

第17回PI外環沿線協議会 会議録

平成15年 4月8日(火)
於：東京都庁第一庁舎5F大会議室

【司会(西川)】 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。

本日はお忙しい中、協議会にお集まりいただきましてありがとうございます。私、本日の司会役を務めさせていただきます、国土交通省の外環調査事務所の西川でございます。よろしくお願いいたします。

ここで撮影時間を終了とさせていただきますので、ご協力お願いいたします。

また、傍聴されています方々につきましては、受付の方でお配りしております注意事項に沿いまして、会の進行にご協力お願いいたします。

それでは、ただいまから第17回PI外環沿線協議会を開催いたします。

本日の協議会の終了時間でございますけれども、これまでと同様、午後9時厳守ということで考えておりますので、会の進行にご協力お願いいたします。

それから、本日、練馬区の須山さん、狛江市の石井さん、世田谷区の秋山さんにおかれましては、ご都合により欠席とご連絡をいただいております。また、世田谷区の栗林さんからは、都合により、少し遅れてくるという連絡が入っております。

それでは、本日の配付資料を確認する前に、今回、4月最初の協議会ということでございますので、メンバーの交代がございます。事務局から最初にメンバーの変更につきましてご報告致します。

【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、メンバーの変更につきまして、資料-1をごらんいただきながらご報告させていただきます。

資料の3枚目のところ、右上に資料-1と書いている「PI外環沿線協議会 名簿」に基づいてご報告させていただきます。

まず、住民の方につきましては、上から三鷹市の川瀬さん、調布市の川原さん、小林さん、この3名の方におかれましては一身上の都合により、メンバーを辞退したいという旨の申し出がございましたので、ご報告いたします。今後のメンバーにつきましては、三鷹市、調布市さんと調整させていただきたいと思っております。

続きまして、地元自治体につきましては、前回の協議会でもご報告しましたとおり、練馬区、武蔵野市、狛江市の3名の協議員の方が入れかわっております。まず、練馬区は平野和範さん、武蔵野市は井上良一さん、狛江市は大川宗男さんに変更させていただいております。また、国土交通省につきましては川瀧弘之さんに変更しております。

以上、変更についてのご報告です。

【司会(西川)】 ただいま事務局から報告がありました。ここで新しく協議員になられた方々から、一言ずつごあいさつをいただければと思います。

それでは、練馬区の平野さん、お願いいたします。

【平野協議員】 練馬区の平野でございます。前任の水上が3月末日をもって退任したものですから、4月1日付で都市整備部長に就任いたしました。今後、協議会のメンバーとして参加させていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【司会(西川)】 続きまして、武蔵野市の井上さん、お願いいたします。

【井上協議員】 武蔵野市の都市整備部まちづくり推進課長の井上と申します。前任の都市整備部長が、3月31日付の退職に伴い、武蔵野市長から協議会に行っていこうということで、今回から協議会委員として参加させていただきます。今後ともよろしくお願いいた

します。

【司会（西川）】 続きまして、狛江市の大川さん、お願いいたします。

【大川協議員】 前任の大貫が3月31日をもちまして定年退職になりました。4月1日から都市建設部長になりました大川宗男でございます。協議会のメンバーとして参加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。

【司会（西川）】 続きまして、国土交通省の川瀧さん、お願いいたします。

【川瀧協議員】 国土交通省関東地方整備局道路部の道路企画官を4月1日からやることになりました川瀧でございます。前任、大寺の後任でございます。協議会に参加させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、本日の配付資料につきまして、事務局から説明をいたします。

【事務局（伊藤）】 事務局から配付資料の確認をさせていただきます。クリップとじをしている資料でございます。

1枚目が議事次第、それから座席表、3枚目が先ほどの新しい名簿になります。これが資料 - 1 でございます。資料2につきましては、前回の会議録でございます。ずっと飛んで、資料 - 3 につきましては、前回の協議会でいただいた意見をまとめたものでございます。資料 - 4 は、先日行われました運営懇談会のご報告です。

参考資料として、前回の協議会の概要メモが参考資料 - 1 というものです。参考資料 - 2 は、協議員の方からいただいたアンケート結果を整理したものです。参考資料 - 3 は、「『論点項目の整理』に対する質問」ということで、協議員の方からいただいている質問です。あと別とじで、色のついた紙で、アンケート用紙をいつものようにお配りしております。

以上です。

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

それでは、まず本日の会議の進め方について確認をいたします。

まず、資料 - 2、3、4 は事務局より説明して、皆さんにご確認いただきます。その後、必要性の有無について議論していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、前回第16回の会議録につきまして、事前に皆さんにごらんいただいたもので修正したものを、資料 - 2 としてお配りしております。ご確認ください。特にないようでしたら、会議録はこの形で公表とさせていただきます。

続きまして、前回の協議会で皆様からいただいた意見を整理しております。また、先週開催した運営懇談会の報告も、あわせて事務局の方からいたします。

【事務局（伊藤）】 資料 - 3 と資料 - 4 についてご説明します。

まず資料 - 3 は、前回協議員の方々から出された意見について概要をまとめたものです。前回の議論は、特に3月14日に出されました「外環に関する方針について」ということで、いろいろご意見をいただいております。それをまとめたものです。そのあと、「必要性の有無（効果と影響）について」ということで、特に前回は総論について、国土交通省の協議員からの回答等について議論しております。

以上が前回の協議会での主な意見です。

引き続きまして、資料 - 4 を見ていただきたいと思います。

これが先日4月3日に行われました運営懇談会のご報告です。4月3日の出席者はここに書かれている方々で開催しております。その運営懇談会での【主な提案】として、ここに4つ並べております。

読み上げますと、

1) 協議会では、別添の「論点項目の整理」とそれを要約した「論点ポイント」に基づ

き必要性の有無（効果と影響）の議論を進めていく。

- 2) 次回の協議会では、「影響」から議論を始める。総論については、必要性の有無（効果と影響）の最終段階で再度議論する。
- 3) 協議会などで出された意見は、まとめられるものは取りまとめていく。
- 4) 「オープンハウス」、「協議会だより」などの「地域PIのやり方」については、当面、運営懇談会で検討を進める。

というふうになっております。主な意見はその4つです。

それから、【その他】として以下のような意見がありました。

【主な提案】の1つ目のところにあります「論点項目の整理」と「論点ポイント」というのが、資料 - 4 の2ページ目以降でございます。

前回お出ししました資料 - 4 の3枚目以降、両面でコピーしているのが「論点項目の整理」であります。

前回いろんな項目が混ざってわかりにくいというようなご指摘もいただきましたので、少し意見をまとめて、かつキーワードでまとめたものが2枚目の「論点のポイント」です。前回議論しました総論について3項目、それから、効果と影響につきましては、まず影響について、「環境に与える影響」と「生活に与える影響」ということで、項目を「大気」「騒音、振動」「地下水」「自然・景観」と分けて、あとキーワードで並べております。

「生活に与える影響」につきましても、「地域分断、移転」「交通集中」についてということ、これまで出された意見のキーワードで項目を並べております。それから「交通政策」「効果」というふうに論点のポイントを並べております。今後はこの「論点ポイント」の順に沿って、きょうは「影響」から議論をしていきたいというのが前回の運営懇談会での提案です。

【司会（西川）】 ただいま事務局から説明がありましたが、皆様に確認をとらせていただきたいと思っております。

まず資料 - 3の方でございますが、前回、皆様から出された意見をまとめておりますが、これについては何かございますでしょうか。

続きまして、資料 - 4の方でございますが、今、事務局の方から運営懇談会の報告ということで4点の主な提案がございましたが、これにつきましては何かご意見はございますでしょうか。特に【主な提案】の中の1)と2)につきましては、今日の議論の進め方にも大きく影響してきますが、このような形で議論をスタートするということをご了解いただけないということではよろしいでしょうか。

では、この提案に沿った形で、今後、必要性の議論を進めていくということにさせていただきます。

それでは、これから議論の方に移りたいと思っております。

議論に使う資料につきましては、本日は新たな資料の提出はございません。机の上の青いファイルに、これまで出された資料が入っています。前回出された資料もございませぬ。影響に関する資料につきましては、NO.1のファイルの方に「影響に関する資料」というのがございますので、そちらの方を見ながら議論をさせていただきたいと思っております。

それでは、先ほど提案がございましたように、「必要性の有無に関する論点ポイント」という中の「影響」のところから議論を始めさせていただきます。

まず、前回資料をご提出いただいております伊勢田さんの方から出された資料をもとに、ご説明をいただければと思っております。よろしくお願ひいたします。

【伊勢田協議員】 ファイル資料のNO.1、一番上にのっかっているかと思うんですが、黄色いインデックスが見えているところをめぐっていただきますと、右下にページが打ってございます。前回お出ししたのが右下のページの13ページ目からでございます。こちらの方を使いまして、まずご説明をさせていただきたいと考えております。

大深度地下の場合のイメージにつきまして、まずはご説明をしたいと思いますのですが、立体的にご説明するために、実は模型をつくってみました。もしよろしければ、その模型をお出しさせていただきたいんですが、よろしいでしょうか。

【司会（西川）】 では、今ご提案があったように、模型を出してください。

（模型を展示）

【伊勢田協議員】 まずちょっと模型を見ていただいて、そのあと資料の方についてご説明をさせていただくというふうにしたいと考えております。実は模型が必ずしも大きくはないんですが、もし見にくければ、出てきていただければと思いますが、まずはこの状態でご説明させていただきます。

小さくて恐縮でございます。お手元の図面、またはスクリーンの方に映っております図面を立体的に模型にしましたのが、こちらのものでございます。関越自動車道、中央自動車道、東名高速でございます。大深度になっていきます区間は、皆さんの方から見ていただきますと、おおよそ深さがレベルになっている区間でございますので、ほぼこのあたりからこちらのこのあたりまでが大深度区間ということになります。

ただ、ご覧いただきますとわかりますように、それぞれの高速道路との間でジャンクションをつくるために、ジャンクションとの上り下りのところにつきましては、それぞれ連絡路を設ける必要があるわけでございます。ちなみに、この模型は横と縦がそれぞれ100mを1cm、深さ方向につきましては10mを1cmで表現しております。ですから、深さ方向につきましては、縦とか横とかの長さに比べて10倍大きめになっています。連絡路の傾きも大変大きく見えるところがございますが、実際はこの10倍の傾きでございますので、実際の道路はこんなに傾いていないということでございます。

なお、そういう関係で、実際、10mを1cmと表現すると、16mのシールドトンネルの太さはおおよそこれぐらいの太さとなりますので、そういった意味でも少し細く見えているわけでございます。

その辺を実際の縮尺に合わせて作り直したのが、こちらの模型でございます。こちらの方は、縦も横も深さ方向も全く同じ縮尺でつくっております。ちなみに、大きさ的には150分の1の模型でございます。建物も、おおよそ現実に建っている建物とほぼ同じ大きさで表現しております。

外環道の計画がされています区間につきましての地層は、地表から約10mのところまでが関東ローム層と申しまして、粘土の層でございます。その下に、武蔵野礫層という層がございます。そこから下が上総層といって、かなり固い層になります。地表から約40mのところから、いわゆる大深度ということで、もしそこにこういうシールドトンネルをつくりますと、建物とトンネルとの位置関係は、見た目的にはこれぐらいの関係になります。外径が約16mのトンネルを2本、3車線ずつというものをつくった場合に、このような位置関係になるわけでありませう。

こちらの方にマンションばいものを少し建てましたけれども、マンションの基礎は、武蔵野礫層の中に入っているものが多いので、大体15mぐらいのところこういうマンションの基礎が入っているというのが一般的な地域のご様子でございます。そういった意味では、もし仮に40mのところトンネルができたとしても、この基礎とはかなり距離があるわけでありませう。

ちなみに、東京都内もしくは近郊で、どういうふうに地下が利用されているのかというものを調べたのが、こちらの模型でございます。皆さんが日ごろお使いになっている電気とか電話、ガス、水道は、おおよそ地表から5mぐらいのところ埋まっております。大きさ的には大変見づらいかと思うんですが、これぐらい大変小さいものが埋まっている。大体、直径1mとか、そういうものが埋まっている。少し大きいものになりますと、地表から約10mちょっとのところ、幹線下水道という直径2mから3mのものが入っている

ということになります。

例えばですが、地下街の利用もございますけれども、地下街の利用というものは、地表から約1mのところ。これは東京駅の八重洲の地下街を表現したものでございますけれども、八重洲の場合は地表から1mのところから約15mぐらいの、3層建ての地下街がつけられているというような地下の利用がされております。そのほか、最近ではもっと深いところの利用がされております。例えば営団地下鉄の有楽町線は、地表から約27mのところから直径9.8mのトンネルでつくられております。また、都営大江戸線につきましては地表から約45mのところから、直径5.6mの断面でつくられております。東京近辺で一番深いところの利用といたしましては、地表から約60mのところから、これは調整池といたしまして、雨水をためておくものでございますが、横浜市の保土ヶ谷区で約2kmの長さの調整池がございます。こちらは、直径大体12mのものが、地表から深さ60mのところに入っているというような利用がございます。

これを横に並べて見ていただきますと、私どもが今回方針といたしまして考えております、大深度で直径16mのトンネルをつくった場合の地表との関係は、このような関係になるというものでございます。こちらを見ながら、またこちらの全体の16km、全線でどういったような勾配や上り下りになるのかというものを見ていただくと、大深度地下の状況についてわかりやすく見ていただけるのかなと思っております。きょうはつくってきた次第です。

見にくかったところもあるかと思いますが、入り口の方にも置いておきますので、お帰りの際にまた見ていただければと考えております。

引き続きまして、ペーパーの説明をさせていただきます。スクリーンの方で、説明しておりますところを映しますので、スクリーンと照らし合わせながら資料を見ていただければと思います。

お手元の資料14ページからご説明させていただきます。

まず、大気に与える影響でございますが、よく似ております構造といたしまして、ジャンクション構造となっております東京外環の埼玉県区間のうちの川口ジャンクションの実例についてお出ししております。

場所は、外かく環状道路から約28m離れたところ、高さが5mのところでの測定の結果でございます。黄色いところを見ていただきますと、二酸化窒素につきまして測定値は0.057ppmということで、環境基準を満たしております。しかしながら、その下の浮遊粒子状物質(SPM)につきましては0.118mg/m³ということで環境基準を上回っており、大変残念な結果になっているところでございます。

ただ、下の断面図を見ていただきますと、当該区間、川口での断面が左でございますが、こちらを見ていただきますと、川口では、まず外環本線が上空を走っております。その下に、一般国道の298号線が走っております。その左右の上空にランプがあるというような構造となっております。交通量は合わせまして、約15万台が地表に出ているという状況でございます。こういう極めて厳しい状況での測定結果といたしまして、今申し上げたような結果となっているわけでございます。

それが東京外環では、右の断面図のように、外環本線自体は地下を走ります。また、地上の一般国道298号線に相当する道路がないということで、左側の構造から地上に残るのはいわゆるランプ部ということになりますので、走行する交通量的には大変軽減される。同じジャンクションといたしましても、状況は大変違うということでございます。とはいいまして、実際に環境基準を超えているようなところもございますので、その予測等につきましては、アセスメントの中で極めて慎重にやりたい、またその対策についても慎重にやっていきたいと考えております。

あわせまして、換気所、換気塔のご質問も出ております。それにつきまして、次の15ページからご説明を申し上げます。

15ページ、16ページは、中央環状新宿線での事例でございます。来週、現地もご視察していただくことになっておりますが、中央環状新宿線で考えている換気所、換気塔の説明をさせていただきます。

まず、そもそも換気所、換気塔はなぜ必要なのかということでございますが、2つ役割がございます。

1つが、トンネル内の換気でございます。トンネル内にガスがたまりますと、ドライバーの方や乗員の方に有害である。また、前が見えにくくなるということから換気の必要がある。

もう1つが、火災が起きたとき、煙にまかれられないためにそれを排煙する必要がある。そのために、それを集中的に換気するためにつくられるものが換気所、そしてその上空に排出するためのものが換気塔ということになります。

下にそのメカニズムについて書いてございますけれども、換気塔からの排気ガスの影響でございます。左側の図にありますように、トンネル内の排気は上空高く吹き上げて拡散するというのが基本的な構造でございます。ちなみに、この場合ですと、換気塔の先っぽに書いてございますが、風速10m/s、時速に直しますと36km/hの風速で、上空約100mのところへ吹き上げて、空中に拡散するというメカニズムでございます。その結果、右下の棒グラフを見ていただきますと、環境基準に比べますと数百分の1に小さくなって、地表に到達するというところでございます。

次に、16ページ、換気塔の周りの騒音とか振動でございます。

現在のところ、これもまた来週ご視察いただいたときに実際に見ていただければと思いますが、外で聞こえる騒音レベルは、公園とか図書館の室内程度という状況になっておりまして、その騒音とか振動の影響は出ていない状況でございます。換気塔から吹き上げるにしても、さらにその空気をできるだけきれいにするために、現在、最新技術の開発に取り組んでおります。

ご視察のときには、右側にあります実験中の脱硝装置もごらんいただきたいと考えておりますが、大きく2つのことを考えておりまして、1つが、左下に書いてございます電気集塵装置といいまして、空気中のすすとかを粒子状物質といいまして、それを電氣的に吸い取るものが左のものでございます。これは既に実用化をされております。今、実験しておりますのが、右下の低濃度脱硝装置でございます。これは極めてわかりやすく申し上げますと、冷蔵庫の中に入れる脱臭剤、ノンスメルとかああいうものでございますけれども、そういうものと同じように、冷蔵庫の中の場合ですと、においのもとになるものをあの中で吸着するわけでございますが、同じように、トンネル内の排出ガスの中に含まれている窒素酸化物を吸着してきれいな空気を排出するというようなことについて、現在実験を進めているところであります。

次に、17ページでございます。

ジャンクションや換気塔の景観ということについてもご意見、ご質問をいただいております。17ページは事例でございますが、左側が国道20号新宿御苑トンネルの換気塔の例でございます。また、右側はスウェーデンのストックホルムの環状道路の換気塔の例でございます。いずれも周辺の景観に合うようにデザインされているものでございまして、こういったようなデザインがいろんな換気塔で試みられているということでもあります。

次に、18ページからでございますが、騒音、振動に関してであります。

こちら先ほど同様、川口ジャンクションでの例でございます。黄色い表を見ていただきますと、夜間の測定値は62dBであります。ちなみに、測定したのは、道路の端から15m離れたところの高さ1.2mのところを測ったものでございます。62dBということで、環境基準の65dB以下ということになっております。これも先ほど申し上げておりますけれども、交通量的な状況といたしましては、外環東京区間につきましては、埼玉外環川口ジ

ジャンクション付近に比べると、交通量的には大変軽減されるというふうには考えておりますが、こちらにつきましてもアセスメントの中で十二分な調査、評価をしていきたいと考えております。

19ページでございますが、評価をし、対策をとる場合の例でございます。大きく3つございます。

1つが、高性能舗装です。2つ目が、遮音壁を建てる。3つ目が、トンネルの出口での音の漏れ出しを防ぐための吸音処理、この3つのことが対策としては考えられます。

真ん中の右側に書いてございますけれども、騒音の低減効果といたしましては、遮音壁では最大20dB程度、環境施設帯では5～10dB、低騒音舗装では3dB程度の低減効果があるということを期待しております。

20ページからは、地下水に関してでございます。

地下水につきまして、ここ半年間ぐらいかけまして、さまざまな文献や、既往の調査などを洗い出しまして、そこからの推測を取りまとめたものでございます。

まず上の図でございますが、地表から関東ローム層が約10m、その下に武蔵野礫層が5mから10m、その下に上総層があるというふうに考えております。それぞれの土質は先ほど申し上げたような土質でございます。地表から7mから10mのところ、いわゆる浅層の地下水面がございます。また、地表から30mから50mの深さに、深層の深いところに地下水面がございます。いわゆるこの2面がこの地域に地下水の水位としてあるのではないかと考えております。

次に、下の地図を見ていただきたいと思います。

水色が、浅いところの地下水の流れの方向です。少し濃い青色が、深いところの地下水の流れでございます。赤く書いてある等高線みたいなのは、浅いところの地下水の等高線でございます。これから推測いたしますに、浅いところの地下水は、全体的には西から東の方向に流れていると考えておりますが、局部的に、いろいろ地形とか、そこに川があったりすると、その流れの方向に、場所によっては変化していると考えられます。深いところの地下水は、全体的には南から北の方向に流れているということでございます。

先ほどの地層、そしてこの地下水の流れにつきましても、文献でわかりますのはこの程度まででございます。いずれにしろ、さらに詳しくボーリング調査などが今後必要になってくると考えております。

21ページ、22ページは、先ほどの模型でもごらんいただきましたように、地表に構造物が出る可能性があるところについて、少し詳しく記述しているものでございます。

まず、世田谷の野川沿いの地質と地下水でございますが、こちらも地表から約10mのところ、浅層地下水があるということで、全体的には北西から南東に流れている状況でございますが、国分寺崖線の付近では、南西方向にも流れていると考えられます。この地下水の一部が国分寺崖線のところで湧水になって湧き出しているという状況でございます。

なお、地下水と野川は立川礫層という層を通じてつながっているのではないかと考えられます。

下が、中央道周辺の地質と地下水の状況でございます。地表から約5mのところ、浅い地下水があって、北西から南東方向に流れている。ただ、仙川沿いの低地では、仙川の下流に向かって流れているというような流れの変化が多少あります。

次に、22ページでございますが、こちらはジャンクションでございますが、もし青梅街道につくることになると、連絡路といいまして、どうしても浅い地表に構造物をつくることとなります。そちらの青梅街道周辺の地質、地下水の状況でございますが、地表から約10mのところ、浅い地下水が西から東の方向に流れていますが、善福寺川沿いの低地では、善福寺川の下流に向かって流れがちょっと変化しているというような状況でございます。

最後に関越道周辺でございますけれども、こちらも地表から10mのところから北西の方向に流れているという状況でございます。八の釜憩いの森の湧水は、地下水が白子川沿いの低地との境目で湧き出ているというふうに考えております。

23ページでございますけれども、こういう地下水に与える影響についてでございますけれども、トンネルをつくっていく工法といたしましては、主力はこの上に書いておりますシールド工法と申しまして、地中を掘り進むやり方を考えております。このシールド工法の場合は、断面図を見ていただきますと、「泥水」と書いてございますけれども、水の圧力を掘っていく刃先にかけて、土からとか地下水の圧力と均衡をとりながら掘り進んでいくやり方が一般的でございますので、基本的に地下水の漏れ出しとか、地下水を汚染するとかというようなことはないのではないかと考えております。

ただ、下の開削工法でございますけれども、開削工法は地上から掘り下げていく工事を行っていくために、地下水が入ってくる事とか土砂が崩れてくることを抑えるための壁をつくる必要があります。この壁をつくることによりまして、地下水の流れを遮断するとかの影響が生じる可能性があるのではないかと考えております。そうなりますと、地下水面が低下いたしますので、どのようにして復元するかとか、そういったような対策が必要となるわけでありまして。

24ページでございますが、完成後のトンネル内の排水でございます。

完成後も、トンネル内を掃除します汚水とか、車から出てきます水などの水を処理する必要がありますが、これらの汚水は貯水槽にためて処理いたしまして下水管に出すということで、地中に出すことは一般的にあり得ないと考えております。

25ページでございますが、自然・景観に与える影響といたしまして、こちらはまだ調査した結果だけのものがございます。栗林さんの方から「その考察は？」ということをご質問いただいておりますけれども、まだ考察の前の段階でございます。文献調査したものを現地で見ると、目で確認しているという段階でございます。関越道ジャンクション付近、中央道ジャンクション付近、東名ジャンクション付近に、先ほど申し上げておりますように、いずれも地表部に構造物をつくる必要性がありますので、そういうところでは、自然環境に与える影響や、そこに書いてありますような貴重な動植物に対する影響を調査し、評価していく必要があるというふうに考えております。

前回出しました資料につきましては以上でございますが、項目といたしまして、歴史文化財につきましてもご意見をいただいております。実はこの歴史文化財につきましては、私どもも大変重要なテーマだと考えております。大変大事にしていかなければいけないと考えておりますが、ちょっと私どもの方に、今のところ情報がないような状況でございます。できますれば、多分地元でそういう情報が一番蓄積されているかと思っておりますので、私どもが各市役所さん、区役所さんを回らせていただいて情報を聞かせていただき、また一番情報があるのは協議員の方、お住まいの方々であるかと思っておりますので、そういうことをお聞かせ願って現状把握をしたいと考えております。

あと、これらの環境につきましては、環境影響評価というアセスメントを実際はやっていくこととなりますが、そのアセスメントがどのように実施されていくのかという点、及び交通量につきましては、次回の協議会でご説明させていただきたいと考えております。

少し長くなって恐縮ですが、説明は以上です。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

それでは、これから今の説明を受けて議論していきたいと思っておりますが、ちょっと模型の位置が高いので、下に置いておいてもらって、また議論がありましたら上に置いて議論していただきたいと思っております。

それでは、今の説明を踏まえまして、影響について議論していきたいと思っております。

項目につきましては、先ほどの資料 - 4 でございました必要性の有無に関する論点ポイ

ント、それから、具体的な項目につきましては「必要性の有無に関する論点項目の整理」という項目を見ながら議論をしていければと思います。

大きく、2.「影響」に関するものと、2-1の「環境に与える影響」という2つのポイントについて一連の資料説明がございましたが、まず少し区切って、2.「影響」につきまして特に今、大深度の中身についてご説明がございましたが、それについて何かご意見、ご質問等はございますか。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 質問です。一番最初に、13ページの図面を今見させていただきましたが、大深度の図面はこれで3枚目になると思いますが、これが最後の図面ですか。前回からいろいろ質問されている問題になっておりますけれども。今回の場合は、下の部分の説明文「追加施設および上部街路の検討について」の部分は、全部抹消されているので白紙になったと考えてよいか、これが最終版ということでもいいんですか。1回1回変わっていくと何が正しいものなのかわからなくなります。

【司会（西川）】 では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 図面といたしましては、ファイル3の右下のページ、16-1というところに、3月14日に国土交通省と東京都が公表いたしました方針が出ております。16-1の次に2の図面が出ておりますが、これが最終というか、きょうお出ししている模型のもとになっている図でございます。今、濱本さんがおっしゃいました図は、これをもとに、おおよそ地表から40mの線がどのあたりにくるのかを入れたものでございまして、そのためにつくった図でございます。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

資料はおわかりですか。もう一回繰り返し返しますと、NO.3のファイルの16-2のところでございます。今のご質問の件はよろしいですか。では、他に何かご意見、ご質問等はございますでしょうか。

それでは、柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 13ページの資料ですけれども、今まで本線は地下というふうに、計画のたたき台からずっとそういう話で、ここにきて大深度を基本としながら検討していくというような提案がありましたけれども、今まで出された資料は、大深度を想定していなくて立ち退き戸数だとか、開削の区間とか、大深度でない前提での資料が出されてきたわけですね。今回こういう大深度を基本にしながら検討していくという提案ですから、大深度を前提とした資料を出していただきたいなというふうに思います。

特に、ジャンクションとかインターチェンジで開削の区間がどうなるのかというところを私も心配しているわけで、深くなればなるほどそこへ接続する道路の距離が長くなりますよね。そういうことで、この勾配は、どのくらいの勾配でジャンクションに接続していくのかとか、開削の区間とか立ち退きの戸数とか、今まで出されていた資料とは違うものが出されるはずだというふうに思っていましたので、よろしく願います。それが1点目です。

もう1点目は、影響の中で、外環の交通量については次回に説明するというお話がありましたけれども、私が繰り返し繰り返ししているのは、外環の交通量だけではなく、首都圏全体の将来交通量予測です。外環をつくった場合とつくらない場合。5つのインターを全部つくった場合と、その中の幾つかをつくった場合、いろんなパターンがありますよね。

例えば、青梅街道でインターをつくった場合とつくらない場合では、三鷹でいう東八のインターチェンジへの流入台数が大きく変わってきます。ですから、そういうシミュレーションをきちっと示してほしい。私が繰り返ししている、交通に関するデータの提供を

お願いしているのはそういうことですので、ひとつよろしくお願いします。

この間も議論がありましたように、予測値というのはかなり幅があるということは当然そういう認識でいますけれども、ただ目安となるものが全然ないと、本当に議論にならないので、ぜひそれはお願いいたします。

とあえず、以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、大深度になったときの影響はどう変わってくるのかということと、交通量について、何らかの目安となる交通量のデータが必要であるというご意見であったかと思えますけれども。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 それでは、今の2の「影響」のことで、私もお尋ねがあります。

「影響」の一番上に、「大深度地下区間に関するまちづくりに対する国および都の見解」とあります。実は大深度になると、地上部は、ちょっと言い方は悪いですが、収用しなくていいというふうに聞いておりますが、あえて具体的には申し上げられませんが、ある場所で、この上部の土地を買い取ってもらおう。それで何か別な公共用地にしてもらおうということを考えている場所があることを最近耳にしました。これは今までずっと計画線が引かれていて、そこはある種の制限を受けていたわけですが、逆に考えれば、そこは先行収用してもらって、何か地域に役立つようなものをつくってくれというような意味合いだろうと思えますけれども、こういったことに対して、大深度である以上、上については土地収用がないと思っていたんですけれども、国及び都がこういったようなことに対してどう考えておられるか。大深度部分についてですね。そういうことを私はお尋ねしたいと思えます。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今、大深度区間での上部の土地をどうするかということについての考え方ということですね。そうすると、3つほど議論があったかと思うんですけれども、それらのどれかに関連するご意見はございますでしょうか。

それでは、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今、「大深度地下を活用した場合の具体的なイメージについて」というところをやっているわけですね。

【司会（西川）】 2.「影響」というところですね。

【新協議員】 大気についてやっているわけではないですね。

【司会（西川）】 2-1の「環境に与える影響」はまた後で。大きく2つに分けて議論しております。

【新協議員】 全体として、ここに交通の問題は出てこないんだけれども、大深度地下を活用した場合に、ここには防災対策、つまり通過する車両の安全対策だとかそういったものに対して言及がない。大深度というのは40mですから、例えば脱出口だとか、そういったことについてどういうふうな考え方をしているのか。早い話が、換気塔は1kmに1つずつとか、あるいは2kmに1つずつという話を聞いていますが、そういった場合の脱出だとかいうことはどういうふうになっているのか。その辺の言及はないので、かなり長距離にわたって、例えばジャンクションのところだけしか出られないとすると、18kmの真ん中に1カ所しかないわけですから、9kmあるわけですね。そこだけで脱出するのか。中で火災等が起きた場合などは、避難とかそういったことはどういうふうに考えているのか、ちょっとそれも聞きたいんです。だから、全体の大深度地下を活用した場合にどういうことが起きてくるかということや、まだ網羅されていない部分がありますから、それをぜひ聞かせていただきたい。

大気や何かについては後でまた。

【司会(西川)】 今のご発言は、地下道路自体の防災対策の話だったと思うんですけども、一応資料-4の論点項目の整理の裏のページの一番最後、「その他」のところで、ポイントとしては以前もご指摘いただいていたので、一応は入っているということで認識してるんですけども、ここで議論するのか、その他のところで議論するのかということだと思いますが。

【新協議員】 安全面は「その他」というわけにいかないでしょう。運営懇談会でまた提案しますけれども、ただ、それは絶対項目として中に入れておかなければいけないだろうと思っています。

【司会(西川)】 はい、わかりました。では、それはまた項目の整理の中で議論させていただきたいと思います。

では、米津さん、お願いいたします。

【米津協議員】 今、新さんがいわれたように、運用面というのは、できるかできないかから考えても、ちょっとまだ早過ぎると思うので、去年私が提言したように、完全に地下道路だったら、今の高速と同じように、100km/hで走るという前提で物を考えたら事故だらけになってしまうわけです。だから、果たして高速道路の最高速度と最低速度というのは、これは警察とか公安委員会の話になると思うんですけども、完全な大深度地下の場合には、運用面で、最高速度を60km/hに絞るとか何かした場合は、100km/hで走ったときに比べて危険性ははるかに減ると思うんです。火が出るというのは速度に関係ないかもしれないですけども、衝突などで火が出るという率はうんと下がると思うんです。だから、それはでき上がった時点での運用として考えればいいんじゃないかと思います。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

それでは、今まで3点ほどポイントが出ているかと思うんですけども、それに関するご意見はございますでしょうか。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 質問と1つお願いがあります。今3つほど各協議員から問題点が出ましたけれども、行政側からその都度回答は出されるのか、出されないのか。全部は出ないと思いますけれども、その辺の考え方を決めておかないと、常に質問して終わりということじゃ、また今までと同じようになりますので、答えができるものはどういうふうに答えるか。もしできないならば、「次回にします」とか明確にさせていただきたい。それが1点。

【司会(西川)】 議論や質問がある程度まとまった段階でと思っていますので。

【濱本協議員】 それから、質問です。大深度になった場合に、この間知事と大臣から説明がありましたけれども、トンネル内の(直径)幅が18mから16mになりましたね。狭くなれば危険度が非常に大きくなると思うんですけども、18mの場合と16mの場合の危険度の問題について、もし資料が出るならば出していただきたい。この間の説明だと、16mにすると費用が安くなるということだけだったんだけれども、そうじゃなくて、危険度から考えてどうなのか。

【司会(西川)】 それでは、今まで大深度になった場合の影響はどう変わるか、交通量について、大深度空間での上部の土地の利用について、それから、安全面についてのご意見がございましたが、それらについて何かございますでしょうか。

では、手を挙げていただきましたので、先に新谷さん。

【新谷協議員】 先ほどの柴田協議員からの質問と若干似ているかなと思うんですけども、今どちらかという土地を切っているわけですね。切っているというか、縦方向といますか、ザクッと。上空から見た場合、例えばインターチェンジの付近とか、関越道のところとか、要するに住んでいる者から見ると、具体的なイメージをつかめといわれても、スケール感覚がわからないんですね。

実際、ここに出てくる中央道のところも何かクルクルクルッと書いてありますよね。これはこの方向だとこうなるけれども、じゃ、上から見たとき、どの辺でどうなっているんだろうというのが正直いってよくわからない。それは同じ東名のところでも、世田谷通りと東名高速の間に出ていますよといっているけれども、じゃ、自分のこの区間のどの辺からこういうふうに出てきているんだろうというのが正直いって見えないんですね。

その中で大深度を活用した具体的なイメージを理解してくださいといわれても、大深度だけの区間というのは何となく頭の中で絵がかけるんですけども、こういう地表面に出てくるところは、移転戸数とかそういうのも、確かに先ほどお話がありましたとおり、従前の大深度ではない場合と違うんだろうなと思いますけれども、やはりその辺の部分というのは、大深度のイメージをつかんでほしいということであるならば、図面等でもう少し細かくきちんと示していただきたいなと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、江崎さん、お願いします。

【江崎協議員】 まず1つ目なんですけど、影響について議論しようという話になってから随分たちますけれども、なぜいまだに外環本線の交通量が出てこないのか、その理由を聞かせてください。

2つ目です。換気塔から出てくる空気について、15ページのところに図がかかれていますけれども、例えば世田谷区では、国分寺崖線という崖と多摩川が何万年も昔に削ってきた低地という形になっていて、その低地部分では、大気汚染物質で空気がよどむのではないかと心配している方が多いです。そういった周辺の地形によっても違うでしょうし、風向きとか天気によっても影響が違ってくるのではないかと思いますけれども、どういう条件でかかれたものなのかということも教えてください。

3つ目です。汚染物質は重いという話を聞いたことがありますので、どこかで地上においてくるはずなんです。換気所で拡散するのであれば、これも天候によっても違うんでしょうが、それがどのくらいの範囲まで影響するものなのかということも教えてください。

4つ目です。換気施設をつくることによって、その場所ではやはり立ち退きが必要になるかと思うんですが、換気施設の大きさ、高さとかそういうものではなくて面積ですね。どのくらい必要なものなのかということも教えてください。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、続きまして伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 まず、大深度になったときと今までご説明してきたものの違いというお話をいただいております。今までお出ししているものは、お手元のファイルの「影響」ですと、1ページから。水色のインデックスと黄色いインデックスとオレンジ色のインデックスのところでございます。

大深度でも浅いところでも、基本的な部分は変化がありません。これは模型を見ていただければわかるんですが、地表に出るところは大きな変化がありません。例えば水色のファイルの1ページのところには、開削ボックスとかシールドトンネルの範囲を書いてございますけれども、トンネルが深いところに行ったからといって、その地表のところは大きく変化はしないのではないかと考えております。

むしろ深いところに行ったからということよりも、我々は、開削ボックスとなる区間につきましては1mでも短くする努力をしていかなければいけないと考えておまして、それを深いところに行ったこととはまた別にいろいろ検討していているところではあります。深いところになったからといって、この長さが何か大幅に、ドラスティックに変わるとかそういうことはありません。それは同じく、大気への影響とか、騒音、振動の影響、いずれも地表に出てきてからの話でございますので、それは大きな変化はございません。

ただ、深いところに行きますと、唯一地下水につきましては、先ほどご説明しましたように、深層地下水が当該地域にありますので、深いところの地下水のところを深いところのトンネルが通過する可能性が出てきているというような違いは確かにございます。ですから、基本的には地下水以外の影響は地表面に出てくる構造物のところでは発生しているということなので、トンネル自体が深いところにつくられるか、20m浅いところにつくられるかによる地表面での変化は基本的にはないということで、これまでお出ししている資料につきましては、基本的にそのまま同じと考えていただければと考えております。

それに関連して、ジャンクションのもうちょっとわかりやすいものが必要なんじゃないかというご指摘をいただきました。それにつきましては、あの模型を上から見ていただきますと、ある程度のものはわかるかと思いますが、それでもまだ相当小さいのかなとは思っています。ですから、例えばジャンクションをつくとどんなふうになるのかにつきましても、ああいう模型みたいなもので、立体的に少しわかりやすくしていく必要があるかなと思っております。それはまた次回以降考えていきたいということにさせていただきます。

それから、交通量につきましては、柴田さんと江崎さんの方からもご意見をいただいております。まず将来交通量につきましては、実は現在作業している最中ではございまして、まだ出てきておりません。将来というのは、今から約20年先の交通がどうなるかということ踏まえた将来交通量ですが、これは出てきておりません。ただ、今までも環八の交通量とかを推計したものをお出ししております。そういう現在走っている交通が外環ができればどのように変化するだろうかということにつきましては整理できておりますので、それを次回整理して出ささせていただきたいと考えております。

それと、換気塔につきましても、新さんの方からご意見をいただいておりますが、換気塔の数を決めるには、大きく2つのことがあるんです。1つは、先ほど新さんもおっしゃいましたが、どれぐらいの長さまでだったら1つの換気塔で処理できるか。長さの問題が1個あります。もう1つは、連絡路が地上に出るところ、ジャンクションとかインターチェンジでございますが、そういうところでは、トンネルの中のガスが連絡路から地表に漏れ出すことを防ぐために、連絡路の空気を逆流させて、トンネル内に引っ張り込んで処理するというようなことから換気塔の位置が決まってくる場合があります。

ですから、大きく、処理できる長さ、あと連絡路があるようなところ、例えばジャンクションとかインターチェンジですが、そういうところについては、トンネルから地表にガスが漏れ出すのを防ぐために逆流するための換気所というようなことから決まってくるものであります。

今後、低公害車規制がかかってくることを見込みますと、換気所の数としては、今のところ、おおよそ3カ所あれば長さ的には処理が可能と考えております。あと、漏れ出しにつきましては、インターチェンジとかの関係によりますけれども、ジャンクションの数はやっぱり必要ということで、最低3カ所は必要と考えております。そういうことから考えますと、ジャンクションごと、つまり、地上に構造物が出るところに換気所をつくるのが極めて一般的な形かなと思っておりますが、これらについても、今後詳細な設計、換気の計算をしてみないと、よくわからないところであります。

江崎さんの方から、国分寺崖線で空気が滞留する、要するに、谷みたいになっているところで換気塔をつくと、そこで空気がよどむから、必ずしも拡散しないんじゃないかというようなご指摘がありました。そういう心配があるところにつきましては、私どももそれでは拡散の効果がないので、そういうことがないようにしなきゃいけない。それは国分寺崖線に限らず、そういう必要があると考えています。そういう滞留層がある場合は、滞留するところよりも高いところで拡散するような風量とか風速で換気塔の高さを考えていくことになるのが一般的でございます。

換気施設の大きさも江崎さんの方からあわせてご質問がございました。換気施設の大き

さは、今度ご視察のときに実際の換気所を見ていただくことになるかと思っておりますので、ぜひそこを見ていただければと思っておりますが、換気塔というのはいわゆる煙突でございます。換気所というのはそれを処理するための施設、建物でございます。換気所を地上につくる場合と地下につくる場合で、景観とかに与える影響が大きく変わってきますが、これらにつきましても、実例をご視察いただくとともに、また今後実例をご紹介させていただければと考えております。

あと、拡散するといっても地上に降り注ぐじゃないか。その範囲はどれぐらいなのかということもございました。こちらについては、今ちょっと手元に資料がございませんので、調べてまたお答えさせていただきたいということにさせていただきます。

それから、安全性の問題につきまして、新さんの方から通過車両の安全対策、濱本さんの方から 18mから 16mに小さくしたことによる危険度の問題というようなご指摘をいただいているところでございます。通過車両の安全対策は大変重要なことと考えております。それは米津さんがおっしゃっているように、どのぐらいの速度で走ってもらうのかということとも大きく関係してまいります。

今のところ 16mに縮めることを想定しているのは、もともと 16km全線にわたって、左側に 2.5mの車がとめられるスペースを用意しようと考えておったわけでございますけれども、それを非常駐車帯方式のようにいたしまして、全線じゃなくて、一定の間隔ごとに非常駐車帯をつくることに切りかえることによりまして、断面を小さくしてコストを安くすることができるんじゃないかということで、方針としては 16mということを出しているわけですが、安全の問題につきましては大変重要なことと考えております。通常の走行時の安全、それと火災発生時の安全につきましては、私どもとしても最大の関心事でございますので、これらについて今後詳細な設計の中でもよく詰めていきたいと考えております。

以上かと思うんですが。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 栗林さんのご質問で、大深度区間におけるまちづくりと買い取り制度の話がございました。

まず最初に買い取り制度でございます。外環は現計画では高架で計画されているわけですが、東名と中央道の間の高架は、従来計画的に街路を配置しているのではなくて、高架道路にしたがゆえにその近隣に建築線を発生させるため、6mの幅の付属街路をずっと入れております。

これがトンネル、地下になりますと、地下になったことによって、実はこの付属街路も必然的に必要なくなる。高速道路にくっついているものでございますので、ここはもうなくなるということで、こういう場所の生活再建をどうするか。それから、相続の問題とか、計画線の中でそれがなかなか思うようにできないということ等がございまして、外環に関しましては、事業をする云々じゃなくて、生活再建を行っていただくため、買い取り制度を昨年国の方でつくっていただきました。

もう1つは、前回も濱本さんからお話がありました。建築制限している者に対して補償ができないかというふうなことでございましたけれども、今の制度の中では、都市計画制限に対する補償はできないというのが統一した考え方になっておりますので、今お話し申し上げましたように、高架が地下に行くことによりまして都市計画線がなくなったところに関しましては、都市計画線があることを前提にして再建を考えておられる方々がこれが全くできなくなる。これらを救済して生活再建をしていただくということで、こういう制度を設けております。

それともう1つ、大深度区間に関しては、まちづくりをどういうふうにするかという

ことでございますけれども、まちづくりに関しましては、これから地元の皆様方、あるいは区市等といろいろご議論していかなきゃならない。我々も東京都としまして、例えば先日お話し申し上げました都市構造に関するビジョンとかこういうものを発表しておりますけれども、それぞれの区市ごとにマスタープランを作成して持っておりますし、それから、それぞれの整備計画を持っているということで、それら各区市のマスタープランと整合させる形で、ここはどうしてもまちづくりをしなければならない、あるいは再開発をしなければならないとか、区画整理をしたいという場合に関しましては、本線の大深度部分であろうとも、そここのところは調整をしていかなきゃならない。

本線が地下に通ればそれでいいということではなくて、これが通りますと、やはりそこを利用したいとか、ランプが欲しいとか、利便性を確保したいとか、こういう要望もまだ多々ございますので、これはこれからの議論といたしまして、今後議論しながらその辺の調整を図っていかなければならない、かように考えております。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今論点について、国と都の考え方も説明がありましたけれども、どこでも結構ですので、それに関連して何かご意見は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】 意見というよりも、念のために質問いたします。

成田協議員が今お答えくださいました私の質問に対してですが、買い取り制度をつくったとおっしゃいました。その買い取り制度というのは、何でも買うというわけじゃないと思うんです。今のお話では、生活再建と相続のためだとおっしゃいましたが、具体的にどういう場合に買い取るというふうに規定されているのか、いないのか。もしそれが具体的に文書できているのなら、それをお示しいただきたいということです。

もう1つは、大深度部の上部利用について、各区市の都市整備マスタープランと整合させるんだとおっしゃいました。その関連性がどうもまだ読めないわけです。もともとあった都市整備マスタープランが外環の上部利用にかかわっている場合に、それを整合させるといわれたのか、あるいは、もともとはないんだけど、外環の計画線が引いてあるところに、たまたま都市整備マスタープランを各区市が何らかの意図を持ってつくった場合には、それについて整合させるといわれたのか、そここのところがちょっとよくわからないんですが、もう少し明瞭にご説明ください。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、質問ですので、成田さん。

【成田協議員】 じゃ、2点ございますので。

1つは買い取り制度でございますけれども、基本的には制限は設けてございません。我々はまだ現地の方の調査をしておりません。どこにどういう方がどのぐらいのものを持っているかということは、まだ手元の資料としてありませんので、基本的には40mの計画線の中は皆さん平等に扱うという形で今はとらえております。これはこれから具体的に出てきて、また具体的に国と地元の区市ともどもご協議をさせていただかなければならないと思っておりますけれども、今の時点ではそういうことで、具体的な制限はしてございません。

それから、2点目のマスタープランでございます。今外環だけが議論になっておりますけれども、外環と交差する道路がたくさんあるわけでございます。そうすると、区として、救急医療とか、火災、防災とか、それから利便性のネットワークの構成から、ここはどうしても必要だということになれば、これはやはりそれを入れながら何とかつくっていかねばならないだろう。

そうじゃなくて、外環の上部街路がなくても周辺の道路で補完できるという補完機能が

検証できれば、これはそちらの補完機能で代替するという事もできると思います。そういう意味では、それは栗林さんがおっしゃった意味では、どちらにでもなる可能性はあると思います。ただ、基本的には、この計画は動かせないというふうなものが区市にあれば、それはやっぱり尊重しなきゃいけないだろうというふうなことでございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

今の議論は地上部の利用の話でございましたが、他の論点で何かご意見はございますでしょうか。

では、倉田さん、お願いいたします。

【倉田協議員】 質問が1点と意見が1つです。

換気塔、換気施設の話が先ほど出まして、3カ所ぐらいでというような回答もありました。インターチェンジをつくるかどうかというのは今後の考え方ですが、例えばインターチェンジがないところに、必要性の観点から換気塔なり換気施設をつくる場合もあり得るのかどうか。私はそんなことはないと思うんですが、念のためちょっと確認させていただきたいと思います。

それから、今の上部の整備の話で、成田協議員がおっしゃる意味合いは非常によくわかるんですが、今外環は高架で都市計画決定されていますね。それが大深度で都市計画変更されれば、基本的には上の部分は消えるというふうに理解して、消えるという前提で、地元区なり地元住民の意向でそういう整備の方向性も考えられるという理解にしていけないと、上も下も一緒に議論すると、下を通るのはいいけれども、上の整備は反対だとかいう複雑な議論にまたなり得る可能性もあるんじゃないかと私は思うんですが、そこら辺の見解があれば、お聞きしたいと思います。

【司会（西川）】 それでは、今のご意見の1点目の換気所の方を伊勢田さん。

【伊勢田協議員】 換気所のご質問でございますが、実は来週ご視察いただく中央環状新宿線の場合、換気塔は1 kmから2 kmおきにかなり小刻みに計画実施されています。中央環状新宿線の場合は、首都高速道路ということから、出入り口の間隔も大変短いということが1点あります。もう1点は、換気の方式が横流と申しまして、小刻みに処理することを前提にしている処理方法ゆえにそういうふうに計画されています。

外かく環状道路の場合、大深度の地下トンネルが地下を相当長く走ります。それを小刻みに処理することを前提にしている処理方法でやるのであれば、地上に与える影響は相変わらず大きいものになると想定されます。そもそも外かく環状道路を高架構造から地下構造にした大きな方針は、地上の沿線に与える影響を最小限にするということから高架構造をやめて地下にしているわけでありまして、そういう方針にかんがみれば、小刻みに換気を処理して、その換気塔を地上に出すというのは、技術的には可能ですが、基本的には現実的ではない。そもそも地下にした大方針からは少し外れると考えておりまして、基本的には換気塔の数を極力減らすようなことを考えていくべきだろうと考えております。

先ほど3カ所と申し上げましたのは、そういうさまざまな技術的検討をしても、地上への空気の漏れ出しを防ぐという観点、そして、長距離トンネルの中の換気をするという観点から、幾ら小刻みにやらない方式を考えたとしても、最低3カ所ぐらいはどうしても要るんじゃないかというのが現状でございます。

ただ、くどいようですが、これらも実際の設計をして換気量の計算をしてみないと、確定的なことは申し上げられませんが、今の検討状況はそういうところでございます。

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。

では、今の関連で、渡辺さん。

【渡辺協議員】 今倉田協議員から成田さんに質問が出たんで、それに関連して、ついでと一緒に成田さんにお答え願いたいんですけども、有識者委員会は、地上部の利用に

ついて、最小限の移転ということをベースにして、インターチェンジを極力少なくするという提言をされたわけです。ところが、今の成田さんのお話を聞いていると、練馬区が地上部の利用の要望をしていますけれども、どうも望むんであれば、各区市それぞれそういうことを取り上げてもいいよ、採用してもいいよというふうに聞こえるんですね。成田さんは、倉田協議員への説明の際に、有識者委員会の提言をどのように理解されているのか。これをあわせてお答え願いたいと思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、成田さん。

【成田協議員】 じゃ、まず最初に渡辺さんの方を。有識者委員会の提言も、インターなし、それから地上部なしを原則とする。ただし、それは地元の意向を聞くというふうに答申はなっていると思いますので、私はそういうことでお答えしておきたいと思います。

それと、倉田さんから今お話がありました。倉田さんは都市計画を所管する部長さんですから、当然法的なことをよくご存じで、できないこととできることをわかってお話しされたんだと思いますけれども、少なくとも都市計画の今のものをゼロにするということは法的にできないことはもう存じだと思えます。倉田さんが今おっしゃったのは、感情としてそういう気持ちだろうというふうに受け取っております。

先ほどご説明申し上げましたように、上部の街路に関しましては、中央道から東名までの間は高速に付属した付属街路でございますので、高速、高架がなくなればそこはなくなる、あればつくるといふ形です。それ以外の街路については、高速があろうがなかろうが、街路のネットワークとして必要なものという位置づけになっているところに関しては、これはこれで街路として必要かどうか、あるいは、それをなくした場合、ほかのところで補完ができないのかどうか、そういうふうな機能面のことも引くくめながら検討しなければならぬということでございますので、私はそういう意味でご答弁申し上げます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

今までの議論で、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 今の倉田さんのお話で、ちょっと補足して成田さんにお伺いしたいんですが、外環の付属道路というものは、要するに付属道路だから、外環本体が消えていけば、それはなくなっていくといわれましたね。そうすると、外環に付属した形で計画されている都道等は計画がなくなるということですね。白紙になるということですね。

もう1つ伺いたいのは、都市計画線は残るとおっしゃったけれども、大深度になれば地上に対する補償は必要なくなるわけですよ。地上に対する補償と計画線との関係はどうなるんですか。都市計画法上の都市計画線はどうなるんでしょうか。大深度になって、もちろん地上の権利を持つ者がそれに対して地下の権利を主張できないということであれば、それは全く関係のないところで道路をつくっていくということですから、地上のそういう計画線というのはどうなるんですか。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 新さんにちょっと誤解があるのは、区間については、外環の高速道路に伴って6mの付属街路をつけたところと、それから、外環が来ようがどうだろうが、街路として必要なところと、こういう2つに分かれております。

高架につながっているところのものは、地下に行くことによって付属街路、建築線も発生しなくなりますので、これは要らなくなるから、ここは廃止してもいいでしょうという考え方が成り立つ。それから、街路として必要なところは、高速の外環が地下に行っても、上の方のいわゆる街を運営したり、あるいは交通を処理したりというためにもともと必要だと位置づけているものですから、これは先ほど申しましたように、そのまま残さなきゃならないものと、それから、ほかの方で代替できれば、例えば近いところに計画線があっ

て、そこが完成するから、そこに回しましょうとか、交通量が少ないとか、そういう形になるところは、同じように廃止できる可能性があるでしょう。そういうふうなところをこれから具体的に議論し整理していかなきゃならないということでございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

新さん。お願いいたします。

【新協議員】 考え方として2通りあることはわかりました。それぞれとしていいですけども、要するに外かく環状線の大深度に入るところの計画線はどうなるんですか。いつ消えるんですか。

【成田協議員】 上の計画線の廃止につきましては、我々も今、国の都市局とその考え方についていろいろ詰めております。というのは、ここでは大きく分けて都市計画法、大深度法、高速国道法の3つの法律が複合しております。この3つをいつどういう形でどちらを先行させるとか、整理するのは一緒になるかもしれませんが、ただ、大深度法に関しましては、いつ適用するかによってその取り扱いが変わってくる。そういうところは現在まだ検討中でございますので、それは今即答しかねております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

地上部の利用のところの議論が大分ございましたが、他の論点で何かご意見はございませんでしょうか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 地上部については、別な論点と司会者はおっしゃっていますが、実は先ほどの私の質問に対する成田協議員のお答えについて、私は全く納得しておりません。理屈としてはそういうこともあるのかなと思いますけれども、今は外環の必要性について議論しているわけで、最初に計画ありきではないはずなんです。それが必要性の議論の本質ですから、地上部の都市整備方針と外環のことは、何でもありというふうな形で議論してしまうと、話が非常に混線してしまうんじゃないか。

確かに地下に行けば付属街路はなくなるよという話も理解はできます。しかし、そういうのを利用した例もあるんですね。そういうことを考えれば、成田協議員がおっしゃる地上部の都市整備マスタープランはどうのこうのということは、今のところはとりあえず外環計画とは切り離しておっしゃるべきだ、これが本筋じゃないかなと私は思います。それが私の意見です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

では、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 この協議会の中でも非常にマクロな議論とミクロな議論と2つございまして、今まで栗林さんはかなりマクロな観点でいろいろおっしゃっていただいたと思いますが、少なくとも必要性の議論とともに、外環はそこだけじゃなくて周辺に非常に影響を与えるわけでございます。周辺のまちづくりにもかなり影響する、それから、周辺の生活にも影響を与えることから、我々としては、区市がそれぞれのまちづくりの考え方を持っていますと、それを全く無視して進むわけにはいかない。これはやはりそこで議論する必要があるでしょう、こういうことでございます。

もう1つ、買い取り請求に関しまして、いろいろご議論があるということでございますけれども、もう一方では、相続とかいろいろなことを抱えながら生活再建をしたいと考えている方々がなかなかできないでいる。そういう方々に対しても理解しなきゃいけないだろうと考えております。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、他の方。

では、濱本さん、お願いいたします。

【濱本協議員】 今の件に関してもう1つお聞きしたい。

今買い取り制のお話がまだ続いていて、今の成田協議員の回答では、相続とかいろいろ生活の再建ということでお話がありましたけれども、買い取りをしたときに、今ほかの意見も出ましたけれども、地上部分は何も必要じゃない。例えばジャンクションとかそういう最低限必要なところはわかりますけれども、一般の街路、今付属道路も出ましたが、それは今の外環の必要性の議論ではちょっと外すとして、そういうところで買い取って必要でなくなった場合、これは国かどこかが責任をとるような文面になっていたと思うんですけれども、その辺についてももう一度確認したいということです。

もう1つ、今成田さんは希望でお話ししたと思うんです。大深度法と都市計画法と高速道路法に基づいてそういうことになるんですけれども、私は今この時点でそのお話をするつもりはなかったんですけども、ちょっとお話が出たんでお話ししますと、これは外環の必要性の議論の一番大きな根源になるわけです。我々のいっていることは、ゼロからお話ししましょうということですから、ルートの問題というのは、後で生活の環境等の問題のところでお話ししようと思ったんですけれども、それはそういう答弁じゃなくて、もし大深度で地下をやるということになりますと、これは計画変更になるのか、あるいは新しい都市計画になるのか、そこの見きわめをつけなきゃならないと思うんです。

ですから、その辺のことはいいかげんなお話じゃなくて、その辺どういう形でやる考えでいるのか。それによって、我々としてもこの必要性の議論のところでも論議しなきゃならない面もあるし、発言もしなきゃならない面も出てくるので、ここのところは明確にしておいてほしいと思います。これはすぐ返事をしなくていいです。まだそういうことですから。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、成田さん、お願いいたします。

【成田協議員】 まず買い取りの方の中で、これは話が進んでしましますが、仮に今我々が考えているこういう形態でやりますと、3ジャンクションはつくるということでございますので、ここの用地買収は必要なわけでございます。

それ以外のところを買取りした場合はどうするか。まず1つは、その事業用地の代替地ということが考えられる。もう1つは、先ほどから申し上げておりますように、区市のまちづくりの中でそこをどういうふうな形で種地として活用していくか。そのまちづくりの中に対応していきたいということで、計画線がなくなるところで買った場合でも、それが宙に浮くとかそういうことではなく、そういう形態で公共用地として活用していきたいということでございます。

2点目の法的な整理でございますけれども、先ほど私が新さんにお答えしたのは、都市計画法と高速国道法は、高速道路を変更するために都市計画変更しなきゃならないわけでございますので、これは大体同時一体的になるでしょうと。大深度法につきましては法的には別体系になっておりますので、これは同時にやるのか、それとも後にやるのか、この辺に関しましてはまだ整理されていないということで、これはやり方をどういうふうにするのか今後早急に詰めなきゃならない。そういう意味で、今はその辺についてはお答えできません、こういうふうにご答弁申し上げたわけです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

他の論点で、他の方で何かご意見はございますでしょうか。

それでは、柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 ほかの論点じゃなくて、最初に私が質問した交通量のことでちょっといい忘れちゃったので。

今いろいろ交通量の計算をしているというお話がありました。さっきの成田さんの話で、

外環というのはマクロとミクロの話があるということですが、大きなマクロの視点で、都市づくりとの観点で考えてみると、今東京都の中で、特に千代田とか中央とかああいうところ、また秋葉原の方でも超高層のビルをどんどんつくっています。もう規制緩和、規制緩和で、200mぐらいのビルをどんどん建てていますね。そういう都市づくりの方向と、そのために発生する交通量、人と車の動きというのは必ず連動してきます。

ですから、これから計算するに当たって、東京都はメガロポリス型都市構造でしたっけ、そういう新たな集中をもたらすような都市構造へ転換していこうというようなことをうたっていますけれども、そういう都市づくりと外環の交通需要というのは連動してくると思うんです。今立ち上がっているビルだけじゃなくて、これからも計画してくるビルによる発生交通量というのは、ちょっと半端な交通量じゃないと思いますよ。ですから、単純に今現在の数字を将来交通量に置きかえるだけじゃなくて、そういう点も十分加味していただきたいということを前もってお願いしておきます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、他の方でご意見ございますでしょうか。

それでは、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 伊勢田さんに伺うんですが、トンネルの中の換気塔、3つで何とかやりたい。できるだけ少なくした方が住民の抵抗が少ないからいいだろうと思われて、そうやっているのかどうかわかりませんが、実際には換気塔はそんなに少ないはずはないんでね。

もう1つは、さっきも申し上げたけれども、例えば災害が発生して強烈な煙が出てきたときにどうするかということです。どこでそれを遮断するのかということですね。要するに、機械的な方法で遮断するのか、いわゆる風とか水とかそういったもので遮断していくのか。どっちにしても細かい形で遮断して影響を広げないようにしていくとすると、その部分の排気とか、残った部分の換気をどうするかという話になってきます。そうすると、災害で影響を受けている箇所を限定的にとめるためには、どうしても細かい範囲で換気所等の設備が必要になってくると思うんですね。

そういったことも全部考え合わせた上で我々に提示して、こういう形で地下の安全対策もやっていくと、換気塔の数がこうなりますよという形で提示していただかないと、早い話が、実際に計算してみて3カ所だったら、要らないという話になりますよね。練馬と三鷹と世田谷で換気所をつくれれば、あとは要らないという話だけれども、私はそうはいかないと思うんですね。

沿線18km、真ん中で中央高速で出ていく。9kmずつの間で、9km歩いて逃げていくというのは大変な話ですよ。そういうことも考えて、避難通路というものも考えなきゃいけないだろうし、そういったものを全部きちんと考えて提示していただかないと、そのときになってから「話が違うじゃないか」といったってしょうがないわけでしょう。それで外環の計画がとまっちゃったってしょうがなくなりますよ。だから、最初からはっきり、きちんと考えて出してください。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 ご心配いただきまして大変ありがとうございます。先ほど申し上げたのは、今後低公害車規制が進めば、それほど小刻みに要らなくなるのではないかとということも含めてのものでございます。

ただ、ぜひおわかりいただきたいのは、私どもの姿勢としては、地上に与える影響を小さくするために極力長くしよう、小刻みにしたくないという姿勢でいろいろな技術開発なり検討をしているところでございます。ですから、ご心配いただいているように、後から「増えました」といって頭をかくことのないようにしっかりやっていきたいと思っていま

す。

2点目におっしゃいました火災時の排煙につきましては、先ほど申し上げましたように、私どもとしても大変大きな関心事で、極めて重要なことだと考えております。来週またアクアラインなどもご視察いただきますけれども、今、日本で最先端の火災対策をやっているトンネルはアクアラインになります。ですので、アクアラインで火災時の排煙、煙を外に出すことについてどのように考えているのかにつきまして、また模型なども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。

これまでの議論で、他の方で何かご意見はございますでしょうか。

それでは、倉田さん、お願いします。

【倉田協議員】 今回の伊勢田協議員の回答ですが、先ほどいわれたように、最低限3カ所が必要だということだったんで、私はそれを素直に信じて受けとめています。というのは、こういう話は7区市の中で真ん中あたりにある区や市が一番敏感になるわけで、だとすると、新さんがご心配するような話になるのかなと今初めて気がついたんですが、私は3カ所ということをきょうその意味でも質問して確認させていただいたんで、そこは再度確認させていただいておきます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 私がもしかしたら聞き間違えているのかもしれないんですが、外環の予測交通量について、現在外環ができたかどうかという交通量についてはもう出ていらっしゃるんですね。それがなぜ影響について話しましょうといている今日この時点で出てきていないのか、その理由を知りたかったんです。教えてください。

【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】 きょうは前回お出しした資料に基づいてご説明したらどうかなということで、新たな追加資料につきましては、きょうは一切用意していないということでお出ししていないわけでございます。交通量に関して、先ほど来、いろいろ柴田さんからもご質問がありますので、それらを踏まえてしっかりした資料をお出ししたいと考えております。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

時間が残り少なくなってまいりましたので、今日の議論でございますが、論点項目の整理の中でいきますと、主に2、「影響」のところの議論が中心だったかと思えます。一部2-1の「環境に与える影響」についての換気塔に関する議論も今日大分あったかと思えます。今日は本来、「環境に与える影響」につきましても資料説明がございましたので、そちらの議論もしたいと思っておりましたが、ちょっと時間が足りませんので、これらについて意見等があれば、事前にまたメモを事務所の方にいただければ、次回までに間に合うものはまた議論に使っていくという形で対応してはどうかと思っております。

次回、「影響」についての議論からもう一回引き続きするかどうかにつきましては、次回の冒頭のところで私の方からまた確認させていただきます。今日の議論を受けまして、次回どこから議論するかを含めて、皆様方にお考えをまとめておいていただければと思えます。

今日の議論につきましては以上でよろしいでしょうか。特にこれというものがございましたら、手を挙げていただければと思えますが、よろしいでしょうか。

それでは、最後に、次回、18回の協議会の日程につきまして確認させていただきます。4月24日木曜日、午後7時から当会場を予定しております。ご案内はまた別途させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それから、次回の協議会に向けての運営懇談会でございますが、会場等の都合で4月17日ぐらいをめどに考えておりますが、いかがでしょうか。また別途事務局からご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、現地見学会につきましても、皆様から参加希望をいただいておりますので、来週ご案内のとおり実施いたしますので、そちらの方もよろしくお願いいたします。

最後になりましたが、前回の協議会でもご報告させていただきましたように、事務局の方で東京都の土屋補佐が異動になりましたので、本日から東京都の藤井補佐が事務局として参加しておりますので、あいさつをさせていただきます。

【事務局(藤井)】 4月1日より事務局を担当させていただきます東京都街路計画課の藤井でございます。よろしくお願いいたします。

【司会(西川)】 特に何かございますでしょうか。

特になければ、以上をもちまして第17回PI外環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