

## 第7回P I 外環沿線会議 会議録

平成17年6月15日(水)

於 東京都庁第一本庁舎33F特別会議室N6

【司会(鈴木)】 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、第7回P I 外環沿線会議にお集まりいただき、ありがとうございます。私は、本日の司会進行役を務めさせていただきます国土交通省東京外かく環状道路調査事務所の鈴木でございます。

それでは、ただいまから第7回P I 外環沿線会議を開催いたします。

本日の会議の終了時間でございますけれども、これまでと同様、午後9時を厳守ということで考えておりますので、会議の進行に何とぞご協力をよろしくお願いいたします。

本日、練馬区の湯山さん、杉並区の植田さん、土肥さん、武蔵野市の村田さん、それから三鷹市の富澤さん、藤川さん、調布市の遠藤さん、川原さん、狛江市の石井さんにおかれましては、ご都合により欠席されるとの連絡を事前にいただいております。

それでは、本日の配付資料の確認をさせていただきたいと思います。1枚目が次第、それから座席表に続きまして、資料—1が前回の会議録、資料—2が第6回、前回委員会で委員から出された意見をまとめたものです。資料—3につきましては、委員からの提出資料でございます。前回に引き続きまして外環の必要性についての議論と考えておりますので、前回までに提出いただいております資料の再配付といたしまして、江崎委員資料が初めの方に3つ、それから栗林委員の資料が2つ、それからA3の資料で山本さんの資料、それから今回新たに山本さん、第7回資料として2枚資料が提出されております。参考資料といたしましては、オープンハウス・意見を聴く会の報告及び今後の開催予定についてでございます。

資料については以上ですが、足りない資料はございませんでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、ここで撮影時間の方を終了とさせていただきますので、報道の皆様にはご協力をお願いいたします。また、傍聴されています方々につきましては、受付で配付してあ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、まず初めに資料—1、第6回会議録についてでございますけれども、こちら

は事前に皆さんにごらんいただきまして、ご意見があったものについては修正したものでございます。ご確認いただきたいと思います。特に意見がないようでしたら、会議録につきましては本日から公表とさせていただきます。

次に、資料— 2 で第 6 回の前回の会議で委員の皆さんからいただいた意見を整理しておりますので、事務局から簡単に紹介をさせていただきます。

【事務局（濱田）】 それでは、ご紹介させていただきます。資料— 2 をごらんください。主な意見のピックアップという形で失礼させていただきます。

まず、江崎委員より、一般的に用いられている推計手法では、誘発交通の考慮が不十分であるとの研究や報告があるとのご意見をいただいております。

それから、下の方になりますが、武田委員より、武蔵野台地のこの地域をどういう都市にしようか、都市の成熟度について評価できないか。今、国交省が出している非常に即物的な経済的な効果だけでなく、市民の豊かさというものをどう評価するかが問題である等のご意見をいただいております。

それから、濱本委員から、今までにつくられた道路にも費用対効果が出ていると思うが、計画時と供用後に計算し直したものはどうなっているのか等のご意見をいただいております。

それから、後ろのページにまいります、渡辺委員より、真ん中の方ですけれども、少々車の交通に不便さがあっても人間生活を守る、優先させるという観点が大事ではないか等のご意見をいただいております。

それから、橋本委員より、B / C を算出するのに経済効果と事業費はインターチェンジありなしの場合を統一しているのか等のご意見をいただいております。

それから、栗林委員より、生活道路に自動車が入らないようにするためには、総合的な道路交通政策が必要だと思う。どのように具体的なビジョンを立てているのか示してほしい等の意見をいただいております。

それから、道家委員より、通過交通を入れないためにも、ある程度つくるべき道路はつくり、そちらに誘導しないと、用のない車を自分たちの地域から排除するということもなかなか難しく、高速道路や都市計画道路それぞれの地域の生活道路など、バランスよくつくっていくことが大事だと思っているとの意見をいただいております。

委員の皆様からの意見のうち主なものをピックアップさせていただきましたが、そのほかここに載っておるようによまとめさせていただきましたので、ご確認いただければと思い

ます。

【司会（鈴木）】 第6回の委員から出された意見につきましては以上のとおりでございますが、特段ありましたらここで——はい、武田さん、お願いします。

【武田委員】 委員から出された意見のとりまとめは、これからが大事だと思う。この要約は、もう少し量的にふやさないと、いいたいことが半分ぐらいしかここには収録されない気がします。

非常に重要な意見が——評価は別にしているいろいろありますから、もうちょっと量的に、何も2行、3行にこだわる必要はないんじゃないのか。事務局が工夫をすべきだと意見として申し上げておきます。

【司会（鈴木）】 それでは、趣旨を十分伝えるように、少し長くなってもそういうふうにまとめていくこととしたいと思います。

ほかよろしいでしょうか。——それでは、よろしければ先に進みたいと思います。

それでは、資料—3の方をごらんいただきたいと思います。こちらは委員からの提出資料でございます、前回に引き続き再度提出させていただいたものでございます。前回の会議までに江崎さんの資料、それから栗林さん、山本さんから資料が提出されておりました、前回までの会議では山本さんから提出いただいております「外環の必要性（案）」に沿って議論を続けてきたところでございます。

山本さんの資料、「外環の必要性（案）」をごらんいただきたいと思います。最初の頁から首都圏の交通問題、問題発生の原因、交通政策の考え方、交通政策の基本方針、外環整備のねらい、それから前回は主に外環の整備効果等に関してご議論をいただきました。

本日は、前回に引き続きこの資料の続きからご議論いただきたいと思います。また、本日、山本さんから新たに追加の資料が出されております。まずこちらについても説明していただいた後ご議論いただき、あわせて必要性の資料の続きの部分から議論していただきたいと思います。

関連いたしまして江崎さん、それから今回環境の部分にかかわります資料といたしましては、栗林さんから資料が出されておりますので、それぞれ山本さんの資料の中で関連する部分で紹介いただきたいと思いますと考えております。本日の質疑は以上のように進めていきたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日も山本委員資料に沿って進めていきたいと思います。今回、山本さんから新たな資料が出ており、前回までの質問に答える部分等ございますので、先に山本さん

から、第7回山本委員と書かれております資料、A4で2枚出されておりますものがございまして、こちらについて初めに説明いたしたいと思います。それでは、山本さん、お願いいたします。

【山本委員】 では、きょうの会議の一番最初の説明になりますけれども、私の方から補足説明させていただきたいと思います。

大変申しわけないんですが、ちょっと不摂生がたたりまして体調を崩しまして、お聞き苦しいところがあったらご勘弁いただけたらと思っております。

資料は、A3の資料の「外環の必要性（案）」というのがございますけれども、前回、7ページ、8ページあたりで議論をさせていただきました。その中で幾つか質問とかございましたので、それに答える形で本日、A3の資料の後ろにA4のペーパーで2枚ほどつけさせていただいております。

まず、A4のペーパーで他の道路事業の費用便益比という1枚紙を出させていただいております。以前、A3の資料の8ページでB/Cがこの外環の場合、インターチェンジをつくらない場合は3.3というご説明をさせていただいたときに、ほかの事業は一体どのぐらいなのかという目安を知りたいというご意見を、前回、たしか濱本さんからあったかと思っておりますので、私の方から次回紹介しますということでお答えをさせていただいていた関係の資料でございます。

ここにさまざまな事業の費用便益比をまとめた資料をつけさせていただいております。対象事業でございますけれども、一番上に書いてあります平成17年度にその事業を実施するかどうかという予算をつけるに当たって、17年度新たに始める事業につきましては、新規採択時事業評価というものをしておりますし、また再評価と書いてありますが、長年事業をしてきて時間がかかっていて、本当に改めて今現在でやる必要があるのかどうかというのを再評価するというシステムがございます。この17年度予算に向けた新規採択時事業評価と再評価にかかった全国の道路・街路事業、トータルで約300弱でございますけれども、これの費用便益比というものを整理してみました。

真ん中にグラフがございまして、費用便益比を横軸にとりまして、縦軸に事業件数という形になっております。ごらんいただくと、一番費用便益比が多いのが1～2の範囲のところ、135件、半分弱ぐらいになりますでしょうか。その次が2～3と。その次が3～4という割合になっているということでございます。外環は3.3と申し上げましたので、この中からみると、上から2割とか3割ぐらいの位置に占めているといった位置づけだと

いうふうにご理解をいただけたらと思っております。

下に主な事業の費用便益比というものが書いてございます。前回もたしか紹介したものがあられるかもしれませんが、周辺で主立った事業でどのぐらいになるかということで、首都高の中央環状新宿線、今現在工事しておりますが2.3でありますとか、圏央道の八王子―青梅間が2.7ということで下に書いてございます。

前回、たしかアクアラインとか本州四国連絡道路がどんなものかというようなご意見もあったかと思えます。これはもう既に事業が終わっておりますので、改めて事業が終わった段階で、現在通っている交通量とかを反映して改めて評価をし直すと、本州四国連絡道路が3本全体でございますが1.7、アクアラインが1.9といった数値になっているということでございます。この辺を参考にして、外環の費用便益比をごらんいただけたらいいんじゃないかと思っております。

それから、もう1枚後ろに資料―3ということで、「外環の整備による環境改善について」という資料をつけさせていただいております。これも前回までのA3の資料の8ページで、環境の改善ということでご説明をさせていただきました。例えば外環を整備することによって首都圏全体の車の走行スピードが上がって、 $\text{NO}_x$ だとかSPMとか $\text{CO}_2$ といったものが改善されていくという少し定性的なお話をさせていただいたんですが、今回は、それを定量的に計算をした結果をお示しさせていただいているということでございます。

一番上に削減の効果というのが書いてございますけれども、 $\text{CO}_2$ が年間20～30万トン、 $\text{NO}_x$ （窒素酸化物）が年間約300～400トン、SPM（浮遊粒子状物質）が年間15～20トンという削減量ということが書いてあります。

その下に推計の条件が書いてございますけれども、これまでに説明してきているとおり、外環は平成42年で将来交通量をはじいてございますので、その将来交通量を使って、1都3県の範囲の中でどのぐらい削減されるかという数字を示しております。

計算方法を細かく書いてありますが、平成42年という道路ネットワークを考慮したときに、外環がある場合と外環がない場合で交通量とか周辺の交通のスピードがどう変わるかという差分をとりまして、それに排出係数の原単位でありますとか走行距離といったようなものを掛け合わせて、年間の排出量をはじいているということでございます。

下に参考で削減量の目安と書いてございますが、先ほど $\text{CO}_2$ 、20万トンから30万トンと申し上げましたが、どのぐらいの量かと申し上げますと、例えばということで、

右側にこれを植林の面積に置きかえたらどのくらいになるのかということで書かせていただいております、約2～3万ヘクタールという計算ができます。これは、外環沿線7区市の1～1.5倍という面積に相当するということで、7区市をすべて緑にすると20万トンから30万トンというCO<sub>2</sub>が削減できるという量だと計算ができるということです。

それから、NO<sub>x</sub>につきまして300～400トンというのは、大型車、トラックに直しますと130～180万台という膨大な量ですし、SPMにつきましては、昔、都知事がペットボトルに入れて記者会見等をしましたけども、ペットボトルにSPMというのを満タンにすると15～20万本に相当するということです。

後ろにはその計算の根拠となっている排出ガスの規制とか、排出量と走行速度の関係のデータをつけさせていただいておりますが、説明を省略させていただきます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。前回、A3の方の資料の7ページ、8ページ、効果を中心に議論が行われたかと思います。それに関連する部分の補足資料ということでございます。

それでは、ただいまの資料、あるいはA3の資料の7ページ、8ページ、効果の部分から議論を始めていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、順次発言等をいただきたいと思います。はい、菱山さん。

【菱山委員】 きょう出していただいた資料—3の費用便益比なんですが、本州四国連絡道路、それから東京湾アクアライン事後評価ということになっているんですが、私、聞き逃したのかもしれないんですが、当初はどんなふうに見込んでいたのか、それが1点。

それから、きょう確認された議事録にもあるわけですが、9ページ、10ページで私発言させていただいているんですが、技術専門委員会でのバックデータは公開されるのかどうかという質問をさせていただいて、山本委員からすべてオープンな形で提示しているというふうなお答えがありました。

私の聞き方が悪かった面もあるんですけども、聞きたかったのは、例えば費用対効果、B/C、費用便益比について公開されているバックデータをみれば、だれにでも妥当性が理解できるのかどうかということを聞きたかったわけです。山本委員からお答えをいただいて、改めて第3回、第4回の技術専門委員会の資料を見直してみたんですが、やっぱり理解できませんでした。

「外環の必要性（案）」の８ページには、 $B/C$ は３．３とあるわけですが、年間３，０００億円を４０倍した便益が１２兆になるわけですね。１兆２，０００億に４０年間の維持管理費を加えた——維持管理費が２，０００億ですか。つまり、１兆４，０００億でこれを割ると８．５７となるんですが、実際の計算はそんな単純なことではなくて、多分現在価値への換算ということをするんでしょうけれども、その際の類似事例による建設費だとか、あるいは投資パターン、割り戻し率などが明らかになっていないので、一般人にはほとんど理解できないというふうに思うんです。基準年度をどこにとるか、つまり着工年度をどこにとるかということ、それから建設期間を何年みるかということなどによっても変わってくるというふうに思いますし、そうしたことが技術専門委員会でのデータの中には出てないというふうに思います。

私がいいたかったのは、費用対効果のことはあくまで１つの例であって、前回、濱本委員もおっしゃっておりますけれども、一般住民にわかるような納得できる説明をしてほしいということをお願いしたわけです。事業者である国や都の方は技術専門委員会というものがあって、非常に権威ある委員会ということでしょうけれども、そこで検討を経た資料だから間違いないんだという前提で出されてくるんでしょうけれども、私を含めて一般の人はそれを検証するすべがないわけですから、ぜひともわかりやすい資料を出していただきたいということを改めて強くお願いしておきます。

１点目のアクアライン等に関しての当初の見込みと実際にできてみての相違というのがあるのかなのか、その点についてお答えをいただきたいというふうに思います。

【司会（鈴木）】 ２点、費用便益比で事後評価を実施しているものについては、当初との乖離がどの程度になっているのかという点と、費用対効果を初めとして、根拠や算出の過程をわかりやすく説明すべきではないかというご意見でよろしいですね。それでは、山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず１点目、本州四国連絡道路、アクアライン、事後評価ということでご説明させていただきました。当初が幾つかというのは、私も詳しくは把握してないんですけども、事業評価という制度ができたのがまだ最近でございますので、当初は本州四国連絡道路、アクアラインで同じような計算方法で $B/C$ を計算していたかどうかというのは、現時点で私、把握しておりませんので、その辺を調べて、もし数字があるようであればお示しさせていただきたいと思っております。

それから、２点目の $B/C$ とかそのほか根拠についてです。できるだけわかりやすくと

ということでございますので、どこまで細かく出すか。かなり細かい数値が出てきますので、どこまでお示しするかというのはあるんですけども、わかりやすい範囲でと考えてきたところですよ。

先ほど費用便益分析のところ、技術専門委員会の資料もごらんいただいたということでございますけども、技術専門委員会の方では、例えばB / Cの基準年をいつにしているのかとか、あるいは建設期間10年をとっているんですけども、10年をとっているだけとか、予測時点でありますとか、あと現在価値に直して3.3になる具体的な数字とか、資料の中でお示しをさせていただいておりますので、その辺、また必要ということであれば、ぜひこの場で出させていただきたいと思っていますところでもあります。

また、どの辺の数値まであればご理解いただけるのかというのは、もしよろしければご相談させていただければと思っております。

【司会（鈴木）】 はい、菱山さん、お願いします。

【菱山委員】 そうすると、着工年度というのは決まっているわけですか。つまり、基準年度をまず押さえないと、その現在の価値への換算というのをやるわけですから、それをどこに置くかということが非常に大事になってくるわけですね。私みたりでは、技術専門委員会でもそこまでは出してないだろうというふうに思うんですが、間違いでしょうか。

【司会（鈴木）】 費用便益分析の基準年度の考え方について、技術専門委員会が出されている資料の記述についてということですが、よろしいでしょうか。

【山本委員】 基準年というのは、例えば平成何年と置いているわけじゃなくて、今回の場合は建設を開始する年というのを基準年に置かせていただいています。いつから開始するかというのは、現時点では何とも申し上げられないので、建設開始の年を基準年といたしまして、そこから40年間をとったという計算にしています。建設開始した年を基準年に置いて、そこから10年間が建設期間、その後、基準年から40年までの便益とコストをとってB / Cというような計算をしているということでございます。

【司会（鈴木）】 補足いたしますが、10年間建設した後、40年間の便益を計上しているということでございます。よろしいでしょうか。

それでは、その他関連して。はい、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 私も先ほど他の委員からも質問されたことと全く同じことなんで、ダブルで申しわけありませんが、1つだけ、今、山本さんからは答弁ができるのかできないの

かはっきりしなかったので、今の５番と６番の本州四国連絡道路と東京湾アクアラインです。これは完全に新しいものであり、また住民が一番問題のある道路と認識している道路だと思いますので、これは一番最初の建設する前の——どういう計算の仕方かわかりませんが、やはりこれは資料として出すことができるのではないかと思います、明確にできませんか。できることを約束できませんか。この事だけ一言申し上げておきます。

【司会（鈴木）】 本州四国連絡道路、あるいは東京湾アクアラインの前提となっていた根拠についてあるのか、あるいは出せるのかという質問かと思いますが。

【山本委員】 データがあるかどうかということ自体、私、ちょっとよくわかりませんので、調べさせていただいて、データが示せるようであればお答えさせていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 それでは、その他。江崎さん。

【江崎委員】 今のやりとりに関連して、前回、橋本さんから指摘されていたように、交通量にしても、経済効果にしても、東名以南がある場合とない場合、インターチェンジがある場合とない場合という資料がまざっていてわかりにくいので、例えば費用便益分析ですとか経済効果はどういう条件になっているのか、もう一度わかりやすく説明していただけないでしょうか。

【司会（鈴木）】 費用対効果の算出の前提条件についてもわかりやすく整理して説明してほしいという内容かと思いますが、よろしいでしょうか。

【山本委員】 前回もご指摘いただきましたので、わかりやすい形で次回以降、資料を修正して出し直させていただければと思っておりますが、改めて８ページで説明をさせていただきますと、経済効果というのが８ページの一番上にございまして、年間約３，０００億円とお示しさせていただいております。これは、インターチェンジがある場合とない場合を丸めたものでございまして、インターチェンジがない場合の経済便益というのは年間約２，６００億円、それからインターチェンジが５つ全部ある場合、３，１００億円という形になりまして、経済便益はそれを丸めて今３，０００億という数値になっているということでございます。

それから、Ｂ／Ｃを出すにはもう１つ、事業費が必要でございますけれども、事業費はここに書いてあるとおり、インターチェンジを整備しない場合ということで１兆２，０００億円と書いてございます。

したがって、Ｂ／Ｃを出すときには、インターチェンジがない場合の１兆２，００

0 億円と、インターチェンジがない場合の便益 2,600 億円を 40 年分見込んで、現在価値に直して 3.3 という数値にさせていただいているということでございます。

それから、経済効果を出すときの条件でございますが、東名以南につきましては、いずれもありで計算をしております。前回、将来交通量を出すときに、東名以南がある場合とない場合とか、さまざまなケースでお示しをさせていただいておりますけども、ここを出している 2,600 億円、3,100 億円というのは、東名以南がある場合の交通がどう変わって、それに伴って経済効果が幾らになるのかというのを計算したということでございます。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。はい、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 そうすると、この計算は、東名以南がある場合の中で、関越から東名の間がある場合とない場合を比較したものだというふうに理解してよろしいでしょうか。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。

【山本委員】 失礼いたしました。ある場合というのは、東名以南も含めて全部ある場合で、ない場合というのも、東名以南はあることになっています。したがって、外環の関越から東名の間だけを抜き差しした場合の差分をとっているということでございます。

【司会（鈴木）】 費用対効果分析では、当該区間がある場合とない場合を前提に比較しており、この場合当該区間とは関越—東名間で、それ以外の区間は、東名以南を含めてある状態を前提としているということです。よろしいでしょうか。はい、江崎さん。

【江崎委員】 東名以南は、現在まだ調査中ということで、実際にそれができるかどうか何ともいえない絵空事の段階かもしれないんですけども、それをあると計算した中で、関越から東名の間を入れたり、外したりして計算されているということですよね。

【司会（鈴木）】 計算方法の確認ですが。

【山本委員】 そういうことです。

【司会（鈴木）】 計算方法についてはよろしいですか。

それでは、効果の部分、あるいは他の事業の費用便益の部分、それから環境改善等資料が出ておりますが、その他ご質問等。はい、栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 きょう、山本委員からいただいた資料のCO<sub>2</sub>の削減量とNO<sub>x</sub>の削減量、SPMの削減量については、6月3日の日本経済新聞の朝刊に記事が出ておりました。これをコピーして、且つ、この前の外環技術委員会の資料をコピーして、一昨日、私どもの地域の会で出席者にお配りしました。その席で出てきた質問がございますので、お尋ね

いたします。

例えばCO<sub>2</sub>が20～30万トン。これは大きなボリュームだということはわかります。しかし、これが何%の削減になるのか。これが私よくわからないものですから、もしアウトで計算できるものなら、お答えいただきたいんです。

2番目に、外環ができると自動車の通行速度が簡単に言えば速くなるから、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>が削減できるんだと。つまり、渋滞解消ということによって生じる効果なんだということだと思うんですけども、誘発交通や外環の道路構造によっては、渋滞解消が期待どおりに進まないということもあるのではないかと。そうした場合に、やはり外環ができれば、これだけの削減効果がありますよというだけで十分なのかどうか。

例えば、扇島実験施設の実用化だとか、化石燃料を使用する車の削減のための目標値を設定するという積極的な環境浄化策ということもあわせて考えるべきではないかと思いますが、その辺について国はどのようにお考えでしょうか。

以上です。

【司会（鈴木）】 2点いただいたかと思います。CO<sub>2</sub>の削減の割合というのは、削減目標に対してということですか。

【栗林委員】 分母があるのかということです。

【司会（鈴木）】 総排出量の割合のパーセントではどのぐらいかということと、それから速度の向上等による削減が、誘発により、あるいは渋滞が思ったように解消しないのであれば削減されない可能性があり、そういうことが心配だということでもよろしいでしょうか。そのような意見、心配等いただきましたが。はい、先に山本さん。

【山本委員】 まず1点目、20万から30万トン、さっき1都3県といいましたけども、この中でどのぐらいの割合になるのかというのは、今データをもっておりませんので、また調べさせていただけたらと思っております。

それから、CO<sub>2</sub>とかNO<sub>x</sub>、そのほかの削減というのは、ご指摘いただいたとおり、将来、ネットワークが完成したときに交通を流してみると、周辺の交通速度が上がることによってどれほどCO<sub>2</sub>が下がるのかということベースで算出しております。

誘発交通とか渋滞の話がございましたけども、これは前も将来交通量のときに少しお話をさせていただきましたが、将来交通量を予測するときに、誘発交通も今の知見で見込めるものについては見込んでいるということで、基本的にはそういったものも含んだ交通量をベースにはじいているというご理解をいただけたらいいと思います。

ただ、何度もここで議論になっているとおり、誘発交通の中でもまだ技術的に十分確立されてなくて、なかなか計算に乗らないというものの中にはございますので、そういったものも今後引き続き勉強していきたいと思っております。そういった部分の要因もある程度は入っているというのは今まで議論をさせていただいたとおりでございますが、それによって例えば20万から30万トンというのがまるっきりなくなってしまうとか、そういうことはないと思っておりますので、非常に大きな効果があるのではないかと考えているところでございます。

あと、扇島といわれていたのは、脱硝装置とか電気集塵機で浮遊粒子状物質をとった場合というようなこともしっかり考えるべきだということだと思います。今回の計算では、基本的にはそういった設備をつけて、例えば窒素酸化物だとか浮遊粒子状物質を積極的にとったという前提で数値を出しているわけではなくて、そういった施設はなくてもこれだけ削減されるという計算をしております。

もちろんそういう対策を積極的にやるべきだというご指摘だと思いますので、これについては先ほどご指摘いただいたような施設で実験をしたりとか、あるいは実用化に向けていろいろ勉強してきましたので、そういった調査結果、あるいは成果を今後どうやって取り込んでいけるかというのはしっかり勉強していきたいと思っているところでございます。

【司会（鈴木）】      ありがとうございます。

それでは、新さん、お願いします。

【新委員】      費用便益比というところを拝見してびっくりしたんですけど、1～2、2～3で214件か。1～3まででこれだけなんですね。0～1というやつも7件あるんですが、これってこんな費用対効果というか、こういったもので費用対便益の効果で国土交通省はどんどん工事をやってきたわけですね。だから3.3できりゃ、外環なんていうのは上等なんだという考え方をしている気がしてしょうがないんだけどね。こんなに垂れ流しみたいに道路をつくって、これで何とも思わないですか。それは国土交通省の中ではどういうふうに考えているのか、予算配分でもってこれだけの金があるんだから、これだけつくらなきゃおかしいよというような話でどんどんつくっているのかもしれないけど、費用便益比でこれだけの低いものがこれだけ大量につくられているというのは問題だろうと思うんですよね。これ、政治家は問題にしないんですかね。

それからもう1つですけど、経済効果じゃ随分文句いいたい部分があるんですけども、経済効果を事業費で割ったと。で3.3だというふうになっているんですが、これから後

つくっただけじゃないんですよ。ランニングコストの問題も出てくるわけですよ。事業収入とそれに見合うランニングコストというのが全然出てこないんだけど、これをぜひ教えていただきたいんですよ。ランニングコストもかなり出てくると思うんですよ。特に環境保全のためにNO<sub>x</sub>だとかSPMを排除しなきゃならないわけですから、そういった費用は一体どこに行くのか。

例えば経済効果そのものをみても、結局事業費は国が払うわけですよ。税金で払うわけ。だけど、経済効果というのは国に戻ってくる金じゃないんですよ。例えば渋滞でロスしていた時間を、要するに個々の車が節約できた経済便益、それから渋滞で消費していた燃料等が節約されたことに対する便益、それからここに書いてある交通事故減少に伴う補償費等の削減で便益が生ずる。その合計が3,000億だというんだけど、これによって例えば税金だとか揮発油税が戻ってくるとか、そういったことで国は結局どれだけ回収できるって変なことじゃないけど、回収できるのかということなんですよ。

高速道路を走るだけが車のあれじゃないんで、一般道を走っている車がたくさんあるわけですよ。高速道路なんか一切使わない車だって、東京の中にたくさん走っているわけですよ。これが一体どういうことになるのか、私はどうしてもわからない。頭が悪いせいかもしれないけど、はっきりわからないんです。

だから、少なくともわかるのは事業収入とランニングコストの対比なんですけど、これをぜひ教えていただきたい。それによって判断したい。そういうふうだと思うんです。これはこれで出されているものですから、決しておかしなものだとは思わないけど、それはそれで認めますけど、これをもって外環が正しいと私はいえないと思うんです。

さっきお話ししたような費用対効果が、0～3までの間でこれだけ多くの工事が行われている。どれだけ費用をつぎ込んでいるのか私にはわかりませんが、早い話がこれの一覧表があるんだったらみせてもらいたい。そういうふうに思いますよ。やっぱり国民の側からこういった道路だとか道路行政といったものをみていくという視点もどうしたって必要なんだよね。政治家がだらしないからこういうことになるんだけど、これは本当に国民サイドから考えたら真剣に考えるべき問題ですよ。私の意見はそうなんですけど、ぜひ事業収入とランニングコストについて教えていただきたい。

以上です。

【司会（鈴木）】 4点指摘があったかと思います。まず1点目が、B/Cの低い事業を行っていることは問題ではないかというご意見かと思います。それから、B/Cを出す

に当たって、管理費をどのように見込んでいるのかという点。それから、採算性、事業収入にかかわる見込みがないのは片手落ちではないかというご意見。それから、4番目が高速道路を全く使わない、一般道しか使わない人に対してどのような効果があるのかということを示すべきではないか。以上4点かと思いますが、よろしいでしょうか。——以上4点のようなご意見をいただいております。

関連してご意見、あるいは回答できる部分があれば回答を……。先に橋本さん、お願いします。

【橋本委員】 今の新さんのご意見のことで私も聞きたいんですけど、やはり5以上という道路がどこにあるのか、どういうものなのか知りたいと思うんです。教えていただけたら教えていただきたいと思います。

それと、費用便益比が高くなるにつれて事業件数が少なくなる傾向にあるというんですけど、便益比が高いほどその道路って必要とされているんじゃないかと思うんですが、確かに便益比が低くても、採算がとれなくても必要な道路もあるでしょうけれど、5以上の道路というのはみんなが必要とされている道路だと思うんですが、その点いかがなんでしょうか。

【司会（鈴木）】 B / C が5以上といった高い道路はどういった道路なのか知りたいということ。それから、採算性といいましたが、費用便益比が高いような事業はやはり必要性が高いのではないかとといったようなご意見ということでよろしいでしょうか。それに対して川瀧さん、お願いします。

【川瀧委員】 費用便益比の話がさっきから出ていますが、1つの目安としてお示ししているわけですね。3.3、だからそれでいいんだよ、すべてオーケーだよというわけはありません。ただ、ほかの道路との比較をしたらどうかというご指摘、ご意見もあったんで、こういう形で並べさせていただいているわけです。

どちらにしても、もう少しわかりやすい内訳とか根拠をちゃんとした形でお示しをして、それをみていただいた方が多分議論になると思いますから、それはまた次回以降出したいと思います。

ただ、一言だけいわせていただきますと、費用便益比が絶対じゃないんですよ。費用便益比というのは交通量が多いところの方が高いんですね。道路の整備の場合は、東京の都内のような道路もありますが、無駄という指摘はありますけど、例えば人が比較的少ない山間地でも道路整備をしているわけです。そういうところの道路の便益比はやはり低いん

ですよね。1を切っている場合もあると思います。

ただ、人が余りいないからそこはもう何もやらなくていいのかというと、道路というのはそういうものでも必ずしもないわけですね。例えば山間部に行けばお年寄りの方もたくさん住んでいらっしゃる。しかも道路しか交通手段がない場合は、費用便益比が小さくても整備をする場合というのはありますんで。申し上げたいのは、費用便益が1つの基準だと。それが絶対すべてだということじゃないということだけひとつご理解をいただきたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず費用便益、B / Cの話ですね。ここにお示しした事業、すべてどこかの事業でそれぞれ幾つかというB / Cの数値はすべて公表されておりますので、必要であればお示しをさせていただきたいと思います。

参考までにということじゃないんですけども、費用便益比が1を超えるということは、コスト以上に便益があるということですから、そういった意味では、投資した以上の見返りがあるという理解を私はしています。

このグラフの中の0～1というところに7件あって、これは再評価の結果なんですけども、この7件については1を切っているということで、このうち6件は中止になっている事業でございます。1件だけ1を切っていても継続している事業があって、それは先ほど川瀧さんの方から話がありましたけども、防災の観点でB / Cではなくて1を切るけれども必要だということで継続した事業があるということでございます。そういったようなこともあるというご紹介でございます。

5以上がいいのかどうかというのはなかなか難しいところではございますけども、1を超えていればそれだけコストをかけただけの見合う便益があるという理解かなと思っております。

それから、先ほど新さんから管理費という話がありました。このB / Cを計算するときに、初期の事業費だけでなく、先ほど40年間と申しましたけども、完成してからも40年間の管理費というのは計上してございます。今回の計算では年間50億円というお金を見込んでおりまして、その40年分ということでございますので、2,000億円という管理費を見込んでいるということでございます。初期の投資費が工事費で1兆2,000億円。それに管理費をさらに2,000億円追加して、トータル1兆4,000億

円。これを現在価値に直して便益との比をとっているという形になっているということでございます。

それから、先ほどの議論、これは毎回といったらあれですけども、話題が出るんですけども、事業の必要性を判断するB / Cという話と有料道路事業で成り立つかどうかという採算性の話というのは、やはり切り分けないといけないんじゃないかと思っていて、今現在はこの事業が本当に効果があるのかどうかという観点で必要性の議論をしているという理解でありますので、そういった意味でB / Cというのを1つの指標としてお示しをさせていただいているということでございます。

この事業が必要ということになったから、その事業が仮に有料道路事業として行った場合に採算が成り立つかどうかというのはまた別の判断になると思いますので、ここではこの議論はさせていただいていないという形になっております。実際にもし有料事業でやるということになれば、そこは今後民営化会社が成り立つかどうかという部分でございますので、かなり厳密な計算がなされると理解をしております。

それから、高速道路の話がメインですけども、私、今まで必要性の議論の中で何回もしておりますけども、この地域に流れ込んでいる通過交通だとか用のない車というのをうまく外環でバイパスさせて、地域の道路の渋滞を緩和して生活道路をより安全にするというのは、この道路の大きなねらいの1つだというご説明をさせていただいておりますので、そういった意味で高速道路で早く行けるということだけが必要だといっているわけではなくて、この地域の生活なんかに大きく寄与するのではないかと考えるところでございます。

以上です。

【司会（鈴木）】 川瀧さんからはB / Cは1つの基準であるということ……。武田さん、お願いします。

【武田委員】 今の議論、なかなか尽きないと思うんですが、もう一つ抜けていると思うのは、前回の議事録の中で、東京都の邊見さんがいっているいわゆる政策評価、石原さんになってから政策指標、あるいは政策評価ということを非常に重視しているいろいろ検討したようですが、やったけれどもいろいろ難しいというような調子のご発言がございました。

これ、実は非常に大事なことで、環境指標とかいろいろな言い方はあるんですけども、今ここで議論しているのは、道路をつくる高速道路、あるいは地域の交通という部分だけで議論しているわけですよ。それはそれでむだではないんで、大いにやったらいいんです

が、ただ非常に抜けているなと思うのは、毎回同じことをいいますけども、東京都はあそこのゾーンをどうしようとしたのかなということです。

私が密かに描いているのは、少なくとも武蔵野台地のあのベルトとは、地下水を含む水の道であるということ。それから、北から南へ流れている ｱｶ気流という風の道であること。また緑の道であるということ。それから人々が住む住宅中心の——もちろん農業もございますけども、そういうゾーンである家です。つまり、それがあそこの都市の魅力ということです。そういう環境価値を指標としてどういうカウントし、東京都がああのベルトをどうしようとしているのかということが基本にあると思うんです。だから、この前は道家さんも、それから邊見さんもいいところを触れておられるんだけれども、もうちょっと突っ込み足りないね。

かつては隅田川がヘドロで亜硫酸ガスが出て、仏様の仏器、あるいは橋の欄干が腐るなどいろいろな状況がありました。そして、オリンピック後、いわば美濃部都政になってから、公害国会云々ということで環境をいい方向にもっていこうと。洗剤を含めたいろいろなことがありました。そういう時代の課題に対して果敢に取り組んで来たわけでしょう。それで今の状態になっているわけです。

だから、今そういう部分を抜きにして、やみくもに道路道路道路って——道路要らないっていったってませんが、そういう部分だけの視点で論じているのは非常に問題がある。悪い例を挙げて申しわけないが、都市計画局さんにいうんだけど、汐留の再開発はやられましたよね。浜離宮、東京湾、それから青山台地、つまり連担地域だった、いわば東京という都市が江戸からずっと生きてきたいわば風水というのか、風の道だったわけでしょう。それを都市計画局は腰を引いて、非常に政治的な行政の姿勢のせいかわかりませんが、汐留からずっと品川までひっくるめて、旧東海道、あそこにびょうぶをおっ立てちゃったわけです。だから都市の温暖化というのがこのところ特に激しくなった。これは石原さんが自分で嘆いているんだから仕様がないわね。

それから武蔵野台地というのは、申し上げたように風の道であり、それから水の道であり、緑の道であり、農業を含む、あるいはその他いろいろな形の人の住む場所としては快適なゾーンだったわけでしょう。そういうものをここでどうやって守るのかという部分を政策評価として基本に据えていかないとまずいんじゃないですか。こういうことを申し上げたいんです。その部分を視点を変えて考えていただかないと、議論が盛んに出てきますが、費用便益だとかいろいろな言い方がありますよ。これだって取り方によって違うとい

うことを申し上げたい。

これ以上いうとまた長くなりますからやめますが、つまりそういう視点が欠けているんだと。都市計画局、しっかりしてくれといいたいわけ。あなたたちがそのところをしゃかりきになって守り抜かなかったらしようがないじゃないですか。公害局、環境局あるんだけど、環境局は何も物をいわないわね。情けない。ペットボトルを振り回しただけで問題が片づきはしないんですよ。もっと理論的に、科学的に詰めるべきじゃないですか。詰めてほしい。やればできるんだから。と思います。

【司会（鈴木）】 道路の交通改善効果といった評価だけではなくて、外環を整備して、都市構造をどのようなものとしていくのか。また周辺のまちづくりを考えないといけないという意見でよろしいですか。

【武田委員】 もっと別の意味もありますよ。

【司会（鈴木）】 もっと深い意味もあるかと思いますが、そういったようなご意見かと思います。東京都の方からいかがでしょうか。はい、邊見さん、お願いします。

【邊見委員】 非常に造詣の深いご発言ですので、お答えするのが難しいですけれども、武田さんがおっしゃるように、あの地域は、「都市づくりビジョン」や「東京構想2000」の中で住環境保全ゾーンとか武蔵野ゾーン、ちょうどその2つのゾーンの中間に位置すると思うんですね。ですから、一つ一つどんな施策を上げていたかというのは個別にありますけれども、住環境保全をするなどの政策目標を達成することを1つの命題にしているような大きな目でみた都市の構造というのはもちろんあると思います。

一方で、東京全体を巨視的にみたときには、「都市づくりビジョン」でも、「東京構想2000」でもそうなんですけども、三環状道路が必要だということも触れているんで、そういった地域の課題と巨視的にみたときの東京のあるべき姿というのは、全体の中で調和して記述をしていると思います。

あと、汐留の風の道も議会でも取り上げられておりまして、あのゾーン自体は1つの東京の活力というんでしょうか、東京の国際的な位置づけも都市東京にとっても非常に大事な要素ですから、そのようなことを実現するという位置づけで魅力的な町にしました。一方で武田さんがおっしゃるような湾岸側にビル自体が顔を向けるような、景色を重視する建て方が多かったものですから、課題も残ったかなという反省もあると思うんですね。ですから、今後のいろいろなところでまちづくりが出てきますけども、そういった配慮もしていこうというのが我々の中でのある程度の認識となっております。

お答えになっているかどうか分かりませんが、そんな取り組みをしているところでございます。

【司会（鈴木）】 地域的には住環境を守るとか、町づくりの視点も重視していくということ。それから、首都圏全体では3環状整備が必要とのご意見だったかと思います。

それでは、そのほかご意見……はい、新さん、お願いします。

【新委員】 今の話で山本さんに返事もらってないような気がするんですよね。どうしてランニングコストについての計算が経済効果のところの事業費の中に書いてないんですか。工事費と用地補償費を足せば事業費が1兆2,000億って書いてあるよ。だったらそれをまず入れておくべきじゃないですか。

もう1つ、経済効果なんだけど、庶民が安全に生活する対価というのはどこかに出てくるんですか。そういう効果というのはどこかにあるんですか。例えば外かく環状道路が整備されたら市民は安全になるとか、そういう効果というのはどこかに出てくるところがあるんですか。それを聞きたい。なぜかという、私、町の中でいろいろなことをやっていますが、今道路についていろいろな要望とかそういったことが起きているのは、歩道とか自転車道なんですよ。安全に生活して、その町で暮らしたい。高齢者も子供もお母さんもみんなそうっています。だから、要するに安全に対する便益というのは一体どこに出てくるんですか。国土交通省の計算とかそういったことでは。

例えば、この間、東武日光線の踏切事故だってそうだけど、あそこを高架にするとかそういう事業、あるいは地下に電車を落とすとかそういう事業は、住民の安全にとっちゃ絶対必要な作業だろうと思うの。それはどこに出てくるんですか。それが必要だと。要するに便益がなければやらないんだから、その便益というのは一体どこに計算が出てくるのか聞きたい。

外かく環状道路をやる前に——私は、三鷹市の道路でもどこに行っても、今、本当に心配なことはたくさんありますよ。国土交通省がやっている道路には感謝していますよ。東京都がやっている道路に感謝していますけども、それにしても、私はこういったものをもってくる視点が違うと思うんだ。そういったものに対する、生活道路に対する視点がしっかりしていて、なおかつ高速道路というのであればそれはまた別だけど、そういう道路はほったらかしておいて、高速道路、高速道路で押してくるというのは非常に腹が立つよね。これは返事をいただかなくても結構ですけど、そういった便益というのは一体どこから出てくるのか、どこで計算されるのか、それが道路工事をやる場合にどうい

うような力になっていくのか、それを考えていただきたいなというふうに思いますね。

【司会（鈴木）】 2点あったかと思います。事業費と書いてある部分に管理費をちゃんと明示しておくべきではないかという資料の構成にかかわることと、それから外環ができることでどのように安全性が向上するのか、その評価の方法をはっきりしてほしいというような指摘だったかと思いますけども。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず1点目、管理費をちゃんと書いておくべきじゃないかというご指摘でございますので、先ほど申し上げたとおり、修正するときにはちゃんと入れさせていただきたいというふうに思います。

それから、安全にかかわる便益ですね。特に生活道路という話をされていたと思います。前回、私もたしか申し上げたと思うんですけども、高速道路をつくるだけが我々の道路政策じゃないと思っていて、前回もお話ししましたとおり、安全という観点では生活道路をいかにしていくかというのは非常に重要な課題だと思っているんです。

そういった意味でくらしのみちゾーンとかさまざまな施策にしっかり取り組んでおりますので、そういった観点で高速道路だけとおっしゃるのはちょっと違う部分があるんじゃないかと思っていますところす。

とはいっても、今、外環の話をしてございますので、外環について申し上げれば、先ほど申し上げたとおり、生活道路にいろいろな地域に用のない車というのは排除するというのは非常に重要な施策だと思いますけども、そのためにはそもそもその地域に用のない車というのをいかにうまく流していくかというのが非常に重要な課題だと思いますので、そういった意味で外環というのは、地域に用のない車というのをうまくバイパスさせることによって、幹線道路を楽にして、その結果、生活道路に不要な車が入り込まないようにといったような効果があると理解しています。

もちろんそれだけやればいいんじゃないくて、高速道路も足りないところはしっかりと整備をし、幹線道路の渋滞対策という意味で、例えば交差点だとかボトルネックになるようなところの改良、あるいはソフト施策をあわせて駐車車両を減らすとか、そういうさまざまな施策をとり、なおかつ生活道路に車が入り込まないような施策というのを連携しながらやっていく必要があるんだろうと思っています。

そういった意味で、国と例えば東京都のような自治体と地元の区市というのは、役割分担ができているんだと思っていますので、外環だけやればいいということではなくて、そういった施策というのをしっかり連携しながらやっていく必要があるんだろうと思っています。

るということでございます。

それから、経済便益、B / Cだけで事業をやるかどうか決めているわけではないというのは、先ほど川瀧さんがいわれたとおりでございます。経済便益という中には、先ほどご説明いただいたとおり、交通事故が減少することによる便益というのも一応計算上は入ってきております。3,000億の中では非常にわずかでございまして、なかなか計算にあられない。先ほどいわれたような生活道路に対する施策にしっかり力を入れていくというのもやはり重要だろうと思っております。

【司会（鈴木）】 管理費については記述していくということと、高速道路と生活道路にはそれぞれ役割分担があるといったこと、整備する主体についても目標の役割分担があるのではないかということ。事故率の少ない高速道路に車を回すことで、生活道路の安全性も向上するのではないかといったことだったかと思います。

それでは、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 経済効果の話がいろいろ出ていますけれども、前回もお話したように、経済便益のほとんどは時間短縮便益ということになっていますよね。つまり、目的地に早く着けますよという利用者側からの視点が中心で、また前回の技術専門委員会でも、たしか山本さんがおっしゃっていたと思うんですが、こうした計算に用いられる時間価値の数値には幾つかあって、その数値によっては効果が大きく変わってくるはずなんです。環境調査結果をみても、この地域には石神井公園があったり、善福寺公園があったり、井の頭公園があったり、国分寺崖線があったりということで、東京にとっては大切なグリーンベルトだということがわかるんですが、どうも利便性の追求が主で、環境や人の命が軽く扱われているような気がしてしょうがありません。

少し前に私の方から指摘というか質問した件ですけれども、東名以南があるとかないとか、インターがあるなしとか、いろいろな数字がまざっているようですので、例えば東名以南なしで、インターなしでというふうに統一していただけたらと思います。

もう1つ、環境改善効果についてですけれども、前回ご紹介しましたように、誘発交通を考慮しないと、実際の効果はどうもよくわからないんですね。それと、私たちにできる温暖化防止の取り組みということで、通勤や買い物にはマイカーではなく公共交通機関を利用しましょうとよくいわれています。なぜかというと、例えば人を1人運ぶのに、乗用車は鉄道の8倍、貨物では1トン運ぶのに貨物車は鉄道の10倍CO<sub>2</sub>が排出されるといわれているからではないでしょうか。

国土交通省でも温暖化対策ということでモーダルシフトを進めていますし、民間、物流業界でも温暖化対策ということで、トラック輸送から鉄道輸送へモーダルシフトが進められているようです。物流子会社、いろいろ取り組みがあるようですけれども、会社ごとに例えば大阪—東京間を鉄道にシフトすると、 $\text{CO}_2$ が74.4%減るだとか、80%減るだとか、いろいろな取り組みがされていて、私が調べたところだけでも年間約2万トン減るとか、ある宅配便の会社は、1社だけで東京—大阪間、一晩で10トントラックが28台走っているそうですが、それを鉄道にかえると1万4,000トン減るとか、いろいろ苦勞されているようです。こうした国の政策や民間の取り組みの一方で、国では道路整備を優先されているような印象を受けるので、大変矛盾を感じています。

また、モーダルシフトは、 $\text{CO}_2$ の排出量を減らすということもありますが、トラックの運転手が高齢化しているということの対策になったり、交通事故を減らしたりという効果も期待できるのではないのでしょうか。温暖化が進むことによって海面が上昇すると、例えば石原都知事が心配されている沖ノ鳥島も沈んでしまうのではないかという心配もありますので、もっと慎重に考えるべきだと思います。

それと、温暖化に関してですと、前から申し上げていますが、外環を建設する際の $\text{CO}_2$ 、トラックで土砂を運ぶことだけではなくて、コンクリートや鋼材を製造するときに排出する $\text{CO}_2$ も含めて計算していただけたらと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 2点指摘があったかと思います。まず、経済効果の算出について、時間評価値の考え方だとか、人命や環境の評価値に関して疑問があるということ。それから、環境改善について、車の利用を減らすとかモーダルシフトといったような政策をもっと重視すべきではないかというご指摘。関連して、温暖化という観点から、建設に伴う $\text{CO}_2$ を計算すべきだということの、細かくいえば3点でいいですか。秋山さん。

【秋山委員】 この会議に関してずっともう80回ぐらいやっているのかしら。毎回数字の羅列、それから数字に対する指摘に終始しているような気がするんです。とにかく数字にこだわっているというか、毎回そういうことなんで、このままずっとやっていっても、そういう意見だけがずっと続いていくということで、果たしてこの会議の意義があるのかなというふうに考えます。全般的に考えれば、数字だけにこだわっていますので、そろそろどこかの専門家の方にお任せしちゃって、この会議が終わるような方向へ行ったらどうかなというふうに提案します。

【司会（鈴木）】 別の視点からですが、数字に対する質疑をずっと続けるのではなくて、会議をまとめていくという……はい。

【秋山委員】 済みません。いろいろなデータを苦労して出していただいているんですけど、現状把握とか過去のことに関してのデータはいいと思うんですね。これから予測されるものがどうであろうということは、世の中のことが予想どおりになっていないケースが多いですね。現在すぐといえば、為替相場にしたって、株価にしたって、いろいろなデータが入って見当もつかないという方向に行っちゃっていると考えたときに、皆さんが予想された方向に行くであろうということはわかりますけども、パーセンテージの何けたかわかりませんが、そのくらいの狂いはやっぱり出てくると思います。

それから、この中で皆さんお考えでないと思いますが、僕は大田区でも仕事をしているんですけども、大田区のかかりの車が関越道に入るのに、鈴ヶ森ないしは羽田から入って、首都高環状線、それから首都高池袋線に入って、美女木で外環道に入り、そして大泉ジャンクションまで南下して、関越に入っている車がたくさんあるんです。これ、すいている時間ですと全部ノンストップです。こういうことをまず予想されていないのかなと思いますし、東八道路、中央高速の高井戸の下り線ランプ、こういうものがあったりしたら、外環道は環状道路でもあるけれども、うんと事情が変わってくるんですけど、そこまで計算されているいろいろな予測される数字を出されているのかなというふうにも思うんです。

ですから、確かなような数字が出てはいるんですけど、果たしてこれが正しいのかなと考えたときには疑問を感じます。

以上です。

【司会（鈴木）】 数字に対する質疑を継続するのではなく、そういったことは専門家に任せ、会議を終わらせる方向へ、というご意見、それから予測は一定程度外れることを前提に数字はつくっているのかといったようなこと、それから数字はいろいろ実態が反映されたものになっているのか疑問といったようなご意見だったかと思いますが、関連して発言等ございましたら。はい、江崎さん。

【江崎委員】 外環ができることによって、何となく渋滞が緩和されそうだなとか、環境がよくなりそうだなという何となくの話ではなく、やはり私たちが必要だと納得できるような、理解できるような説明がほしいということもあって、私もいろいろ指摘しているわけですが、ぜひ感覚的なものというよりも定量的にどうなのかというふうにか

られたらいいなと思います。

【司会（鈴木）】 何となくという感覚ではなくて、やはり数字で納得することも大事じゃないかということですね。ちょっと違う観点ですが、経済効果等の数字の重要度についてご意見が出ておりますが、関連してご発言等ございますでしょうか。はい、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 別件ですが、山本さんの資料の外環の整備の環境改善について、いろいろ削減の目安が大分出ておりますが、これだけみていると非常にすばらしい外環整備になるんだなあと思いますけれども、それはそれとして置いておいて、ここに書いてあるように速度とか量とか削減、それから先ほど江崎さんがいわれた誘発交通とかいろいろありますけれども、これはこれとしてそういう計算をされたんだと思いますけれども、私が聞きたいのは、そのほかに東京都とかいろいろなところでメーカーが車自体の改善をされて、非常に取り組んでいます。きょうの新聞、テレビみているといろいろな問題事故があるようですけれども、それはそれとして、平成42年のころになりますと、車自体の性能とか機能が変わってくると思うんですね。こういうものはそういう計算式の中に入れているのか、入っていないのか。それは恐らく入っていないだろうと思いますけれども、そういうことを考えるのも1つのことじゃないかと思いますが、どうなんでしょうか。それだけお聞きしたいんですね。

【司会（鈴木）】 環境改善の効果について、車自体の性能向上、排出ガス規制といったようなものを見込んでいるのかどうかというご質問でよろしいですね。山本さん、お願いします。

【山本委員】 三方からご質問とかご意見ございまして、まず江崎さんからですけれども、条件をちゃんとしてくれということなので、これは先ほど申し上げたとおりしっかり整理をしたいと思います。

それから、誘発交通とかいろいろあるんじゃないかといった話、それから秋山さんの予測の数字というのは本当に正しいのかどうかというような話がございましたけれども、ご指摘いただいたとおり、予測というのはあくまでもいろいろな仮定に基づいてするものですから、その仮定条件を明確にした上で数字をみていただくというのが重要なんだろうと思っています。そういった意味で、仮定条件はお示しをさせていただいているつもりですので、その仮定条件を踏まえて出てきた数字がどこまで信用できるのかどうかというのをご判断いただけたらいいと思います。

もちろん仮定が変われば数字も変わります。それはそのとおりですので、そういった観点で私も前回、この数字は、固定というわけではなくて、ある程度幅があるということを前提に必要性の議論をしていただいたらいいんじゃないかというお話をさせていただきましたので、そういった観点でござんいただけたらいいと思っております。

それから、濱本さんの車自体が改善されてくるんじゃないかという話がございました。先ほど説明をさせていただいた裏側に排出ガスの規制というグラフをつけさせていただいております、このグラフにあるとおり、自動車単体の改善を目標に規制値が厳しくなってきました。粒子状物質と窒素酸化物を示しておりますけども、現況というのはまだいろいろな車がございまして、昔の基準でつくられている車もあるということでございまして、将来、平成42年というのを予測しておりますけども、その時点ではここでいう新長期という今考えられている中で一番厳しい、平成17年以降規制をする数字を使って排出係数を出して、先ほどの20～30万トンというのを出しておりますので、そういった意味で見込めるものは見込んでいるという理解でございます。

これ以外にさらに将来もっと改善されて、例えば電気自動車だけになるんじゃないかと、そういったようなところまでは現時点では予測というか、仮定条件もちょっと決められないので、今お示ししているのは、こういった将来の規制値をもとに、NO<sub>x</sub>とかSPMがどう改善されるかという数値をお示しさせていただいているということでございます。

【司会（鈴木）】 江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 何度も済みません。今、排出ガス規制ということをおっしゃいましたけれども、どうも規制による効果を上回る勢いで車の交通量が増加しているのではないかと、思われてしょうがないんです。ここに書かれたのは、排出ガス規制値の推移ということで、できればこれと一緒に実績値がどうなっているのか出していただけたらと思います。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 江崎さんから今、発言がありましたけれども、今そういうことで17年度に実施されるということで、そこからで計算されたといわれているんですけども、だとすれば、外環を整備しないで17年度の規制をやった場合にどのような数字になるのか。実質の数字と、その辺一緒に出してください。

【司会（鈴木）】 お二方からですが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 江崎さんのいわれている実績というのは、申しわけないですけど何の実

績かというのを後で教えてもらったらと思います。個別の車の排出ガスの実績なのか、そこを教えてください。

それから、濱本さんのおっしゃられたことですが、今回出している20万トン、30万トンというのは、現在のものと将来外環ができたときというのを比べているわけではなくて、将来値をもって外環のありなしというのを比較しておりますので、自動車の単体がすべてこの規制値になっているという単体対策をした上で、外環のあるなしというのを比較させていただいておりますので、そういった意味で、今濱本さんがいわれた数値に既になっているということでございます。現況と比べると、単体対策も含めて道路整備が進んだときの削減効果というのは、これよりはるかに大きくなると思っております。

【司会（鈴木）】 江崎さんに対してご質問がございましたが、よろしいですか。

【江崎委員】 単体規制ということではなくて、たしかP I協議会のときに資料が出されていたように思うんですが、東京都全体でのSPMやNO<sub>2</sub>、ここではNO<sub>x</sub>になってますけれども、その数値を出してほしいということです。

【司会（鈴木）】 東京都のNO<sub>x</sub>、SPMの現状がどのように推移しているのかというデータを示してほしいということですが。

それから、濱本さんの指摘に対する回答として、排出ガス規制が織り込まれており、自然に減少していくことを見込み、その上で外環ができるとさらに改善するという回答だったかと思います。関連して質問等ございましたら。はい、邊見さん、大丈夫ですか。資料の中にも少し載っているかと思います。10ページを参考にいただければ多少載っているかと思いますが、みていただきながら。

【邊見委員】 江崎さんがおっしゃったのは、現況での東京都のSPMとかNO<sub>x</sub>の総排出量みたいな数字ということによろしいですか。

【司会（鈴木）】 総排出量という意味では数字は載ってございません。済みません。

【邊見委員】 箇所ごとの平均値みたいな数字をかつて環境局の方で公表しているようですが、おっしゃるような総排出量があるかないかわかりませんので——かつて出したというお話でしょうか。少し調べさせていただいて、あればお出ししたいと思います。

【司会（鈴木）】 NO<sub>x</sub>、SPMの実績について……

【江崎委員】 もしかしたら総排出量ではなく測定局での平均値かもしれないですけど。ごめんなさい。

【司会（鈴木）】 測定結果ですね。

【邊見委員】 それは、昨年、環境局でプレス発表しているようです。今手元に持ち合わせておりませんが、お出しすることはできると思います。

【司会（鈴木）】 NO<sub>x</sub>、SPMの結果につきましては、毎年公表されている資料があるということですので、ごらんになっていただければというふうに思います。提供もできるということかと思います。

はい、新さん、お願いします。

【新委員】 単純な質問していいですか。今の10ページに大気質観測結果の事例というんで、王子線供用前後、付近の常監局の二酸化窒素の測定結果をみると、供用後は二酸化窒素の濃度が低くなっていますと書いてあるんです。これをみると、この間に確かにNO<sub>x</sub>規制だとか自動車のエンジンについては相当規制がかかっていると思うんですよね。この年度の間。

ところが、平成11年度から平成15年度を比べると、0.001ぐらいしか——明治通りは違うけど、余り変わってないんだよね。要するに単体規制を幾らやっても、高速道路に入る車がふえていけば、結果として環境汚染はなくなるということになりませんか。これ、例えば平成17年度で最も厳しい単体規制があるとしても、例えば東京都さんどう考えているんだかわかんないんだけど、東京都に対する人口の流入がこれからどういふふうになっていくのかお考えになって、集中していくのかいかないのか、車が入ってくるといふか、車を使用する人間が東京都でふえていくんじゃないのかといったことまで考えてみると、この数字をみているとすごい不安になる。幾ら単体で規制しても変わらないんじゃないかという気がするんですよね。その辺のことを考えたことがあります？

【司会（鈴木）】 単体規制の効果が今のところ十分にあらわれていないのではないかとのご指摘、それから車の利用自体がふえているので、そんなに改善していかないのではないかとのご心配ということでもよろしいでしょうか。そういう心配があるというご意見をいただいておりますが、関連して発言とか回答等ございましたら。邊見さん、お願いします。

【邊見委員】 飛鳥山トンネルの数字は、新さんがおっしゃるように全体的には少し減っているという感じでしょうか。特に東京都のディーゼル規制、15年10月から実施をしまして、その効果自体は10年の数字と15年、それを踏まえた数字というのは、多分15年の数字ぐらいしかないと思うんですけども、ここには数字はないんですが、環八等の排出量などをみても、効果はかなり上がっている。ただ、天候などその年の気象条件に

左右されますので、出っ込み引っ込みが時期によってあるようですけども、総体としてみれば、１０月から実施したものは効果が上がっているという分析結果になっています。

一方で飛鳥山の例ですと、１５年に王子線が開通したわけです。開通後、飛鳥山の換気所付近からある程度の浄化をした排出ガスが出ているわけですけども、それが加わっても、１０年から１５年の間は数字は下がっていると思うんですね。ですから、それが単体規制の効果で下がっているのか、王子線が開通してもその影響が少なかったから、逆に下がっているとみるのか、その辺の分析は、内訳としてはなかなか難しいところですけども、そんな傾向にあるということが言えると思います。

【司会（鈴木）】      ある程度効果はあらわれているのではないかという回答でございます。

環境改善について話が出ていますが、武田さん、お願いします。

【武田委員】      邊見さん、どうかわからないんじゃないかと、ガソリン、エネルギーが前よりも数段硫黄分や鉛を含まなくなっ、質がよくなってきたということがありますよね。それから、車はエンジンと燃費効率を上げるということだけでなく、クリーンなエンジンという開発が進んでいますね。

それからもう１つは、タイヤの接地音というのは非常にうるさいわけです。タイヤのパターン、タイヤの目がどういう編み目をしているか。昔のジープは大地をかむために外に編み目が出ていました。今は、質のいいタイヤは中に音を封じ込めていくような、ラップ音というのかな、音を外に出さないような工夫をしていますよね。タイヤ会社の課題がある。

というようなことで、いろいろな角度から開発をしているわけじゃないですか。あとはエネルギー、水素を含むいろいろな形があります。そういうことを含めて、あるいは道路の路盤をどういう形にしていくかというようなことで、あらゆる角度でいかにクリーンな環境にしていくかということを努力してきているはずなんですよ。どういうチャートにするかわからないけれども、例えば昭和３０年代の車はどうだったのか。４０年代はどうなのか。５０年代以降、１０年単位でどういうふうに変わってきているかということぐらいはできるでしょう。皆さん、えらい頭のいい方がそろっているんだから。公害研究所というのがかつてありました。もうちょっと行政がアクティブに、前向きにやったらいいじゃないですか。今はまだ説明されていませんみたいな話で、みんな答弁のお尻がふやけちゃうのよ。だから、さっきの新さんの話じゃないけど、やったらどうなるの、できるの、意

味ないじゃないかとなっちゃうじゃないかと思うんです。

【司会（鈴木）】 技術開発の動向にはちゃんとこたえられるようにと。はい、邊見さん、お願いします。

【邊見委員】 硫黄分の話や、将来のクリーンエンジンの話などがございまして、まさに非常に前向きに、アクティブに取り組ませていただいております。平成15年10月から東京都もディーゼル規制を国に先駆けて実施をしたということがありまして、おっしゃった硫黄分というのも、ディーゼル規制で、エンジンを改良する以前に、早く効果を上げるという意味で、フィルターをつけていたんですね。フィルターをつけるに当たって、武田さんもお案内と思うんですけども、触媒方式みたいな化学反応でやるフィルター形式が結構多くて、そのときには、硫黄分があると非常に邪魔をするということで、ディーゼル規制とあわせて低硫黄軽油の供給も都が業界に働きかけて実現をしてきた。前向きにアクティブに実現をしてきたという経過もございまして、着実に効果は上がってきていると思いますし、さらに将来的には、おっしゃるように、そのような規制をとっかかりにしてメーカーが非常に努力をしつつあって、燃料電池のようなものももちろんそうですし、ディーゼル車のハイブリッドのようなものもかなり実用化されつつあると聞いていますので、効果は着実に上がるんだろうと思っています。

【司会（鈴木）】 技術開発とか規制の取りくみについてでした。新さん、お願いします。

【新委員】 余りうるさくいいたくないんですけど、20年も前から私、NO<sub>x</sub>の簡単なテストを井の頭で毎年2回やっているのね。20カ所ぐらいでやっているんですよ。確かに、今いったハイブリッドカーだとか、そういったのが出てきたとか、東京都がやっているいろいろな規制を聞きますよ。自分が乗っている車だって規制されているからよくわかるんだけど、それが全然効果が上がっていないのね。例えば井の頭公園の入り口あたりで、あんな環境のいいところだって、0.025ppmぐらいになっているんだよね。要するに、本来であれば、緑に囲まれているんだから、あの辺であつたら0.001ppmぐらいだって当然だろうと思うんだけど、ところが、0.03から0.04ぐらいまでのところが住宅地の中でも非常に多いです。一向にこの20年間下がってこないんだよ。

だから、そういうことをみると、本当に実効性があるのか。あるいは、実効性があるならあるんでいいんだけど、車の台数がふえているのか、ほかの要素があるのかって考えちゃうわけですよ。これに外環が入ったらどういうふうになるのかとか、あそこに住んでい

る人間だったら考えるのは当たり前なんだ。だから、実効性のあるような形でちゃんと規制をしてもらいたいと思うのね。

だけど、この間の三井物産だかなんだか知らないけど、ああいう事件が起こると、道德破壊が起きているんじゃないかという、東京都は一体何しているのという気分になってくるわけですよ。こんなデータを信頼できるのかというふうな気持ちにもなりかねない。そんなことはない、一生懸命やっているんだろうと思うけど。

だから、そういったことが全部信頼性をなくしていく一つ一つの原因になってくるんですから、こういったデータに関しても、結局、北本通り、王子線でもって余り変わっていないというデータだけではなくて、変わっているデータがあったらそれもきちんと一緒につけて出すべきですよ。こんなデータみたら、我々がうんといえるはずないじゃないですか。だから、そういうことも考えて。データを捏造しろといっているんじゃないですよ。いいデータがあったらいいデータも出さないというんですよ。お願いしますよ。

【司会（鈴木）】 環境の改善がみられない実態を考えると、外環ができた場合が心配で、実効性があるようにちゃんと対策をしてほしいということと、もし改善しているというのであれば、そういったデータをちゃんと示して安心させてほしいと。そのようなことかと思いますが、そういう意見がありました。はい、山本さん。

【山本委員】 私の出した資料でございますので。そういったデータも先ほど邊見さんよりあるということですので、そういうデータもつけさせていただきたいと思います。

それから、先ほど江崎さんの中でモーダルシフトとか CO<sub>2</sub>削減の話で、私は答えておりませんでしたけども、いろんな企業とか、いろんなところで CO<sub>2</sub>削減の取り組みというのは頑張っているというのは私も認識していますし、皆さんご存じのとおりだと思います。そういった意味では、別にそういう施策をするなという意味ではなくて、みんながみんな協力していかないと CO<sub>2</sub>の削減というのはできないんだろうという認識でいるんです。

民生部門、住宅とか、そういったところで改善しないところもあれば、運輸部門で改善しないといけないところもある。運輸部門の中には自動車単体対策もあれば、公共交通の利用促進みたいな話もあるし、あとは運輸部門で物流を効率化していかないといけないとかというのもありますけども、その一部として、交通の円滑化というのは非常に大きな施策のうちの1つだと思っています。みんなが一生懸命努力したのにさらに渋滞がひどくなっていくようじゃ、せっかく CO<sub>2</sub>削減したのに全く意味がなくなってしまうので、そう

いう施策を連携してやっていかないといけないだろうと。我々もそういった施策の一部を担っているだろうという認識でいます。

【司会（鈴木）】 データについては、改善しているデータについても追加していきたい。それで取りくみの成果を示していきたいということと、CO<sub>2</sub>削減については交通円滑化は重要な政策として取り組んでいて、外環もその一部というふうに考えているという回答だったかと思います。

それでは、資料でいいますと環境への影響という部分について大分進んできておりますが、関連して発言等順次いただければと思います。はい、栗林さん、お願いします。

【栗林委員】 環境の問題で意見を言ってよろしいんですね。先ほどまで自動車の排気ガス対策ということで、改善策などのご議論がたくさんありましたけれども、そうじゃなくて環境の問題を申し上げてよろしいんですね。

【司会（鈴木）】 議論が大分環境の方に入ってきておりますので、環境への影響というところに入ってよろしいでしょうか。

【栗林委員】 実は私の出しました資料がここにございまして、もう一回意見を申し述べたいと思って今日はやってきました。

外環の必要性に関して、地域の住民という立場から考えれば、効果というよりも負荷の点でどうなのかということが実は大変重要な問題でございます。それについて3月18日、私は第3回会議に意見書を提出させていただきました。今日も出ておりますが、ここの2ページ目の外環道路の環境アセスメントについての意見書という部分です。

大きな部分で3つ申し上げたいんですが、計画や工事が未定の段階で「環境アセスメント」として進めるのはおかしいではないかという問題です。これにつきましては、実は「環境アセスメントに望むこと」という資料を意見書の最後につけて4月26日に出しました。私自身は、これは非常に重要なことだと思いますので、もう一回繰り返しをさせていただきます。

この外環アセスメントに望むことの真ん中に、このように、計画の上位の段階（構想段階）でアセスメントの手続が始まったことには一定の評価ができるものの、現実には国、都が次のプロセスを示唆していることを考慮すれば、いわゆる構想段階での必要性の議論の素材としての有効性に関しては、いささか問題があるといえる。本来ならば、調査結果を踏まえて、評価に入る前の段階で、累積的な環境影響や、つくる場合とつくらない場合との環境影響の比較などを含む、評価の視点や手順に関して、PI的手法を用いて再度議論

し、さらに評価の結果に基づくミチゲーションのあり方などを確認し合っていくことが重要である。平成15年9月30日付の国交省関東地方整備局長及び東京都都市計画局長が協議会協議員にあてた書簡には、「検討の熟度を高めるためには」という意見に対して、次の行、大深度地下を活用した地下式トンネル構造を対象に、環境への影響をより詳細に把握するため、環境アセスメントの仕組みを活用することにしました。以下云々という記述がございます。

この意味は、外環検討の各プロセスにおいて、P I的手法を用いるべきことはもとよりのこと、環境影響調査を必要性の議論にも活用することが含まれていると読み取るべきであると私は考えます。すなわち、必要性の議論の中で、環境の状況がわからないから十分な議論ができないのではないかという意見があったときにいきなりアセスメントに移ってしまったので、そのときの両局長方からの書簡には、この環境調査結果を必要性の議論に活用するんだよという意味が含まれているわけです。したがって、通年環境調査が今年の春終わっていますけれども、この環境調査の結果を構想段階の中で生かすということが非常に重要だということなんです。それが の問題です。

につきましてはこれから申し述べます。

につきましては去年の環境調査ですが、これについては既に補充の調査が始まっていますから、この結果をみたいと考えております。

さて、この「外環の必要性(案)」に関する山本委員のご説明の中で、特に大気質と地下水について非常に多くを言及されております。しかし、環境の現地調査結果(四季)概要版というのがあります。これです。これの1ページ目の環境調査の大気質の調査箇所というのがメッシュが非常に粗いのではないかと。

例えば1つの例でいいますと、私の地域では、世田谷通りの沿道、外環の道路計画線のすぐわきのNO<sub>2</sub>は0.06ppmです。ところが、この世田谷通りのちょっと上にある砧中学が大気質の調査地点になっております。この資料は後で差し上げます。砧中学です。この大気質の調査機器は建物の影に置いてあります。木陰の中。ここのところはたしかシイタケの栽培をしていると思いましたが。もう1つがこのプールわき。赤い丸をしてあります。小さい地図ですからよくわからないと思いますが、ここで0.04ppmぐらい。それから、この下の世田谷通り沿いのところで私たちがやっているのは0.06ppm。外環道路はこの黒い線の上側あたりです。差し上げます。

ということで、このようにメッシュが粗いということをいっているわけです。そして、

この累積的環境影響調査という目的から考えれば、例えば東名ジャンクション、仙川、環八という広い範囲を本来は観測すべきではないかというようなことがまず細かい点で指摘できます。

それから、概要版の 8 ページから 17 ページまでに地下水というのが出ております。これも、ボーリングの柱状図というんですか、柱の図がこの概要版では、世田谷地域においては次太夫堀公園のボーリングの結果しか出ておりません。あとは谷戸橋、狛江のところが出ておりました。本当はもう少しボーリングをやったようなんですが、この概要版には出ておりません。

何を言いたいかといいますと、実は世田谷の場合——これもごらんに入れます——この高くなっているところが国分寺崖線。これは地質的には武蔵野面と申します。それから、低くなっているところが立川面です。これは地層が違います。そして、この紫色の左端が野川で、外環道路はこの崖のふちを通っております。したがって、地層が接しているところになります。そこで調べたら、この武蔵野面の下端、成城 3 丁目 14 番というところの柱状図がございました。これは明らかに次太夫堀の柱状図とは違っていて、ここには地下 20 メートルぐらいに含水帯という地層がございます。どういう状況で水が入っているかわかりませんけれども、要するに地層が違っているんですよ。

必要性の案の 11 ページに浅層地下水の流れの向きが書いてあります。これはこの概要版でいきますと 17 ページになります。これは皆様お持ちじゃないかもしれませんが、お控えくださって後でお調べください。同じものです。この左側のページに地下水の調査箇所がついております。これは全部で 47 カ所。この 47 カ所の調査ではこの矢印は書けません。したがって、この矢印は多分既存の資料をトレースしたんだろうと思います。

そういうことで、実は地下水の問題というのは非常に難しい問題がございます。例えば世田谷でいえば、秋の観測日、11 月 20 日は地下水位が上昇しております。しかし、それは大雨だったからで、その次の月、12 月には成城 4 丁目の三ツ池の湧水が枯渇しております。

このように地下水の問題は非常に難しいので、このような目の粗い調査だけでは到底地下のことはわからないということが言えるのではないかと地元の人間は指摘しております。

また、目的は違いますが、現在、外環のすぐわきに成城 3 丁目緑地というのがございます。ここで地盤のずれと地下水の状況を把握するために、年末まで急遽ボーリング調査を

実施することになりました。こういう調査は外環の方でも十分に利用していただきたいし、私もこの調査結果には注目しております。このように地下水は非常にわかりにくいんだということですね。やはりボーリングをもう少し細かくやって地下水を調べる必要がある。井戸水じゃ不十分ですよ。

次に、この概要版の３５ページ。これも、失礼ながら調査がちょっと甘いんじゃないのという例でございます。３５ページに国分寺崖線フィールドにおける目視された生物のリストが出ております。鳥類の中の猛禽類であるオオタカ、ツミが飛来しております。それはここに書いてあります。ツミというのはタカの一番小さい猛禽でございます。ツミは３丁目の緑地で昨年営巣をしかけましたけれども、うまくいかないんでやめました。オオタカは、場所はここでは申し上げられません。約束です。実際に営巣しました。そういう場所です。この外環の環境調査の調査場所のどこかで営巣いたしました。これは国が後で確認しておいてください。

このように、環境調査には大変不十分な部分が多いということが言えます。したがって、一番大事なことは、最初に言いましたように、環境調査結果についてもぜひＰＩ的な手法で、すなわち市民との調査結果に関する意見のすり合わせというものが必要なのではないかとというのが私の意見でございます。

以上です。

【司会（鈴木）】            ありがとうございます。時間も９時に近づいてきましたが、環境の現地観測結果に関しまして調査が粗いのではないかとということ、皆さんの心配していることであり、調査結果についても皆さんの意見を聞いていくべきではないかといったご意見が出ておりますが、時間がなくなっておりますので、特に一言ございましたら。はい、武田さん。

【武田委員】            あともう２分しかないから、この問題について次回改めてゆっくり議論するということで預かって。

【司会（鈴木）】            はい。環境につきましては次回以降、引き続き議論していくということとします。特にという事であれば、山本さん、お願いします。

【山本委員】            済みません。残り時間わずかな中でお時間いただきまして。次回、またこれについてはしっかり議論させていただくということで私も異存ございませんので、そのようにさせていただけたらと思います。

栗林さん、いろいろ細かい点だとかをお示ししていただいて、大変ありがたいと思いま

す。我々も今回、関係調査の結果を提示しましたが、このデータをもって、今後、例えば計画が定まったら予測、評価するというわけじゃなくて、既存の文献もありますし、ほかのデータもありますし、もちろん今回調査した結果もありますし、きょうお示しいただいたようなデータもございますので、そういったものを参考にさせていただきながら進めていくというつもりでありますので、今回のこの調査のお示ししている冊子だけをもって今後例えば具体的に何かしようということではないということをご理解いただけたらと思います。

それから、今、最後にオオタカの話がございました。確かに昨年度調査した段階では、オオタカの飛翔は確認されていたわけでございますけども、今、初めて営巣というような情報があるとお伺いいたしましたので、そういった情報は大変ありがたいと思っております、できましたら詳細について、栗林さんになるのか、あるいはどなたかからお聞きになっているのであれば、その方から、例えば時期とか場所をぜひお聞かせいただいて、しっかり確認をさせていただけたらと思います。

その辺を踏まえて非常に重要な問題だと思っておりますので、その後どうやって対応するのかということについてももしっかり検討させていただいて、この場でご報告いただきましたので、こういった場で皆様方にご報告をさせていただけたらと考えております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、9時も回っております。次回は、環境への影響の部分の議論に入ってまいりましたので、栗林さんからご説明いただいた環境の現地観測結果、それから環境への影響、「外環の必要性（案）」の資料のうちの影響に関する部分について議論を継続していきたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、そのように次回以降続けていきたいと思えます。

最後に、次回の日程について確認させていただきたいと思えます。第8回、次回の外環沿線会議につきましては、事前に皆様のご都合をお伺いさせていただきました。来週、再来週と確認させていただいているんですけれども、皆様のご都合が最もそろうところで、近いんですけれども、来週、6月22日の水曜日、何名かご都合つかない方もいるかと思えますけれども——で行いたいと思えますが、よろしいでしょうか。——それでは、次回につきましては6月22日とさせていただきたいと思えます。

それから、さらに次々回につきましても一応候補日をあけておいていただきたいと考え

ておりますが、確認させていただいた限りでは6月30日が皆さん多くおそろいになるということで、ちょっと連続しますが、集中的に審議していくということだったかと思しますので、次回については6月22日といたしまして、審議の内容にもよりますが、予定日ということで6月30日を押さえておくといった運営としたいと思いますが、それよろしいでしょうか。

【新委員】 両方出られないんで聞かれたんだけど、そのこといったはずなんだけど。

【司会（鈴木）】 はい、承っております。新さんのご都合が……

【新委員】 じゃ、私が出られなくても構わないってわけね。そういうふうに判断したわけね。

【司会（鈴木）】 承わっておりますが、伺った中で最も都合がつく日ということで、次回につきましては22日ということと、予備日を……

【新委員】 じゃ、22日と30日をやるということですね。

【司会（鈴木）】 次回をまずフィクスした上で、30日については予定日ということで考えたいと。

【新委員】 わかりました。そういうことで両方出られないから。申しわけないけど。

【司会（鈴木）】 大変申しわけございませんが、全員日程がつく日がございませんでしたので、そのようにさせていただきました。

それでは、詳細な案内につきましては後日、別途事務局からご連絡とさせていただきたいと思います。以上、よろしいでしょうか。

それでは、予定の時刻も回っております……

【菱山委員】 ちょっと待ってください。1週間間隔でやるのはいいんですが、会議録はそれまでに間に合うんですか。チェックしてチェックバックできるんですか。

【司会（鈴木）】 会議録につきましては可能な限り急いで……

【菱山委員】 間に合わないようなインターバルでやられると非常に迷惑なんですよ。もう少しその辺考えてください。

【司会（鈴木）】 それでは、会議録については間に合うように努力いたします。

それでは、以上をもちまして、第7回PⅠ外環沿線会議を終了といたします。長時間にわたり、どうもありがとうございました。

——了——