

第8回P I外環沿線会議 会議録

平成17年6月22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8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8回P I概観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、武蔵野市の村田さん、三鷹市の新さん、藤川さん、狛江市の石井さん、大川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、本日の配付資料の方の確認をさせていただきます。1枚目から次第、2枚目に座席表に続きまして、資料1が前回の会議録、資料2が第7回の会議で委員から出された意見。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が、前回に引き続き、外かんの必要性に関しての議論をしていきたいということになっておりますので、前回までに提出いただいております資料を再度配付させていただいております。上から順番に、江崎さんの資料として第3回、第4回、そして第6回に提出された資料。それから、栗林さんの資料が、上から順番に第3回、第4回。それから、第8回の資料としまして、A3の図面の資料が新たに出ております。それから、樋上さんから、本日新たな「第8回樋上委員」と書かれています資料が1つ出されております。それから、最後に山本さんの資料、第4回に出されたA3の資料、それから後ろに山本さんから第7回に出されました補足の資料を2枚つけてございます。参考資料につきましては、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」をつけてございます。

それから、委員の皆さんには、傍聴者アンケートで寄せられた意見につきまして配付しております。第7回のP I外環沿線会議の傍聴者アンケートの結果を配付しておりますので、参考にさせていただきたいというふうに考えております。

資料については以上でございますが、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、ここで撮影時間を終了とさせていただきたいと思いますので、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、まず初めに資料1、第7回の会議録についてですが、こちらにつきましては、事前に皆さんにごらんいただきまして、ご意見のあった部分につきましては、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のですが、よろしいでしょうか。はい、樋上さん、お願いします。

【樋上委員】 この新さんの発言のところで、30ページですか、これは「三菱商事」とありますけど、「三井物産」の誤りじゃないですか。前後の関係からしますとクレームがつかます。ご確認のうえ改正をお願いします。

【司会（鈴木）】 確認して、ホームページ上に掲載しますときは修正するというようにさせていただきたいと思います。

それでは、ほか、特にならなければ、会議録につきましては、一部修正の後、公開とさせていただきたいと思います。

次に、資料2についてでございます。こちらにつきましては、第7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、事務局の方から説明をお願いします。

【事務局（濱田）】 事務局を担当しております国土交通省関東地方整備局の濱田でございます。

それでは、資料2をごらんいただきたいと思います。3枚になっておりまして、まず1枚目でございますが、山本委員の方より、CO₂やNO_x、それからSPMの削減効果について補足の説明がありました。また、事業の費用便益比についても説明がありました。これにつきまして、菱山委員や濱本委員から、本州・四国連絡道路と東京湾アクアラインは、事業前にどの程度費用便益比を見込んでいたのか教えてほしいというご質問がありまして、山本委員の方より事業評価の制度ができたのが最近であり、本州・四国連絡道路や東京湾アクアラインで同じような計算方法で費用便益比を計算していない等の補足がありました。

同じく、新委員及び橋本委員の方から、費用便益比が1前後の低い事業を進めているは問題であるですが、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が、便益比が高いほどその道路は必要とされているのではないかと。費用便益比が5以上の

道路がどこにあるのか、どういうものを教えてほしいというような便益比についての議論がございました。

それから、2枚目に移っていただきたいんですが、武田委員の方から、外環の沿線地域は水の道であり、風の道であり、緑の道であり、農業も含む住宅中心の地域である。地域全体としてどうするのかということが基本にあるのではないかと。そういうことを抜きにして、道路だけの視点で論じているのは問題があるというご指摘がございました。

それから、数字についての議論が多いということに関しまして、江崎委員の方から、私たちが必要だと納得ができるような数字が欲しい。感覚的なものよりも定量的に考えていきたいというようなご意見がございました。

3枚目にお移りいただけますでしょうか。3枚目は主に、環境調査のことについて多かったと思うのですが、栗林委員より、環境調査結果については、P I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うことが重要であるというようなご意見が出ております。

簡単ではございますが、以上で概要の説明を終わらせていただきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 ただいま、事務局から説明いたしました、第7回の委員から出された意見について、ご意見等がございましたら、ここでご発言いただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。 よろしいでしょうか。それでは、先に進みたいと思っております。

資料3に行きたいと思っております。こちらは、先ほども説明いたしましたとおり、委員からの提出資料でございまして、前回に引き続き、再度提出させていただいております。これまで山本さんから提出されました必要性の資料に沿いながら、関連する部分では江崎さん、それから栗林さんの説明をいただいておりますが、今回、栗林さんと樋上さんから資料が出されておりますので、こちらを合わせて議論していきたいと考えております。

山本委員資料につきましては、前回までの首都圏の交通問題だとか交通政策の考え方、それから外環の整備効果の部分までご議論いただきました。前回、終わりの方で、影響に関する部分につきましては、順次入ってきたというふうに考えております。今回、樋上さん、栗林さんから、環境への影響に関しまして、新たな資料も出されておりますので、こちらにつきましてもご説明いただき、その後、山本委員の出されております資料のうち、影響の部分について議論を進めていきたいというふうに考えておりますが、本日の議論については、そのように進めていくということでも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】 影響についての話に入る前に、前回の議論の中でもう一度確認しておきた

いことがあります。というのは、資料でいうと8ページの経済効果や費用対効果の数値についてなんですけれども、前回の会議のときに、山本委員の方から、どちらの数字も東名以南がある場合を想定して計算した数字だというふうに伺ったんですけれども、家に帰ってから改めて技術専門委員会の方に出されていた資料を確認してみましたら、便益の方は2,600億円で計算されているんですけれども、費用が、建設費が1兆2,000億円、管理費が2,000億円というふうになっています。もしかしたら、費用は東名以南なしで計算されているのかなと思ったものですから、その辺を確認したいと思います。

【司会（鈴木）】 前回議事の一部確認ですが、山本さん、大丈夫でしょうか。はい、お願いします。

【山本委員】 便益の方、前回もご質問がありました。この外環の東名から関越の費用便益というのは、その当該区間のあり、なしの比較をもって、どれくらい便益が出てくるかという計算をしておりますので、東名以南についてはあることを前提に、当該この16キロの区間がある場合とない場合の比較をとって、それで便益2,600億というのを計算しております。したがって、対象となるコストというの、当該16キロの区間のコストと比較する必要があると思っておりますので、1兆2,000億とか、管理費2,000億というのは、この東名から関越までの16キロの区間のコストをとっているという形になっています。したがって、コストの方は、当該この16キロの区間のコストですし、分子側の便益については、当該16キロがあることによる便益というのを比較しているという形になっているということです。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。便益も費用も関越から東名までの16キロの区間がある場合とない場合で比較していると。その際的前提条件として東名以南があるということをお前提にしているという説明でございましたが、よろしいでしょうか。はい、江崎さん。

【江崎委員】 これは、費用対効果が3,3というふうになっていますよね。外環を整備する場合に、建設及び管理に要する費用と、供用後40年間での事業に伴う経済便益。外環を整備する場合の建設及び管理に関する費用というのは、湾岸までできた場合の費用で計算して、それで初めて費用便益が計算されるのかなというふうに思えたんですが、ちょっとよくわからないので、もう一度教えていただけますか。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 関越からずっと湾岸までの費用便益比を出すのであれば、全体の区間の便益と、全体の区間のコストというのを比較すればいい、ここはご理解いただけると思うのです。

が、今回、東名から先の湾岸までというのは、今回の議論の対象外ですので、したがって、コストの方も、東名以南のコストというのは、ここには入れていなくて、この16キロの区間のコストだけを入れています。

一方、便益の方も、東名以南というのは、まだ議論が進んでいませんけど、我々としては必要だと思っていますから、将来40年にわたって便益を計算していますので、東名以南は将来的にはできるだろうということで、東名以南は計算の仮定条件としては入れているんですけど、あくまでも便益を計算するときは、当該この東名から関越の16キロの区間があることによる便益というのが必要になりますので、その区間だけを抜き差しして、その区間の便益、この16キロをつくることによる便益というのをとっているとしています。

【司会（鈴木）】 はい、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 そうすると、経済効果は東名以南あり、湾岸までできた場合の経済効果の数字ですね。

【司会（鈴木）】 はい、お願いします。

【山本委員】 外環がある場合も、外環がない場合も、東名以南というのは便益を計算するときには両方入れています。したがって、便益は、今回出している2,600億というのは、あくまでも16キロの区間があるか、ないかという、その差分をとっている形になっていますので、東名以南は両方のケースとも入っていることが前提になっています。

仮に東名以南までも含めて抜き差しをしてしまうと、この16キロの区間の便益ではなくて、湾岸までつくった場合の便益を計算してしまうことになりますので、多分、それだと過剰な形になりますので、この当該16キロの区間だけの抜き差しで便益を計算している形にしています。

【司会（鈴木）】 費用便益分析の手法についてということですので、多分共通の、どんな事業でも共通の手法でやるというものだと思いますので、また必要であれば、マニュアル等をお示しするとともに、前提条件と前回もご指摘いただいていますので、あわせて資料を整理して提示するというところでよろしいでしょうか。

【江崎委員】 では、また後でゆっくり教えてください。お願いします。

【司会（鈴木）】 はい、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 濱本です。今日の議題に入る前に、私、ずっと長いこと、いろんな利便性の問題とかお話を致しましたけれども、1つだけ質問したいんです。

これは基本的な話なんですけど、外環ができた場合は、通行量が大体12万台から7万台

の間だと、こういうことが確認されましたよね。それで、ちょっとお聞きしたいのは、今現在、高速道路というか首都高速全体、1日に何万台走っているんですか。私は15～16万台だろうとちょっと聞いたことがあるんだけど、そういうことで計算しますと、その中の外環へ10万台か7万台か知りませんが、通りますけども、そのほかにいろんな、外環以外の、それと同じような環状道路がありますよね。アクアラインだとか、中央環状だとか、例えばいろんなのがあると思うんですが。そのものが、今現在、どのように流れているかということをお聞きしたい。それによって相当、外環だけ10万台とか12万台とか強調されているんですけども、そういうところに流れていけば、外環の本当の台数というのは2、3万台じゃないかと私は思うんですけども、その私の考え方は間違っているかどうか、ちょっとお聞きしたいですよ。ちょっとそれだけお聞きしたいんです。

【司会（鈴木）】 首都高速道路の利用交通量が、濱本さんの記憶では15万台くらいではないかと。そういう状況から考えると、外環の交通量、10万台も走るというのはちょっと疑問があるといったようなご指摘でよろしいですか。

【濱本委員】 それで、もしそうだとすれば、本当に必要性と考えた場合に、どうも必要性じゃないんじゃないかと。できれば便利だろうというようなぐらいの外環の利便性じゃないかなと、私はそう思う。それが間違っているかどうか、行政側はよく考えてほしいんですよ。これは事実だと思うんですよ。いろんな道路があるでしょう。アクアラインだとか、湾岸道だとかいろんな。東名だとか 東名は出る前のね。ただ、今回の外環というのは、恐らく通過道路だと思いますけれども、東名だとか、あるいは東北道とか、あっち側に通過するための道路だと思います。そのほかにも、その中で、内々の中で、内々のものに使われる方もいると思いますけれども、実際にそのことを考えた場合に、本当に事実として、本当に皆さん方が考えている外環の、通過する数というのは12万台じゃなくて、もっと減る数じゃないかと思うんですよ。その辺は検討したことはありますか。それだけ念を押します。

【司会（鈴木）】 はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず、首都高がどのぐらい交通が通っているかということですけども、ちょっと細かいデータは今もっていないんですが、首都高速全体で大体100万台通っていると記憶しています。先ほど言われた15万台というのが、どこからおっしゃられたか、ちょっとまた後で聞かせていただけたらと思いますけど、1日に通っている交通量は100万台というふうに、ちょっと細かい数値はわかりませんが、覚えてます。

その中で以前、将来交通量の計算をお示ししたことがありますけども、その100万台を

各路線ごとにカウントすると、例えば3号の渋谷線で行くと、現在大体10万台とか、4号の新宿線で9万台とかという交通が流れていますので、そういった交通が、外環ができることによって外環側に転換したりとか、あるいは今の環八の交通が転換したりとかということで処理されるんだろうと思っています。今言われた2万台とかなんとかっていう、そっちの根拠がちょっとよくわからないんですけど、そういったものを外環ができたことによって配分すると、さっきいったような7万台から12万台。構造とか、どこまでつなぐかによりまですけども、そのぐらいは通るんだろうという予測をしています。

したがって、交通の内訳もお示しをいたしましたけども、7区市関連よりは、埼玉とか神奈川県間の交通とか、そういったものが今の首都高などから転換されると考えております。

【司会（鈴木）】 濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 ちょっと私の言い方が悪かったのかな。首都高速は確かに百万数台というのは聞いていますよね。そのうちの、首都高の中で外回りというか、本当に外環と関連のあるような、使われている中を通る台数というのは、大体100万台のうち15万台から20万台じゃないんですかと私は申し上げたかったんだけど、それは間違っていますか。

【司会（鈴木）】 首都高速道路を使ううち、高速道路から接続して、都心を通過して、最終的にまた外まで出ていくという、首都高のうちの通過交通の台数がということですね。

【濱本委員】 はい。それが15万台か20万台ぐらいじゃなかったかなと思ったんだけど、それが間違ったらごめんなさい。私の言い方がまずかったかもしれない。

【司会（鈴木）】 もし手元にデータがあればお答えいただきたいですし、なければそういった数字があるのかどうか。あるいは、あれば次回にでも提供いただくということでもよろしいでしょうか。はい、武田さん。

【武田委員】 今の数値ですけども、外環を和光から大泉まであけた時の、練馬区の都計審での建設省の説明では、一番低い方で7万台、それから、9万台という数字だった記憶があります。これは、建設省の調査課長が、そういう数値を説明しておりました。ただし、関越の数量、東北自動車道の数量がどうかということで、アバウトな話をし、アッパーで10万を超えて、少し上回るんじゃないかというような説明があったと思います。

具体的な数字は、当時の議事録がなければわかりませんが、非常にまじめな調査課長でしたが、そういう数字で説明をして、区の都計審としては、おおよそそういう数値かなという感じでした。その後の首都圏全体の車両台数の変化等をみると、私の数値予測では11万から12万5,000ぐらいがアッパーの数字で出てくるのではないかと予測しています。参

考までに。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。議論が交通量の推計の値だとか、費用対効果の算出手法について戻っておりますが、前回の続きということで議論に入っていきたいというふうに考えておりますが、その前に何か特にございましたら……はい、菱山さん、お願いします。

【菱山委員】 なかなかきょうの本題に入れないんですけれども、先ほど江崎さんから、前回の論議の確認ということでお話がありましたが、この議事録、会議録の要録をみても、調べてみるとか、後で調べた上で報告するとかという、宿題になっていることが何点かあるんですよ。これについて、いつ回答なり報告があるのか。例えば、私が聞いたところでは、質問に対して、たしかアクアライン、本四連絡道路の、どんな計算方法でやって、当時どのくらい見込んでいたのかということについては、調べてみるという回答もございました。それから、CO₂やSPMの削減の総排出量に対する割合。それから、費用便益比が5以上の道路がどこにあるのかと。どういうものがあるのか教えてほしいという橋本委員の質問に対して、「すべて公表されているんで、必要であれば提示する」というふうなことで、幾つか宿題になっている部分があるんですが、これはきょう回答がいただけるのか、それともいついただけるのか、これがはっきりしないと、言いいっ放し、聞きっ放しになっていて、一つ一つつぶしていかなきゃいけないと思いますんで、その辺を事務局の方で整理していただきたいというふうに思います。

【司会（鈴木）】 これまで出されている審問等に対する回答……はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 前回いただいた宿題については議事録にも残っているように、ちゃんとそういう宿題が出たということは認識していて、現在、調べている最中ということでございます。間に合えば、きょうご説明させていただくところだったんですけども、ちょっと間に合っておりませんので、次回には宿題を返したいと思っております。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。それでは、前回の続きの議論に入っていきたいと思えます。

前回会議で、武田さんから意見の概要の作成がちょっと不十分だというようなご指摘もございましたので、適切に趣旨をとらえられるように、皆様のご意見を私の方でちょっと簡単に要約した上で確認させていただきたいと思えますので、よろしくお願いたします。

それでは、順に資料に入っていきたいと思えます。まず本日、環境への影響に関する部分

に入っていくということで、関連いたしまして、樋上さんと栗林さんから資料が出されておりますので、初めにこちらの方を説明していただきたいと思います。

まず、樋上さんから資料が出されておりますので、簡単に補足説明をいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【樋上委員】 それでは、ご説明させていただきます。外環道環境調査の大気汚染、NO₂及び地下水についての意見ということで、本日資料を提出させていただきました。内容は、大気汚染、NO₂の問題と、深層地下水の問題です。この深層地下水というのは、三鷹の場合、水源になっている関係がございますので、ここに提示させていただきました。

まず、大気汚染の問題でございますが、外環の沿線に沿っている部分以外、参考例でございますが、緑被率と大気汚染の状態というんですか、その例としてまず紹介させていただき、その緑被率がどのように効果があるかということも触れてみたいと思います。これはいろんな資料と重複しておりますけれども、一応調査した実施例としてご紹介させていただきます。

まず、三鷹市の西部というのは、西の方に大沢というところがございます。ここは外環の沿線から約3.5キロぐらい西方になりますけれども、年に2回ぐらい地域内の環境調査を（範囲といたしましては、南北2.5キロですか、幅1キロぐらいの範囲）25地点で実施しております。この方法は簡易調査でございます。

その結果でございますが、学校の周辺とかは天文台、野川の周辺など、樹木の多いところは、交通量の多いところに比べてNO₂が低い。これは当然かと思うんですが、特に夏と冬を比べると、冬に比べて夏の方が低くなる。これは国交省のおこなった環境の現地調査ですが、環境調査報告書の、2ページ、3ページにあるのと同じ夏は低く冬は高いという傾向になっております。

一方、交通量の多い、緑地帯の少ない地域でございますけれども、特に中央道と調布保谷線の交差点の付近とか、あるいは東八道路の交通量の多いところは、NO₂が規制値の0.060ppm前後という高い値となっていることがわかりました。大気の清浄化ということについては当然のことながら、樹木などの緑被率の影響が大きいということが、この結果からわかっております。

この外環が整備された場合でございますけれども、東八にインターチェンジが整備されるかどうか、まだ決まっておりませんが、もしそうであった場合、どういうことを考えねばならんかということがございます。この調布保谷線とか、東八道路とか、このインターチェン

ジにアクセスする道の交通量が増加、誘発交通もふえてまいります。そういうことによる大気汚染が加わり、さらに排気塔から排出される、排気による汚染というものが周辺に広がるということが予想されます。

そこで、3つのことをここで提案しているんですが、1つは、現在、沿線に沿った、いわゆる線の方で測定しておりますけれども、それを沿線に直行する方向で、面としてNO₂とSPMを測定してみる。そして、縦軸にNO₂とかSPMの汚染の値をとり、汚染の状態を立体的(3次元)にとらまえるということが必要ではないかと思えます。と申しますのは、汚染の高いところから低い方へダイリューションが進むと思えます。そこに大気浄化施設をつけても、逆にすぐ高くなるじゃないかということは、そういう影響ではないかと思われるので、汚染状態を3次元でつかまえておく必要があるんじゃないかというのが1番目の問題です。

2番目の問題は、当然緑被率を高めるといことは、自動車交通による大気汚染をキャンセルする意味での施策といえます。緑被率を高めるとい改善は、その地域にとっては大事なことであるという思いでございます。

3番目は、排気塔から放出される排気というものの清浄化です。これは濃度の変化がみられないとはいえ、確実にそれがとれるということが技術的に証明されているんならば、やはりそういう施設を導入して、下げるべきであると思えます。投資額や経済効果もあわせて、将来考えねばならんという問題点はあるかと思えます。

そして、次で深層の地下水でございます。三鷹では、東部と西部の2つの深層水井戸群がございます。そこにほぼ水平にひろがる武蔵野段丘の礫層下位の不整合状態で、北へ傾斜する上総層があります。その上総層には砂層、砂礫層があつて、その中に深層の地下水が含まれています。この水をくみ上げて家庭用の給水源として使われています。そして、使われている深層の地下水でございますけれども、西部と東部のうち、外かく環状線が計画されている東部のエリア全体の約60%を依存している状態です。この周辺の深井戸の数は計画路線を挟んで西側に2、東側に1という比率で井戸が掘られております。この深層地下水の流れというのは、いわゆる浅層の、浅い方の地下水の流れと、どちらかという反対方向に移動しているというふうに、国土交通省、東京都の報告書の15ページに書かれておりますけれども、これがどういうことなのかと。これは地層の(北へ傾斜する上総層)の影響を受けているんじゃないかというふうに思いますが、さらに調査をする必要があると思えます。

外かく環状線の計画線沿いに、東部の深井戸群中にトンネルとか、場合によっては、イン

ターチェンジ・アンド・ジャンクション周辺には開削ボックス等ができるわけですが、そのときに、くみ上げられる深層地下水層への影響は、無視できないものではないかと思えます。計画線を挟んで、片方が掘られたために水位が上がるとか、片方が下がるとか、あるいは遮断されてしまうとか、いろんな地下水位の変化が起こるといような地下水貯溜層への影響が出てくるんじゃないかと思われま。もう少しよく調べてみる必要があるんじゃないかということで、次のページにございますように、包蔵地下水の影響調査ということで、外環道と直行する方向の追加ボーリングを実施してみたいかという提案。

次に、技術専門委員会の資料の2ページ、3ページにございましたけれども、京都と名古屋における地中にトンネル等が掘られた結果、地下水の影響というものがどういうものかというレポートがあります。事例があるということが書かれておりましたが、それに関する地下水への影響と対策などの資料をご提供いただければと思えます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 NO₂と地下水につきまして、影響が生じる可能性があつて、対応が可能であれば対応を図るべき、あるいは緑化を進めたいのではないかとといったようなご指摘、それから井戸水の利用がなされているので、地下水、井戸への影響が心配であつて、予測評価が十分できるような調査をすべきということと、対策についても資料を示してほしいといったようなご指摘でございました。

あわせて、栗林さんからの資料も先に説明していただきたいと思えますが、それでよろしいでしょうか。 それでは、先に、栗林さんから出されております資料につきまして、あわせて意見交換をしていきたいと思えます。

それでは、栗林さん、よろしくお願いします。

【栗林委員】 資料説明の前に、きょう、事務局作成の資料2、「委員から出された意見」の中の3ページ目、私のまとめの中に間違いがありますので。「環境の現地調査の地下水の調査箇所だけでは深層地下水の」と書いてありますけれども、これは「浅層地下水」です。浅い方。

【司会（鈴木）】 「深層地下水」ではなくて「浅層地下水」。修正ですね。

【栗林委員】 はい、お願いいたします。

【司会（鈴木）】 「委員から出された意見」の栗林さんの意見をちょっと修正して、公表するようにしたいと思います。

【栗林委員】 では、資料説明に入らせていただきます。

前回の会議で、環境影響について少々意見を述べさせていただきました。言葉だけでしたものですから、皆さまにご理解いただけるように地図に落とし込んでみました。私は世田谷を想定しながら、イメージしながらお話をしておりますので、それを地図に落とし込んでみました。

そこで、地図をごらんください。まず、計画道路の入った地図ですが、申しわけありません。私の間違いが1つございます。黄色っぽい丸の四季観測、砧幼稚園の右あたりについていますけれども、これは私のミスでございます。砧と書いてあったから中学だと思ったんですが、ここは砧小学校なので、これは間違いです。その斜め左上の成城さくら児童館とありますが、その「館」の字のあたりが本当の場所です。砧中学の西側なんで、私の単純ミスです。申しわけありません。

それから、この赤い線が東京外環道路の計画線でございます。この赤い線の左側にブルーの線がありますが、これは野川です。それから、この真ん中、左の方にブルーの細い線が延びています。これは、滝下橋緑道とここには書いてありますが、これが昔の野川です。それから、地図の真ん中あたりにあるブルーの線は仙川です。オレンジは東名高速です。次に、赤い外環計画線の右側の、これ、本当は草色だったんですが、ここでは黄色くなってしまいました、赤い外環の上の黄色い部分は国分寺崖線です。それから、下の黄色い部分は喜多見の台地です。そして、赤い丸が深層ボーリングで、できるだけ間違いのないように落とし込んだつもりですけれども、深層ボーリングがこの地図の中では3カ所ございます。それから、赤い三角が浅層ボーリングです。そして、ブルーの丸が湧水になります。あと、黄色い丸が、先ほどいいました四季観測の場所。

こうやってみますと、前回も申しましたけれども、環境のメッシュがいささか粗いのではないかと。これ、実はご案内のように、協議会のときに、地域ごとに協議員が集まっている協議しましたので、今さらそんなことをいってはまずいかもかもしれませんが、改めて落とし込んでみると、ちょっと粗いなと思います。特に世田谷の場合は、このジャンクション周辺が、調査箇所が少ないなという感じがいたします。

次の図面をごらんください。次の断面図は、世田谷トラスト協会の資料をコピーしたものでございます。せんだって、世田谷においては、武蔵野面と立川面と呼ばれる2つの面があると申しました。この国分寺崖線から右側は武蔵野面です。左側は立川面と呼ばれております。そして、この真ん中に、立川面の左側と地層の分かれ目、この間が古多摩川、そして国分寺崖線はごらんのようにその右側です。この国分寺崖線は、下との標高差は約20メートル

ルです。

また、喜多見台地と書いてありますが、これは大体1メートルぐらいの高低差があります。なお、私が子供のころは、喜多見台地の上には田んぼはなくて、畑地でございました。それから、田んぼは古多摩川と書いてあるところ一帯でした。それから、外環は野川の右側、野川と国分寺崖線の間に線が引かれております。

大体このようなことでございます。

そこで、きょう追加して申し上げたいことがございます。

まず最初は、先ほど樋上委員からも緑の効果についてのお話がありました。狭い地域では、植栽をすることによって、自動車の排気ガスを吸収するというのが従来の考え方でございます。しかし、今問題になっている地球温暖化の問題からいいますと、実はこの化石燃料の使用が地球温暖化を誘引する原因になっているわけでございますから、むしろ化石燃料を使わないというのが本当は正しいあり方であるかと思えます。

実は、この緑は、確かにCO₂を吸って光合成をしております。それは生態系の大事なサイクルなんです。しかしながら、既にこれもご案内ように、CO₂として地球全体で存在する炭素の量は約7,000トンといわれています。そのほかに、人間の活動によるもの、すなわち化石燃料の燃焼によって生じるものが約60億トン、森林伐採によるものが約10億トン、計約70億トン、年間に地表に出ておまして、これを100倍すると、7,000億トンが1兆4,000億トンになると。すなわち、CO₂濃度の年平均値がこの1000年ほど、280ppmだったのが、19世紀ごろから上昇を初めて、1999年には369ppm、さらに上昇を続ければ、21世紀末には280ppmの2倍に達するのではないかと憂慮されておりますが、数字的には合っております。したがって、本来、CO₂削減のためには、もう少し巨視的な対策が必要ではないかということです。

もう一つ、水の話でございますが、これは先ほど三鷹で、やはり樋上委員が例を挙げてお話をされました。実は世田谷の場合も、先ほどご案内しました断面図、この古多摩川というのは、非常に水量が多いところでございます。地下の滞水量は概要版には書いていないので、どのくらいあるかわかりません。そこで、例で申し上げますと、例えば私の地図の上の方に、三井パークシティというのがあります。ここでは、三井不動産がこのマンションをつくるときに、地下対策に大変お金をかけております。言ってみれば、海に航空母艦を浮かべるようなものだとこの施工業者が言っておりました。

また、下の方に、先ほど成城さくら児童館といいましたけど、そのすぐ下に成城三丁目緑

地と書いてあります。ここは営林署の緑地なんですけど、この外環側に住友不動産がマンションをつくりました。ここでも水被害をマンション居住者が大変心配しております。こういうわけで、外環予定地、これ、この程度のボーリングではどのくらいの水があるかわからないんですけども、相当量の水がありそうだということを申し上げておきます。

次に、生態系の問題でございます。これは地図や何かを離れますけれども、前回、オオタカの話をしました。そのほかに、細かい話ですが、環境調査の生態系の中で幾つか問題があります。鳥類のハチクマというのが書いてあります。しかし、世田谷の資料にはハチクマはありません。ハチクマというのはタカ的一种。それから、これはどこでしたか、概要書38ページだったか、スッポンと書いてありますけれども、スッポンも世田谷の資料にはありません。これは私、実はトラスト協会に行ってヒアリングをしてきました。非常に簡単なものですが、このハチクマ、スッポンはないんだけどなど。どこで確認したんでしょうかと言っておられました。じゃ、ついでにトラスト協会に調査でヒアリングに来ましたかと言ったところ、私の伺った相手は、資料はもらいに来たけれども、ヒアリングはされなかったよとおっしゃっていました。

次に、野川の地点でイタチと書いてあります。イタチもやはり世田谷の記録にはありません。これもペットのフェレットじゃないかと。つまり、だれかがペットを放してしまったんじゃないかと言っていました。こういうところは、きょうじゃなくていいですから、みんなお調べください。

それから、逆に鳥類で書いていないのがあります。貴重種だと思うんですが、書いていない。いるのがフクロウ、アオバズク、カッコウ　カッコウはことしも来ています。渡りの途中で寄るんだと思いますが、こういうのがこの環境調査には出ておりません。また、トンボでヒガシカワトンボというのがいるんですけど、これも載っていません。もっと細かく調べればいろいろあるんでしょうけれども、とりあえずこれだけ調べてきました。やはり生態系というのは、その環境を知るためというか、生態系の循環というのが、その良好な循環型環境のパロメーターでありますから、生態系はもっと厳密に、かつ慎重に調べていただきたいと思っています。

ということで、前回言い残した、私の意見書の方の5ページの3番に、今後の対応についての要望というのがございます。これ、前回言い残しております。　環境の現地観測の再調査、追加調査を実施してほしい。これは既に補充調査が始まっていますから、その結果をみたいと思っています。

それから、環境アセスメントの事前に、環境の影響範囲や許容範囲の基準を示してほしい。これは、評価の前と考えてもいいんですけども、定量的に示せる基準はその数値、定性的なものについては、その評価のポイントというのを事前に示していただきたいということです。

それから、の代替案云々、これについては前回申しました、いわずもがなのことなんです。

それから、環境アセスメントの調査主体と審査主体が同じなのはおかしい。これは結局、同じ人が、同じ機関が調査して評価するんでは、従来のアセスメントのように影響がないということになってしまうんじゃないかしらという住民側の強い不安を申しております。せっかくPIでやろうということですから、この環境については、まだほかにも指摘しなければならぬことがあるかと思えますけれども、できるだけきめ細かに、慎重にお調べいただいて、その結果、外環に関して、どんな影響があるのかということをもうちょっとわかるようにしてほしい、しなきゃいけない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。

世田谷の地区における環境調査、現地観測の結果と調査の概要をお示しいただきながら、もっと広域的な環境という意味で、CO₂削減なんかで自動車の利用を減らす方向なんかも大事ないかといったような話から、鳥類だとかの観測が一部手落ちがあるのではないかといったこと。それから、環境影響評価の制度にかかわるもの、代替案によるアセスが必要だとか、アセスの制度で審査主体と実施主体が同じなのに対する、制度に対する不安といったようなご意見だったかと思えます。

それでは、栗林さんの意見と樋上さんの意見、それから、あわせまして山本さんから出されております必要性の資料の、環境への影響の部分を用いてご議論いただきたいというふうに思います。

山本さんの方は……はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今の樋上さんと栗林さん 栗林さんは前回もご説明をいただきましたけれども、環境について、いろいろご意見、ご質問等いただきました。たくさんありますので、ちょっと順を追って、順番どおりにならないかもしれませんが、私の方からご説明をさせていただきたいと思えます。

栗林さんが最後に、環境についてはきめ細かく慎重にとおっしゃられました。私もそのと

おりだと思います。やはり地域の皆さん方が、これほど大規模な道路が近くに来たということになれば、やはり環境面ということで、生活環境はもちろんですけども、自然環境といったものにも最も関心が高くて、どうなるのかというのは、ご指摘のとおりだと思いますので、我々としても、できるだけきめ細かく、慎重に取り組んでいかないといけないと思っております。

その中で、環境の調査の結果、これを今までもお示しをさせていただいております、樋上さんからはNO₂、もう少し広範囲で直角方向もやった方がいいのではないか。あるいは、深層地下水というものも結構くみ上げているので、その辺もしっかり把握してほしいといったような話でありますとか、栗林さんもメッシュが粗過ぎるので、もっときめ細かくというご指摘、恐らくこれ、共通しているんだろうと思います。

それで、環境調査の結果、今まで皆様方にお示しをさせていただいているデータというのは、基本的には先ほど栗林さんからご紹介いただいたように、エリア別の懇談会を開かせていただいて、その中で意見を聞きながら決めていったものということでございます。その結果について、主なものをご紹介させていただいているという形になっております。

これは、今後の話も絡むんですけども、今回、外環沿線をきめ細かく図らせていただいたつもりではありますが、じゃ、このデータだけをもって、例えば今後、予測をしていくのかとか、このデータしか使わないのかと。このデータしか我々は把握していないのかといわれると、そうではないんです。これに関連するデータといえば、既存の調査結果もありますし、我々の調査した結果もありますし、あるいは前回、栗林さんからもご指摘いただいたり、あるいは地域ごとの意見を聞く会でも住民の皆様からいろいろご指摘をいただいておりますから、そういったものをきめ細かく把握をさせていただいて、それをもとに、今後、予測評価ということになれば、しっかりやらないといけないんだろうと思っています。

例えば、具体的に申し上げますと、地下水の話が幾つかございましたけども、今回ボーリングの結果は主なところしかお示ししていないので、すべての箇所の結果をお示しすることは可能なんですけども、我々の調べた結果のデータだけではなくて、例えば東京都の方にも研究所で調べたデータもございますし、あるいは樋上さんがご指摘いただいた、例えば深層地下水からくみ上げているのではないかと、場所によって浅層地下水からくみ上げるところもありますし、あるいは池とか、そういったところもくみ上げているところもありますので、そういったデータにつきましては、幅広く集めています。

例えば、東京都のデータでボーリングのデータというのは物すごいたくさんあって、デー

タがそろっているんですけども、外環沿線だけで少し幅広にとってみても、大体1,000本近くのボーリングのデータがあって、そういったようなデータをみながら、我々の調査したデータも補完しながら把握をしているという状況になっておりますので、これしかやっていないから、これしかわからないのかというご心配については、もっときめ細かくデータは把握をさせていただいているということでございます。

騒音とか大気につきましても、我々のデータだけではなくて、常監局でとっているデータもございますので、そういった意味で、線的にとっているわけではなくて、面的にしっかり把握をさせていただいているつもりでございます。そういった中で、前回のように栗林さんからこういったデータもあって、これと整合性は大丈夫なのといったようなご指摘があれば、そういったものもしっかり参考にさせていただきたいと思えますし、前回、栗林さんから、環境調査はもっと地域の意見を聞いてという話がございましたけども、そういったものについては、ぜひ我々としてもさまざまな情報を教えていただいたり、また聞きに行ったりというふうにして、より充実をさせていただけたらと思っております。

先ほど栗林さんから、資料をとりに来ただけじゃないかみたいな話もございましたけども、確かに資料をとりに行っただけのこともございますが、ちゃんと職員が行って、例えば野川の流域の連絡会の方々とお話をさせていただいたりということもやっております。まだ不足だということであれば、ぜひご指摘をいただいて、しっかり対応させていただきたいと思っております。それが多分、樋上さんと栗林さんと共通する主立ったところではないかと思っております。

それから、少し細かいところに入りますが、樋上さんから大気の話がございまして、沿線と直行する方向というのは、このデータだけじゃなくて、ほかのさまざまなデータをしっかり参考にさせていただきたいと思っております。

緑の話がございました。栗林さんからもあったかと思えます。街路樹とか、そういった緑被率を高めるという話がございました。これは、道路の範囲内でどこまでできるのかという話がございましたけども、環境施設帯もしっかりつくらないといけないと思っておりますし、あとはどうしても工事で地上部を掘り起こしたところの地上部は、場合によっては緑にするということも考えられますので、そういったことは地域の皆様方とよく話しながら、充実をさせていただけたらと思っております。これは、もう少し段階が進んだときの話だと思えます。

それから、で、大気浄化実験とかがあって、クリーニングシステムを導入してほしいというような話がございました。これは、前にご紹介させていただいた実験結果だと思えます

し、それ以外にも、P I 協議会のときに、協議員の皆様方にさまざまな実験をやっている現地に行っていて、そういった意味では、しっかり大気の浄化もしっかり勉強しているつもりでございますので、さらにそういった調査検討を進めながら、成果を使っていけるのかどうかというのは、検討させていただきたいと思っているところでございます。

それから、地下水のところに行きまして、樋上さんのご指摘の中にあった、私がA 3の資料で出した15ページで、深層地下水の移動の方向のご指摘がございましたけども、ここでいっている南東から北西に移動しているというのは、どこのことをご指摘いただいているのか、ちょっとよくわからなかったので、ページは……。

【樋上委員】 間違っているといっているのではなくて、現実に逆方向で流れがあるということをご申し上げたんです。

【山本委員】 樋上さんが把握しているものとの……

【樋上委員】 いや、報告書にもそう書いてあるわけですね。

【山本委員】 報告書というのは……

【樋上委員】 この環境影響調査ですね、15ページの東久留米層と書いたところの中に書いてあります。南東から北西の方向に1日約1センチ以下とゆっくり移動していますと書いています。この「地下水調査」というページがございますね。その下……。

【山本委員】 わかりました。今回お配りした資料じゃなくて、今年環境調査の結果ですね。深層地下水については、東久留米層のところから南東から北西の方向へ1日1センチとゆっくりと移動していますという話……。

【樋上委員】 それと一方、前の資料ですけれども、17ページは、浅い方の地下水ですけど、流れが書いてあります。

【山本委員】 はい。

【樋上委員】 それとは方向が逆なんです。だから、これは地層の関係ではないでしょうかといったわけです。だから、これはもう少しよく調べてみればわかると思いますし、私、三鷹の深層地下水の水位を調べています。そうしますと、やはり西の方に水位が低くなっていきます。ということは、そっちに流れているのかなという思いもあります。現実に現場の方に聞きますと、井戸で水の流れが目で見えてわかるそうです。動いているのが目で見えてわかるそうです。小さなごみが動くのがみえると。ですから、深層の井戸を掘るといった行為によって流れを確認することもできます。

それから、大事なことは、そこに地下水がどれくらい包蔵しているか。先ほどの栗林さん

の話では、世田谷は満タンだというか、一杯だというでしょう。武蔵野台地の方は、必ずしもそうはいえない。だから、井戸水をセーブしながら、くみ上げているというのが実態なんです。その大事にくみ上げている深層水が、下にシールドトンネルや開削ボックスが掘られたり、いろいろな工事をおこなうことによってどう影響するか。これは直接われわれ（三鷹市民が）影響を受けるだけに、これは必ずしも三鷹だけではございませんが、この沿線で、地下水を利用している調布とか、武蔵野市とか、そのほかもの沿線地域も同じような現象があるんじゃないだろうかという思いで、三鷹を例にしてお話し申し上げました。

以上です。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 すみません。補足説明、ありがとうございました。

この地下水については、ご指摘いただいたとおり、浅層の地下水と深層地下水ということで、皆様方の今のお手元にある資料は、浅層地下水の流れをお示ししています。

一方、深層地下水の流れというのも別途あって、データをお示ししてはいないんですけども、さっきおっしゃられていたように、全体としては高尾山の方から東京湾の方に向かって西から東という方向に、深層地下水というのは基本的には流れているんですけども、今ご指摘いただいたような、三鷹とか、調布とか、そういったところは水源用として深層地下水をかなりくみ上げていますので、先ほどご紹介いただいたような形で、外環の沿線の付近では、その方向と実は逆方向に流れている傾向があるということで把握をしています。

したがって、そういったことを前提に、どこにどういった井戸があって、どのぐらいの量をくみ上げているのかということも今把握させていただいておりますので、そういったものも踏まえた上で予測評価する段階になれば、例えばトンネルをつくっても、そういった流れを阻害しないのかとか、どのぐらい影響が出てくるのかといったようなことについては、しっかり予測評価をさせていただきたいと思っております。

あと、地下水の関係の資料ですね、京都の地下鉄の資料とか、名古屋高速の事例という話がございました。これ、手元に論文がございますので、提供させていただきたいと思えます。本当は幅広くお配りできればいいんですけど、論文集のもので、どうもいろいろ権利があって、幅広く皆さん方にお配りするというのはちょっとまずいらしいので、公表されている資料ではあるんですけど、また個別にデータは提供させていただければと思っております。用意もしておりますので、よろしく申し上げます。

それから、栗林さんの関係で何点かご指摘をいただきました。少し細かいところから説明

させていただくと、生態系の関係で、前回オオタカのご指摘をいただきました。これは、今、事実関係を確認しているところでございますので、またご紹介させていただけたらと思っております。

それから、ここのデータに載っていないものとして幾つかご指摘がございました。詳細については、また調べてご報告させていただけたらと思っておりますけれども、皆様方にお示しさせていただいているデータというのは、基本的に我々の方で定義させていただいているんですけど、いわゆる注目される種ということでレッドデータブックに掲載されているものがありますとか、文化財保護法に載っているもの、あるいは都とか区の条例等で決まっているようなものの注目をされる種というものを選んで、皆様方にはご報告をさせていただいております。それ以外にもみついているものはございまして、さっき、例えばご紹介をいただいたフクロウのアオバズクとか、そういったものもみついております。ただ、注目される種ということで整理がされていないので、皆様方にお示しした中には入ってはいなかったんですけども、今ご指摘になった中でもみついているものもございまして、ちょっとその辺は、今ご指摘いただきましたので、よく確認をさせていただいて、またご報告をさせていただけたらと思っております。

たくさん時間をとってしまって恐縮ですが、あと、温暖化の話とかございました。前回、私もご紹介しましたとおり、地球温暖化というのは非常に重要な施策ということで、みんながいろんな面で協力していかないといけないと思っています。もちろん、化石燃料の使用を減らして、みんなが車を運転しないということは非常に効果があるんだろうと思っておりますけれども、これは必要性の案の資料の中でお示しをさせていただきましたが、我々の生活

食料品とか、日用品とか、そういったものはほとんど車が運んでいる現状がございまして、そういった意味で、急激になくすというわけには多分いかないだろうと。

そういった中であって、道路の行政としていろんな工夫があって、その中の1つとして、交通の流れというのを円滑化することによって排気ガスを少なくするという施策が、全体の多くの施策の中の1つだろうと考えており、CO₂削減にも寄与するんじゃないかということで、前回、ご紹介をさせていただいたということでございます。

とりあえず、ちょっと長くなりますので、この辺で一度切らせていただければと思います。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。

環境への影響、特に環境の現地観測についてということ。それから、影響一部、NO₂に対する対策といったような議論になっておりますが、関連して、順次質疑、あるいは意見等

をいただければと思いますが、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 栗林さんの方からとてもわかりやすい資料を出していただきまして、ありがとうございました。

湧水の観測地点を2ヵ所追加していただいていますので、補足説明したいと思います。

喜多見小の上に青い丸が3つあるんですが、その右側の方に行って、3という数字のあたりでしょうか。こちら辺に2ヵ所湧水地があって、そこを追加調査していただいています。ちょうどこのあたりから青い丸3つ、それに、ずっと左の方に行って、喜多見緑道というところがありますけれども、喜多見中学校と上の幼稚園の間、このあたりがずっと、ちょっと段差があって、この北側が立川面と聞いていて、この段差があるところが外れに当たるので、そこから湧水がわいているのではないかといわれています。そうすると、この2枚目につけられている資料の立川面と喜多見台地の間のこの線は、もうちょっと左に寄るのかなと思います。

この立川面のあたりでは、環境調査の結果をみると、2メートルから3メートルぐらいの浅いところを地下水が流れているということもわかりました。このあたりは井戸も多いですし、井戸を使っているらっしゃるお宅にお話を伺いますと、地下水は成城の方から来ているというふうに聞いているそうです。そうすると、この間に外環が、このあたりは東名に接続するために掘り割りですべて上ってくるわけですから、影響が出るのではないかと心配しています。また、このあたりは畑も多いですから、地下水に影響があると、畑の作物にも影響が出るのではないかと大変心配しています。ということで、栗林さんもおっしゃっていましたが、地下水については、さらに詳しく調べていただけたらと思います。

ただ前回、栗林さんは、井戸水はちょっと違いますよとおっしゃっていたんですが、地下水の流れを知るためにも、井戸を使っているお宅にヒアリングをするというのもとても参考になるのではないかと思いますので、ぜひ詳しく調べてください。お願いします。

【司会（鈴木）】 地下水の流れ、あと、栗林さんから出されている資料に対する、一部調査の追加の補足、立川面の場所に関する補足、それから地下水の流れ、井戸に対する影響が心配だといったようなご指摘かと思います。

それでは……はい、橋本さん、お願いします。

【橋本委員】 地下水に関してなんですけれど、深層地下水、浅い方の地下水、そのすぐ近くを野川をずっと通っていますよね。その野川の水源というのは、一般的には野川公園の中のわき水だといわれていたんですけど、隣にマンションができるときに、野川のボーリン

グとか地下水の流れを調査してもらったことがあるんですが、野川の川底の下からのわき水もかなりあるみたいなので、その辺の地下水の調査も慎重にやっていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 野川の流量調査に関してでございますが……。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 野川の関係ですね、あるいは周辺の湧水ということで、慎重にというご指摘だったかと思います。先ほどの栗林さんの話からもずっと関連しているんですけども、特に先ほど図でご説明していただいたような、国分寺崖線と野川の間というのは、地下水が成城の方から流れていて、国分寺崖線で湧水になったり、あるいは今、橋本さんからご指摘いただいたように、それが地下から野川の方にわき出たりということで、そういったような形態をとっていると。

そういった意味で、野川と国分寺崖線の間、今、外環というものが計画されているんですけども、恐らく何も対策せず、そのまま外環をつくってしまうと、やはり大きな影響が出てくるんだろうということで、その辺はしっかり、まず地下水の流れを十分に把握した上で、例えば構造物をつくった場合にはどんな影響が出てきて、その影響を生じさせないためにはどういったような対策をしたらいいのかというのは、予測評価をさせていただきたいと思っています。非常に重要なご指摘だと思っています。

追加調査の話がございましたけども、先ほど申し上げたとおり、ここのデータ以外にも、いろんなデータを我々は把握しておりますので、そういったものをみながら、もし足りないところとか、そういったものがあるようであれば、それは追加しないといけないと思っていますし、その辺は今あるデータの解析を進めているところでございますので、そういったことの検討結果をみながら対応させていただけたらと思っています。

橋本さんの、野川の下から湧水が出ているんじゃないかということについても、これは既に野川の流量調査というのをお示しさせていただいていて、実際に流れる野川の流れと、外から流れ込んでいる水、それから外に出る水という収支を収支を計算すると、やっぱり野川の下から出てくる水がないと合わない。そういう意味では、野川の底からどのぐらいの量の水が出ているのかということも把握させていただいておりますので、先ほど慎重にというお話がございましたので、そういったことも十分に踏まえた上で慎重に取り扱いをさせていただけたらと思っています。

【司会（鈴木）】 地下水への影響については……

【樋上委員】 ちょっと補足説明……。

【司会（鈴木）】 はい、樋上さん、お願いします。

【樋上委員】 ちょっと補足させていただきます。川の水というのは、川の河川だけ流れているのが川の水じゃございません。今、山本さんがおっしゃったように、川の周辺地中も川の水として水が流れているんですよ。我々、目でみえるのは、河川に流れている水だけですけども、現実には、いわゆる川底の、地層の中も流れている水も川の水の一部というふうに解釈していただいてもいいんじゃないかと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 河川の伏流水に対する補足がございました。

山本さんの方からは、影響はちゃんと予測評価をするし、対策を講じないと影響が生じてしまうということ。予測評価をする上では、他の調査を活用するし、予測評価に足りないようであれば、追加の調査もしていくことになるのではないかとといったようなご意見が出されております。はい、それでは樋上さん、お願いします。

【樋上委員】 あと、栗林さんからお話があったスッポンの話ですね、これ、ちょっとおもしろいからお話ししますけども、ごく最近、私、三鷹の野川の大沢にはスッポンがいるよというわけです。何頭かいるそうですね。だから、これらスッポンは、そこに巣があって、時々移動するんじゃないですかね。ちょっとよくわかりませんが。とにかくスッポンがいることは間違いないようです。

以上です。

【司会（鈴木）】 野川のうち、三鷹の部分ではスッポンが観測されているという情報があるという情報でございました。

それでは、順次ご意見等がございましたら、ご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。山本さんの方から出されております資料でいいますと、9ページ、10ページ、11ページあたりが参考になるのではないかと思います。

9ページでは、騒音、震動、排出ガス。10ページでは、排出ガスの地下からの影響ということで、排出ガスと震動。それから、11ページでは地下水。ただいまご議論いただいております地下水についても、資料が出ております。はい、江崎さん。

【江崎委員】 それでは、この資料の10ページの右側の真ん中あたりのデータについて伺いたいんですけども、喜多見では、きょう出していただいた資料でもおわかりになるかもしれませんが、国分寺崖線の崖下にあつて、地形的に空気がよどんでしまうのではないかと心配していらっしゃる方がいます。既に、ここには東名高速道路があり、世田谷通りがあ

り、多摩堤通りがあると、交通量の多い道路もあります。

この資料についてみると、計画が決まれば、喜多見には換気塔もできるのかなと思われませんが、この飛鳥山トンネルの周辺の観測地点、よくみますと換気所から1,700メートル離れたところでの数値のようです。いろいろ聞いてみますと、気象条件ですとか、観測地点によって数値が大分変わってくるのではないかと聞いています。例えば風が強いと、換気塔のすぐ下に汚染物質がたまるという話を聞きます。この観測地点はちょっと離れたところのようですが、もっと近くではどうなのか調べられたデータはありますか。

【司会（鈴木）】 飛鳥山の例、10ページ中ほどの例では若干離れた部分の観測結果を示しておりますが、他の事例も含めまして、直近での観測結果のような事例はあるのかといった事例に関するご質問かと思いますが、よろしいでしょうか。

【山本委員】 ちょっと今現在どこにあるとか把握しておりませんので、調べさせていただいてお答えをさせていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】 はい、板垣さん、お願いします。

【板垣委員】 換気所についてちょっと関連で質問ですけども、ここにいろいろ拡散し薄められるというような書き方がしてあるんですけども、この拡散し薄められるという化学的な何か知見というか、論拠というか、そういうものは何か論文とかで発表されているとか。つまり水平的広がり、あるいは垂直的な広がりがどのように拡散するのか、そういうのはあるのでしょうか。

【司会（鈴木）】 換気所からの大気の拡散の仕方について何らかの知見、参考になるものがあるかということですが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今回出させている資料は、まだ具体的にその計画が定まっていない段階なので、具体的な予測評価、どこの地点でどうなるという数値はお示できていないんですけども、その予測評価する手法というのはいろんな学説があって、一般的なものから、まだ勉強途中のものまでいろんなものがあると思っております。実際予測評価するときにはそういったものを使ってどのくらい拡散したりとか、どういったところにどのくらいの影響が出てくるのかというのは予測評価をしていくという形になります。どういった手法を使っているのかとか、どういう解析方法なのかというのは資料があると思いますので、その辺はお示しさせていただけたらと思います。

【司会（鈴木）】 板垣さん、お願いします。

【板垣委員】 換気所ができる付近の方たちにとっては、その影響がどういうふうになる

かという不安がかなり強いものがあると思うんです。だから、それに対する影響、あるいは、その化学的根拠も含めて、できるだけそこら辺を明らかにしていただくことが付近の方の不安を払拭することになると思いますので、その点、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 周辺の方は換気所に対する不安が強いので、十分な情報を出してほしいというご意見かと思ひます。関連してご意見等ございましたら、順次発言いただきたいと思ひます。はい、菱山さん、お願ひします。

【菱山委員】 11ページの一番下なんですけど、地下水の保全対策工法です。対策をしない場合は、上流側で水位が上がるというのは水をせきとめるわけですから当然そうかなと。また、下流側では水が閉鎖されるんで、水位が下がるという、これは無対策の場合ですよ。対策を実施した場合には、せきとめはそれほどじゃないんですけど、それにしてもゼロから1メートル低下というのは、何に比べて1メートル低下なんです。普通の状態から1メートル下がるということですか。下がるということは、自然の地層の中を流れている水位よりもさらに下がるということはちょっとないんじゃないかなというふうに思ひますが、なぜこういうあれが発生するのか。これは名古屋の事例ですから、そうだとわれればそれまでなんですけど、一般的に、普通に考えてそういうことはあり得るのかどうか、ちょっとそこら辺について考えがあれば教えてもらいたいんですけど。

【司会（鈴木）】 11ページの下にあります名古屋高速1号線の地下水の事例につきまして、上流側で対策実施後の実測値が低下しているのについて、その原因等わかっているものがあれば教えていただきたいということですが、こちら、答えられますでしょうか。はい、山本さん、お願ひします。

【山本委員】 今、ご指摘いただいたように、これは名古屋の高速の実際の測定事例ということでございまして、そこで樋上さんからご指摘いただいたように根拠の論文がございまして、そこからもってきているデータでございます。確かに普通考えれば、上流側が何も対策しない場合はせき上げになって上がると。いろいろ対策をとってその影響を軽減して、できるだけゼロに近づけるということなんだと思ひますけども、ご指摘いただいたように、実際に測定した結果、さらに 要は、物つくる前よりも若干下がっていたという結果になっているようでございます。詳細は、いつの時点でデータをとったのかとか、その辺をよく分析してみないと一概にいえないんだと思ひますけども、そういうデータが報告されておりまして、その結果を載せさせていただいております。詳細はまたその論文を見ながら、どこま

でご説明できるかわかりませんが、対応させていただけたらと思っております。

【司会（鈴木）】 追加的な情報があれば示していくということです。いかがでしょうか。地下水、それから大気等について大分意見が出されておりますが、その他、関連してご意見、ご質問等でもございましたら発言いただきたいと思います。はい、樋上さん。

【樋上委員】 この11ページの左下に地下水の流れを保全する工法のイメージとございますけど、これはどういうヒントから、あるいは、どういう事例からこういう絵がかけたんでしょうか。お教えてください。

【司会（鈴木）】 11ページ左下の対策工法の絵です。

【山本委員】 これは先ほどご紹介いただいた名古屋高速とか京都の地下鉄で実際こういう対策工法をとっております、それを少し模式的に示させていただいているということでございます。こういった対策を実際にとった結果、地下水の影響というのが軽減されているという報告がなされているということでございます。

【司会（鈴木）】 環境への影響についてご意見、ご質問等よろしいでしょうか。山本さんの資料では、その次に生活への影響といったもの、移転とか地域分断といったこと、それから交通集中による影響等もございしますが、こういった部分も含めまして、それではご意見、ご質問等あれば自由に発言等いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。はい、渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 本日の資料とはちょっと違うんですが、私どもも年に2回ずつ二酸化窒素、 CO_2 の測定をやりまして、ことしは6月2日、3日やりました。昨年の6月と比較しますと、ことしはかなり強い雨が降ったんで、昨年の6月よりは二酸化窒素の数値が大分減っているだろうと思ったら、現在は6地区でやっているんですが、昔からやっているのは5地区ですが、いずれの地区も昨年6月より随分平均ppmがアップしています。昨年の冬よりはやはり少し下がっていますが、何が原因かといいますと、本来雨が降ったら大分薄まって低くなるはずなんですけど、逆に今回の場合は風がなかったんです。風がないということは、空気が滞留しちゃって動きがなかったということで、本来であれば下がる数値が高く出ってしまったと。

私が何をいいたいかということ、今、ディーゼル車なんかでも規制を設けまして、浄化装置をつけたりどうのこうのといろいろ努力をしているわけですが、一向によくなっておらん。要するに、住んでいる環境は何もしなくても徐々に悪い方向に流れているんだと。こういう現実をひとつ認識して、この資料をみながらの話に生かしていただきたい。どうもきれいな

話が出てきて、こうやればこうなりますよなんて話をやっているんですけども、どうも絵そらごと過ぎて、私はきょうは黙っていたんですが、どこの国の話をしているのかという感じがするんです。現実にも、何もしなくても我々が住んでいる環境は決してよくなっていないんだという認識は、やっぱりこれが基本ですから、思っていたきたいというふうに思います。

以上。

【司会（鈴木）】 ディーゼル車に対する排出の団体規制等の状況を踏まえても大気の様子が渡辺さんが観測した結果等では改善していないように思われると。気象の影響もあるかもしれないが、対策が十分に効果を発揮するという点に対して不安があるということかと思えます。何か関連してご意見、ご質問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】 ちょっともとへ戻りますけど、もしわかれば教えていただきたいんですけども、地下鉄の大江戸線、それから環七の雨水の貯水管、そのほかに、もし都内で大深度の何か活用したもの、事例があれば、その中の工事前と工事中、工事後のデータ等は公開していただけますか。あるでしょうか？

【司会（鈴木）】 地下水ですか。

【濱本委員】 地下水。

【司会（鈴木）】 大江戸線とか環七の雨の対策等について、地下水の影響のデータ等があったら、そういうものが紹介できるかどうかということですが、当然きょうは用意していないと思いますが……はい、邊見さん、お願いします。

【邊見委員】 環七地下河川や大江戸線、いずれも大部分の延長がシールドトンネルになっています。確かに大江戸線もかなり深い場所がありまして、一部では40メートルを超えるような場所に入っています。一方でおっしゃっているような地下水のデータがそれに関連してあるかどうかは今わかりませんので、あるかどうか調べさせていただきます。

それから、先ほどの渡辺さんのお話、NO₂についてそういう結果があったということは確かだと思えますし、気象の条件をかなり受けるということも事実だと思うんです。一方で、東京都がやったディーゼル車規制というのは、主にSPMを低減することを主眼に置いた対策を講じまして、実際に低減のデータが手元にあるんですけども、SPMについての年平均の沿道の排ガス測定局ですと、対15年度比で次の年、13%ほど低下していると。それから、13年度比、さらに前にさかのぼりますと29%ほど低下している。こういう実態、

事実もございますので、ご紹介をさせていただきます。

【司会（鈴木）】 SPMについては平均値で大分改善しているというデータがあるという紹介でございました。山本さん、お願いします。

【山本委員】 今、渡辺さんの方からデータを測定したということでご紹介をいただきました。ご存じのとおりだと思んですけども、二酸化窒素とか、そのほかも含めてかなりいろんな要因で変動いたします。さっき天候のご紹介もありましたけども、湿度が高いと高目に出やすいとか、あと風の影響とかいろんなものがありますので、そういった影響なのかどうか、あるいは、本当に全体的に今、渡辺さんがおっしゃられたような傾向で変わらないのかというのは、やはり少し長期的にみていかないとわからないんだろなという感じがしています。もしよろしければ、先ほどご紹介いただいたようなデータもおみせいただければ検討させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 それでは、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 先ほどの邊見さんのSPMについての話ですけれども、ディーゼル車規制によって燃料の噴射圧力を高めたことによって、今度はSPMよりももっと細かいナノ粒子というのが出ているのではないかと専門家の方がおっしゃっているようです。こうしたことと健康影響との関係の研究についてはなかなか予算などもつきにくいようなんですが、ぜひいろいろな影響についてさらに詳しく調べていただきたいと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 ディーゼル規制によってまた異なった影響もあるんじゃないかと。こういったことも含めて影響についてはより精緻にというご意見でしょうか。はい、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】 それと同じように、10ページの排気ガス換気塔等の話ですが、前にも私、環八の5号とかいろいろお話ししたことがあるんです。それで、この状況でいけば、簡単にいえば、ジャンクションのあるところの方々の周辺は問題ないんだと思うんですけども、それから離れたところに影響があるんですよ。ですから、例えば環八、代々木のところに換気塔か何かできましたよね。あの結果、どういうふうになっているのか。後追い調査をやっているのかどうか。恐らくそういう関係もあると思うんですよ。僕が何回もいっているように、環八は皆さん知っているかどうか、知らない方がいますけども、そういう関係で武蔵野とか高井戸とか西の方は、環八とか環七の問題で非常に出てきますし、もし外環がジャンク

ションでやるとすれば、この近くはいいんですけど、風の方向によってはいろんな影響が出てくるんです。ですから、今ある、例えば中央環状ですか、新宿線も影響がないと書いてありますけど、実際に追いかけて調査をやられていわれているのか。一、二回の調査で終わっていて、こういうふうに大丈夫ですよといっているのか。これは長期にわたってやらないと結果は出ないもんですから、その辺はもう一度この機会に出せる資料があれば出していただきたい。

それから、先ほど大江戸線の件もお話ししましたけども、調べていただいて、次回その資料を必ず出してください。お願いします。

【司会（鈴木）】 はい、邊見さん、お願いします。

【邊見委員】 大江戸線等の地下水の資料は調べさせていただきます。

それから、おっしゃった井荻トンネルにつきましてもデータがございまして、井荻トンネルの場合には換気塔を経由して排気ガスが出てくるもんですから、多分沿道の排出ガス測定局よりもより正確に出ていると思いますが、ディーゼル車規制による効果とで、環八・井荻トンネルでの測定値ですと15年度比、1年前に比べた削減効果が28%減となっております。それから、さらにさかのぼって、その2年前、13年度比、3年間の効果でみますと68%減という数字になってございます。かなり効果が上がっている数字になっていると思います。

【司会（鈴木）】 環八・井荻トンネル周辺のSPMの数字についてはかなり改善する側の効果が出ているという紹介がございました。

濱本さんからは、環八、環七エリア全体としての広域的な値が現に高いということと、それから、換気所の影響なんかは長期的な評価をしていかないといけないというご意見がございました。はい、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 今、おっしゃった環八・井荻トンネルの調査というのはSPMでしょうか。もしかしたら違うんじゃないでしょうか。確認していただけますでしょうか。

【司会（鈴木）】 井荻トンネルの、ただいまご説明いただいた数字がSPMのかどうかと。

【邊見委員】 元素状炭素というもので、確かにSPMに含まれているものだと思いますが、粒子状物質中の元素状炭素のデータになっております。傾向としてはニアリーイコールと考えていただいてよろしいかと思えます。

【司会（鈴木）】 SPMと直接的には違うかもしれないが、SPMの種類というものを

観測しているはずということでございます。関連してご意見、ご質問等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。 10、11、12ページ、それから後ろの方、生活への影響などについてもここでご発言等いただければというふうに思います。はい、橋本さん、お願いします。

【橋本委員】 先日、青森の畑が陥没した事故がありましたよね。詳細はよくわからないんですけど、トンネル工事があって、それで地下水の水位が下がって畑が陥没したというふうなことを聞いたんですけど、やっぱりそういうニュースって今まで何でもなかったんですけど、外環が地下を走るとなると、ちょうどうちのあたり陥没するのかなみたいに、単純に不安に思うんですけど、ちょっと離れたところのことだからとも思ったり、ちょっとおかしいことかなとは思いますが、やっぱり地下水の影響、地下水はどこを流れているか肉眼でみることができないので不安があります。その事故の概要みたいなものがわかればちょっと参考までに知りたいと思います。

【司会（鈴木）】 東北新幹線の工事現場でのトンネルの上部が陥没した事故。たしか地下水が上がって陥没したはずですけども、資料等ございましたら……はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 東北新幹線のトンネルの事故ですね。私も新聞とかテレビでみて、結構衝撃的な映像だったと思っています。あれに関しては、ざっと記憶しているところによると、トンネルの工法がNATMということで、いわゆるこちらで考えているシールド工法ではないといったようなこと。それから、地表面に比べて非常に浅いところを通っているトンネルであるということ。それから、上が田畑だったんですかね。ちょうど水田に水を入れていて、そういったことによる影響が出てきているんじゃないかといったようなこと。そういったものの要因で中の構造が崩れたような形になっている記憶をしています。もし詳細が必要ということであれば、たしか鉄道建設・運輸施設整備支援機構で事故調査委員会をつくって、構造だとか原因だとかというのをしっかり調べていると聞いておりますので、その辺の結果についてご紹介できるものがあればご紹介させていただきたいと思っております。

ご心配の向きというのは非常によくわかりますので、そういったような知見も生かしながら、我々の方としては、つくることになれば構造設計したり、施工法を考えたりとかという対策をしていかないといけないだろうと思っております。

【司会（鈴木）】 工法の違い等はあるが、また、詳細なものについては調べて報告できる部分があったら報告していくということです。はい、橋本さん、お願いします。

【橋本委員】　　ということは、先ほど来、栗林さんたちがおっしゃっているみたいに、環境調査というのは念には念を入れて編み目を小さくして広範囲でやるべきという結論になりますでしょうか。

【司会（鈴木）】　環境調査をもっと十分にというご意見ですが……はい。

【山本委員】　　先ほどご説明したように、このデータだけじゃなくて、いろんなデータをもっているというお話をさせていただきました。先ほどのトンネルの事故の原因というのをしっかりみさせていただいて、もし、もうちょっとこまめに調査しないと、例えば対策がでないんだとかというようなことになれば、調査はしないといけないだろうと思っています。その辺の事故の原因とか周辺の地質状況をみながら、より詳細な調査が必要なのかどうかというのは検討させていただきたいと思います。

【司会（鈴木）】　　予測をする上、あるいは対策を考える上で不足するようであれば、追加的な調査をしていくことになるのではないかとということでございます。

大分時間も9時に近づいてきておりますが、その他、全体を通じてでも構いませんので、ご意見、ご質問等ございましたら、ここでご発言いただきたいと思います。はい、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】　　今、武田さんがいらっしゃらないんで、前回の最後のときもお話があったんですけども、環境の問題について、きょうは新さんもおみえになっていません。この2人がいろいろ質問をしたいし、お話をしたいという話だったんですけども、きょうはいらっしゃらないんでできなかった。栗林さんから資料3の中で環境アセスに望むことということで出ていると思いますし、この中に15年9月30日に両局長が書簡を我々にいただきましたという内容があります。それに基づいてやっていただくということになると思うんですけども、その辺について次回、武田さんと新さんとかの発言がなければそれでいいですけども、もしあるようだったら環境問題について継続的にやっていただきたいと、このように申し上げます。

【司会（鈴木）】　　本日欠席している委員もおりますので、欠席されている方で意見をいただきたい場合もあると思うので、継続して環境についてはまた議論していくべきというご意見でございました。その他、全体を通じて……はい、濱本さん、お願いします。

【濱本委員】　　その他の件です。後ほどまた報告があるんだと思いますが、私が反対しておりましたオープンハウスと意見を聴く会というのが今年の1月から私ども武蔵野市初め、調布、あるいは世田谷、三鷹で行われています。このやりましたという報告は毎回いただく

んですけども、そこで議論された住民からの意見は公表されてしかるべきで、開催時から6ヶ月になりますが、全然公表していただけないのは何か理由があるんですか。これは公開していただいて、私は問題点はたくさん指摘されていると思うので、これこそこのP Iの中で議論しなきゃならない問題はたくさんあると思うんですよ。武蔵野の場合は、いろいろ議論がありましたので私どもが発行している「外環ニュース」等で発表しておりますけど、三鷹さんだとか、調布さんだとか、狛江さんでも「意見を聴く会」が開かれていますので、これからもまた行われるんだと思いますので、「報告書」は早く公開していただきたい。何か理由があるならちょっと答弁いただきたいと思います。いつ出されるのか。

【司会（鈴木）】 意見を聴く会、1月以降、各地域でやっているものについて、その議論された内容について公表されていない、報告されていないのはどういうことかということでございますが、補足させていただきますと、やった内容、議事概要につきましてはホームページでは公表させていただいております。この場でも報告すべきだというご意見かと思いますが、この場で報告することについて、国、都の方で何か……。はい。

【濱本委員】 今、ホームページで公開しているからいいんじゃないかという言い方もあったみたいだけど、これは概要でしょう。概要じゃなくて、どういう内容があったのかきちんとここで出すべきじゃないの。出さないというのは、やっぱり私が第2回目にいったように、行政側のあなた方がそういう考えだからそういうことをしちゃっているの。まだ反省されていないような感じがするんだけど。それはちょっとおかしいと思うよ。私が申し上げたようにP I会議でやろうとも、あなた方は外環をつくることを前提に宣伝してはいたけど、それは置いておいても、行われたことについてきちんと出すのが本当じゃないんですか。ホームページに出せばいいという話じゃなくて、ここに報告する気持ちが全然ないの。ちょっとおかしいと思うよ。

【司会（鈴木）】 ホームページで議事概要、比較的丁寧な概要を公開させていただいておりますので、次回こちらに提出して報告するということはいかがでしょうか。はい、菱山さん、お願いします。

【菱山委員】 先般、私どもの区議会でも同じような質問が出まして、当然事業者の責任として説明、あるいは情報提供していく義務があるわけですから、ホームページは出しているということは私も十分承知しています。ただ、ホームページを利用できる人と利用できない人がいることもまた事実です。それから、「外環ジャーナル」ですか、ああいうものもかなり配られているのも承知していますが、やはりそうした方にもやっぱり情報が目に触

れるような形を考えていただきたい。この会きょうで8回ですが、必要性の論議をやってきているわけですが、いずれかの時点でこれもとりまとめをするんでしょうが、そうしたことについても、やはりきちんと情報を出していく必要があるだろうと。区の方でやるべきではないかという質問をされた方もいらっしゃいましたけど、本質的にはやっぱり事業者である国、都の責任でやるべきだと、私はそのような立場で区議会で答弁していますので、そういうことも踏まえて、今、濱本さんからもありましたけど、情報提供のやり方なんかについてはやっぱり十分考えていただきたいというふうに思います。

【司会（鈴木）】 ホームページで公表するだけでなく、こういう場所でも報告、それから、わかりやすく公表すべきというご意見でしたが、山本委員さん、お願いします。

【山本委員】 この場で皆さんがぜひ報告をしてくれと、意見を聞きたいということであればご説明させていただけたらと思っております。

【司会（鈴木）】 それでは、時間も残りわずかとなりました。その他、特にございますでしょうか。はい、岩崎さん、お願いします。

【岩崎委員】 それでは、その他ということで1つご質問をしたいと思っております。

先日、高齢社会白書という政府白書が出ました。2新聞に出たわけですが、いつも将来交通量等のシミュレーションが出ていますが、これからの高齢社会の白書にみますと10年後に4人に1人が65歳以上、35年後には3人に1人が高齢者というようなことが発表になっていますけども、将来交通量とか外環の必要性について、このように高齢者がふえても果たしてそういうようなものが必要かどうかということをご質問したいと思っております。

【司会（鈴木）】 将来交通量推計に当たって年齢構成の考慮、高齢化社会の中での自動車交通のニーズに対してのご質問でございますが、お願いします。

【山本委員】 将来交通量についてご説明させていただいておりましたけども、そのときの人口の前提というのが、いわゆる人口問題研究所で予測されている中位推計に基づいてどのくらい車が今後ふえてというか、どのくらいの車の量が出てきて、それに伴って外環にどのくらい乗るのかというのを予測評価させていただいております。今の話は、その前提が、先ほどいわれた白書のデータはちょっと私はみていないんですけども、その予測と違うのではないかというご趣旨なのか、その辺も踏まえたデータなのか、ちょっとよくわからないんですけども、あくまでも今のお示ししている将来交通量というのは中位推計に基づいて出させていただいているということで考えていただけたらいいと思っております。

ただ、将来予測ですから、当然幅にいろんな振れがあって、ちょっとここでお示しはして

いないんですけども、中位推計以外に、例えば低位の推計、もっと人口が減るような推計になった場合に交通がどのくらい変動するのかという感度分析もしてまして、たしか記憶では、2%ぐらい全体の交通需要が、例えば2030年ぐらいには下がるだろうとなっていましたので、そういったような、ある程度幅をもって、この必要性の議論をしていただけたらいいのかなと思っています。多少予測がずれたとしても、今いったようなくらの変動範囲だと思っていますので、それほど将来交通量について大きく変わるということはないだろうと思っております、今までご説明している必要性に関する説明というのは大きな変動はないだろうと。引き続き我々としては必要なんじゃないかと考えているところでございます。データについてはまた確認をさせていただけたらと思います。

【岩崎委員】 済みません、時間がなくなって。あと1つだけ。

【司会（鈴木）】 はい。

【岩崎委員】 やはりそれに関連して、障害者白書というのも出ているわけです。これは、国民の5%が現在高齢化で障害にかかっているというデータが出ているわけですが、このようなことに関連してもどのように思っているのかちょっとお聞かせ願いたいと思います。

【司会（鈴木）】 障害者に対する考慮、交通量という観点でよろしいですね。

【岩崎委員】 はい。

【司会（鈴木）】 はい、お願いします。

【山本委員】 なかなか難しいご質問で、将来交通量とどう関係してくるのかというのは私ももう一度頭の中でよく考えてみますけども、こういう言い方をするのはどうかとも思いますが、障害者が何%かいるということに対して、もちろん障害者もきちんと移動の自由という権利はもっていると思いますので、そういった意味で、これは外環とちょっと関係なく聞いていただけたらいいと思うんですけど、どういう移動をするかということ、自動車に頼るということも結構出てくるんじゃないかと思っています。もちろん、自ら運転はしないだろうという話もあるのかもしれませんが、高齢化したりとか、障害をもたれた方というのは、やはり移動しようと思えば、どうしても自動車に頼る社会になるのかなと思っています。そういった意味では、昔から議論があるような生活道路とか、そういったところはしっかり整備しないといけないということでしょうし、移動に支障になるような渋滞というものも解消しないといけないんだらうと思っています。ちょっと聞かれた趣旨と違うのかもしれませんが……。

【岩崎委員】 いや、私がついてるのは、今、山本委員は自動車を利用するというふうにい

れていましたけど、私は逆に利用しないんじゃないかなというふうに解釈しているんですけども、その点はどういうふうなのかなと思って。要するに、将来交通量がうんと減るんじゃないかということを考えてのことなんですけど、もう時間がなくなったので、またよろしくお願いいいたします。

【司会（鈴木）】 高齢化が進むことによって、交通量が予測よりも大分減る可能性があるのではないかということですよ。

【岩崎委員】 はい。

【司会（鈴木）】 それについて、あと障害者の関係についてのご意見でございました。

それでは、時間も9時を回っております。次回につきましては、先ほど冒頭の部分で菱山さんからもご指摘がございましたが、追加で資料の提示を求められているものについてまだ答えていないという部分があるということなので、それについて提示できる分はまとめて提示して議論する。それから、資料については一通り終わりましたが、本日欠席されている委員でもまだいいたいことがあるはずだということでございますので、それについてまとめて、全体的な質疑をできたらいいというふうに考えておりますが、そういうことでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、次回はそのような議論をしていきたいというふうに考えております。よろしくお願いたします。

最後に、次回の日程について確認させていただきます。第9回のP I外環沿線会議につきましては、前回の会議のときに6月30日かどうかというふうにご連絡申し上げましたが、皆さんご都合が意外とつかないこともございまして、次回につきましては、7月7日の木曜日に開催することとさせていただ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。（「異議なし」の声あり）

それでは、次回につきましては、7月7日木曜日、時間につきましては、午後7時からを予定させていただきます。詳細の案内につきましては、後日事務局の方からご連絡をさせていただきます。以上、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、予定の時間も過ぎてしまいました。以上をもちまして、第8回P I外環沿線会議を終了とさせていただきます。長時間にわたり、どうもありがとうございました。

了