても立場がありますから、ここに出てくる人というのは全部立場をしょって出てきているわけですから、進行役を2人置いて議長みたいなことをやっていくわけですが、発言の機会をきちんと確保しないとまずいと思うので、発言が必要なときには進行役をもう1人の方に譲って発言していただくという格好でやっていったらどうかと思っております。民間のほうについては皆さんで推薦していただければいいと思っておりますが、とりあえず私は濱本さんか渡辺さんを推薦したいと思っております。

【司会（石橋）】

ありがとうございます。今の話ですと、伊勢田所長と市民の代表の方はどうかと。あるいは濱本さん、渡辺さん、そういう方はどうかというご推薦をいただきました。それからもう1つ、今のご提案としては、複数名を進行役に選んでいただいて、進行役をやらぬ方には進行役であっても発言の機会を設けさせていただくということはどうかというご提案だったと思っておりますけれども、ほかにご意見ございませんでしょうか。

どうぞ、米津さん。

【米津協議員】

今、司会をやっている立場の方も協議員ですから、これから発言があると思うんですけれども、とにかく本論に入る前だから、そういう話は今まで全然聞いておりませんよね。発言のたびに立場を変えるとすると、民間から出た方が今度は司会者の立場で発言して、

今回は協議員の立場で発言するというのは大変複雑になるような感じがするので、今まで出た意見とやや似てきますけれども、今までのいきさつをずうっとご存じの国土交通省のほうから1人出られて、後任の課長さんのそばについて、これから2回でも3回でもずうっとやり方を見習っていただいて、何回か後には2人とも平等に司会ができるような形にすればいいんじゃないかと私は思います。

【司会（石橋）】

今のご提案の趣旨は、国土交通省から1人、東京都からは当面宮良課長が、進行役ではなくてわきについて何回かやって、その後、宮良課長が司会進行役をやるというのはどうかというご趣旨というふうに理解させていただいてよろしいでしょうか。

橋本さん、どうぞ。

【橋本協議員】

司会については、そのまま石橋さんのポストを引き継いだ宮良さんがやればよろしいと思うんです。こちらの住民側から出た場合に、さっきおっしゃった方もいましたけれども、立場を変えて、今、司会だ、今、協議員だというと、意見の活発化がなくなると思いますので、この際、最初から考える、ゼロから出発するという意味では、過去のことをあんまりご存じなくてもいいんじゃないかという気もします。そのほうが新鮮で、新たにいい意見もあるでしょうし、司会進行のやり方に無になって始めたほうがいい部分もあると思いますので、宮良さんの力量に期待して司会をお任せしたらいかがでしょうか。

【司会（石橋）】

ありがとうございます。今までの意見をお聞きしていきますと、大体国なり都から出せというご意見が強いのかなと思っておりますけれども、国、都のほうでご意見でございますでしょうか。

【成田協議員】

東京都といたしましては後任の課長を指名していただくのは大変光栄でございますけれども、第1回目のときからお願い申し上げておりましたのは、この会はある意味では自主運営という中で、それから国と都は今後いろんな話し合いをしていく中で、どちらかといいますと皆様方からの質問を受け、あるいは資料要求を受け、それに対して答えていく立場でございますし、江崎さんから第1回目にもおっしゃっていただきましたように、司会進行は中立的な方がよろしいのではということ、そういう意味ではこの中では大変ありがたいお言葉でございますけれども、外部から見た場合、当事者が司会進行をやっているのではなかろうかと思われる部分もあろうかと考えております。

そういう意味で、進行役に関しましてはここで決めるのにまだご議論があるかと思えますけれども、私のほうからは、できれば事務局を我々国と都でやりまして、これは協議会の事務局という形で、いろんな資料の提出とか協議会の進行をやっていただく形にしまして、場合によれば事務局の中で、進行役ではなくて、当面の司会役という形で運営させていただければいいのではないかとということで提案いたしますので、ご検討いただければと思います。

【司会（石橋）】

今、成田部長のほうから申し上げましたのは、当面の間、司会進行役という意味で、司会として事務局から出したらどうか。そこで何回かやって、その後、正式に進行役を決めて、その方にやっていただく。当面のつなぎとして、事務局の中から司会役を出したらどうかという提案でございます。それも含めてご意見いただければと思っております。いかがでございましょうか。

新さん、どうでしょうか。

【新協議員】

今、説明がよくわからなかったのですね。要するに事務局の中から司会役を協議員以外に1人出して、当面、進行役が決まるまでやっていこうということですか。

【司会（石橋）】

そういうことです。1人とは限らず、1人なり2人出して、それは当面つなぎ的になりますけれども、やったらどうかという提案でございます。

【新協議員】

わかりました。

ただ、先ほどからいろいろ議論が出ていますが、この協議会では中立というのはあり得ないですよ。道路をつくるかつくらないかという立場で出てきているわけですから、1つの意思を持ってみんな出てきているわけですから、中立の人というのはいないんです。国や東京都も明確な意思を持って出てきているわけですから、我々も明確な意思を持って出てきているという前提に立ってやっておりますから、そういう意味では中立な方というのはいないと思うので、事務局から出して当面やっていくという今の考え方は私は結構だと思います。

【司会（石橋）】

武田さん、どうぞ。

【武田協議員】

過去の経緯は別にしまして、今まで司会進行を協議員の中から出していることがよかったのかなという感じがします。協議員であっても司会では意見が言えない。司会、進行でもどちらでもいいんですが、行政の責任と継続性ということを見ると、個々に主張を持っている住民の側から進行役を出すというのはちょっと問題があるなというご意見には賛成です。

もしどうしても住民の側から出すというのであれば、よくありますね、今月は南町奉行が月番、来月は北町奉行が月番だというやり方もあろうかなと実は思っていました。しかし、大体今までの流れを見ると、国交省なり東京都が協議をして、事務局にそのすべてを任せる。我々は、無責任ですが、おかしければそのやり方はおかしいじゃないかということをついに言えればいいのであって、ただ、その場合に、司会をやっている人が説明をしなきゃいけない場面も出てくるだろうと思うんです。そういうことで、事務局の司会役、事務局の説明役をどこでどういうふうに分離するかというのはなかなか難しい。

ですから、特定の固有名詞を挙げないで、ちょうどこの後夏休みですから、次回までに国交省と東京都が協議をしてその辺をどうするか。司会をやっていて説明をする場合と、司会からおりて説明員ということを使い分けて、国と都の責任ある立場から1人ずつ司会役を出していく。それから今度、外かく環状道路担当課長になられた方、これは本人の能力があるかないとかじゃなくて、過去の信頼関係ということになると全然新しいわけです。

だから、だれがいけないということだけでなく、過去に何らかの形でいろいろ経験を積んでいる、あるいは信頼関係を築いてきた人ということを中心にして、次回までに国と都が責任を持ってそれを選んだらいいんじゃないかと思います。

ただ、その場合に、改めて規約はどうなっていたんだろうなと思って見ますと、司会進行役を置くということしか入ってないんです。どこから選ぶんだということが入ってないんです。だから、これは最初の事前協議の段階でどういう経緯があったのかわかりませんし、それから過去の2、3回の規約論議の中で、そのところが問題にならなかったし、明文化されなかったということです。ですから、当面は司会進行役を事務局が行うというぐらいのところを考えておかなきゃいけないんじゃないかと思います。

なおまた、事態が変わって変えるのであれば、変える必要があるかなと思います。

以上です。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。今の武田さんのお話は、当面の間、事務局がやる。そのメンバーについては、次回までに国土交通省と東京都が責任を持って決めろというご意見だったと思います。今の武田さんのご意見、その前の新さんのご意見も、当面の間、事務局に任せて、事務局にやらせてもいいのではないかとご意見だったと思いますけれども、それについて何かご意見があればお出しいただきたいと思います。

小林さん、よろしく願いいたします。

【小林協議員】

宮良さんが東京都の外かく環状道路担当課長ということで、人事異動で来ましたよね。そうすると、石橋さんが人事異動で異動したために宮良さんが来たわけだから、現実には宮良さんというパターンで置くのではなくて、東京都の外かく環状道路担当課長が司会進行をする。これからも人事異動がないとは限らない。それで、現実問題、事務局がやるにしてもまた人事異動があると、今度、司会進行をどうしたらいいかという話から始まると、また一から話をしなければならなくなってしまうというパターンがあると思いますので、司会進行は東京都の外かく環状道路担当課長だというふうに決めておいたほうが後々便利じゃないかと思います。私の意見としてはそういう考えです。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。小林さんのご意見としては、むしろポストで進行役を決めておいたらどうかと。また、そこに新しい人が来たら、その人にやってもらったらどうかというご意見だったと思いますけれども、武田さん、どうぞ。

【武田協議員】

どなたでもいいと思うんですが、協議員として都の成田部長と宮良さんが、協議員としてペアになっているわけです。国のほうは、大寺さんと伊勢田さんが協議員で、ペアになっている。その2人の間では、いろいろ横を向きながら意見の調整ができるだろうなという気がします。石橋さんがかわったあと宮良さんが石橋さんのところにいきますと、成田さんはペアじゃなくなるんです。協議員は2人ずつ国と都がいた方がいいんじゃないか。そういうことで司会進行は事務局からという考え方で、これは名前を挙げて言ったらもっと簡単なんですね。

つまり今までいろいろかかわり、説明を長々とやってこられた、それから外環を所管してきた、住民折衝もやってきた伊藤計画調整課長がいるわけです、国交省には。東京都には石橋さんを補佐しながら課長補佐としてやってこられた土屋さんがおられますね。そういうことで構わない。あまり名前を挙げて言うと語弊があるけれど、宮良さんは新しく来られた方で、その方が協議員はなくなって司会進行に回るということになる、都は協議員は1人しかいないということになる。

ざっくりばらんに言ってしまうと、伊藤さんと課長補佐の土屋さんあたりをイメージしながら事務局で調整したらどうですかということですよ。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。

ほかにご意見ございませんでしょうか。秋山さん、どうぞ。

【秋山協議員】

私たち協議員は一民間人として忌憚のない意見を言うというこの場になっているはずなので、その関係者が司会進行のほうにいくと発言が、いわゆる考えを表明することができなくなって立場が変わると思います。ですから、これは行政なり何なり、事務局関係の方がご自分の外環道を促進するかしないかということとは別問題で、司会進行のプロになっていただいて、そしてスムーズに進めていただいたほうがいいのではないかと思います。私たちの中にもいろんな職業の方がいらっしゃるんですけども、まず転勤というんです

か、2年か3年で立場が変わるといふ方はそんなにいらっしやらないと思ふんです。ですけども、いわゆる行政の方は、将来のこともおありでしょうから、おそらく転勤とか配置換えがあると思ふますので、司会進行、どちらにも偏らずにきちっとプロに徹していただければ、それが一番ベターではないかなと思ふます。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。今の秋山さんのご発言も基本的には、市民の方は意見を言うために来ているので、司会進行役は行政がやるべきではないかというお話だったと思ふます。

今までいただいた意見を分析しますと、基本的には行政がやるべきではないか。ただ、行政として協議員の中から司会進行役なりを出すべきなのか、あるいは事務局の中から司会的なものを選ぶべきではないかという2つの意見が大きくあると思ふますけれども、そこが完全に割れているんですが、それについてご意見をもう少しほかの方からいただければと思っておりますけれども、本橋さんはいかがでしょうか。

【本橋協議員】

今いろいろお話を聞いたんですが、私はこの会に入ってまだわずかです。協議員の方がなるというお話がありますけれども、まだ顔も完全に覚えていませんし、内容もわかりません。ですから、今お話がありましたとおり、司会進行は行政側でやっていただくということで、ゆくゆくはそれでよければ続けていただく。もしまた協議員でやろうということになれば、そういうこともいいのではないかとと思っております。

以上です。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。このことをずうっとやっても時間だけとらせていただくことになってしまいますので、事務局の中から出すか協議員の中から出すかということについては、国なり都なりにお任せさせていただくということも1つのやり方としてあるのかなと思っておりますけれども、もしそういうことがお許しいただけるのであれば、当面、事務局の中から進行役を出してやっていくのか、あるいは協議員の中から進行役を出してやっていくのか、その辺は国と都で次回までにご相談させていただいて、次回までに決めさせていただくというやり方はいかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【司会（石橋）】

それでは、皆様からご了解いただいたということで、事務局から出すか協議員から出すかについては、国と都で相談させていただいた上で次回までに決めさせていただいて、またご報告をさせていただきたいと思ふます。そういうことでよろしく願ひいたします。

それでは、次の議題に入りたいと思ふます。議題の3番目でございますけれども、必要性の有無（効果と影響）についてのご議論をしていただければと考えております。

前回、皆様からご意見をいただいたところでもありますので、それを踏まえまして首都圏の交通の現状と課題についてということでスライドをおつくりしました。その内容につきまして事務局のほうから説明をお願いいたします。

【事務局（西川）】

事務局を担当します国土交通省の西川でございます。これから首都圏の交通の現状と課題につきまして説明を行わせていただきます。前回、皆さんからご意見をいただいておりますので、あわせてその内容につきましてもご説明させていただきたいと思ふます。どうぞよろしく願ひいたします。

協議員の皆様方にはスライドの資料を事前にお持ちいたしまして、ご説明させていただいております。今回お示しさせていただくものにつきましては、事前にご説明させていただいたものと若干異なっている点もございますので、その点も含めてご説明させていただ

きます。今お手元に配らせていただいている資料と、前方のスクリーンに映し出されているスライドをごらんになっていただければと思っております。首都圏の現状と課題、必要性の議論のために資料として、これからご説明させていただきます。

今スライドに映し出されているものは前回の説明で使わせていただいたものと同じでございます。首都圏の自動車の発生交通量・集中交通量の密度を示したものでございます。赤くなっているところが、自動車交通の発生集中量が非常に大きい地域を示させていただいております。

これも前回ご説明させていただきました首都圏における渋滞箇所の図でございます。若干見やすくするための修正だけをさせていただいております。内容につきましては前回と同じものでございます。首都圏では全国の渋滞箇所のうち約3割の800カ所ぐらいございますが、それが集中しております。あと神奈川県、埼玉県、千葉県、東京都、この1都3県で600カ所以上が集中しているというのが図に示されてございます。

この資料につきましては、前回、主要な道路の交通量についてデータを示すようにのご意見がございましたので、整理させていただいております。これは東京周辺の高速道路の交通量の現況を示したものでございます。赤で示している区間が10万台以上の交通が流れているところでございます。青で示しているものが6万台未満の交通が流れている区間となっております。特に首都高3号線、4号線、5号線が10万台以上交通が流れているということから、交通混雑が非常に発生しやすい路線であるということがこの図で示されております。

これも今と同じでございますが、先ほどのスライドは高速道路、これは一23区の西部の主な一般道路の交通量の現況について示させていただいております。赤で示した部分が6万台以上の交通があるところでございます。環状8号線では、目白通りとの交差点付近と国道20号との交差点付近から国道246号の交差点付近までが6万台以上という非常に大きな交通が流れているのが示されております。

このスライドにつきましては、前回と同じスライドでございます。首都圏の高速道路の走行速度を示している図でございます。赤で示している区間が、30キロ未満という速度の低いところであるのが示されております。

これは先ほど一般道路の交通量につきまして追加でご説明させていただいておりますので、一般道路の走行速度を先ほどと同じ範囲で、東京23区の西部地域の主な一般道路につきまして整理させていただいております。赤で示している区間が15キロ未満と、速度が低いところでございます。青が25キロ以上と、速いところになっております。環状6号線、環状7号線、環状8号線が交わる放射方向の幹線道路と交わる交差点付近では、速度が低下している傾向が図に示されてございます。

これも前回、協議員の方から、外環沿線の7区市の都市計画道路の整備状況の資料を示すようにのご意見がございまして、都市計画道路の完成率というもので整理しております。完成率は一番右の欄でございますが、これを見ていただきますと、一番右の欄の下から3つ目でございますが、外環の沿線7区市で合計約40.9%の完成率となっております。それを23区全体で見ますと55.6%、東京都全体で見ますと52.6%という状況になっております。

この図につきましては、首都圏の自動車排ガス測定局の環境状況ということで示させていただいております。これは前回と同じ図でございます。若干凡例等を見やすく修正しているものでございますが、道路沿道に設置された測定局のNO₂(二酸化窒素)、SPM(浮遊粒子状物質)の測定結果の状況をお示した図でございます。

これは全国の自動車排出ガス測定局におけるワースト10ということで、これも前回お示しさせていただいたものと同じでございます。二酸化窒素につきまして全国のワースト10を列挙させていただいております。赤くなっているところが東京都内の測定箇所でご

ざいます。

これも前回示させていただいたものと同じでございます。浮遊粒子状物質（SPM）の全国の測定局の中でのワースト10を示させていただいております。

この図につきましては、事前にご説明に伺ったときにはお示しできておりませんでした。前回、環境の測定結果の経年変化、推移を示すようにとのご意見がございましたので、東京都の自動車排出ガス測定局による経年変化ということで整理させていただいております。この図は二酸化窒素の年平均値の推移を示したものでございます。傾向といたしましては、ほぼ横ばいの傾向にあることがわかりいただけるかと思っております。

先ほどは二酸化窒素でございましたが、これは浮遊粒子状物質（SPM）につきまして同じように整理させていただいているものでございます。傾向といたしましては、平成3年ごろから若干ながら減少傾向にあるということがわかりいただけるかと思っております。

この図につきましても事前にご説明させていただいた段階では入っておりませんでした。前回の協議会の中でも沿道の環境の状況につきましてデータを示すようにとのご意見がございましたので、整理させていただいております。環状7号線、環状8号線の沿線区域の大気の状態を整理しております。環状8号線測定箇所としては、青梅街道の交差点付近の井草、早稲田通りの交差点の下井草、八幡山の3カ所に測定局がございまして、そこで、平成10年と平成12年の測定値をグラフにさせていただいております。先ほど大気の状態の経年変化をお示しさせていただきましたが、12年の大気の状態は全国的にもNO₂、SPMがちょっと低いような状況がございまして、この沿道におきましてもその傾向が見えていただけるかと思っております。

引き続きまして、これは抜け道となっている生活道路ということで、前回、環状8号線周辺の抜け道をご説明させていただいておりますが、環状7号線の沿線地域の抜け道も追加するようにご意見がございましたので、環状7号線の抜け道を追加しております。

これにつきましては、前回お示ししたものと一緒のものをお示しさせていただいております。抜け道となっている生活道路での交通事故の発生状況を示させていただいております。

これは前回、自動車交通がどのように流れているのかということを示すようにとのご意見がございましたので、東京23区を走行する交通の状況につきまして、このような形で整理させていただいております。これは実測値をもとに東京23区を走行する交通のうち、23区を通過する交通、23区内を行き来する内々交通、それから23区内と23区外を行き来する内外交通、この3種類に分けてその割合を示しております。23区内を走行する交通のうち、これは全車種で見えておりますが、全車種で見ますと、14%が23区内に用事のない通過交通となっております。

続きましてこれも同じような形で整理しておりますが、これは先ほどのスライドが全車種であったのと違しまして、このスライドにつきましては大型車について注目して整理させていただいております。大型車について見た場合につきましては、先ほどと同じように整理いたしますと、通過交通の割合が33%となっております。

これからは参考までに、前回ご説明させていただいたものと同じ首都圏の高速道路の変遷をつけております。前回の協議会で協議員の方からご指摘がありました中央道の富士吉田線につきましては、事務局のほうで調べさせていただきまして、修正をさせていただいております。以降につきましては、若干もう一度見直しをさせていただきまして、正確な形で修正をさせていただいております。

以上、スライドの説明を終わらせていただきます。

また、江崎さんのほうから資料が提出されておりますので、それもお手元に配っております。参考にさせていただければと思っております。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。事務局から今説明がございましたけれども、協議員の皆さんから順番にご意見をお受けしたいと思っております。特に事務局のほうから、こういうところについてご意見をいただきたいという点があれば。特段ございませんか。こういう点について協議員の皆さんからご意見をお聞きしたいということがあれば、その辺を言っていただければと思っております。

どうぞ、米津さん。

【米津協議員】

14ページですが、抜け道となっている生活道路の中で、高井戸付近の抜け道と瀬田交差点の抜け道のところに規則正しく丸い印がついているんですが、これと凡例のところにある交通事故発生とは関係しているんですか。○の中に斜めの線が何本もあるようなのは、ほかにどこか地図の中に表示されているところがあるんでしょうか。その辺をお尋ねします。

【司会】

事務局のほうからお願いいたします。

【事務局（西川）】

事務局のほうから答えさせていただきます。

抜け道となっている生活道路の資料の中で○にハッチがかかっている交通事故発生と書かれているところは、この箇所で交通事故が発生しているということで、そのデータを整理させていただいたものが次のページのデータとなっております。ただ、箇所数が必ずしも一致してありませんが、ここの箇所で発生しているということで整理させていただいております。

【司会】

米津さん、よろしいでしょうか。おわかりになりましたでしょうか。

【米津協議員】

わかりました。

【司会（石橋）】

それでは、協議員の方から順番にご意見をいただきたいと思います。前回は杉並区さんからということで順番をお願いしたわけでございますけれども、今回は武蔵野市さんからということでお願いをしたいと思っております。ただ、きょう江崎さんのほうから資料が出ておりますので、まず資料の説明も含めて江崎さんのほうからご意見をいただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【江崎協議員】

いろいろありますけれども、とりあえず私のほうから配っていただいた資料について説明させていただきます。

確かに都心部では交通量が多いですね。この自動車は一体どこへ行こうとしているのかを知りたいと思って調べてみました。それがこのグラフです。これは東京都でお作りになっている『東京都の自動車交通の実態』というところに出ている数字をただグラフに起こしてみたものです。

ちょっとわかりにくいかもしれませんが、このグラフの縦軸が出発地で、横に色別に表示しているのが目的地の割合になっています。都心3区、周辺11区、外周9区というふうに一般的に分けていらっしゃるようなんですが、7区市でいうと外周9区の中に世田谷区、杉並区、練馬区が入っていますし、下の多摩については、調布市、狛江市、武蔵野市というのは北多摩南部というところに入っています。これは乗用車、貨物車をあわせた全車についてのものです。

このグラフの中に数字を入れにくかったので、見辛くて申し訳ありません。それぞれ合計のところだけ右端に数字を書いております。

これをご説明すると、区部に関しては区部の合計が自区内、1つの区内だけを移動している車が41.1%です。隣接区、隣の区に目的地があるという車が27%、その他区部については16.2%。つまり23区内だけを移動している車が84.3%あるということです。そのほか多摩 多摩といっても、例えば世田谷区は隣に狛江市、調布市、三鷹市があるんですが、ここも多摩に含まれます、隣接区ではなくて。これが2.9%。隣接3県というのは神奈川県、埼玉県、千葉県ですが、これが11.7%で、その他が1.1%ということです。

下の多摩に関しては、それぞれ分けてある4つの地域内で移動している車が合計で70.9%、その他地域で移動している車が13.2%、区部との間というものが6.0%で、隣接3県が9.1%、その他が0.7%ということです。

これは全車に関してですけれども、貨物車に関して見てみると、外周9区で、特に自区内の交通量が多いということがわかりました。これもぜひあわせて参考にさせていただきたくて出させていただきました。

ありがとうございます。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。それでは、順番にお願いをしたいと思います。

まず、武蔵野市の濱本さん、よろしくお願いいたします。

【濱本協議員】

私のほうは質問をさせていただきます。

14ページと15ページの抜け道の件なんですけれども、この抜け道になる生活道路での事故とかいろいろ出ていますけれども、どの道路に対する抜け道になっているかというのがよくわかりません。例えば外環の谷原から入ってきた車に対する抜け道なのか、あるいは環状8号線、環状7号線から入ってきたとか、いろいろあると思うんですが、そのことがよくわからないということです。

それからもう1つ、その次の15ページの交通事故の発生状況ですけれども、これは杉並区さん、世田谷区さんが出ているんですけれども、もし今外環で議論されるならば、外環ができてからこういうことになったのか、あるいは抜け道となっている生活道路で交通事故になった問題には何があるのか。その辺が説明されていないと思うので、その辺をよく教えていただきたい。

ということは、簡単に言いますと、14ページの富士見ヶ丘駅付近とか上石神井駅付近とか、これは昔からの街道ですよ。街道では事故が起こるのは当たり前だと思えますし、これは外環ができたから抜け道になったということじゃなくて、外環がなくても、今までの環7とか環8で抜け道になっていたんじゃないかと思うんです。だから、その辺が皆さんごちゃごちゃにして抜け道だという言い方をしているんですけれども、よくわからない。この辺をお調べいただきたい。

【司会（石橋）】

ありがとうございます。

それでは、事務局のほうからお答えいただきたいと思います。14ページ、15ページの意味みたいな。

【濱本協議員】

それからもう1つ、江崎さんにお聞きしたいんですけども、この割合が100%で出ているんですけれども、全体で台数は何台か後で。

【司会（石橋）】

まず、最初の2点について事務局のほうからお答えいただきたいと思います。その後、江崎さんにお答えいただきたいと思います。

【事務局（西川）】

事務局のほうからお答えさせていただきます。

14ページで我々のほうで整理させていただいている抜け道はどのような抜け道かということですが、基本的には市販されている抜け道マップ等で、現在、環状7号線、環状8号線の周辺地域で抜け道として利用されているというふうに示されているものを、ここで赤のルートで示させていただいております。

2点目は、15ページの外環がなくてももともとはこういう状況だったのではというご指摘かと思いますが、この点につきましては手元にそのような資料を持ち合わせてございませんので、その点につきましてはまた整理させていただきたいと考えております。

【司会（石橋）】

それでは、江崎さん、トータルの台数を。

【濱本協議員】

今の答弁は当たってないと思うので、細かく調べていただきたいんですけども、例えば14ページに三原台とかの例、それから交通事故発生数の丸ちょぼが出ていますけれども、その辺のところ、マップだとか何とか今言っていたけれども、そうじゃなくて、こういう交通事故発生で、こういうことになっているというならば、数字が絶対出ているので、ちゃんと数字を出してもらいたい。

それと、15ページと同じですけれども、外環と絡んでいるのか、ほかの道路から出ているのか、その原因がわからないのは抜け道だけじゃないと思うので。ただ、皆さんの資料は抜け道となっているけれども、抜け道は抜け道でわかりますけどもね。だから、過去の外環なり環8なり、あるいは環7ができていないときの抜け道ということもあるので、それが生活道路になったと思うので、その辺を数字的にしっかり出してください。

【司会（石橋）】

確認させていただきたいんですが、抜け道の事故発生件数の具体的な数字を示せという話と、それから14ページ、15ページというのは外環があるという前提なのか、まだ整備されてないという前提での数字なのかというご質問というふうに理解させていただいてよろしいでしょうか。

【濱本協議員】

それそうですけれども、抜け道の数字はどこから出ているのか。意味わかります？ 抜け道となっている生活道路で事故が起こっているということですよ。環状道路から出てきている車が抜け道として使っていると思うんです、皆さんがこれを出す以上は。だとすれば、どこの環状道路から出てきたのかということ、ほんとうに抜け道のとらえ方ができるのか。そうじゃなくて、生活道路から生活道路へ出てくる抜け道として使っているのかどうかということです。そういうこともあると思うんです。

だから、そういう言い方でいけば、抜け道という言い方はちょっとおかしいんじゃないかなと僕は言いたいんです、はっきり言えば。だから、事故が増えているとか、そういうことじゃなくて、一般的に車が増えているから事故が発生しているんじゃないかという考え方なんです。だから、環状道路とか外環というんじゃないで、そこのところが明確にできるかどうかということをお教えいただきたい。

【事務局（西川）】

きょうのところは整理した資料を持っていませんので、再度整理させていただきたいと思っていますので、よろしくお願いいいたします。

【司会（石橋）】

次回までに14ページ、15ページの定義、数字、その辺についてもう一度整理させていただいた上で、再度説明させていただきたいと思います。

江崎さん、例えば区部トータルの台数なりトリップ数がわかれば、それだけ教えていただければと思っています。

【江崎協議員】

これは台数というか、トリップ数なんですけれども、トリップ数でいうと、23区合計で545万6,321トリップということです。

【司会（石橋）】

じゃ、続きまして村田さん、よろしくお願いいたします。

【村田協議員】

環8、環7の抜け道ですとか、混雑状況ですとか、そのあたりはだんだんわかってきた気がするんですけども、私は特に武蔵野市にありますので、多摩地区の放射線方向ではなくて、南北方向の道路の状況をもう少し詳しく知りたいなと思います。混雑状況ですとか、環境の状況ですとか。この環境の状況の中には大気汚染の問題、それから生活環境が悪化するという意味で抜け道も含めて、事故などの状況も知りたいと思います。それらについて、一般車両と大型車両、あるいは業務車両別で知ることができたらよりいいなと思っております。

それから、抜け道の問題では、環8、環7の区部のものがこちらに載っておりますが、区から外に出ました多摩地区のものももしあれば見てみたいと思っております。

以上です。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。多摩の南北地域のいわゆる道路の混雑状況、あるいは環境の状況がどうなっているのか、交通実態がどうなっているのか。その中で特に大型車と小型車みたいに分けられれば、そういうものの資料を出してほしい。それからもう1点は、抜け道について、環7、環8だけではなくて、多摩の道路の状況はどうなっているのか、その資料を出せということで、次回また事務局のほうで検討させていただきたいと思います。ありがとうございました。

続きまして武蔵野市の伊藤部長、よろしくお願いいたします。

【伊藤協議員】

資料の感想になるんでしょうか、意見は特にございませんけれども、日常データを見ておりますので。

ただ、改めて2点ぐらい、この資料を見ての感想なんですけど、7ページにあります都市計画道路の整備状況、日常常に思っておりますけれども、区部と多摩、これを見て改めて三多摩格差というのが、完成率をごらんいただいてもおわかりのことと思います。私ども武蔵野市を例に挙げれば、市の施行道路は70%を優に超しておりますが、都施行道路はまだ40%にも至ってないということでありまして、ぜひとも三多摩も区部並みの完成率に早く頑張っていたいただきたいと思いますと思っておりますのが1点です。

それから、今、濱本さんとか村田さんからも出ましたけれども、15ページの抜け道となっている交通事故状況、これはデータが杉並区と世田谷区から出ております。私も瀬田も高井戸も使っております、抜け道といっても通るたびに若干通路も経路も変わっておりますので、多分、杉並区、世田谷区により細かいデータがあるかと思っておりますので、経路経路の事故の発生、外環道路からのものというのはかなりはっきりわかるかと思っておりますので、交通事故の発生といっても事故もかなり度合いがいろいろあるかと思っておりますけれども、もう少し細かいデータが区にあったら出していただきたいと思いますと感じました。

全体的には以上でございます。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。

それでは、続きまして三鷹市の川瀬さん、よろしくお願いいたします。

【川瀬協議員】

これを見たら、今、武蔵野市さんのほうでも言っていましたけれども、多摩地区が悪いので。特に三鷹市が一番悪いみたいなんですよね。それで、私のうちは三鷹市と杉並区の境なんですけれども、ただ、今、東八の工事がなかなか進まないの、うちの辺から東八に出るのにすごい渋滞してなかなか出られないんです。抜け道というと、私のうちの前は4メートル道路で、そんなところも抜け道で通っているんです。だから、できるだけ早く東八もやるのかやらないのか、ちびりちびりやってないで、環8まで早く工事をやっていただきたいと思っております。

以上です。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。

続きまして新さん、よろしくお願いいいたします。

【新協議員】

2、3日前にこれを持っていらして私は見ていたんですけれども、この資料は確かに現状なんだけれども、どう考えるかというのはまた別の問題だろうと思うんです。例えばこれは一極集中が端的にはっきりあらわれているという気がしてしょうがないんだけれども、これを外環で片づけるということにはならないだろうと私は思うんです。

そういう見方から見させてもらおうと、例えば1ページに首都圏の発生交通量・集中交通量の密度と書いてありますね。赤くなっているところは区部の中心部ですよ。中央環状の中です。ここの交通渋滞を外環で処理できるんですか。この中で処理しなきゃしょうがないじゃないですか。あるいは車の発生を数量を抑える以外に方法はないだろうと私は思います。

それからもう1つ、よくわからないんだけれども、4ページの主な一般道路の交通量というところを見ても、国道1号から国道246の間の環状道路、環状6号線が4万台平均、その外側が6万台平均となっているんです。その外側の環8が4万台平均ぐらいになっているんです。ということはどういうことかなと思うんだけれども、環8ができて環7の交通は一向に減ってない。環7だけがずうっと渋滞していて、環8のほうにはまだ余裕があるということになっている。だから、環状6号を減らすために環7が機能していたということはわかるんだけれども、環8ができたことによって環7が減っているという状況には見えないということなんです、主な一般道路の交通量は。

だから、6ページの一般道路の走行速度については国道1号と国道246の間、環状6号が一番遅くて、環7がちょっと速くて、環8がもっと速くなっている。確かにこのところは外側の環状道路に誘導していったのかなという気がしないでもないけれども、ほかのところは全然違うんです。外側にあるから、中の道路がすいてきたという感じは全然ないわけです。

それともう1つ、7ページに外環沿線区市における都市計画道路の整備状況と書いてあります。要するにこの地域の中でどれだけの工事をやられたかという完成率48%から30%まであって、三鷹市が30%が一番低いけれども、これを見ていても外環沿線の合計で完成率が40.9%、未着手延長は254.7と書いてあるんです。これは外環の責任じゃないでしょ。外環の総延長というのは18キロしかないんです。あとの236.7キロは書いてあるだけで、要するに国土交通省と東京都がのんびりやってきたから、こういうふうになったわけでしょう。それは外環とは何の関係もないじゃないですか。外環ができたならばこの整備状況は変わるんですか。外環ができたなら、この254.7キロは東京都と並ぶような55.6キロまでくるんですか。そんな話じゃないでしょ。未整備状況というのはあくまで一般道路の問題であって、これに対して国土交通省なり東京都が多摩格差をなくすために全力でやるというなら話はわかりますよ。それだったら大歓迎ですけどね。だから、外環道とは話が違うんじゃないかということですよ。

それからもう1つ、8ページに首都圏の自動車排ガス測定局の環境状況と書いてありますが、これは中央に偏っているような気がしますね、この密度を見ても。もっと外環やなんかをやるのであれば、外環周辺の測定局の密度をもっと上げていかないとおかしいんじゃないかと思うんです。

もう1つ、9ページに全国の自動車排出ガス測定局におけるワースト10と書いてあります。大阪府と三重県が中に入っていますが、東京都、神奈川県でワースト10の8つを占めているわけです。二酸化窒素は我々も測定しているんですが、ほんとうにものすごい量ですよ。0.06というのが環境省の基準値なんですが、それ以前は0.03だったんです。環境省の基準が改定になって0.06になって、さらにこれも達成できないというのがたくさんあるんです、あちこちに。これを一体どうするのかということなんですね。外環ができたならこれがなくなるんですかということですよ。私はそうは思わない。もっとほかの手を使わないとこれはなくなっていく。環境汚染の緩和のために外環がどれだけのことができるのかといたら、ほとんど関係ないだろうと思うんです。これが1つです。

ですから、これは名古屋市の裁判でも、西淀川区の裁判でも、川崎市の裁判でもやられていますけれども、国土交通省なり東京都が真剣に考えて対処していかなくちゃならない問題ですよ。あの問題だってまだ片づいてないはずですよ、川崎市の訴訟の問題だって。そういう問題も考えないでこうやって外環を進めていくんですから、これは正直な数字ですから、それでいいとは思いますが、これだから外環を使わなくちゃならないという理屈にはならないと思うんです。

それからもう1つ、抜け道になっている生活道路の問題を申し上げますと、これは見てごらんになるとわかるんです。私もよく通りますからわかるんですけれども、環7、環8を通るのに通れないから通っているというのも確かにありますよ。並行して走っているやつはそうなんですけれども、東西方向に走っていくのは環7も環8も関係なく、都心部に入っていくのに一般道路がいっぱいだから、抜け道を入れていくんです。特に環7の近くは東西方向に延びている抜け道がたくさんあるでしょ。これは甲州街道とか多摩川通りとか、そういった通りが混雑して通れないから、こっちへ来るわけです。環状道路のせいじゃないんです、これは。

だから、抜け道になっている生活道路といった場合、我々が調べる対象というのは環7か環8の平行した方向に走っていつている道路で、その補完的な役目をしているという意味であればわかりますし、そこで起こった交通事故の量がどれだけかということがわかれば、それはまたそれで参考になるかもしれませんけれども、今のところは環8ができたから、環7の抜け道が少なくなったということは出てないですよ。環8ができて交通がうまくいくなったら、環7の抜け道はなくなるはずじゃないですか。これは現実には同じくらいあるんです。しかもまだ外環もできていないのに、外環方向にたくさんの抜け道があるということです。これは一般道で通っているわけですから、外環は関係ないんです、全く。だから、外環ができたからといたって、外環は一般道とつないでいるわけではありませんから、インターチェンジをつくれれば別ですけども、ジャンクションだけでやっていくという話になってくると、全く抜け道とは関係がなくなっていくということです。

もう1つ、16ページですけども、東京23区を走行する交通の量が書いてあるんですが、通過交通が14%というんですけども、これは高速道路のことですか、一般道のことですか。多分、一般道だろうと思うんですけども、14%というのは比較的少ないんじゃないかなと私は思うんです。

もう1つ、17ページの東京23区を走行する交通の内訳の中で、大型車の通過交通が33%といつているんですけども、この33%の大型車というのは高速道路をあまり通っていないんじゃないですか。一般道を通っている車の数もあわせて33%というと、運輸会社の大型車は今首都高を通ったりほかの高速道路を通ると運賃が高いので、ほとんど下

を通っているという話を聞いています。そうすると、これは高速道路は関係ないですよ。一般道で33%、高速道路も含めて33%かもしれませんけれども、そういう状況なんじゃないかと思う。そうすると、これは外環、高速道路をつくって緩和するかといったら、私は緩和しないと思うんです、ただで通すなら。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。

続きまして米津さん、よろしく願いいたします。

【米津協議員】

私も今日出されたこの資料についての感想を申し上げますと、4ページの一般道路の交通量のところですね。私は免許証を持ってないので車の運転はしませんが、友達はほとんど車を持って乗り回しています。その友達の話聞いてみますと、環8は走りにくくて嫌だというんです。混んじゃって、混んじゃって、どうにもしようがない。たまたま青梅街道と交差するところがちょっと交通量が少ないのは、四面道から井荻の立体交差の先までおよそ2キロぐらいのトンネルで今通過しています。だから、スムーズにこのところは流れるんですけども、その前後がものすごく混むというんです。環8を走るぐらいだったら、遠回りだけれども、環7へ行ったほうがずうっと走りいいよという話を聞いています。1人、2人どころじゃなくて、4、5人から聞いています。

その結果が、先ほどどなたかおっしゃった環8のほうが環7に比べて交通量が少ないんじゃないだろうかといった原因だろうと思います。事実、プロの運転手が、環7は混むから敬遠しているんだけど、実際、時間によっては環8がスムーズに通れる時間もあるようです。ただし、我々が東名を使って環8へ入って、下手すると瀬田から三鷹へ帰ってくるのに夕方は1時間ぐらいかかる。そのぐらい環8は混んでいます。普通の乗用車なら裏道を抜けられるんでしょうけれども、よく団体なんかで行くと、大型バスだとどうしてもこの道を通らなきゃならない。そんなことがこれを見て感じられます。

先ほど武蔵野市の伊藤部長さんからせめて23区並みになりたいという話がありましたが、これは単なる感想ですけども、三鷹市は完成率30%。私はせめて三鷹市も武蔵野市並みになりたいなという希望でございます。18.5%違います。武蔵野市さんの48.7と東京都合計の52.6%はたかだか5%しか違います。そんなことをこれで感じます。

9ページのNO2、これは何で東京都が多いのかはとにかく別として、東京都の西半分ばかりですよ。1つだけ梅島陸橋がかるうじて東京都の東半分に入っていますけれども、板橋区の大和町交差点、大田区も西側だし、品川区も世田谷区も目黒区もみんな東京都の西半分です。あれは東京湾のせいでしょうか、奥のほうが濃くなっちゃうということは。その辺もできたら理由を教えていただきたいと思います。

それから、先ほどの抜け道の話なんですけれども、私の記憶だと7、8年か10年ぐらい前だと思うんですけども、あるテレビ局で夜中に抜け道ガイドという番組をやっていました。延々と車に乗って右へ行ったり左へ行ったりして、東京都のある地点からある地点、これは南北もあるでしょうし、東西もあると思いますけれども、多分あんな番組をやっていたんですから、それをビデオにして売っているか、あるいはビデオに撮った人がそれを研究して盛んに抜け道を通るんだろうと思います。確かに4車線の広い道で事故が起きたら、大きな事故になるかもしれませんが、4メートルとか6メートルぐらいの抜け道で事故が起きたら、これは大々的な事故になるかわりに、子供とかがちょっと飛び出ただけで引っかけられて死んじゃうとか、そういった事故が多いと思います。

先ほど私が聞いたのは、この抜け道の中で赤い太い線に丸い斜めの印をつけたこの一帯が事故が多いですよということで、事故の件数とは全く関係なしに、ほかの抜け道に比べて交通事故の多い抜け道がこれですよというご説明を聞きましたのでわかりましたけれども、実際に、特に濃く書いたところで1年間に何件ぐらい事故があったのか、もしわかっ

たら教えていただければありがたいと思います。

以上です。

【司会（石橋）】

わかりました。

【武田協議員】

これをずうっとやるの。

【司会（石橋）】

一通り皆さんの意見を聞きたいと思っております。

【武田協議員】

そうすると、2回か3回にわたってやるわけ？

【司会（石橋）】

いや。1人3分見当で、あと30分ぐらいで終わると思います。

【武田協議員】

ごめんなさい、割り込んで。これは今日ずうっと9時までやるわけ？

【司会（石橋）】

ええ、9時ちょっと前までの時間で皆さんのご意見を。

【武田協議員】

だけど、終わるわけがない。その辺でもう9時になっちゃうよ。あと30分しかないんだから。ということは、次回もやるわけですか。8月はあと休んで、9月またやるわけ？この話。

【司会（石橋）】

ええ。もしきょう全部皆さんのご意見を聞けないようであれば、また次回。きょういただいた意見をもとにきょうお示した資料等を直させていただいた上で、再度また皆さんからのご意見をお聞きしたいと考えております。

【武田協議員】

質問や意見のある方がやるのはいいんだけど、順番にこれを全部やる必要があるんですか。それを諮ってからやってください。また次回、9月のしょっぱなからこれを2回やるんなら、腰を落ち着けてやりますけれども、どういうことなんですか、進行計画は。

【司会（石橋）】

きょうできるだけ9時の範囲内で皆さんのご意見をお聞きして、時間の中で終わらせていただきたいと思います。もしきょう中に終わらないようであれば、また次回、皆様からのご意見をお聞きしたいと思っています。

ただ、今ちょっとお話がありましたけれども、もしきょう時間の関係で皆さんのご意見をお聞きできないような状況であれば、今私どものほうで意見メモというのをつくらせていただいております。そのメモにご記入いただいて、後からご意見をいただければ大変ありがたいと思っております。

ただ、その辺については、ご意見をいただく方とメモでいただく方に差が出てきてしまいますので、そのやり方について私個人としてはどうかなと思っています。一応きょうの会の運営としては、まずできるだけ皆さんからご意見をお聞きして、もし時間内にお聞きできなければ意見メモをお渡しして、きょうお書きになるというのは無理ですから、後ほどそれについて記入して送っていただくという形でやらせていただければありがたいと思っております。

【武田協議員】

前回ああいうことがあって多少停滞したわけですが、いよいよ本格的な内容に入ってきたなという気がするんです。でも、8月はとにかく今日1日で終わりだとするので今度9月、10月、11月というスケジュール表が出ています。そこで、事務局を含めてお願いした

いのは、9月、10月、11月でどこまでどのような内容をここでお互いに意見を出し合うのか、その辺のイメージぐらいははっきりしてほしい。

もう一つは、この前も申し上げたと思うんですが、月に2回やるということは精神的には月に4回やっているぐらい苦痛なんです。また、12月、1月はどうするのか。歳末繁忙期でとてもじゃないが、これはやっていられないなということもあります。そういうことで、中期というか、短期というのかわかりませんが、このPI協議会は何カ月かけてどういう内容をどこまで詰めようとしているのかという、おおよそのイメージを次回までに明らかにしてほしいと思うんです。

【司会（石橋）】

わかりました。湯山さん。

【湯山協議員】

すみません。皆さんお話を続けている中で腰を折ってしまっているわけですが、私も武田さんと同じような意見なんです。ここまで皆さんがいろいろとご意見を述べたわけです。ですから、時間が切れたら、あとは意見メモを出してくれという提案が今司会のほうからありましたけれども、それはいかがなものかなと思うわけです。もし時間内にできないならば、次の機会にそれを続けていただいて。そうでないと公平感がなくなるんじゃないかと思えます。これは私の考えです。

それと、皆さんから意見を出していただいているものをただ聞きっ放しという感じがちょっとするわけですので、事務局でそれに適切に答えるものがあるならば答えていただきたい。これは一種のセレモニーみたいで、皆さんがただ言っていることを聞きっ放しという印象もあるので、そこら辺もいかがかなと思っております。

終わります。

【司会（石橋）】

ありがとうございます。今の意見は3点ほどあると思います。きょうのこれからの運営をどうするかという話があると思います。今、湯山さんから、きょう聞けるだけお聞きして、聞けなかった方には意見メモを出していただくというやり方については、公平性に欠けるのではないかというご指摘が今ございましたけれども、私自身もそういう感じがしておりますので、できればきょう聞けるところまでお聞かせいただいて、残りの方については次回またご意見を聞かせていただくというやり方でやったらどうかと思っておりますけれども、いかがでございましょうか。

どうぞ、江崎さん。

【江崎協議員】

それでもいいんですが、できれば、今いただいている資料で、さらにもうちょっとこういうところがわからないので、追加して出してほしいというものをまず出していただいて、まだそれでも時間があるようでしたら、意見を聞いていくということではいかがかなということと、あとは湯山さんもおっしゃったように、どうも言いっ放しになってしまうような気がします。これまでの規約ですとか運営細則についてもそうだったんですが、意見を言ってもどこか飛んでいってしまうような感じがするので、できれば進行役としてそれを視覚に訴えるように、整理しながら書いていくということをお願いしたいと思えます。

以上です。

【司会（石橋）】

わかりました。今の意見は、湯山さんのほうからもお話がありましたように、出された意見に対して我々事務局としてどうやっていくかという話があると思います。それについては次の段階でペーパーにまとめてお示しをすとか、いろんなやり方があると思いますけれども、それについても事務局の中できょういただいた意見をもとに次回以降どうい

形で対応していくのか、その辺の方針については早急に出していきたいと思っております。

それから、もう少し長期スパンの話でございますけれども、先ほど武田さんからお話がありましたように、今後9回どういうふうに進めていくかということについても今後皆さんの意見をお聞きしながら、そういう長いスパンの中でどうやっていくのかということについても事務局として今後検討して、その辺のある程度の方向性を出していきたいと考えております。

きょうは時間がかなり迫ってまいりましたので、できればきょう残りの時間の中でご意見をいただいて、きょういただく意見としてはそこで打ち切らせていただいて、残りの方については次回以降この場でご意見をいただければと考えております。

そんな形でやらせていただきたいと思います。

先ほど江崎さんからお話があった資料要求のある方がいれば、それはご意見でいただくのか、後でペーパーでいただくのか、それはいろんなやり方があると思うんですが、倉田部長、どうでしょう。

【倉田協議員】

今まとめていただいたのでそれでいいと思うんですが、ただ冒頭に意見なら意見と言わなかったです。意見と感想と。しかも順番でやるといったら、このメンバーは意見も感想も言っていたら3分、5分、だれだって話せる人なんですよ。だから、意見だけにするとか、それから順番で全員の発言を求めるというのは僕は必ずしも公平だとは思いません。この資料で納得する人にあえて意見、感想を言えということも酷な話で、人の話を聞きたい人も中にはいますしね。ですから、感想ということじゃなくて、これからは意見があればどんどん言うということによろしいんじゃないですか。

それから、やり方として、対事務局なり、対国と都と住民の方々とのやり取りという形じゃなくて、それも必要な部分は当然あると思うんですが、ここに出ている協議員同士それぞれのご意見がありますから、それをやり合うというか、言い合うという形もぜひ考慮していただきたいと思います。抜け道の話なんて、事務局ははっきり言ってないんですが、これがあるから必要だというお考えを持っている協議員の方はいらっしゃるはずなんです。だから、そういうのをやれるようにしたほうがいいんじゃないか。

今後のために参考意見として、よろしく願います。

【司会（石橋）】

今、倉田部長からこの場の進め方みたいなお話についてのご意見をいただいたわけでございますけれども、確かに今やったような個々の方から1人1人ご意見なりいろんなことをお聞きするというやり方がほんとうにいいのかどうかということもあるんですが。

柴田部長、どうぞ。

【柴田協議員】

首都圏の交通の現状と課題についてをテーマにしてきょう説明があって、意見なり感想なりということで順番に始まっているわけですがけれども、要はこの協議会が国、東京都が持っているいろんな情報、データ等をクリアし、そして市民の皆さんが持っている知識やデータとの間に差があっては同じ土俵で議論できないということで、できるだけ現状と課題についての詳しいデータを皆さんと共通の認識の中で、それを踏まえての議論をしましょうというのが今回このテーマじゃないのかなと私は理解したんです。

ですから、意見というのはこのペーパーに対しての意見ということじゃなくて、要はこれではまだ何がわからないので、これを情報として出してほしいと。そういう意見だろうと僕は思っていたんです。この抜け道マップがどうのこうのというのを議論して、意見でやり出すと、時間が幾らあったって足りない。要は土俵で議論できるようなデータを出してもらいたい。

ですから、私の意見を1つ言えば、例えば4ページの主な一般道路の交通量なんかは、

国、東京都が上から見たらこういう4車線の道路しか把握しないんです。これは遠く上空から物事を眺めて、首都圏全体を見回す。我々が議論するのは地域の地べたなんですよ。それについての必要なデータを出してもらいたい。別に4車線じゃなくても、2車線、主要な道路の交通量をね。そういう意見を残された時間の中でやっていけばいいんじゃないかと思うんです。

以上です。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。この中ではまずお互いに共通の理解というか、共通のデータベースとしてどういうものが必要かというのを出していただいて、そういうものを皆さんで共有していく。ですから、まず一義的には、きょうは時間がございませんので、次回までにこんな資料を出してほしいというご意見があれば、その部分だけ残りの時間でお聞きしていきたいと思っております。追加資料としてこんなものを出せということであれば、そのご意見をいただきたいと思えますけれども、いかがでございましょうか。

川原さん、どうぞ。

【川原協議員】

基本的には、今、三鷹市の柴田部長さんがおっしゃられましたことにほとんど尽きると思います。それによって私どもは地区地区の実態を知ることができ、また抜け道等の問題等もいわゆる幹線道路のいろんな問題から派生しているわけでございますから、自然に大きい道路、もちろんこのデータがすべてとは申しませんが、大変事務局のお骨折りで要領を得ているなどという感じはいたします。したがって、身近に触れ合うことでございまずので、先ほどのご意見をもっと集約した形のデータ等を出していただければ、なお結構じゃないかと思っております。

特に私どもは甲州街道の沿道が主でございますので、どうしても交通の問題ということになりますと、見逃せない大きな問題もあるわけございまして、そのことも含めまして、またこれから皆さんともどもひとつ論議を闘わせていただきたいと思っております。

以上でございます。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。何かこんな資料を出せということがあれば、残りの時間の中でお聞きしたいと思えます。

渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】

こんな資料を出せということじゃなくて、この会の進め方がよくないと思うんです。というのは、今の話を聞いていると現状はこうだ、だから外環よという方向に持っていこうとしているんじゃないかと思うんです。そうじゃなくて、現状はこうだ、ただしこれ以外に誘発交通であるとか潜在交通とか、いろんな問題が出てくる。それからまた、東京都がやっているようにTDMをやったらどの程度軽減されるんだとか、そういうものを今部分的にだけ出して、そこでそれなりの結論を出そうとしているからおかしいんです、話が。総合的にいろんなことが関連して、そういう中から全体の問題点、それぞれの共通意識等もとりあえず頭の中に入れておいて、それらを総合した形で改めて個々の問題に入っていくということになれば、目先の行為だけでやったら話にならないと思うんです。先行きは当然大気のことだか、いろいろ出てきますけれども、総合的な勉強、知識の共有をまずやらなきゃいけない。それを今、現状はこうです。ということは、さっきから言うように抜け道になっている。だから、外環よ。外環と云ったら、何でもかんでも解除するのかというふうに飛んで聞こえてくるんです。聞こえてくるんじゃないかと、そういうふうに国や都は思っているのかもわかりませんが、

やり方としてはよろしくない。もっと言えば、私どもは準備会をやってきましたので、

当然これから話し合う中身というのは準備会で覚書した、それらの中身が出てくるだろうと思っています。それから、最初の会議でもそれを協議員の方がお渡ししているけれども、そういう形でやるのか、それとも違う形でやるのか、それすらははっきりしておりません。ただ、一応、準備会における覚書に従って、準じてという言い方はしています。ただ、それがどこまで具体的な内容について、すべて準備会の覚書に触れるかどうか、こういうものは全部決議しています。だから、先ほどから皆さんが言っている話になってくるわけです。もっとマクロに物事を見ておかなきゃいけない。それで個別に入って行く。そういうポリシーが欠けています、この話し合いは。

今、車社会だというけれども、この先どうなんだ。この先も車社会なのか、人間社会なのか、環境を重視する社会なのか。そういうものから総合的な判断で物を考える。ただ、出してきて、はい、どうですか。そうすると、後半になって、後から言う人は大体前の人の話されたことを言うことになってくるから、どうでもいい話になってくるわけです。だから、それで結局、必要な時間が失われていく。私もあんまり言っちゃいけないのでやめますけれども、そういうことから必要な資料以前にもっと根本でいろいろ考えていただきたい。必要な資料なんていう話じゃないです。それは人間の解釈によって変わってくるものです。どうでもいいです、そんなものは。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。できれば残りの時間、追加資料もあるんですが、今後の議論の進め方みたいなものを含めてご意見をいただければと思っております。

武田さん、どうぞ。

【武田協議員】

4ページに一般道路の交通量というのが出ていますけれども、私どもの地域大泉で外環、関越というところから見ますと、外環、関越から出た車が東名あるいは中央高速に行っているわけですが、高速道路のそれぞれの流量というのは非常に精細に公表されています。しかし、関越、外環からおりた車が谷原の交差点に行き、どういうふうに目白通りの中へ行って環7まで分かれていくか。それからもう一つは、谷原の交差点から環8を東名に向かった車が東名に何台入ったか、中央高速に何台入ったかということ、それから東名、あるいは中央高速から外環と関越に何台入ってきたかということは例のOD調査ではっきりしているわけです。ODはいわゆる起終点調査で、どこから出た車がどこに行ったかということは、高速道路の流量について、あるいは到着点ははっきりしている。問題なのはそれじゃなくて、今あちらからもご意見がありましたけれども、問題は関越なり外環を出た車がどこまでどの経路を通過して消えていったかということ。東名と中央高速に入ってしまった、それから環8を瀬田から大森のほうに行く、つまり関越、外環から出た車が内回り車線でどれだけ都内の道路に散っていったのか。目白通りははっきりしています。それから、外回りがどれだけ、つまり23区と多摩東部の三鷹市なり、あるいは調布市なりを含めて、どういうふうに細道路網に散っていったかという経路調査がやられてないわけです。これは国に言わせると、それは東京都のエリアの問題だから、東京都がやるべきだということで、今までやられていません。東名から首都高に入った車が常磐道へ何台行った、あるいは東北自動車道へ何台行った、外環へ行って関越に何百台行った。こういうことは非常に正確にあるんです、中央高速がどうだと。

今、一番問題になっている環八部分についての細かい調査がない。つまり経路調査が抜けているから、さっきの抜け道がどうだとか、事故の発生がどうだとか、こういう漠然とした話になっちゃうわけです。早急にもし資料要求をしてくれと言うんならば、これは意見じゃなくて、要求したいです。今言った経路はどうなったか。例えば外環、関越から15万台入ってきたとしたら、それはどのルートでどういうふうに散っていったかということをお明らかにしてほしいということです。だから、その経路調査をはっきりしないと、外

環問題あるいは環8のネックというのは東京の問題であって、全国の問題じゃないんだという話になるわけです。実を言うと、これは東京ネックじゃなくて、東京ネックイコール全国レベルのネックの問題なんです。

そのところを明らかにならないから、今いろんな論議が行われているし、まず我々の立場から言うと、そのところをミクロにどの道路にどれだけ散っていったかという精細な調査をしなかったら、外環の必要性なんていうのは言えるはずがないんです。ですから、そのレベルの調査を早急に着手して、明らかにしてくれないとこの外環の将来についての合理的な論議というのは、今出ている数字、首都圏の全体でどうだというマクロの話ではだめじゃないのかなと思います。

それだけお願いして終わります。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。

秋山さん、もう時間がございませんので、一言だけ。どうぞ。

【秋山協議員】

また発言させていただきますけれども、外かく環状道路というのはどういう道路ですかということを伺ったんですが、これは高速自動車国道に位置づけられている道路だそうです。国道ですね。国道ということになりますと、これは国中全部影響するはずなんですけれども、資料を見ていますと我々沿線関係者には非常に貴重なデータなんですけれども、少なくとも関東一円の皆さんが関与して、関心を持っていい道路だと思います。そういう方々がPIの中に参加していただければもっといいと思いますけれども、現実にはどういう方に参加していただくか。そういうことは現実論としては難しいと思いますけれども、これは国道である以上、沿線関係者だけで事の是非を論じていいものかどうかちょっと私は疑問だと思うんですが、実際には運営は非常に難しいと思いますけれども、これが国道に位置づけられているということに関して、市町村道あるいは地方道とはちょっと違う性格ということで、真剣に考えなきゃいけない問題だと思います。

【司会（石橋）】

ありがとうございました。きょういただいた意見を踏まえて、次回までに整理をさせていただきますと思います。特に私の進行が悪くて非常に議事が混乱したわけでございますけれども、次回以降また協議員のご意見をいただきながら、どういう議事の進行をしていったらいいのかということも含めて事務局と相談し、次回についてはその辺のある程度の方向性を出した上で、次回以降の議論を進めていければと考えております。

伊勢田所長、どうぞ。

【伊勢田協議員】

資料でございますけれども、きょういただいたご質問とかご意見に基づきまして、この資料を充実させていただきます。また、もし追加のご意見、ご質問があればぜひ寄せていただければ、次回またこれをさらに充実してご説明させていただきたいと考えております。また、規約についております確認書の中では、外環があったらということでの効果とか、影響についても今後やっていくことになっております。今日いただいたご意見の中にもそれに関連するようなご意見もちょうだいしておりますので、そういったものについても順次充実して出ささせていただければと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

【司会（石橋）】

そういうことでよろしくお願ひしたいと思ひます。

成田部長、どうぞ。

【成田協議員】

先ほど冒頭でお話ございましたように、石橋が大変お世話になりまして、今回限りということで、次回からは司会役を国と都で相談した中で、先ほど皆様方のご意見を伺った

ことを考慮しながら、次回スタートするときに司会役がいなくなりますので、国と都で相談させていただいた司会役でスタートさせていただければと思っておりますので、その点をぜひご了解いただければと思っております。ちょっとお諮りいただけますでしょうか。

【司会（石橋）】

じゃ、江崎さん、どうぞ。

【江崎協議員】

すみません、時間がないところ。1つだけお願いしたいんですが、16ページ、17ページの通過交通についてですけれども、日本弁護士連合会（日弁連）が2000年の春に出した意見書の中で、通過交通は3%弱というふうに言っているんです。どちらの数字にしても、配分して、推定して出しているということです。もしできましたら、この通過交通についてどこどこを結ぶ交通が何台で、そのうち都心部を通る車が何台でという、その根拠となる資料を出していただけたらありがたいと思います。

以上です。

【司会（石橋）】

事務局、よろしくお願いいいたします。

それでは、時間になりましたので、次回のお知らせということで、次回は9月3日7時から当会場で開催をしたいと思っております。それから、7回目以降でございますけれども、それにつきましてはお手元の資料-3、当面の日程（案）というところに書いてございますけれども、次々回は9月19日、それ以降そこに書いてある予定で実施をさせていただきますと思っております。よろしくお願いいいたします。

それから、今週の金曜日に東京環状道路有識者委員会が開催されます。これはお知らせでございますけれども、8月9日の金曜日、時間は10時から12時まででございますけれども、半蔵門のダイヤモンドホテルで開催される予定でございますので、ぜひご都合のつく方はお越しいただければと思っております。

本日、司会の不手際で大変会が混乱しまして申しわけありませんでした。予定の時間も近づいてまいりましたので、以上をもちまして第5回PI外環沿線協議会を終了したいと思います。

【渡辺協議員】

すみません。8月はこれでおしまいなんですけれども、緊急提案したいんですが、私ども反対している人間はこの沿線16キロを何度も歩いているからよろしいんですけれども、協議員になられた方は自分たちのところはよくご存じでしょうけれども、全体16キロを眺められた方はおいでにならないと思うんです。それで、こういう話をする場でも共通認識を持ってもらわないと。その地域だけの話をされていても、トータルの話、全体像がないと私も聞きづらいんです。

そういうことで事務局のほうにお願いしたいんですが、8月の末あたり、お盆明けにこの協議会のメンバーで沿線16キロ視察的なことをぜひとも考えていただきたいと思えます。

【司会（石橋）】

それは事務局のほうで検討させていただきたいと思えます。

それでは、以上をもちまして第5回PI外環沿線協議会を終了いたします。きょうはほんとうに長時間熱心なご議論をいただきましてありがとうございました。

了