

第15回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年 3月 4日(火)
於：東京都庁第一庁舎5F大会議室

【司会(西川)】 それでは、お時間になりましたので始めたいと思います。

本日はお忙しい中、協議会にお集まりいただきありがとうございます。私、本日の司会役を務めます、国土交通省の東京外かく環状道路調査事務所の西川でございます。よろしくをお願いいたします。

撮影時間をここで終了としたいと思いますので、よろしいでしょうか。ご協力をお願いいたします。

あと、傍聴されている方々につきましては受付のほうで配布しております注意事項に沿って、会の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、ただいまから、15回のPI外環沿線協議会を開催いたします。

本日の終了時間、これまでと同様、9時厳守ということにさせていただきます。発言はできるだけ簡潔にまとめていただきまして、会議の進行にご協力、よろしくをお願いいたします。

それから本日、練馬区の湯山さん、杉並区の本橋さん、調布市の川原さん、狛江市の石井さん、大貫さん、世田谷区の栗下さんがご都合により欠席とご連絡をいただいております。それから調布の渡辺さん、世田谷区の栗林さんは、先ほど遅れるというご連絡をいただいております。

それでは、まず本日の配布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。

それでは、本日の配布資料を確認させていただきます。

まず、議事次第、座席表、資料-1が会議録、資料-2は前回協議員の方が出された意見の概要、それから資料-3が運営懇談会の報告について、資料-4は協議員の皆様から提出された資料です。今回は、濱本さん、渡辺さん、栗林さん、江崎さん、秋山さん、東京都の宮良さん、あと大深度地下というパンフレットが伊勢田さん、それ以下がまた、宮良さん、伊勢田さん。途中から参考資料-1として前回の協議会の概要メモ、協議員の皆様からのアンケート結果、参考資料-3として必要性の有無に対する質問事項、一番最後のページ、参考資料-4、先週26日に開催されました世田谷区の喜多見の自治体からの届け出等の説明会の概要です。

あと、別冊として黄色い紙と青い紙でアンケート表、それからパンフレット類、あと外環ジャーナルをつけております。

机の上にはいつものように、説明資料を綴じたファイルも配布しております。今日の議論の中心となるプログラムについての資料は資料ファイルNo.1のほうで別冊に綴じております。議論をする参考にしていただければと思います。

【司会(西川)】 資料については以上でございますが、足りない資料等はよろしいでしょうか。

それでは、まず本日の会議の進め方について簡単に確認をさせていただきます。まず資料-1、2、3を事務局のほうから説明して、皆さんにご確認いただきます。その後、前回確認したとおり必要性の有無、効果と影響について議論していきたいと思います。最後に参考資料-4にまとめられている質問等に関して資料が提出されておりますので、その捕捉説明等をお願いいたします。そのような流れで今日の会議を進めたいと思います。

それでは続きまして、前回の会議録について資料-1をお配りしております。事前にご

確認いただいておりますので、再度、細部を確認していただきまして、特になければこの形で公表させていただきます。よろしいでしょうか。よろしければ、この形で会議録の公表とさせていただきます。

では次に進みまして、前回の協議会で皆様方から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、先週開催しております運営懇談会の報告もあわせて、こちらのほうからさせていただきます。

【事務局（伊藤）】 まず、前回の協議会の協議員から出された意見の確認です。資料 - 2です。前回は昭和41年都市計画決定についてと、外環練馬区間の計画時の状況把握と現状についてと、この大きな2つの議題についてご意見いただいております。この意見を載せております。あと次にその他の意見として載せております。以上、資料 - 2でございます。

資料 - 3のほうです。運営懇談会の報告についてということで報告させていただきたいと思っております。先週金曜日28日に都庁で運営懇談会を開いております。出席者は、そこに書いている方々です。運営懇談会での大きな提案事項として大きく3つ書いてありますように、まず東京の都市づくりの考え方、特に三環状の必要に関するものを中心について説明し質疑を行うと。2つ目として、今回の協議会で議論する内容として、効果と影響のうち、まず影響から議論する。影響のうち、環境に与える影響、生活に与える影響の順番に議論するというようなことになっております。3つ目は傍聴者のアンケートについてですけど、傍聴者のアンケートの結果については協議員のみへの配布にとどめるというのが懇談会での議論となっております。

この傍聴者のアンケートですけど、前回の協議会の後の傍聴者アンケートでも、個人を攻撃するような、個人に対して中傷のようなアンケートがありましたので、アンケートそのものはやりますけど、その結果については配布するのではなくて協議員の方にお配りするということのみにとどめたいというふうな懇談会での議論になりました。

それから、その他の意見として、ここに5点挙げております。環境に与える影響では自然に与える影響について議論すると。これは規約につけました確認書では、大気、騒音、震動、地下水ということで環境に与える影響を議論するをなっておりますけど、それ以外に自然に与える影響、水と緑とか動植物についても議論すると。2つ目は大深度地下についてパンフレットなりで紹介をすると。3つ目は影響の議論をするときには模型やコンピューターグラフィックなどを使ってわかりやすく説明すると。4つ目は影響に関する議論に役立てるため、換気施設等の実際の施設見学会を実施すると。これは後ほど、この協議会の最後にご提案したいと思っております。それから協議会による広報の仕方について検討を始めることというような意見が出ております。以上で懇談会の報告を終わります。

【司会（西川）】 ただいま事務局から説明がございましたが、この資料 - 2、資料 - 3についてご意見ございますでしょうか。特に資料 - 2のほう、まず特によろしいでしょうか。

資料 - 3のほう、これは運営懇談会の報告ということで提案という形になっておりますが、主には議論の進め方、それから傍聴者アンケートの取り扱いについて提案がございしますが、これについてご異議ございますでしょうか。特になければ、このような形で提案に基づきながら、議論を進めさせていただくということではいけないと思っておりますが、よろしいでしょうか。

では、この懇談会の提案に沿った形で当面議論をさせていただきたいと思っております。

それでは議論のほうに移っていききたいと思います。議論に使う資料につきましては、まずこれまで出されたものにつきましては机の上に青いファイルで綴じております。こちらをごらんになりながら、ご発言いただければと思っております。

今日濱本さん、渡辺さん、栗林さん、江崎さん、秋山さん、宮良さん、伊勢田さんから

資料を提出されております。この中で、今日の第1のテーマに関連するものということで、まず濱本さん、渡辺さん、栗林さん、秋山さん、宮良さんと資料の説明をお願いして、江崎さんから提出していただいたものは環境に関する影響ということで、かなり内容が具体的なものですから、よろしければ後で時間をとらせていただいて補足説明していただいて議論という形で進めたいと思います。

それでは必要性の有無の効果と影響について議論していきたいと思います。まず濱本さんから資料を提出いただいておりますので補足説明がございましたらよろしく願いいたします。

【濱本協議員】 最初に、ただいま司会と説明者の方から、第2回の運営懇談会の報告を受けましたので、私はその運営委員会の決定どおり議事を進行することにとします。

その前に外環の必要性の有無について議論する場合、どうしても議題に入る前に全般的な問題について、お互いに認識していただきたいということで意見書を書かせていただきました。そして大局的に議論をしていただくということで説明をさせていただきたいと思っております。そして最初に私どもとして申し上げたいのは、私は武蔵野市を代表して推薦され、また国、東京都で推薦されて協議員になりましたけども、私は現在、外環道路反対連盟の代表幹事を務めておりまして、沿線7地区の外環反対住民の代表としてやらせていただいているという内容でございますので、それに沿って少々ご説明をさせていただくということをお許しいただきたいと思っております。

意見書に入りますが最初の前段は、なぜこの外環反対連盟ができたかということと、どういふものかということが述べているわけですが、私どもは、宗教とか政党に属さない、超党派的に市民が国、東京都から急に突きつけられた難題に対するものの解決のために結成した団体でありまして、この36年前に東京都都市計画地方審議会において外環の東京部分、沿線7区市を通る道路案を採用し、高架式で片側3車線の自動車専用道路を建設するということに対しまして、いろいろと反対をしてみましたけれども、54対50ということで採択されたということです。

そして私どもは、ご承知のとおり、このルート沿いには良好な高級な住宅地が形成されておりまして、約3,000世帯が現在生活をしているわけですが、その土地を分断することだけでなく、ルート内の住民が好きなところへ勝手に出て行け、立ちのけというような、こういう外環道路の説明でありました。私は民主主義の中で、このようなことが行われる事は非常に残念に思っています。そして、その立ち上がりとして私ども住民は伝(つて)を求めまして、まず地元の市議会、区議会、都議会、国会議員の皆様方に理解とご支援をいただいて、その結果がここに書いてあります、昭和45年10月、時の建設大臣の根本龍太郎さんが参議院の建設委員会で「地元と話し得る条件が整うまで強行すべきでない、凍結せざるを得ない」ということを述べてこの動きを中断しました。これが今現在の状況であります。

それから、これはあくまでも一時的な中止でありまして、このルート内にいる皆さん方は、この建設が決定しますと、すみやかに立ち退きしなければならないということで、例えば建築制限があります。地下構造はだめだとか、コンクリートがだめだとか、3階建ての建物はだめだとか、住宅・アパートなどを建てる時制限されるということで、また売買にしても非常に安く買われるとかということで毎日が強迫観念に悩まされ、心の休みのない日々が続いております。

こういう中で、扇さん、石原さんがどういう考えで、あのような発言をされたかと思うと非常に残念ですが、私は、あの2人が一個人としてこういう状態に遭遇したとき、「自分も自動車に乗るのだから」ということで両手(もろて)を挙げて賛成するものでしょうか。自分たちがつくった、自分がつくった建物に別れを告げなきゃならないというのは、ほんとうに残念じゃないかと思っております。また、それでも「根本とかいうオッサン」が下した凍

結判断は間違いで、建設を強行すべきだったんでしょか。そういうことじゃないと思います。私は私権の制限に対して、住民が非常に苦痛をしております。ここに書いてあるとおりでございます。

これ以上申しませんが、こういう状況が続いていることであります。その中でジャーナリストの皆さん方がここにも述べているとおり、このルート内の地域の中を見て、まるで都会のダム建設予定地のようだと言っていました。また、近年になって地下構造についての議論が再燃しておりますけれども、当初反対運動の先頭に立った多くの先輩の皆さん方は高齢となりたくさんの方がなくなりました。この様な状況の中でや私のような第二世代が中心で行動を起こしております。私たちは、この長期にわたる運動について振り返りまして、非常に疲労を感じましたし、こんな非生産的な交渉を子供や孫の次の世代にほんとうにバトンタッチしたくありません。こういう状況を早く決着をつけたいということであります。

こういう中で3年前に、ある新聞社のご紹介もありましたけども、私は実費でフランスのパリの郊外に行っていました。そこで公共事業計画ということについての行政と地域の住民がどのような話し合いをしているかということを見させていただきまして、行政と住民と一緒に話し合い考えるパブリック・インボルメント（PI）という手法の存在を知りました。これは外環のように一地域の利害を超えた大きなプロジェクトを再検討する場合に、ほんとうにすばらしい案じゃないかなと思います。この方法で私は外環問題については原点に戻って話し合いたいという気持ちがありました。おかげさまで、当局の皆様方も同意をさせていただいて、昨年5月からPI協議会を開催させていただいてきましたところでありまして。ところがそのPI協議会で必要性の議論をやろうとしたところに、また大臣が大深度で施工するとか、あるいは一方的に表明し、また都知事も凍結解除を規定するような発言をしております。

関係者が原点から真剣に話し合いをしている最中に、その歩みが遅いとじて、工事することを当然視し、工法に言及するのはほんとうにルール違反じゃないでしょうか。このところを皆さん、大事に聞いていただきたいと思います。ましてや大臣や知事にはそんな権限が付与されているのでしょうか。

例えば大深度でジャンクションの部分は地表に出ます。この間の発言なども全部が大深度になった場合は迷惑かけませんとというような発言もありましたけども、1人も立ち退かなくてもいいというようなことは絶対ないわけでありまして。この工法でも必ず被害は出ます。また騒音、大気汚染、景観など、環境の負荷、あるいはルート外でも移転の補償にならない皆さんがいらっしゃるわけです。沿線の皆さんが受忍しなければならない問題があります。こういう中で私は行政と政治家が自分たちの都合で30年以上も放置していたのに、実現性の可能性が出て来たら、1カ月でも早く着工を急がすと。そこに少数者や弱者を思いやる政治家の姿がなくなり、自分勝手に高圧的な人間の存在が際立ち、ほんとうに寂しい気持ちであります。

これから本題に入りたいと思いますが、その前に一言申し上げますが、私たち連盟は、何がなんでも反対と言っているわけではありません。ほんとうに必要なだということを納得すれば協力することにはやぶさかではありません。

いずれにしろ行政側に説明責任があるはずであります。ぜひ、私たち、いや国民が納得のいく説明を聞かせていただきたいと思っております。

時間の関係もありますので書面で結構でございます。以下の3点については口頭で質疑したいと思っております。予測値については行政側から必ず提出していただきますが、予測値は期待値である可能性が強いので、現時点で論争してもあまり意味がなく、時間がもつたないと思っております。それよりも大切なことは行政の取り組む姿勢ではないでしょうか。そこで3つ申し上げます。

1つは、影響の度合いがはっきりしない環境要因が明らかになり、実際に供用され問題が生じたら、行政側の皆さん方は、その時点で「やめることも視野に適切な対応をする」と宣言ができますか。

2番目。PI協議会が持つ意義です。需要予測も含めて数字は変動しがちです。実際の動きを見るまで不明な点が多いと思います。したがって、PI協議会は、もし建設をやるということが決まった場合ですけれども、建設の着手で、その使命を終わらせず、建設中、建設後も数字をチェックし、かつ約束が履行されているかどうか監視する機能を持たせるべきだと私はと思いますが、いかがでしょうか。外国では先例があるようなので、ぜひ検討をしていただきたいと思います。

3番目に、これは何回も申し上げていますが、行政が外環の必要性をこれほど強調し、時間も十分あったのに、東名以南のルートがいまだに公表されないのは、なぜなのでしょう。これを明確にしたいと思います。

その他、たくさんありますけれども、疑問点、ここに6点、とりあえずありますけれども項目だけ申し上げておきます。時間の関係もありますので、これは後ほど書面でも結構ですのでご回答といただきたいと思います。

1つは計画作成時から40年たったんですけれども、まだ必要な理由は为什么呢。

それから2つ目、完成の目標年度、これは市川の問題とか、東京の区間はいつまでに竣工するのか、それから3つ目、料金制度の問題についてもお聞きしたいと思います。特に財政の問題と予算の裏づけ、あるいは制度をどう考えているかというところでございます。

4番目は運営委員会の議題にも入ってますので三環状のことについてお聞きしたいということで4つほど書いてあります。

それから5番目に「並行して進めるべき交通策」ということで、外環のジャンクションの周辺に通行車両が増加する現象が起こります。こうした誘発交通量にどう対応するか。例えば練馬の混雑を世田谷に移すだけでは、私は無意味だと思いますし、むだなことだと思います。特に練馬の解消策を具体的にもう一度明示していただきたいと思います。この間の成田協議員の発言もありましたけれども、あれでは納得できません。

その他、いろいろ疑問点を述べておりますが、その辺をひとつお願いしたいと思います。

次に、環境問題も、これからお話になると思いますし、それから対策費の問題もあると思います。特に換気の問題、ジャンクションができるかどうかわかりませんが、その予測等々。水面の問題は簡単に皆さん言うておりますけれども、調査の手法についても説明を受けたい。騒音のこともありますし、景観のこともあります。この練馬の谷原の外環道を見たときに、もみじ山の話をしましたけれども古い木を切って、新しい木にすれば緑化ができるという考えではなくて、やはり何十年もある樹木は大事にしたいということ、これをどうするべきかということも皆さん方に検討していただきたいと思います。

それから、もう1つ、ここに記述しておりませんが、不確定要素のチェック体制について、これはぜひ考えていただきたいと思います。先ほどちょっと申し上げましたけれども、交通量、環境負荷、工事期間、工費、誘発交通量、新たな交通政策など、これにも実際にその場でご返事をいただいても予測と期待とが、非常に不確定な要素が多いと思います。特に先ほど申し上げたように練馬のように、約束履行がされていないということで終わらないように、何か機構をつくっていただきたいと思います。これは簡単に申し上げますと今のPI協議会のような組織をつくっていただければありがたいんじゃないかと思っています。

次に、沿線の住民が犠牲になりますその建物の数とか、3,000世帯とかいろいろ申し上げておりますけれども、これが実際に必要性の議論のときには、ジャンクションがあった場合、特に地下、大深度とかいうふうないろいろあると思いますが、そういうことも含めて議論していただきたいと思います。また建物は、どういうものがほんとうに実際にあるのか、例え

ば、保育園、学校、公園、病院、その他いろいろあると思います。そういうのも考えていただきたいと思います。

それからジャンクションができた場合の規模とか、いろいろあると思いますが、この辺も必要性の議論の中でやっていかなければならないと思いますし、そういう立ち退きをしなければならぬときに代替地がどうなるのか。これはできたら30世帯、50世帯ぐらいが一括して集中的にどこかへ移動できるようなことを考えているのか。可能性があるのかないのか。そういうところまでやっていただきたいと思っています。

あともう1つ、補償の問題もありますけども、この辺は改めてやりたいと思いますので、以上、疑問点、申し上げて、私の意見書といたします。

ありがとうございました。

【司会（西川）】 ありがとうございました。

それでは関連した資料説明を続けさせていただいて、渡辺さんから資料をご提出いただいておりますが、何かございますでしょうか。

では渡辺さん、お願いします。

【渡辺協議員】 いよいよ今回から、PI協議会から必要性和影響という、やっと本題について討議するような場面を迎えようという段階になりまして、PIを進める上での問題点を少々指摘し、また、その対策について見解を述べ、できれば次回、国及び都、行政側の判断を求めたいと思います。

まず影響についてですが、有識者委員会の報告でも、インターチェンジの少ない理由に移転戸数をできるだけ少なくして、立ち退きによる被害、影響を抑えようと言っています。この影響というのは立ち退く人だけが影響を受けるわけではないんです。残る人、そこに暮らしている人たちの地域コミュニティも大きな影響を受けます。ほんとうのことをいうと立ち退く人はお金をもらって、補償をあって、立ち退けるからまだいいのですけれども、その第一線で、前線でもって立ち退くことができない、いわゆる取り残される人たちが一番被害を受けるわけです、ほんとうは。ところが現在の段階では、こういう人たちに対しては現行法のもとでは何の補償もできてないんですよ。これに対して、何とか新しい法律を考えていただきまして、残る人でも、こういう環境が悪化するのであれば、できれば私は出たいという場合に、計画路線の範囲内の人と同じ補償とはいいいませんが、準ずる形でもいいですから何らかの補償、新しい法制度のもとに、こういうものをつくり出していただきたいと思います。

それから必要性なんですが、需要予測値が今まではっきり示されていません。また、東名以南、大田区はもともと一番最初は東名まででしたけども、その後環状道路であるから湾岸まで結びつけて環状にしなければいけないとこういう話をしながら、いまだに調査中と、ふざけた言い方をしてるわけですね。幸いなことに石原都知事は大田区が地盤です。ですから一言、これだけ石原都知事は外環をつくりたいと言っているわけですから、我々も反対する根拠が、大田区を通る、湾岸まで結びつくとなれば反対の論拠が変わります。ぜひとも石原知事のいるうちに東名以南の解決策をお示しいただきたいと思います。そうでないと知事の言っていることと実際と違いすぎるので、知事、ほんとうに何を考えてるんですかとかう言いたくなりますので、その辺、成田さんのほうからひとつよろしくお伝え願います。

それから、あと事前アセスと事後アセスでは1.5倍から2倍にかけて違います。要するにそういうものなんです、はっきりしないんです。ですから、こういう不確定な数字だけでこうなると細かいことを言ってもしょうがないんです。ただ現実には、どんな形で事前アセスやっても、でき上がった後の結果というのは、この程度は違うんだ、これが常識だということを頭において、皆さん方はものを見ていただきたい。行政側もこれだけで済みますとか軽減できますとか、軽々な話はしてほしくない。これからやる事前アセスがどん

なに精度がよくても、過去の例を見てわかるように、この程度違うんだということを十分認識して行政側の答弁を求めたいと思います、今度どうなるかわかりませんが。

それから最後に、3番目として、今後の進め方ですが、当然必要性の議論が終了し、我々は望むわけがないけど、外環建設という場面になったときには少なくとも外環憲章、ちょっと名前が大き過ぎますが、こういうものをつくって、これを行政・住民双方が守り合う。要するに、ある種の監視機関、施設、こういうものをつくって、先ほど濱本協議員のほうから出てましたけども、やはりきちっと工事が始まったら、後はどうなってもいいんだ、住民側ないしは行政側もダンプが通って少々迷惑があってもいいんだというようなことではいかん。前例としては、練馬のもみじ山の話もあります。話し合いでやったけど口約束なんで約束が守れないとか。もし外環ができるようになった場合、今後こういうこと、先人のてつを踏まないような組織、こういうものをつくるということを行政側は念頭に置いて、必要性が終わった段階では検討の結果、こういう組織をつくりたいということが言えるように務めていただきたいという私の要望です。以上。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、関連して、栗林さんから意見書をいただいておりますが、補足的に説明していただければと思いますが、何かありましたら。

【栗林協議員】 意見書は書いたとおりなんですが、PI協議会が始まって、もう随分たちます。これから必要性の議論に入りますが、やはりほんとうにPIがちゃんと行われているんだろうかということを考えて、このような意見書を書かせていただきました。いまさらここで議論をしようと思ったわけではなくて、やはり私たちはこういうことを十分に気をつけなきゃいけないんじゃないかということで書いたんですが、簡単に言います。先ほど、どなたかもおっしゃってましたが、まず1つはPIプロセスにおいては事業者の説明責任と住人の発言責任が合意形成のキーポイントだということです。この間、過日の地域アンケートを見ましても、行政が十分な説明をしてアンケートをしたかどうかということに、非常に大きな疑念を持っております。

2つ目は、PIを進めていくに当たっては、これをだれがどう評価していくかということが実は非常に大きな問題です。合意形成研究会の提言でも第三者機関ということについて定義をしております。また有識者委員会の設立趣旨の中でも評価、助言していただくことを目的とする、そして同委員会には公正な第三者としてPIの完結までプロセスを管理するというような意味合いが込められていたわけですけれども、早々と12月に有識者委員会は解散してしまいました。これからの私たちの協議を、それでは一体、だれが評価するのか。これは、大いに疑問を感じております。

という2つの、3つ目は皆さんに言うまでもありませんが、とにかく、今言っている2つの問題については今後も十分に念頭に置きながら、この協議を進めていきたいという思いをもって、この意見書を出しました。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

次の江崎さんの資料は、また後にさせていただきますが、秋山さんから意見いただいておりますが、どうします、説明がもしあれば。

【秋山協議員】 それでは、簡単にちょっとお話ししますが、私たちが生活してしている世田谷区南部は、国道246号線、それから東名高速道路の出入り口、第三京浜の出入り口、これでかなり公害というか混雑しているのが現状です。今回の外環道、東名で南側がおしまいというふうになりますと、これは谷原の交差点どころではなく、とんでもないことが起きます。現在でも大変生活に不自由していますが、迷惑をかけるのは、あるいはかけられても、これはお互い様だというのは都市生活では仕方のないことだと思うんです。しかし、これ以上になりますと、どこに行くのにも時間のあても立たない。世田谷区南部のほうは鉄道がありませんので、自動車の依存度のほうが非常に高いところです。ですか

ら、どうしてもバスないしは車、自転車でもいいんですが、そういうことでこれ以上混雑しますと、非常に生活に影響するということで。したがって、外環道の南限を東名でとめてもらうと、今以上にとんでもないことが起きることはまず間違いないんです。

それでこういう提案をしたわけなのですが、先日、第三京浜にぶついたらどうでしょうというお話をしたんですが、その後ちょっと考えましたら、今、目黒通りが環八でとまっている、正式には多摩川の堤防でとまっているんですけども、これ等々力不動から立体交差で多摩川に新しい橋ができて、川崎に今度行きます。もう少ししたら工事が始まると思うんですが、この東名と目黒通りも非常に近い通りです。しかも多摩川の川の上で高架で通るということになると、横浜、横須賀、川崎方面から来られた方、大田区で来られた方が目黒通り、ないしは第三京浜で瀬田交差点を通過せずに、この外環道に入れるということになると思います。外環道をもしつくるのならということで、この1番の質問をさせていただきます。2番の問題はまた後で結構です。

ありがとうございました。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

そして、あともう1人、宮良さんからも資料をいただいておりますので宮良さんの説明をいただいて、議論に入りたいと思います。よろしいでしょうか。

【宮良協議員】 それでは運営懇談会の確認事項の中に、東京の都市づくりの考え方、三環状の必要性に関するものを中心というお話がありまして、それを私どものほうから資料をそろえさせていただいています。

まず、資料なんですが、お手元のパンフレットをちょっと見ていただきたいのですが、東京構想2000、それから東京の新しい都市づくりビジョンのパンフレットと本文、もう1つ、これが今まで概略、ご説明をさせていただきましたけど、TDM・東京行動プランのあらまし、それからもう1つは環境確保条例なんですが、その内容を書いてあります自動車に関する規制等のあらまし。これをちょっと資料としておつけさせていただいております。まあ、東京の都市づくりの考え方なんですが、今お話した資料がありますので、今日ちょっとフレームについてお話をさせていただきたいんです。つきましては資料-4のほう横長のペーパー1枚をおつけしております。

東京の都市づくりなんですが、その前に東京の基本的な考え方を知っていただく必要があると思うんです。そこで、横長のペーパーを見ていただくと右側のほうに東京都の基本構想、東京構想2000とあります。これは東京都の施策の基本となるものであります。これが軸なんですが、この計画と、ほかの日本全体の国土計画とか、皆さんご存じのように首都圏の計画もあります。その関係はどうかをまずちょっとお話をしなければならいと思っています。

同じ横長のペーパーの、ではまず国全体との計画の関係はどうなっているかということ、国土総合開発法に基づく計画、全国総合開発計画というのがございます。これは平成10年につくられてまして、副題としては21世紀の国土のグランドデザイン、内容は国土づくりの基本となるものであります。この中にいろいろと考え方があるんですが、それを受けております。例えば、まちづくり、都市づくりのことでいえば、区部への一極集中を是正しようとか、環状道路を中心とする幹線道路の整備といったことを特に都市づくりの面では考え方を持っております。

それからもう1つは、同じく左側のほうにいただいて、今の全国総合開発計画の下、大都市圏整備に関する計画、これはいろいろ三大都市圏でつくってございまして、その中で東京首都圏のところは首都圏整備計画というところにあります。内容は交通施設とか、住宅等の重要な施設の整備を促進することを目的に、こういった計画が立てられております。この計画との関係は意見聴取、整合性を中身に対してとる、そういうことであります。例えば、どんなことかといいますと、同じく都市づくりのほうに関連してお話し

すと、都市構造の再編、整備とか循環型のネットワークを形づくろうといった関係がございます。

ではもとに戻って、東京都の東京構想2000ではどんなふうな内容になっているかという話ですけど、例えばパンフレットをちょっと見ていただきたいのですが、東京構想2000の7、8、9、10ページを開けていただきたいのですが、ここでは例えば7ページのところからいきますけど、いろいろ施策目標が書いてあります。7ページの一番上なんですけど、都市づくりのことで関係すれば、職と住のバランスのとれたゆとりある都市を実現する。同じく8ページの上では自然のこと、それから文化のことが書いてあります。自然や文化が豊かにはぐくまれるまちとする。次の9、10ページをあけていただくとその中では今度は、人・モノ・情報の流れを円滑化し東京を利便性の高い都市とする。その中でいろいろ道路とか鉄道網、それから空港、そういったことが記載されております。

そのほか当然、いろいろなことがありまして、もとの資料-4のほうに戻っていただきたいんですけど、今、都市づくり、まちづくりのことをお話ししましたけど、そのほかにも福祉の施策、教育、その他産業労働、これは東京都の基本的な計画なので、そういったものを位置づけています。

その中で特に都市政策の分野、これに関しましては平成3年10月に東京の新しい都市づくりビジョンというのを策定しております。これについてはパンフレットと本文を参考資料としておつけしております。例えば、この中で都市づくり、まちづくりに関していえば、74ページを開けていただきたいんですけど、この中で特に交通関係でちょっとお話をすれば、74ページの一番上、表題がございます。3、機能的な交通ネットワークの実現、その中で、まず1つは空港の機能の強化。順次ページを見ていただくと、76の左下には今度は骨格的交通機関の整備に関する記載がございます。その中で道路網の整備、この中で三環状道路等々の記載が位置づけられております。77ページには特に広域的な幹線道路網、次のページの図面を開いていただくと、今度は平面の道路網の整備、79ページに図がございますのは、これは鉄軌道系の整備、そういうふうなものが書かれております。

大体フレームワークは、そんな内容になってます。資料をおつけしてるんで、その中を見ていただきたいと思います。

加えまして、あと2つパンフでおつけしたのが、1つはTDMのことがあります。で、パンフレットで東京行動プランのあらまし、これは過日、協議会でも内容をご説明しましたけれど、ちょっと開けていただきたいんですけど、観音開きになりまして広くちょっと開けていただくと、こころ辺の考え方を若干お話ししますと、いろいろ交通渋滞とか大気環境の悪化ですとか、そういった解決のためには骨格となる、ルート、ルートで、いろいろ整備が必要と。特に道路のお話をさせていただくと、パンフを開いていただいて、右と左がありまして、右側には1つは道路、公共交通機関の整備、いわゆるそういった交通の容量の拡大、もう1つ左側は需要調整と、その二本柱が東京都で考えている交通需要マネジメントの考え方でございます。

いま1つは今度は、今年、本年10月から環境確保条例への対応にあると思います。これはパンフレットを開けていただくと、規制の内容、開始時期、対象時期と書いてあります。条例で定める粒子状物質排出基準を満たさない自動車については都内のほうでは禁止されます。それから時期は今お話ししましたように今年の10月。対象の地域、車種が書いてございます。それ以降、このパンフレットかなり中身がありまして、いろいろな規制の内容、どんな車を具体的にといったことがございます。これは中身を読んでいただいて、懇談会でお話しされましたようにまちづくりのことを議論をしていただければと、こういうふうにご考えております。以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

これまで濱本さん、渡辺さん、栗林さん、秋山さん、宮良さんから、今日、提出して、

ご説明いただきました資料がございます。これまで提出されてきた資料も含めまして、ご意見でございますでしょうか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 秋山さんと渡辺さんがおっしゃっていた東名以南をどうするんだという話が出ております。今、私たちが協議していることは東名から大泉までですが、3環状の整備、完成ということを考えれば当然、東名以南はどうするんだということが非常に重要な問題だと思います。

これは、東名から湾岸までは調査線になっていて、事実上はいつできるかわからない状況です。また、川崎縦貫道というのがありますが、これは多摩川の向こうで、たしか途中でとまっているはずですが。あとは、海のほうに出る道は今のところないはずなんです。この東名以南について、国はどういうふうにお考えになっておられるかということをお聞かせいただきたいと思います。これが第1点です。

第2点は、秋山さんも心配なさっていましたが、世田谷の人間としては、東名でもし外環がとまってしまったら、あそこは大渋滞になってしまう。例えば環八2割削減を期待できるという報告がありますが、それは用賀から北の話で、用賀から南、瀬田にかけては、むしろ増えるというようなことも素人考えに心配されるわけです。そういった、もろもろの点から、南はどうするんだということについて、ぜひお考えをお聞かせいただきたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、大寺さん、お願いいたします。

【大寺協議員】 先ほどから意見書ということで、濱本さん、渡辺さん、栗林さん、秋山さんから、いろいろご指摘がありました。また先ほどは、栗林さんから再度ご意見をいただいたところでございます。これから具体的に必要性の検討に入るということで、その前の段階で、いろいろ議論を整理するという趣旨と理解しております。PIの全体といたしますが、根幹にかかわるような、いろいろなご意見等もいただいております。非常に重要な論点だと思っております。

その中で、東名以南の話も先ほど出ましたが、基本的には、環状道路ということで、全体をつなげるということで当然考えておりますけれども、そこから先が非常に答えづらいところでございまして、また、濱本さんからも、外環をとめることも視野に適切な対応をすると宣言できますかというようなお問い合わせもありまして、これについても、PI協議会の規約のところでもいろいろ大分議論させていただきました。規約の確認内容にもありますけれども、例えば社会全体として外環計画の意義がない。そういう社会的判断がなされれば、事実上、計画を休止することもあり得るといったような表現も盛り込んでおるところでございます。あまりこういうことを言うと怒られるかもしれませんが、行政のレベルとしては、かなり踏み込んだ表現を書かせていただいております。

そんなようなことで、必要性の有無から議論を行ってございまして、基本的にこの考え方については今も変わっておりませんし、これからもそういうことで進めていきたいと思っております。というようなことで、いろいろと根幹的な重要なご質問にお答えさせていただきたいと思っております。ご質問、意見書をいただいたのも、あまり時間がない時期だったということもありまして、我々としてもちゃんとした答弁がまだ用意できていない状況でございます。先ほどの問いも、再度、含めまして、もう少し時間の猶予をいただきまして、次回にでも今の方がご指摘いただいた意見書に対するお答えをさせていただきたいと考えておるんですけれども、どうかご了承願いたいと思います。以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、意見書の説明と栗林さんの意見に対して大寺さんから考え方の説明が、また、次回

にということでしたが、それも含めまして、それに関連することでご意見ございますでしょうか。

柴田さん、お願いします。

【柴田協議員】 濱本さんと渡辺さんの意見書の中に、交通需要予測は、数字が変動するので、その辺はよく注意しなくちゃならないというような指摘だろうと思うんです。今この現時点で論争しても意味がないというようなことが濱本さんのところに書かれています。ちょっと私の受けとめ方が違うのかもしれませんが、必要性の議論の中で、私も前から言っているように、一番重要なのは、首都圏全体の中で外環が果たす役割で、交通需要が将来どういうふうになっていくかというデータが出ないで、必要性なんていうものを議論できるはずがないと思うんです。そういう需要予測は変動するというのは過去の例から、ご指摘あるように、相当数字が変化して、實際上、計画時点と完成後で変化しているという認識は持ちつつも、一つの判断材料としてのデータを出さない限りは議論できるはずがないと思うんです。それは毎回言っているんですが、データというのは、数字というのはなかなか確定しにくい面があるのはよくわかりますけれども、今言われている東名以南の議論にしたって、なぜ必要かというところを、首都圏全体の交通の流れを将来的にはこうしていくという都市政策の面での考え方があって必要性は出てくるのでしょうかけれども、その裏づけとなるデータがない中で、単に東京都さんがこういう都市づくりをやるんですというだけの話では、だれも納得できるはずがないんです。ですから、ぜひシミュレーションしていただきたいと思うんです。要するに外環をつくった場合とつukらない場合、3環状のうち中央環状と圏央道は事業を進めていますから、関越と東名、そして、また湾岸まで至る外環をつくった場合とつukらなかった場合の交通需要がどうなっていくのかということをご示していただきたい、これが必要性の議論の根本だと思うので、ぜひお願いします。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。今、交通需要の予測値について具体的に数字を出していかないと、必要性の議論には入っていけないんじゃないかというご指摘だったと思いますが、では、濱本さん。

【濱本協議員】 今、指摘にありましたけれども、私自身は論争のことを申し上げましたけれども、交通需要予測の数字は絶対出していただきたい。その中で、対策の中で、私の疑問点の中で一番最初に述べたと思いますけれども、チェック体制の中でどうするかということになると思いますので、当然それは数字を出していただいて、ただ、私が申し上げたいことは、深追いするとか、しないとかという話だけで、数字ばかりいじってもだめだということです。ともかくその数字だけはきちんと出してください。

【司会(西川)】 わかりました。ですから、数字だけ議論するんじゃなくて、数字はとりあえず議論のためには出してほしいというようなことだと思いますけれども、交通需要の数字に関しては、他にご意見ございませんでしょうか。特にないですか。

そうしたら、その前の話で、意見書について少し栗林さんの意見もあって、それについて大寺さんから意見がありました。それについては特に関連する議論はございませんでしょうか。特にありますか。

では、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今、東京都のほうから全体的な説明がちょっとあって、国土交通省といいますが、国と東京都の関係性で、説明があつたんですが、ちょっとわからないところがあるので教えてください。

国土計画と都の行政計画との関連についてなんです。これは国土総合開発法に基づく計画の中の全国総合開発計画、平成10年、「21世紀の国土のグランドデザイン」と書いてあって、それから考え方をいれて、東京都の基本構想、東京都の構想2000をやつたんだと書いてある。そういう矢印がついているんです。ところが、この全国総合開発計画

は、同時に大都市圏整備に関する計画を含んでいて、その中には首都圏整備計画も含んでいるんだろうと思うんだけど、そのあたりになってくると意見聴取でマッチングを図ったと書いてあるんだけど、これはどういうことなんでしょうか。この考え方を首都圏整備計画まで、つまり、国土総合開発法に基づく計画の首都圏整備計画までをそっくり考え方の中に取り入れてやったということじゃないんですか。点線が位置が違うんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょう。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。では、宮良さん、お願いします。

【宮良協議員】 ちょっと表現の技巧的なことに問題があったかなと少し思っているんですけども、全国総合開発が、大きな計画があって、それがだんだんブレークダウンしていくというよりは、いろいろ東京の地域特性もかなりありまして、大きな柱みたいなのは同じような考え方をしますが、その下部計画みたいな感じではありません。むしろ上下という感じでいえば、全国総合開発計画と首都圏整備計画のラインが上位、それは地方計画、そういう感じになっています。東京都は東京都で、今お話ししましたように、いろいろ考え方の一部とか、それから東京都は東京都なりに都市構造も考えていますから、そういったことも加味して、東京都独自の「東京構想2000」をつくった、そうなっています。

【新協議員】 上位計画は、国土総合開発法に基づく計画で、その中には全国総合開発計画、大都市圏整備に関する計画、首都圏整備計画等も入っていて、東京都は東京都で独自に考えたいという部分もあるけれども、全体の考え方の基本はここからとっているということですね。

【宮良協議員】 はい。それで先ほどお話ししましたように、全国総合開発計画の例えば都市づくりの中で、全国総合開発と書いてある一つは、区部の一極集中の是正とか、そういうパートというんですか、考え方みたいなのはなくしましょうというのは同じ方向ですけども、その具体的なやり方とかはいろいろありますから、それは、東京都は東京都で、僕たちが考えていることがあります。そういう意味です。

【新協議員】 一部違うところがあるということですね。

【宮良協議員】 シロカクロかという議論ではなくて、大きな方向性、これは、例えば一極集中の是正はいいですねということはありません。それから、あと東京は東京としてのまちづくりがあります。例えば今、環状6号線の中のセンター化と言っていますけれども、そういった位置づけみたいなことは少し東京都なりの考え方は当然出ます。そういう意味です。

【新協議員】 今日、資料をいただいたわけですから、この内部をこれから見て質問をしたいと思えますけれども、要するに東京都の考え方と国土総合開発法に基づく計画は国土交通省でしょうから、意見が違うということもあり得るわけですね。当然ですね。

【宮良協議員】 それはあります。

【新協議員】 はい。わかりました。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、宮良さんから説明いただいた都市づくりの資料のほうに意見が行きましたけれども、それに関連して、他にどなたかご意見ございますでしょうか。

では、武田さん、お願いいたします。

【武田協議員】 宮良さんのほうから、この分厚い「東京の新しい都市づくりビジョン」もちょっと触れられたんですが、どうも大事なところを省いちゃったんじゃないかと思えますのでお尋ねします。この88ページに、つまり、水と緑のネットワークの強化ということが出ております。これが実は外環ベルト周辺ゾーンにとっては非常に重要なまちづくりの一つの方向性を示すものだと思います。なぜか宮良さんは、この部分についてはあまりウエートを置かないで、ほかのところを説明されたようです。

つまり、影響の問題をちょっと議論しようじゃないかというのがこの間の懇談会で方向が決まっているわけです。その影響は何かというと、例のたたき台の説明会に3,000何百人参加された。それから地元で長年、いろいろこの問題で悩まされてきたという立場からみますと、やはり東京都はこのゾーンをどういう方向に持っていかようとしているんだ。その部分のはっきりしないから、つまり行政の信頼性というんでしょうか、石原さんはこういう方向でこうやってくれるんだという部分の方向性が示されないから、非常に心配で、どこへ持っていかれるかわからないんだという懸念があるわけです。だから、つまり、影響というのは、何らかの形で都市生活は過密であり、複雑になってくればいろいろ問題があるわけだけれども、この絵の例えば88ページのちょうど外環の上に小さい字で書いていますが、河川や幹線道路の整備にあわせた水と緑の骨格づくりということを言っている。これについて、東京都は現在、どこまでどういう方向で取り組もうとしているのか、そういうことを明らかにしてほしいと思うんです。言ってみれば放しでは意味がないので、このところをほんとうに、このPI協議会の審議とあわせて、あるいは東京都の行政計画の中でこれを何年計画でどうしようとしているのか。私が見た限りでいうと、短期計画にも入っていない。それから中期計画にも入っていない。ただ単に、こういう形のうたい上げは入っている。この水と緑のところだとすれば、ウォーターフロントとか、多摩地域とか、立川から八王子へかけてとか、いわゆる東のほうの集中投資が行われている。一番いわば東京の人口の重心になる武蔵野、あるいは杉並、その辺が今、東京の大体人口の重心になっていますけれども、このゾーンについての投資はほんとうに少ないわけです。断片的に、道路投資が部分的に思われるというようなことはありますけれども、面的整備ということになると基盤整備については非常に不熱心だと思うんです。だから、このところはやはりこういう説明をされるのならば、今後、どうされるのか、大きなことを言う必要はないけれども、大体こういう方向ですと。今まで東京都が何十年間にわたっていろいろ投資をしてきていますが、私の計算によれば、このゾーンに対しての財政的な投資は非常に少ないはずで、少なくとも、一番偏っているのは多摩地域、多摩の奥の地域であり、もちろん多摩ニュータウンを含めてそれがあるのは当然ですが、その地域と、それから、あきる野とか、あるいは湾岸地域と。湾岸の集中投資はさまざまいいものですね。そういう中で、このゾーンは、つまり、この前も申し上げたように、いわば完全にこの地域の住宅地域としてどう整備していこうかという形では、経済性がないからか知りませんが、あまり多くの投資をなされていない、このように思います。どうされるのか、少なくとも、どういう方向でやっていかようとしているのかお伺いしたい。その裏づけがないと、つまり、障害は何かという議論の中で、明確な話をこれからしていくわけにはいかない。基本的なことですから、お伺いしたい。

以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

それでは、88ページのところを宮良さん、よろしいですか。

【宮良協議員】 ちょっと言葉が足りませんで済みませんでした。今ご指摘いただいて、ページも88ページというお話がありました。都市づくりビジョンなんですけど、今後50年先の東京の町を見据えて、当面2025年までの計画を立てています。その間には、今、お話にありましたように、水と緑のネットワークの強化をしましょうということがあります。ご存じのように、東京は江戸の時代から運河と緑の町でありましたし、そういったイメージが非常に強くなっていますし、そういった水と緑の区分でも、88ページに書いてありますように、こういった区分、地域特性がはっきり出ています。それを意識しております。

お尋ねの88ページのところの図面を見ていただくと、外環のところについては、河川や幹線道路の整備にあわせた水と緑の骨格づくりということを進めていこうと東京都はし

ております。例えば道路づくりのイメージとしては、89ページのところに絵がございますように、道路づくりとあわせて、そういった緑ということも考えています。

以上、方向としてはそういうことであります。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他にこの関連でご意見ございますでしょうか。都市づくり関連の資料がございましたが、よろしいですか。

今日出された資料です。

では、武田さん、お願いします。

【武田協議員】 濱本さんのご意見と渡辺さんの意見の中で非常に重要なことがありますのでちょっと触れさせていただきたいと思います。渡辺さんの意見の1ページ目で、つまり影響についてというところで、立ち退く人ばかりでなく、残る人、地域コミュニティも大きな影響を受けますということ。それから、濱本さんの意見の中で、要するに私どものほうでは既に外環で、あるいは関越で荒らされていますから、その中で出てくる言葉で、つまり移る人は天国なんです、残る人は地獄なんだ。私自身は三〇何年、その地獄を体験している側です。ですから、いっそ思い切り計画の中に取り入れてもらったほうがよそへ移っても20年、30年たてば十分なコミュニティが形成できるわけです。ですから、今までの議論の中で、計画の中に入った人はものすごく苦痛なんだというようなイメージをおとりになっていますが、少なくとも関越で移転した七十何軒、外環で移転した私どもの自治会の二十何軒のその後の人たちの生活を見ますと、移った人はみんな喜んでいます。むしろそのそばに残された人は全く地獄なんです。ですから、そういうことを今後、起きないようにしてもらわなきゃいけないので、周辺環境をどういうふうに整備するかということは、今、お二人の意見の中によくあらわれているなと思います。

それから、渡辺さんの意見の中で、最後のところですが、要するにアセスというのは、実際にアセスをやっている業者はどれかといったら、ほとんどゼネコン系の子会社がアセスの実際の仕事をしています。ですから、ほんとうのアセスの事前評価事業というのはほんとうに独立した権威ある第三者機関が公平にやっているかどうかということになると、非常に疑問に思います。

そこでですが、渡辺さんの意見の中の最後のところですが、要するに、一言で言えば市民参加による事後評価の実施です。そういうことをやはりしなきゃだめだ。その事業についての評価を完全に行う。ただし、それもまた、いわゆる行政とか専門家と称する人たちによって評価をされても、我々は納得できない。あくまでも住民参加、市民参加の中でそういう評価委員会なるものが構成されて、評価をした結果、例えばこのインタージャンクションの構造のここが問題だと、物理的なハード面でいえば。あるいはソフト面でいえばこの道路の取付道路の数が少ないんだというようなこと、非常に具体的な話に入り込んで、なお、それをいろいろ修復していく。完全に環境の修復をするというようなところまで担保されるような事後評価をし、それを完全に実現する、そういうシステムをほんとうに担保してくれるのかどうか。そういうようなことができるならば、例えば5年、10年という中で外環なら外環ができたとしても、いろいろ不十分さが残っている。それに対して基本的にこういう方向でそれを修復していくと。間違いなく修復していくというようなことが担保されるならば、従来型の、いわゆる「どけどけ思想」でやってきた道路づくりとは大分違ったイメージで住民は受けとめてくれるんじゃないか。つまり、相互信頼関係ですね。そういうことの中で、双方が提携して、いわばほんとうの意味のまちづくり、修復を含むそういうことができいくんじゃないか。そういうことが担保されないと、「それは当てにならない」という話はずっと残るだろう。少なくとも、この辺は今非常に重要な意見が出ましたから、影響を除くということはどうするかということなんです。今後の一つの方法論として、そういうことははっきり位置づけをしておいてほしいと思います。

それについて、大寺さん、あるいは成田さんのほうでどうお考えになるか、差し支えない範囲で、今日、ご見解をお伺いできれば非常にありがたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、渡辺さんの意見書を引き合いに出して、残る人の影響とアセスの実施体制についての意見だったかと思いますが、今の武田さんの意見について、ご意見ございますでしょうか。よろしいですか。

では、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 今、武田さんから、仮定の話でございますけれども、事業終了後の、これは、一つは、事業評価の話とアセスに関する事後調査、あるいはその対応ということだと思いますけれども、まだ十分ではございませんけれども、最近では事業評価制度もできてきておりますし、それから、現在の東京都のアセス条例、それから国のアセス法でも事後調査をし、事後アセスをやるようになっておりますけれども、そのアセスの仕方の課題ということで、行政側、あるいは事業者側だけでやるのではなくて、住民側も加えてということだと思いますけれども、当然、今後、おそらく外環がこの後、もしできていくとすれば、相当先の話だとは思いますが、社会情勢からいって、私は、ご希望のような形態は当然取り入れられるようなことで進むではなかろうかなと思っております。ということで、現状の制度ではなくて、将来に向かっての制度ではご期待に添える方向に向かっていると私は考えております。以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、他にご意見ございますでしょうか。

では、大寺さん、お願いいたします。

【大寺協議員】 今、成田さんからもいろいろお話がありましたけれども、そういう事後評価のあり方として、住民の皆さんが入っていくという方向性はあり得る話だと思っております。ただ、現実の今の段階でどういう形でどういうふうにするのかは、まだはっきり定まっていない面もありますので、いずれにしても、先ほど申し上げましたけれども、濱本さん、渡辺さん、栗林さん、秋山さん等のご意見については、詳細にまた次回、まとめてお答えさせていただきたいと思っておりますけれども、方向性としてはそういうことはあり得ると私も考えております。今回の具体の場としてどうなるかというのはまた、これ以上、今はお答えできませんけれども、次回、またいろいろ答えさせていただきたいと思っております。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

では、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 今、武田さんから事後アセスの話が出ましたけれども、事後だけではなくて、事業前のアセスの件についてもぜひ検討いただければと思います。例えば私たち協議員がアセスを行う業者をコンペか何かで選ぶことができるとか、そういったこともぜひ検討していただきたいと思います。以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、他にご意見ございませんでしょうか。

では、一旦ここで議論を整理させていただきますと、今まで濱本さん、渡辺さん、栗林さん、秋山さんから意見書が出てきて、それについては、先ほど大寺さんから基本的な考え方はお答えいただいて、次回、具体的には答えていくというようなことだったかと思っております。あと、柴田さんからのご意見もありましたが、数字は出してほしいということで、それについても、濱本さんから、確かにそうだとということですので、今後の議論の中でも当然数字は出していくことになるのかと思っております。

もう一つ、今までの議論の中で、都市づくりについて幾つか議論があったかと思っておりますが、あと、これについてご意見等ございましたら。もしあれであれば、今日、初めて資料

が出されたのですから、今日のところでもしなければ、アンケート等でご質問いただいてもいいのかなと思います。

では、倉田さん、お願いします。

【倉田協議員】 意見というか、今日、先ほど運営懇談会の中で3環状の必要性に関するものを中心に、都市づくりの考え方を説明するという事で一定の説明と質疑等もあったかと思うんですが、3環状の必要性、あるいは特に焦点となる外環の必要性を考える場合、この都市づくりビジョンでも述べているんですが、これはそれだけに固執する必要もないし、逆に言えば、それだけでは不十分な点があると思うんです。それは大きな意味での通過交通をどうするかということを中心にきちんと国なり都で説明して、だから、必要性がそこにあるんだということで、要するに環状メガロポリス構想を都が打ち出しているわけですが、それは首都圏の範疇の話です。首都圏を中心に、例えば東名である西のほうの話とか、東北の北のほうを結ぶ中心に首都圏があるわけなので、あるいは中央でいえば、長野とか、新潟のほうと首都圏の中にあるところの、いわゆる物流を中心とした通過交通をどう対処していくのか。これを全く都心の中に入れるのか、入れないのかという発想から、多分外環が出てきているし、その一つ周りの圏央道があると思うんです。

ですから、そのこのところの説明を僕個人としては、今日出されたこの資料に加えてきちんと説明していただきたかったという思いが非常に強くあります。というのは、やはり都市づくりビジョンは首都圏を、東京を中心として、もう少し広い首都圏だけのところでまとめてありますので、今私が申した点を少しつけ加えないと不十分な点があるんじゃないかという気持ちを非常に強く持っていますので、これは意見として申し上げておきます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

通過交通をどうしていくかということについては、今日のところは無理であれば、次回以降ということによろしいですか。

では、今のような形で、もし今日のところでご意見があればいただいて、もしくは、今日、資料が出てきたばかりですので、また何かありましたらアンケート等でご質問を事前にいただいて、次回以降、議論していくということでもいいのかなと思いますが、それによろしいでしょうか。

それでは、一応、次回に回答いただくということもございまして、次回、また議論も積み残しがあるかと思いますが、これまで説明いただいた資料に関する議論は一応ここで一区切りとさせていただければと思います。

それでは、次の議題、必要性の有無の効果と影響のうち、運営懇談会の提案でもありました、まず影響について議論していこうということでございまして。これまで提出してきた資料につきましては、青いファイルのほうに綴じております。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 今ご紹介がありました青いファイルのナンバー1のところ、影響の資料が入っております。昨年の10月と11月にご提出しました資料でございまして、4カ月ほど間が空いておりますので、確認のために項目だけ簡単にご紹介させていただきます。

お手元の資料1の下半分のところにオレンジ色のインデックスがあるかと思いますが、そこに影響というところをめくっていただきますと、まず1ページ目ですが、こちらのほうはインターチェンジがある場合とない場合の各ジャンクション及びインターチェンジで開削ボックスとかシールドトンネルの区間がおおよそどの程度の範囲になるのかということをもまずご紹介させていただいて、その後、具体の環境の資料が水色のインデックスをめくっていただいたところからでございます。

1ページから3ページまでが大気の影響に関するものでございまして、2ページでは換気塔のことについて紹介をしております。3ページでは、自動車の低公害化について紹介させていただいております。4ページ、5ページは前回、出させていただきましたが、喚

起所とか、換気塔の必要性と仕組みについての資料でございます。6ページ目は外環埼玉県区間の予測値と実測値を比較したものでございます。7ページは騒音でございます、影響が心配されますジャンクション付近での断面図が7ページ。8ページでは具体の対策の事例でございます。9ページで、前回、出ささせていただきましたが、埼玉外環川口ジャンクション付近の実例でございます。大気、騒音の実例でございます。10ページ目は振動の影響でございますが、こちらにも影響が心配されますジャンクションの連絡路での影響について、10ページで出しております。11ページ、12ページは地下水の影響でございます、開削工事の区間における懸念を書いております。12ページでは、当該区間のおおよその地下水の流れ及び地下水の状況について紹介させていただいております。

黄色いインデックスがその次でございますが、こちらから生活に与える影響でございます、1ページ目では、地域の分断の影響について断面図でご紹介させていただいております。2ページ目は開削ボックスとなる棟数、シールドの区間と考えられる棟数をそれぞれインターチェンジがある場合、インターチェンジがない場合につきまして、棟数を試算したものでございます。4ページ目は交通集中に関するものでございまして、インターチェンジがある場合の接続の道路につきましての現況と、そのインターチェンジができたときの交通量の変化について書いてございます。5ページ目はインターチェンジまでのアクセス時間の圏域を地図にしたものでございます。6ページ目は、各インターチェンジがある場合について、各項目について比較したものでございます。以上が4カ月前に出ささせていただきましたものでございまして、これにつきまして、これまでも柴田さん、新谷さんなどから、また、今日も濱本さん、渡辺さん、栗林さんから、この影響の資料に対するご質問をいただいているところでございます。他の方からも、疑問点等がございましたら、できれば来週ぐらいまでにいただければ、次回の3月27日の協議会でできるだけお答えするよう努力してまいりたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

また、個別にもっと詳しくお聞きになりたいとかのご希望がございましたら、私どもの外環調査事務所へお電話いただければ担当の者が伺ってご説明なり、疑問点についてお話しするというにしたいと思っておりますので、この点についてもよろしくお願ひいたします。

また、追加で大変恐縮ですが、前回、協議会に提出した資料の一部にワープロミスがございましたので、差しかえさせていただいております。お手元に今と同じファイルの延長のところの14ページの植物に関する表の数字が2カ所ほど間違えて、ワープロミスがありました。大変申しわけございませんでした。差しかえさせていただきます。

以上でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

これまで提出されておりました影響に関する資料をフォローしていただきました。影響のうち、先ほど確認しましたとおり、まず環境に与える影響から議論していくということになっております。このテーマに関連いたしまして、今日、江崎さんから資料をご提出いただいておりますので、まず、その資料のご説明をいただいて、それから議論に入りたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【江崎協議員】 先ほどの都市づくりとも関連するかと思うんですが、添付した「大気環境の動向予測調査」という資料は、以前、外環が整備された場合の大気環境の変化をシミュレーションしてみたものがあると聞いて、なかなか見つからなかったんですが、探し出したものです。どういうわけか、表紙に「非公表」と手書きされていますけれども、この協議会で紹介することについては環境省にもお話ししてあります。

さて、この調査がどういうものか、ちょっとご説明したいと思います。これは昭和63年、1988年に、環境庁が環境総合研究所に委託調査したもので、当時、湾岸域を中心に開発プロジェクトが推進されていて、それに伴う交通量の増加と、それによって引き起

こされる大気汚染を懸念して行われたものです。予測には4つのシナリオを描いています。1つ目は、大きな開発が行われない、現状のまま推移する基本シナリオというもの、2つ目が東京湾岸で開発が進んだ場合、3つ目が東京都心部に集中した場合、4つ目が都市機能が分散された場合です。いずれの場合も、外環のネットワークができ上がっていると仮定しています。

主な部分を出させていただきました。内容は後でよくごらんいただきたいと思いますけれども、外環に関連して、特に書かれている箇所を読ませたいと思います。「東京集中シナリオを除き、東京都心部において排出量の減少が見られるが、他方、郊外地域で濃度」これは二酸化窒素のことです。「の上昇が見られる。これは、地域開発が都心部から郊外に及ぶことに加え、21世紀に大規模な環状道路が供用されることから、トリップが周辺地域に拡延するためと考えられる。したがって、仮に東京湾岸道路の神奈川への延伸、東京湾横断道路、外郭環状道路等の環状系幹線道路が開発され、都心通過交通が若干減少することはあっても、近郊地域の二酸化窒素大気汚染は逆に増加するものと考えられる。」

少し飛んで、81ページで、「今後、環状系幹線道路が建設され、供用されるとますます東京湾岸における大型車の割合が大きくなるものと思われる。したがって、今後とも大型車、ディーゼル車の排ガス規制を強化する必要がある。しかし、この場合でも、自動車総量の増加傾向が続く限り、排出係数の減少は相殺されることになる。」

最後のほうですけれども、「現在でも首都圏は、都心部の平均走行速度が20キロ以下ということに象徴されるように、渋滞によって社会的、経済的に自動車交通が成立しなくなる状況にある。このような状況下では、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、トリップ断面交通量とも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」と書かれています。

要するに、前にも何度か申し上げましたけれども、誘発交通が起こるといふ話だと思います。これを読んで、私たちはどうも都心部ですとか沿線地域にばかり目が行きがちですけれども、近郊地域にも関係することなんだということに気づかされました。先ほど宮良さんから、東京都の都市づくりについて、一極集中の是正というご説明がありましたけれども、実際には都市再生として、土地利用の高度化や緩和をして、さらに推し進めようとしているように思えます。この資料の81ページにもあるんですけれども、(4)で「土地利用に関する環境配慮」です。土地利用の高度化や規制緩和が新たな発生集中交通量をもたらすというようなことが書かれています。

石原都知事はディーゼルNO作戦など、環境改善に積極的なようですけれども、都市再生とか、道路整備を進められていて大変矛盾を感じています。以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

それでは、今江崎さんから説明のあった資料と、それから先ほど伊勢田さんから補足の説明がありましたけれども、これまでに出示された資料が関連資料でございますので、それにつきまして、この環境に与える影響について、意見交換をさせていただきたいと思いますが、何かご意見ございますでしょうか。どこからでも結構かと思いますが。

じゃあ、武田さんお願いします。

【武田協議員】 ちょっとこの資料の場所をお願いしたい。このインター、ジャンクションの障害がどうかという話じゃなくて、地下水の水脈の構造について、データがどこに入っていますか。

【司会(西川)】 これでいうと、資料ファイル1のほうの、ちょうど目次でいくと青い耳があって、これをつまんでいただきまして、その11ページ以降ということでもいいかと思うんですけど。

【武田協議員】 よろしいですか。これは、インター、ジャンクションの周辺を含む、

シールド工法による一般的な影響で、部分的にいつていますよね。問題は、基本的には16キロのシールドが地下40メートル下を通るわけです。そのつまり遮水術というのか、地下水をどれだけ分断するかどうかということ。そういうものはどこか、もうちょっと具体的に出せませんか。それが一つ。

それからもう一つは、この前の懇談会でもちょっと申し上げましたが、例えば、地下水といっても、流れる地下水ではなくて、井戸水ですよ。練馬区の場合には103校の小中学校を、防災避難拠点と指定をして、それぞれのエリアごとに、避難拠点運営協議会、あるいは運営懇談会というものを設けて、都市下水道がある時期に使えなくなることを想定して、火災とか断水ということが起きることを予想して、つまり避難拠点の生活用水、あるいは飲料水を確保。だから練馬の場合に実際には、このエリアでは、たしか影響があるのは、大づかみな言い方ですが、103校のうち、おおよそ区内の南北でみると約30から40校くらいじゃないかいと思うんです。ただしこれは、実際に地下を見ているわけじゃないからわかりません。そういうことが起きてくることに対してどういう方法で救済措置がとられるのか。都市下水道は引けばいいじゃないかという話もありますが、都市下水道自体が必ずしも完璧ではない。そうするとやっぱりバックアップシステムとしての井戸水を確保する体制をとっておかなければだめだ、こういうことになります。そういうものに対して、つまり今は、影響の議論ですから、地下水といっても、そういう具体的なことに対する対応策をどうするのか。

それからもう一つは、例えば私どものほうで言えば、白子川、石神井川。それから南へ行くともっといっぱいございますが、八の釜の憩いの森の水をどうするのか。当然これはだめになっちゃうが、復水できるか。あるいはかわる方法とれるか。石神井公園の池の水は大丈夫なのかと非常に具体的になってきます。地元の住民が一番恐れているのは、この前も申し上げましたが、例えば、昨年ですか、扇さんと石原さんが、三鷹でしたか、調布に視察に行かれたときに、お母さん方がゼッケンをつけて、井の頭公園の水と緑を守ってくださいという、非常に熱心なお話がありました。そういうことをどこまで担保できるのかということです。つまり水と緑とそれから河川の景観保全。じゃあ、河川はどうやって守るのか。今は分流方式じゃなくて、合流下水でやっていますから、昔は何百ミリという形で、ちょっと台風が来ても水が溢れるような状態になったが、昨年あたりの2日間ぶっ続けに降っても、実際には白子川は水位が40センチしか上がらない状態です。前は橋げたを押し流すような状態まで床下浸水が多かった。つまり、合流式の下水道が整備されたために、都市河川がまるっきり干上がってしまった。

ですからこういうことを含めて、河川の修景、修復、こういう問題も起きてきます。ですから、地下水、地下水といつてそういうことだけじゃなくて、災害時の生活用水にもなる可能性があり、それから景観保全という意見で非常に重要なものである水を、どういうふうに保全するのか、この辺はやっぱり素朴な、しかし水と緑というのは、絶対に人間生活にかかせないものですから、どういう形で保全をしていくのか、この辺をもうちょっと、参考資料を幾つか出していただきたい。地下水の流れる構造というものありますし、それから水を通さない岩盤、水を通す岩盤、いろいろなものが畳状にこの地域にはつながっているはずですから、そういう地下構造を含めたモデルを出して示していただければありがたいなと、このように思います。以上です。

【司会(西川)】 はい。どうもありがとうございました。

今地下水の関係で3点ほど。これは資料の要求ということですね。

【武田協議員】 はい。あとで書面に書きます。

【司会(西川)】 じゃあ、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 今ご指摘をいただきました。実は、大深度ということもありましたが、大深度地下の活用も含めて検討を進めているところでございますが、決して16キロ

全部がこのシールド工法でできるわけではない状況でございます。どうしてもジャンクションとか地上部に出てくるところでは、開削工法とならざるを得ませんので、シールドの部分と開削工法の方がどうしても発生すると考えております。

ただシールドの場合は、ここにも書いてございますけれども、アクアラインなどでも実績がありますが、地下水とか地下の水流に与える影響は極めて小さいというふうに考えておまして、心配しているのは、開削ボックスの付近に関してでございます。

実は、この資料をお出ししてから、4カ月間で、さまざまな文献等、建物を建てたときのボーリングデータをいただいたりとか、そういうものでさらに詳しく地下水の流れなども、このときよりは詳しく把握できている状況でございます。ですので、先ほど開削とかシールドはどういう構造なのかとか、地下水のさらにわかったことも含めまして、次回の協議会で、模型とか地図とかを使いながら、具体的にご説明できるように努力させていただきたいと思っております。

今日のところは、4カ月前に出した資料しかございませんので、次回に模型などを使いましてご説明させていただければと考えております。以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、他の方で環境に関する影響についてのご意見ございますでしょうか。よろしいですか、影響のところは。栗林さん、お願いします。

【栗林協議員】 まず1つは、先ほど東京の環境確保条例のご案内がございましたが、実はこれを、どのように具体的に運用していくかということについては、まだ細かいところや何かで、検討が続いているんじゃないかと思われる節がございます。

問題は、これは大きな意味なんですけど、外環においてはこういったようなディーゼル車の規制とか、そういったものをどう応用していけるかということ、それからもう一つは、東京都がなさっている環境確保条例の実施によって、今どのような改善が見られているか、また問題は何かということをおの次に、これは資料として、もしできればお出しいただきたいと思っております。これが第1点です。

次に伊勢田さんの、この影響のリストの中に、たしか植物の話があったと思っております。何ページだったかな。

【司会（西川）】 現状のところの、植物ですから、13、14ページですね。

【栗林協議員】 ありがとうございます。実は、先ほどから武田協議員からも、いろいろご心配が出ています。私どもの世田谷でも実はこの外環予定地というのは、今世田谷区の80万緑化政策の目玉になっていて、ここの自然環境をどう保全していくかということが、重要な問題になっております。ただし、区長選があって、今の区長は、もう引退なさいますから、次の区長がいきなり緑化やめたと言うかもしれませんけれども、そういうことではないだろうと期待しています。問題は、ここは自然環境にあふれた、都市の自然環境として大変貴重なところですけど、そこの調査をなさっています。この自然環境の調査という場合に、何が幾つあったというのが自然環境の調査ではなくて、実は、特に世田谷の場合、外環予定地の西側に野川があって東側に国分寺崖線があります。当然ここに動植物のなんていうんでしょうか。つながりがあるわけです。動植物の連鎖とっていいと思っております。これが、都市施設によって断ち切られるというおそれが十分にあります。

それから、もう一つは、国分寺崖線には、実は広葉樹がたくさんあるんです。コナラとか、クヌギ、そういうものがあります。それは大気汚染耐性という意味では非常に弱いんです。逆にNO₂の吸収率は大きいはずなんです。これは外環に関する調査ですから、そういう視点からの分析をされたかどうか、そういう自然環境の調査をどのように解析されたかという報告をぜひお出しいただき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。今、2点ほどご指摘いただきましたけれども、じゃあ、宮良さん。

【宮良協議員】 今、栗林さんの前段のディーゼルのことに関してですけれども、具体的にどういうことかというお話ですけれども、1つには、自動車の排ガスのことです。ご存じのように自動車のアクセルを踏めばいろんなガスも出てきます。そういったものを、例えば勾配がどのくらい、あるいは距離とかがどういうふうになるという一定の条件を設定しまして、例えばそこら辺にかいてみるなど、いろいろちょっと工夫をしてみます。そういったことでお答えをしたいのが1つと、2つめは、一般的にこういった環境確保条例があって、どんなふうになっているかということなんですけれども、これに関しては、所管のところがありますので、それは私どもが聞いてお話をさせていただきたいと思います。

【司会（西川）】 それでは、2点めは、伊勢田さんをお願いします。

【伊勢田協議員】 植物調査につきましては、今ご指摘いただいたことも踏まえて次回、ご説明できるようにさせていただきたいと思っております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、最後に、濱本さんでよろしいですか。濱本さん、お願いします。

【濱本協議員】 今、環境の影響等を議論しているわけですけれども、地下で、これは40メートルまでの地下だと思っただけで、大深度になった場合、図面ががらっと変わってくるでしょう。これはどういうふうになるんでしょうかね。そういうことももし、できたら出していただきたいし、それから影響の内容についても、大深度と普通の地下じゃ、地下水とかいろんな問題で、全然変わってくるんじゃないかと思うんですけれども、そういうことも一応見させていただきたい、資料を出し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した。それは次回ということで。それでは、伊勢田さんお願いします。

【伊勢田協議員】 簡単に。今お出ししている資料は、確かに大深度ということは、念頭になかった時点での資料でございますので、仮に大深度になりました場合につきましても、同じように次回、資料を出させていただきたいと考えております。以上です。

【司会（西川）】 はい。どうもありがとうございました。

【濱本協議員】 もう一個、それと。同じなんですけれども、その資料を出すときに、これも、今大深度のものを見させていただいていますけれども、その中で、検討の仕方、保全の仕方とか、いろいろ配慮すべき点とか書いてあるんですけれども、ただ、これは漠然とこの間のたたき台と同じような書き方をしているんですけれども、実際にどういうやり方でやるのかということを知りたいんですよ。ただ簡単に、評価手続きをやりますとかあったんだけど、一つ一つ、どういうやり方でやるのか。これはやっぱり住民は一番心配しているところだと思うので、いろんな問題があると思うんですけど、こういうところの問題はやり方を細かく出していただきたい。やり方をね。

【司会（西川）】 はい。ありがとうございました。それでは、残り時間が少なくなってきたので、新さん、最後に手短にお願いします。

【新協議員】 すみません。都にお伺いしたいんですけど、自動車に関する規制等のあらましと書いてあるんですが、これは達成年度はわかりますかね。達成を計画している年度、それと、これによって東京都23区内の自動車公害といいますか、SPMだとか、NOxだとか、どれだけ規制されるのか、そういったこともおそらくは検証されて、計画されているんだろうと思うんですけど、その数値を出していただきたい。

それと、TDMでもそうですが、やっぱりこういう計画があるわけですから、この達成年度といいますか、計画年度といいますか、そういったものはこういうプランには必ずついてくるんだと思うんですけど、どこにも見えないので、それがどの辺まで、都知事がいる間だけなんていうんじゃないだろうと思うんですけど、ちょっとそれを教えていただきたい。達成年度がわからないと、こちらで検討のしようがないところもありまして、よろしくひとつ、お願いします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。それでは、お答えを宮良さんお願いします。

【宮良協議員】 まず、環境確保条例のほうなんですけど、パンフレットの中の6ページを見ていただきたいんですが、そこに表題として、条例と法律による規制についてというのがございます。パンフレットはこれです。その中の6ページの表題を今お話ししましたけれども、その下に年度と対応の規制が横のバーグラフで書いてあります。横のバーの表を見ていただくと、平成6年規制、短期規制は平成16年にはどういうふうになってとか、そういうものが一応目途、目安になっています。

【新協議員】 単体規制は知っているんですよ。単体規制じゃなくて、それをやった結果、東京都23区内のSPMだとか、浮遊微粒子とか、そういったものはどの程度になることを想定してやっているんですかということを知っているんです。

【司会（西川）】 それでは、お願いします。

【宮良協議員】 失礼しました。それは今、所管の環境局で算定をしております。まだ算定中で出ておりません。それからもう一つのご質問のTDMのほうがございました。それもちょっとこのパンフを見て一段あけていただきたいんですが、その右側のほう、一段あけていただいて、TDM東京行動プランの基本的な考え方の中に目標設定をしております。ちょうど右のちょっと上のほうなんですけど、このプランでは、施策の推進のため行動の牽引目標として、そのときに一番わかりやすいのは、速度が上がることなので、平成15年まで20キロ、平成22年度までには25キロ以上にしようと。施策については、今お話をしました、またしつこいようですが、これをあけていただくと、いろんな施策があります。それを総合的にやっていこうということです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。今日お時間がありませんので、続きは、次回またいただければなと思いますが、それでよろしいですか。

【新協議員】 ちょっとすみません。それで、TDMをやった結果、25キロメートル以上になったしますね。それで総体の東京都で排出される、NOxの総量の規制はどのくらい進むのか、それも検討していますか。

【司会（西川）】 それでは、宮良さんお願いします。

【宮良協議員】 TDMの所管も環境局がやっておりまして、そういったTDM、それから単体の規制、それを合わせて今算定中でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。時間がありませんので、議論が不十分で申しわけございませんが、それもまた次回、引き続きさせていただくということで、最後に確認だけさせていただきます。今日、提出していただいた意見書について、次回、また引き続き、行政側の回答をいただくということと、それから都市づくりについてまた、意見等ございましたらアンケートでご提出していただく。それから影響に関しましては、疑問点等ございましたら、事前に事務局の方に、来週ぐらいまでをめぐりご提出いただければ次回、できる限りの範囲でお答えしていくということにしたいと思います。

大深度のパンフの方は、はい。武田さんお願いします。

【武田協議員】 資料要求です。大深度地下ということでリーフレットがあるんですが、これはできれば、これ以外に大深度法そのものの中身はどこかにありましたか、今まで。それからもう一つは、その施行基準ということが決まっているのかどうか。それからもう一つは、いわゆる施行令ですか、というものがもうちょっと詳しくあればほしいなど、このように思いますが。この前の懇談会ではそのことを資料要求しておいたはずなんですけど、きょう見当たらないので、あるならば次回出していただきたい、こういうことです。

【司会（西川）】 それでは次回のときに、影響について具体的にもっとわかりやすく議論していくということと、それから今大深度の資料の追加要求がございました。あと、今まで質問いただいたものの関連資料ということで、大深度については、今少し紹介いただ

きましたけれども、追加であれば、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 資料 - 4で、今ありましたけれども、このパンフレットをお配りしております。こちらは平成12年5月26日に公布されました、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法という法律に関して、広く国民の方々にお知らせしたいということで、国土交通省がおつくりしたパンフレットです。今、武田さんのほうからおっしゃいました、法律とか施行令、施行規則につきましては次回お出しさせていただきます。

なお、ご存じのように大深度地下の利用自体はあるんですか、この法律が適用された事例は今までございませんので、いろいろ具体の事例につきましては、今後関係部署とも相談しながら、いろいろご疑問にお答えしていきたいと考えております。以上でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。あと、宮良さんのほうから、追加で資料 - 4が提出されておりますが、それは簡単に紹介だけでもしていただいて。よろしいですか。よろしくお願いたします。

【宮良協議員】 濱本委員から要求がありまして、井荻トンネルの地下水の対策に関してであります。資料 - 4に、井荻トンネルをつくるときの工事前の状況をまずこの図面で示してあります。左から右へ水面が下がっていきまして、上下流で水位差があったと。工事中、土が崩れることを防ぐことなどいろいろありまして、壁みたいなものをつくったわけですね。上から掘りまして、トンネルの本体をつくったと。工事中の2番を見ていただきたいんですけど、上流面では水位が壁によって少し上がって、下流面では下がったと。工事後ですけど、通水管という水が上下で通るような対策もしました。上流側、この図面で左側になるんですけど、水位が上がっていたものが下がって、逆に下流側では水位が低かったものが上がったと。そういう状況になっています。

それで、次のページを見ていただきたいんですけども、平面の図1です。上のほうに黒くかいてあります左から右にいつているのが、環八のところ。ちょうど当該の上の図面を見ていただくと、井荻駅というのが小さく出ております。その周辺に、ハッチがあるのが、旧井草川という川の後になっております。その下のほうは、図面の通水管の配置イメージと書いてあります。黄色いものが土をとめる壁でありまして、ピンクのところは構造物、その横に青く書いてあるのが、上下の水を通す管になっております。こういう対策をしました。

その結果ですけれども、結論をいいますと、水位が回復をしたところと回復をしなかったところが確かにございます。その次の図面を見ていただきたいんですけども、色を塗っていきまして、これは地下水の高さを、今度は等高線であらわしたものです。(1)図面が横になりますが、左上の(1)は、土留め工事開始前。これは工事前の状況です。それをだんだん2番、3番と上の図面の右側にいつていただくと工事がだんだん進んでいく状況です。確かに図面の上のほうの3番目、一番右を見ていただくと青いところがあります。これが確かに下がったんですけど、今度は下のほうにいつていただくと回復をしています。それは通水管のこともあるし、水が回り込んで水位が回復した。要は水色から緑とか、黄色とか、だいたい、そういった状況になっています。

たしかに今お話ししましたように回復しなかったところ、それから回復した、そういったことがあります。回復しなかったのは昔の川の後、今、旧井草川とお話ししましたが、その辺であったと。それから工事の工法、やり方も連続して壁をつくったといったことがあって、こういった差が出てきたと思っております。

今後の対応なんですけれども、こういった水位、地質や工法によっていろいろ違いますので、こういったことを今後の参考として対応していきたいと、そういうふうを考えています。以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。それでは今の説明も含めまして、簡単にお願いたします。

【濱本協議員】 今の2ページの平面図と断面図がありますよね。これは平面図のところの断面図じゃないんですね。ただ断面図を出してあるだけ。例えば四面通から谷原のところの幅が出ていますよね、平面で。その断面図は出てこないですか。それが、1点。

それから対策について、今、口頭でおっしゃられたけども、対策についてはきちんと資料を出していただけないか。どういうふうにするということ。口頭じゃなくて、文面で、文書で、もし項目があれば。今、言われたただけですか、対策の仕方としては。まだ十分じゃないと思うので。

【司会(西川)】 それでは、宮良さん、お願いします。

【宮良協議員】 今、今日はちょっと時間も時間なので、後で細かく聞いて、どんなものだからちょっと教えていただければと思います。

【司会(西川)】 それでは、次回以降、お願いしたいと思います。

今の説明も含めまして、それでは、武田さん、お願いします。

【武田協議員】 ちょっと関連。この黄色い資料 - 4の地下水対策イメージのところ、次のページですね。通水管の配置イメージというものが、薄い黄色で書いてありますね、下に。これは高さが800と書いてあるけど、800というのは、80メートルですか、8メートルですか。

【宮良協議員】 これは80センチ、ミリです。

【武田協議員】 え？

【宮良協議員】 80センチですね、800と書いてあるのは。

【武田協議員】 幅？

【宮良協議員】 はい。厚さ。

【武田協議員】 厚さですか。高さは何メートル？ 僕は、これは縦が80mだと思ったんだけど、違うんだ。

【宮良協議員】 厚さが800ミリだから80センチで、深さが35メートルぐらいあります。

【武田協議員】 35メートル。

【宮良協議員】 はい。

【武田協議員】 これは工法上物理的に35メートルも深くなきゃいけないんですか。

【宮良協議員】 やっぱり、水をとめたり、いろいろ土をとめたり総合的に考えると、そのぐらいの、下の地層に届かないと。

【武田協議員】 それ、ちょっと後でよく調べてください。

【宮良協議員】 はい、わかりました。

【武田協議員】 何でこんな下までいっているのか。連壁工法で入れたパイプを抜くのを忘れたんじゃないかと思うぐらい深いからね。これは工事的に言えばちょっと違法な工事じゃないかと思うんですよ。埋め殺してやつですよ、下のほうは。ここはそんなに地盤が弱いところじゃないんだから、もうちょっと短くてもいいんじゃないのと。つまりこの下を見ると路盤から随分深く下がっていますね。そんなに重いものでもないし、深いものでもないのに何でこんな深く、わざわざ地下水を分断するようにやってあるのかなという素朴な疑問でございます。ちょっとそれを教えてください。

【司会(西川)】 わかりました。それは次回以降でよろしいですか。

【宮良協議員】 子細には次回以降なんですけど、この下に、やっぱり東電の洞道みたいなものがありまして、そういったものを保護することとか、地質、地層、水の状況とか、そういうものを総合的に勘案しまして、工事に必要なものです。子細については次回に。

【武田協議員】 だからこの下が、空洞になってこんなにあいていて、下にずっと遮壁が落ちているでしょう。この下に入っているものは何があるんですか。そういうことをもうちょっと詳しく説明してください。必要がないんなら浅くていいじゃないかということ

です。

【司会（西川）】 よろしいですか。また引き続きそれを議論させていただいて。

今の説明も含めまして、何か質問等があればまた今までどおりメモを事前にいただければ、資料の準備もできるかと思えます。

時間が押してまいりましたが、最後に次回の日程の確認をさせていただきます。次回は3月27日でございます。ちょっと間があきます。3月27日木曜日、午後7時からということで。当会場を一応予定しておりますが、今の段階では、まだ会場は確定してません。変更がありましたらご案内させていただきます。

いずれにしましても、案内につきましては別途事務局からさせていただきますので、よろしく願いいたします。

次回につきましては、先ほど確認させていただきましたとおり、今日、疑問点等いただいておりますので、それにつきまして資料を提出していただいで議論していくということにしたいと思えます。次回、協議会に向けて運営懇談会のほうはどういたしましょうか。開催をするということによろしいでしょうか。日程は、大体3月の12か13あたりで考えておりますので、よろしいでしょうか。後ほど確定をさせてご案内をさせていただきます。

（「すべきだね」との声あり）

【司会（西川）】 どちらにしますか。運営懇談会をするかしないかでございますが、やるべきですか。それでは、やるということで、12か13あたりで日程を調整させていただきます。ご連絡をさせていただきます。

それでは事務局から最後に報告がございますので。

【事務局（伊藤）】 事務局からご報告をします。運営懇談会で提案がありましたけれども、シールド工事現場と、地下トンネルの換気所の見学会を企画しようと思っております。詳細、日時等が決まりましたら、ご連絡したいと思えます。

もう一点、お手元に外環ジャーナルをお配りしていますけど、これはあしたの朝、朝刊に折り込みたいと思っております。以上です。

【司会（西川）】 以上でよろしいでしょうか。時間が押して申しわけございませんでしたが、よろしければ以上をもちまして、第15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。

【武田協議員】 細かいをことをお願いしますが、今確定申告の時期に入っています。2,400幾らか2,300幾ら、費用をいただいでいますが、これは実費弁償でよろしいんですか。あるいは確定申告の対象になるんですか。その辺をちょっと、お聞かせください。

【事務局（伊藤）】 お支払いしている2,000円程度の交通費に関してですけれども、通常はこれは交通費の値段でいきますと、確定申告の対象になりません。ただ、個人個人の差もありますので、そこはまた、個人個人で、いろいろ条件が違ってきますので、そこはまた、ご相談させていただきたいと思えます。一般的にいうと、確定申告の必要はありません。

【武田協議員】 わかりました。

了