

## 第9回P I 外環沿線会議 会議録

平成17年7月7日(木)

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9回P I 外環沿線会議にお集まりいただき、どうも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9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よろしくをお願いいたします。

まず初めに、7月の人事異動で国土交通省関東地方整備局道路企画官が川瀧から山内正彦さんにかわっておりますので、ここで一言ごあいさつをいただきたいと思います。山内さん、よろしく申し上げます。

【山内委員】 ただいまご紹介いただきました山内でございます。この7月から関東地方整備局道路企画官でまいりました。前任の川瀧同様、よろしくをお願いいたします。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。

本日、杉並区の植田さん、土肥さん、武蔵野市の村田さん、三鷹市の富澤さん、樋上さん、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連絡を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。ちょっと資料が多いので、ご確認の方、よろしくをお願いいたします。1枚目、次第、2枚目、座席表に続きまして、資料1が前回の会議録でございます。資料2が第8回会議で委員の皆さんから出された意見でございます。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。本日新たに提出いただいております資料とあわせて、前回までに提出いただいております資料を再配付させていただきます。上から、江崎さんの資料は第3回、第4回、第6回に提出された資料の再配布でございます。栗林さんの資料は第3回、第4回、第8回に提出された資料、それと一番上に、今回新たに資料が提出されております。それから、

1枚紙で邊見さんの資料は、今回新たに提出されたものでございます。「トンネル工事等における地下水位の変化について」という資料でございます。それから山本さんの資料といたしまして、第4回に提出された「外環の必要性」という資料を修正いたしました資料と、その補足資料でございます。今回、資料 3といたしましてダブルクリップでとめてありまして、10項目ぐらい入った資料を出しております。すみません。1つ抜けました。樋上委員から出されております資料、第8回に提出された資料を再配布しております。それから、参考資料といたしまして、オープンハウス・意見を聴く会の開催状況、参考資料 2といたしまして意見を聴く会の議事概要、参考資料 3といたしまして、目次がついておりますが、東北新幹線のトンネル工事事故についてと費用便益分析のマニュアル、それから費用便益比5以上の事業についての資料を配付してございます。また、委員の皆さんには、傍聴者のアンケートで寄せられた意見を配付しておりますので、参考にさせていただきたいと思います。

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、撮影時間はここで終了とさせていただきたいと思いますので、報道の皆様はご協力をお願いいたします。

また、傍聴されており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議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8回会議会議録についてでございますが、こちらにつきましては、事前に皆さんにごらんいただき、ご意見があった部分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のですが、特に意見がないようでしたら……はい、栗林さん。

【栗林委員】 すみません、間違えました。私の議事録の14ページの一番上です。全然気がつかなかったんですが、今、隣の方に指摘されまして、これは重大ミスですので。1行目です。14ページの1行目、「ここは営林署の緑地なんですが、この外環側に東急不動産」とあります。これは東急不動産ではありませんでした。住友不動産です。申しわけありません。東急不動産からクレームが来るといけないので住友不動産に変えてください。

【司会(鈴木)】 議事録の14ページ、一番上の行、「東急不動産」となっている部分は「住友不動産」の修正ということですので、修正させていただきたいと思います。

その他、なければ、会議録につきましては、ただ今いただいた修正を行った上、本日から公表とさせていただきます。

それでは続いて、資料 2 で、前回第 8 回の会議で委員の皆さんから意見をいただいたものについて整理しておりますので、事務局から説明いたします。

【事務局（濱田）】 事務局を担当します国土交通省関東地方整備局道路部計画調整課長の濱田でございます。

資料 2 の方をごらんいただきたいと思います。2 枚物になってございますが、大きく、外環の必要性についてということと、オープンハウスと意見を聴く会についてということでお話があったかと思えます。

の外環の必要性についてですが、まず、江崎委員の方から、費用対効果を計算する際、東名以南に関する条件を教えてくださいというようなご指摘がありました。それから、菱山委員の方から、宿題になっていることが何点かあるがいつ報告があるのかというようなご指摘がありました。それから、以下、環境のお話がメインだったかと思えますが、栗林委員の方から、環境への影響はできるだけきめ細やかに、慎重に調べて、外環計画でどのような影響があるのか、わかりやすく示さなければならないというご指摘をいただいております。

以下、個別の環境のテーマごとにいろいろご指摘をいただいておりますが、2 枚目にお移りください。換気所のお話と水の話が多かったかと思えますが、板垣委員の方から、換気所について排ガスが拡散し薄められるという知見、論拠はあるのか、水平的、垂直的にどう拡散するのかというご意見をいただいております。それからあと、地下水が多かったと思うんですけれども、濱本委員の方から、地下水に関して地下鉄の大江戸線、環七の雨水の貯水管等、都内で大深度を活用した事例があれば、その工事前、工事中、工事後のデータ等を公開してほしいというお話があったかと思えます。

それから、のオープンハウスと意見を聴く会についてというところで、これまで国と都がやってきております意見を聴く会での住民からの意見については、この場で公表すべきであるというご意見がありました。

以上、駆け足ではございましたが、ご紹介させていただきます。

【司会（鈴木）】 ただいま、事務局から説明いたしました委員から出された意見について、ここでご意見等ございましたらご発言いただきたいと思います。いかがでしょう

か。 よろしいでしょうか。それでは、先に進みたいと思います。

資料 3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、前回に引き続き、再度提出させていただいた資料が大半でございます。これまでA 3で山本委員から出されております「外環の必要性(案)」の資料に沿って議論を進めてまいりました。本日は、栗林さん、邊見さん、山本さんから新たに資料が出されておりますので、まず初めにこちらの資料についてご説明いただき、外環の必要性について前回に引き続き議論していきたいと思います。一通り議論が終わりましたら、参考資料として提出しております意見を聴く会の議事概要、それから東北新幹線のトンネル事故に関する資料について、報告をさせていただきたいと考えております。その後、今後の議論の進め方などについてもご意見をいただければと思います。本日はこのように議論を進めていくということによるのでしょうか。 それでは、本日はこのようにして進めてまいりたいと思います。

まず、栗林さんから本日新たに資料が提出されておりますので、先に栗林さんの方から補足説明をしていただきたいと思います。栗林さんの資料は2つ目になりますが、意見書という資料をいただいておりますので、よろしくお願いたします。

【栗林委員】 それでは、簡単に説明させていただきます。前回、お手元でございます色塗りの地図と地層の断面図を提出いたしまして、いろいろ意見を述べさせていただきました。その後、言い足りないこと、あるいはいささか誤解があったことなどもありますので、念のためにもう一回意見書という形で出させていただきます。

まず、この意見書に沿ってちょっと読んでみます。最初、「左の写真は、空気中の自動車排気ガスを吸い過ぎて空洞化した樹木の写真です」。この樹木は世田谷区内の外環予定地周辺ではなくて、もっと別な、大きな道路沿いの木ではございますが、「このような樹木が、成城3丁目緑地でも確認されています。隣接地である砧中学の観測地でのNO<sub>2</sub>の最高値は0.047です」。それは地図をごらんください。実は四季観測が、黄色い丸印が前回私は間違えたことを申し上げました。今回も直していないので、実際の四季観測地はこの真ん中あたりの「成城さくら児童館」と書いてあります、この「館」のあたり、すなわち砧中学の左上あたりに四季観測の機械が設置されていると学校から聞いております。そこでのNO<sub>2</sub>の最高値は、せんだって出された四季観測では0.047でした。「しかし、観測以上に現状でも大気汚染が進んでいる証左ともいえます」。すなわち、観測上は規準値以下ではございますけれども、実際には大気汚染が相当進んでいるんだということです。

次に行きます。「大気質の現状把握及び将来予測のためにも、特に国分寺崖線上の東名道沿いなどジャンクション周辺については密な観測が必要です」。これは、ごらんのように、ジャンクション周辺に案外観測地点が少ないんですね。喜多見小学校だけでございます。この喜多見小学校というのは位置的には東名道よりもさらに下のところですよ。下というのは高い低いでの下の方という意味です。そういう場所だけでいいのかという反省があります。

次に、2番目の二重丸、これは地層図についてです。「前回の世田谷地域の地層断面図による資料に関して説明不足がありました」。といいますのは、この地層断面図だけみますと、武蔵野面の地下水は外環の計画線も入っている左側の立川面に流れていかないのではないかと。したがって、この地層図は間違いではないかというような問い合わせが、実はこの地層図の印刷をされたトラスト協会にございました。それから、私のところにもお手紙がありました。改めてここで申し述べます。読みます。「西側立川面では、基盤である上総層群の上位に旧多摩川のはんらん源性段丘れき層である立川れき層があり、その上位は立川ローム層です。東側の武蔵野面では上総層群の上位が東京層と呼ばれる粘性土層、その上が武蔵野れき層と呼ばれる段丘れき層、地表面は武蔵野ローム層が被覆しています。立川層縁辺部には野川沿いに河川の浸食により形成された谷底低地が形成されています。武蔵野段丘れき層中の地下水は、段丘ハケで湧水として地表に湧出しているほか、二次堆積層中の透水性のよい砂れき層等の地層を水みちとして野川に流れ込んでいると想定されます。(以上は、東京都土木技術研究所の地層構成模式図及びボーリング調査をもとにした地質調査会社の所見です。)。この地質調査会社については会社の了解をとっていませんので、名前は出しません。ただし、この東京都土木技術研究所の地層構成模式図は、この世田谷トラスト協会の資料とほとんど同じです。

「このことから、もしも外環ができれば、野川の流量に大きな影響があるのでないかと心配が地元にあります」。すなわち、野川の流量がこの付近で多いのは、湧水によるものではないかといわれているんです。そういう流量が減ってしまうのではないかと心配をされている人が結構地元にはおられます。「既存資料に頼らず、さらなる綿密な現地調査が必要だと思います」。これはちょっとつけ加えますと、前回の会議でボーリングの調査箇所が少ないのではないかとこのことを申し上げたところ、ほかについては他の調査資料を参考にすると山本委員がおっしゃったわけです。しかし、既存資料に頼ればいいん

だというのが本当に適切なやり方なのかどうかということについて、私自身は疑問を感じております。やはり綿密な地質調査、すなわちトンネルでやろうという例のたたき台があるからには、地下に関する綿密な調査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。

次に3番目の二重丸、「第3回会議提出の意見書でも指摘しましたが、定量的に示せる基準はその数値を」、これは評価に関してですね。「定性的なものについては評価のポイントを事前に示さないと、P I 的なアセスメントになりません。特に、当世田谷地域が都市の貴重な自然環境に恵まれている場所であることを考慮すれば、ここの生態系をどう評価するかは重要です。持続可能性を重視する生態系の保全が当該地の環境劣化を防ぎます。生物多様性が環境のパロメーターであることを考えれば、生態系の評価に関しては担保となるべき評価指標の明確化が必要です」。この国分寺崖線には、貴重種が幾つかございます。そういったものをかんがみれば、やはり生態系というのは非常に重要な環境評価の基準でございます。これについてはこの会議の中でもできるだけ明確に、将来行なうであろう評価の方針について示していただきたい、こう思っております。

最後の二重丸は、「P I という外環計画検討の意義を考えれば、環境影響に関する地元住民からのヒアリングが今後も必要です。最近の住民からの問題提起や情報提供を思えば、このことの重要性を改めて痛感します」。すなわち、今申し上げました地下水についてもそうです。前々回に申し上げた鷹の営業についてもそうです。地元からはいろんな情報提供がございます。こういったことを考えれば、やはり外環計画をP I でやっていこうというからには、環境影響評価についても何らかの形でP I 的なやり方というのを模索すべきではないかと。また、そういったことについて事業者からは提案があってもいいのではないかと。私を私に意見を述べたいと思っております。

以上です。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。続きまして、引き続き資料の説明でございますが、邊見さんから前回会議で出された意見に対して補足的資料を提出いただいておりますので、ここで説明いただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

【邊見委員】 それでは、お手元のA4判1枚の、「トンネル工事等における地下水位の変化について」の資料をご説明させていただきます。濱本さんからの前回のご意見を踏まえて作成させていただきました。

1つが大江戸線。これは平成12年度12月開業しておりますけれども、そのアセスの

事後調査報告書がございますので、そこから作成しております。開削部分とシールド部分、大きく2つがあり、それぞれ深いところを例示しております。最も深いのが開削部分では六本木駅で、深さ約24メートル、これは土被りといひまして、構造物の上から地表面までの、土が上に被っている部分の深さが約24メートルとなっております。これは六本木駅をご存知の方もいらっしゃると思いますが、内回り、外回りと二層のホームになっておりますので、内回りホームではかなり深く、42メートルぐらいの位置でございます。数字的には地下水位が施工前、地表面から約11.6メートルほどの位置にありましたが、施工中下がりました、29.7メートルほどになっております。完成後はこれがかなり回復しまして、15.5メートルとなっております。その後も徐々に復水する傾向を示しているという報告になってございます。

それから、シールド部分では、深いところは飯田橋付近、中央大学の理工学部あたりで約44メートルほどあり、これがシールド部分としては一番深いようであります。ここに書いてありますように、シールド工法は地下水への影響が少なく、他の類似例においても地下水の低下は認められていないことから、事後調査の調査の対象になっていないということでございます。

もう1つ、環七地下河川の話もありました。ただ、これはアセスの対象外になっておりました、事後調査報告書がないものですから、若干任意でいろいろ調査、分析もしておりますので、そこから引っ張ってきております。深さは約34メートル～43メートル。これも同様に土被りであります。かなり深い位置でございます。これも先ほどの大江戸線のシールドと同様に、その中の記述としては、シールド工法は地下水への影響が少ない。それからアセス対象にもなっていない。こういったことから、地下水位の変化については調査を実施していないという報告になってございます。

環七地下河川がこういったことでアセス対象外で具体的なものがなかったものですから、参考例として中央環状新宿線という高速道路、これは地下でやっておりますけれども、挙げさせていただきました。これもアセスの報告書から抜粋しておりますが、東中野シールド工事区間、これは深さ約17メートルですから、それほど深くないともいえるかもしれませんが、シールド工法でやっているところは、表にありますように施工前、地表面から約9.3メートルの深さにあった地下水位が、施工中、施行後とも9.6メートル、9.6メートルですから、ほとんど変化がみられなかったという報告になってございます。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。それでは、続きまして、山本さんから資料が複数出ております。これもこれまで会議で出された意見に対する補足資料となっておりますので、ここで説明いただきたいと思います。よろしくお願いします。

【山本委員】 それでは、私の方から資料を説明させていただきたいと思います。私の資料はダブルクリップでとめてある資料と、それからA3で「外環の必要性」ということで、第4回で提出させていただいた「外環の必要性（案）」というものを修正させていただいた資料、お手元では2種類の形でとじさせていただいていると思います。

まず最初に、資料 3 ということでA4の資料が何枚かついていて、下の方にA3の大気質の観測結果がついている、この資料から説明させていただきたいと思います。第4回に私が「外環の必要性（案）」という資料を出して以降、5回にわたっていろいろ議論していただきました。その場で質問や意見をいただいた中で、答えられるものについては答えてきたのですが、宿題として残っているものが何点かございましたので、それについて本日資料を用意してまいりました。それがこの資料でございます。

1枚目に全体の項目を書いておりますが、これは飛ばさせていただいて、まず最初に、めくっていただきますと、「首都高速道路の利用交通と外環の交通量」という資料がございます。これは前回、濱本さんから、首都高で現在通っている交通量の15万台～20万台が通過交通で、それがそんなに外環に転換するはずはないじゃないかというようなご指摘をいただきました。それについて調べた資料でございます。真ん中にグラフがございますけれども、首都高速全体の交通というのは前回もお話したとおり100万台を超えて、110万台をちょっと超えるぐらいなんですけれども、そのうち東京線 700円の区間です。この交通量は約89万台でございます。このうち23区に用がなく、通過するだけの交通が18万台ございました。大体2割ぐらいを占めているところでございます。このうち、ある部分が、外環が整備されれば外環に転換されるだろうと考えておきまして、裏をごらんいただきますと、この18万台の交通がこういったところを起点と終点にしているのかというデータをお示しさせていただいております。この中で、外環ができれば恐らく転換されるというのが、例えば起点で栃木・東日本・長野・群馬というのがございますが、ここから終点の神奈川県に行くような交通、それから茨城県から例えば神奈川県に行くような交通、それから、下の方に行きますと、埼玉県から神奈川県に行くような交通など、こうした交通が、外環が整備されれば外環の方がより便利になって、転換されるのではな

いか考えておりました、ざっとカウントいたしますと、7万台ぐらいになると思っております。これすべてが転換するとは考えておりませんが、7万台のある部分というのは外環に転換するんだらうということでございます。

それから、1ページ目に戻っていただきますと、それ以外に、今、環八が非常に込んでおりますので、環八から転換する分があるのではないかと考えてございます。同じく裏をごらんいただきますと、これは過去にお示した、外環がある場合とない場合の環八の利用交通量の内訳というものをお示しさせていただいておりますが、この内訳で両者の差をとってみると、大体1.6万台ぐらい差があると。逆にいえば、環八を今通っている1.6万台の部分が外環に転換するんだらうと考えているわけでございます。

それから、また恐縮です。表に戻っていただきまして、この通過する交通以外にも、例えば今の首都高3号とか4号といったところを起終点としているような交通でも、外環に転換するものがございますので、前回濱本さんは2~3万台ぐらいじゃないかとおっしゃられていましたけども、こういったものをトータルするとオーダー的には我々の推計した7万台から12万台といったようなところが妥当なところではないかと考えているところでございます。

この資料は以上でございます。

それから2つ目の資料でございます。「23区の通過交通について」という資料をお示しさせていただいております。これは前々から、東京23区の通過交通は14%あって、これが渋滞の原因だという説明をさせていただいたわけですけども、江崎さんから真ん中にあるような資料が出てまいりまして、実は1.5%程度しか外環に転換しないんじゃないかというご指摘をいただいていたわけでございます。この辺のパーセントの細かいところをみてみますと、我々の主張しておりましたのは、一番上に書いてありますとおり、23区の通過交通というのは走行量で14%、交通量で6%ということでございます。走行量は交通量に対してどのぐらいの距離を走ったかというキロを掛けているものでございまして、この14%というのを主張させていただいたということでございます。

一方、江崎さんの資料をみますと、江崎さんの主張されている1.5%というのは交通量ベースでいわれておりました、これが1.5%ということでございますので、14%と1.5%というのは単位が違いますので純粹に比較はできません。そういった差異があるということの説明させていただいている資料でございます

続きまして、「高齢化の傾向と将来交通需要について」という資料を用意させていただいております。これは前回、岩崎さんから、高齢社会白書などをみると、高齢化社会になるのだけでも、交通需要は本当に将来あるのかといったご指摘をいただきました。過去、将来交通量の資料を提示させていただいていたわけですが、そのときの前提となる条件についてこの資料でお示しさせていただいております。将来交通量を計算するに当たります、人口とかGDPとかいろんなものが交通量に関係してくるわけですが、1ページ目の上のグラフをごらんいただきますと、今回交通量を計算するもととなった人口の仮定というのが、真ん中にグラフで山なりになっているものがございまして、総人口ということで、国立社会保障・人口問題研究所の中位推計を使ったデータになっているということでございまして。今後人口が減ってくるということを前提にして、将来交通量を計算させていただいたということでございまして。前回、岩崎さんから、高齢社会白書では2015年には4分の1が、2040年には3分の1が高齢者になるというご指摘をいただいていたわけですが、ご指摘いただいたデータを使って今回の交通量の予測をさせていただいているということでございまして。その辺も見込んでいるということになっております。

では、なのに何で交通量がまだ2020年とか2030年まで増えるのかというのが、次の2ページでございまして、免許の保有率というデータを示させていただいております。幾つか線が引かれておりますけれども、例えば現在が一番近い1999年というのが三角形のグラフになっておりますが、年代別の免許保有率をみると、若い人が高く高齢者になるほど低くなっているという現状がございまして、これが今後20年、あるいは30年たつていったときに、今の若い人がこれから20歳、30歳年をとったときに免許を手放すかということ、恐らくそうはならないだろうということで、そのまま年齢が推移して、四角の線で示しているようなグラフになってくるということで、人口が減っても免許の保有者数が増えてくるのではないかとということで、2020年、もしくは2030年ごろをピークに交通量が増えてくる。ただ、その後は減少すると推計しておりますが、そういったデータの根拠をお示しさせていただいているということでございまして。

駆け足で申しわけありません。続きまして「経済効果の算出及び費用便益分析の条件」ということで、これは菱山さんの方から経済効果の根拠のデータを示してほしいと。あるいは、多くの方から、インターチェンジがあるのか、ないのかといった条件がよくわからないといったご指摘をいただきましたので、費用便益B/Cを計算するときの前提条件を

それぞれ書かせていただいたということでございます。詳細は説明をいたしませんけども、表のページのインターチェンジがない場合、ある場合のそれぞれの便益の数値、それから前提条件、どのような算定方法で時間評価値を使っているのかといったようなことをお示しさせていただいております。(3) 経済便益の算定方法の中で費用便益分析マニュアルと書いてありますけども、本日の参考資料の方でそのマニュアルをつけさせていただいておりますので、またお時間があるときにごらんいただけたらと思っております。

裏面で、それを踏まえたB / Cの算出条件ということを書かせていただいております。分析対象期間とか割引率、それから建設開始年を基準年としています。建設期間10年といった条件を示させていただいておりますので、それに基づいて、その下にあるような便益あるいはコストの値が出てくるということでございます。詳細はごらんいただけたらと思っております。

それから、続きまして、「東京湾アクアライン及び本州四国連絡道路の事業評価」についてお示しさせていただいております。前に費用便益の結果をお示したときに、東京湾アクアラインと本州四国連絡橋の結果について事後評価のB / Cを説明させていただきました。これも濱本さんだと思いますけれども、事前の結果はないのかと。要するに事業化する時のB / Cの値はないのかというご指摘をいただきました。いろいろ調べてみたんですが、その上にありますとおり、今の事業評価の方法の制度ができたのが、新規事業採択時評価は平成10年度、事後評価につきましては平成15年度、これは一部11年度から施行しておりますけども、この時期から始まっているということで、同じような方法で事前に評価した結果というデータはございませんでした。したがって、事後評価の1.9、1.7という数値を今回は参考にさせていただけたらと思っております。

ただ、例えば本州四国連絡橋の場合は、今やっている方法と同じ方法ではなくて、本州四国連絡橋が建設されたことによって周辺の地域で生産所得がどのくらい増加するのかという数値と、それにかかるコストを比較したことはあるということでございます。これは10年間の比較ということでございますが、そのときの事業の投資効率という呼び方をしておりますが、これは3.4といったような数値で当初計画していたというデータがございます。もしその辺の細かい資料等を入手したいということであれば、1.9とか1.7、計算した出典も下に書いてございますけども、こういった資料も含めてもしご興味があれば提供させていただけたらと思っております。

それから、続きまして、「運輸部門における地球温暖化対策」という資料をお示ししております。これは前回、CO<sub>2</sub>の削減効果というものをご説明させていただきました。外環が整備されると年間20万～30万トンのCO<sub>2</sub>が削減されるということでございまして、そのレベルが知りたいということでございまして、例えば母数に対して20～30万トンの割合はどのくらいかといったご指摘をいただきました。20～30万トンというベースのデータがうまく出てこなかったものですから、1つの参考ということで、これは今現在、京都議定書でCO<sub>2</sub>の削減目標というものが定められておりまして、運輸部門については真ん中に書いてあります2,450万トン削減という目標がございまして、このうち、上の方が自動車交通対策関係の削減量ということでございまして、単体では820万トン。真ん中に交通流対策ということで、交通をスムーズに流すことによって510万トンといった目標値がございまして、これと比べて外環の20～30万トンというのがどのくらいのレベルになるのかというのをご理解いただけたらと考えているところでございます。

続きまして、「換気塔からの排出ガスの拡散について」ということでございまして。これは前回、板垣さんの方から、上に吹き上げて拡散すると地上部への影響というのが小さくなるといった拡散の状況を、わかりやすく説明する資料はないかというご指摘をいただきました。これも中央環状新宿線の事例をもとにつくらせていただいているのですが、実際に換気塔から排出されるガスの拡散というのをシミュレーションいたしまして、それを模式的に示したものが下にありますQ2のA、答えのところです。実際にシミュレーションした結果、換気塔から希釈される率が塔の出口では5分の1から10分の1、20分の1と下がっていくようなシミュレーション結果がございまして、こういったものを参考にさせていただけたらと思って、今日は用意をさせていただきました。

あと2つほどございまして、「換気所周辺の大気測定結果（供用前後）について」というA3の資料を用意させていただいております。これは前回、江崎さんから換気所の付近の削減ですか、影響がどのくらいになっているのかという、換気所の近くのデータが欲しいといったような話、それから前々回でしたか、例えばトンネル、渋滞を解消してきちんと二酸化窒素とかSPMを改善された事例があるのだったら、それを紹介してほしいといった話がございましたので、それに対応する形で用意をさせていただいております。左側が飛鳥山トンネル付近の大気質の観測結果ということで、王子線が供用して換気所ができる前、後というデータをお示しさせていただいております。従来から左側の表の、4段ございまして、上の2つ、北本通りと明治通り西巢鴨、この辺のデータはお示したわ

けですけども、今回下の表の北区役所、これは換気所から600メートルぐらいの位置にございますけども、このデータをお示しさせていただいております。二酸化窒素については、全体、近い遠いかかわらず、特別ひどくなっているということではないですし、SPMについては順調に減っているといったような傾向は同じではないかと思っております。

それから、右側に環状8号線の井荻トンネル付近の大気質の観測結果というものをお示しさせていただいております。地図にございますとおり、井荻トンネルの北換気所のすぐそばの井草といったあたり、あるいは少し離れた石神井台といったあたりのデータをお示しさせていただいております。いずれも二酸化窒素、それから浮遊粒子状物質につきましては、供用後、測定結果が大きく下がってきていると結果がわかると思います。こういったデータをお示しさせていただいております。

それからもう一つ、「東京外かく環状道路（埼玉県区間）の事業費について」というデータをお示しさせていただいております。これは前に武田さんの方から、埼玉外環の事業費は幾らになったのかといったようなご質問がございましたので、調べてまいりました。埼玉県区間の事業費ということで、2番目でございますが、専用部、一般部と書いてありますが、専用部というのが高架になっている高速部分で、一般部というのがその両脇に国道298号線を抱えておりますけども、これのトータルの事業費として9,974億円ということでございまして、約1兆円という事業費がかかったということでございます。うち用地費が約4,000億円ということでございます。したがって、概算でございますが、工事費が約6,000億と用地費が約4,000億といった事業費がかかっているということでございます。ちなみに、今回の外環、お示ししている事業費は、全体で1.2兆円、工事費が1兆円で用地費が2,000億といったようなレベルでございますので、比較の参考にしていただけたらと思います。

資料の説明は以上でございます。

【司会（鈴木）】 本日、資料 3「外環の必要性」の資料の方も修正いただいておりますが、こちらの補足の方もお願いします。

【山本委員】 申しわけありません。もう一つ、A3の方の資料でございますが、「外環の必要性（案）」ということでお示しさせていただいたわけでございますが、いろいろご指摘をいただいて、今の説明した資料なども入れ込んでいければいいかと思っておりますが、一部修正をしております。大きく修正したところだけご紹介いたしますと、ペー

ジでいきますと6ページでございます。外環整備のねらいということで3つほど挙げさせていただいておりました。道路のネットワーク化による多様な機能の実現、それから右上に行って道路の機能分担の適正化、生活道路や幹線道路の分担をという話。それから、自動車専用道路になりまして、効率的にものの移動ができるということで、上の方はそのままでございます。補足する意味で、都市構造といったご指摘もございましたので、首都圏の基本計画の中で分散型のネットワーク構造を提案し、そういった中で、これはP I協議会のときにもご紹介したかもしれませんが、環状メガロポリス構造というものがございまして、こういった拠点間のネットワークの形成という意味で、拠点間の移動ということに寄与するのではないかと、都市構造の再編などで都市として活動するための非常に重要な機能を果たすのではないかと、このことを補足させていただいております。

あともう1カ所、8ページでございますが、右側で経済効果、それから費用対効果について、インターチェンジのあり、なし、その辺の条件がよくわからないといったご指摘もございましたので、細かい資料は先ほどご説明いたしましたけども、こちらの資料でもB/Cが3.3という計算の中には、これはインターチェンジがない場合でございますけども、インターチェンジがない場合の事業費、それから便益費というのをそのままの数値で書かせていただくといった修正をさせていただいております。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただいた資料を中心にいたしまして、「外環の必要性」の資料に沿って、本日も議論をしていきたいと思っております。ご発言いただいた内容につきましては、前回同様、ポイントを確認させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、資料に沿って、あるいはご説明いただいた資料につきましてご質問等ございましたら順次いただきたいと考えております。まず、資料では、交通の変化について出ておりますので、本日、山本委員からいただいた資料でいえば、「外環の必要性」の資料でいえば7ページ、「首都高速道路の利用交通と外環の交通量」、あるいは「23区の通過交通」、それから高齢化の関係、費用便益分析の条件等について初めに議論をしていきたいと思っておりますが、ご質問等ございましたら順次発言いただきたいと思っております。はい、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 それでは、大きく3点ほど申し上げたいと思っております。1つは通過交通、それに費用便益についてと大気汚染についてです。

1つ目が通過交通についてです。きょう山本さんの方からご説明いただいたんですが、問題はこの14%という数字を外環の必要性の説明に使われることによって、外環ができればそのすべてが転換されるかのような誤解を与えていることだと思います。国土交通大臣ですとか都知事のご発言が代表例です。この資料の中ほどに、「14%のうちの一定量が転換することにより... 効果が出ると考えられます」とありますが、具体的に一定量というのはどの程度だとお考えなのか、お答えいただければと思います。

次に、費用便益についてです。前回、経済効果や費用便益分析に使われている数字の経済効果の方の数字がよくわからないというお話をし、ご説明いただいたんですがよく理解できなかったの、前回の会議の後に鈴木さんと川瀧さんから教えていただきました。要するに、経済効果の方は東名以南ありの湾岸までで、費用は東名以南なしの東名までで計算されていて、費用便益比が3.3となっているそうです。これはやはり費用も便益も東名以南なしかありかで統一していただかないと、よくわからないんじゃないでしょうか。

ちなみに、もし東名以南なしで経済効果を計算したら、大体どのくらいになるんでしょうかと伺いましたら、例えば将来交通量で外環を利用する分からして、中央道から東名は、東名以南ありで9.5万台、なしで6.7万台ですから、そのことから考えると、経済効果も3割減くらいになるだろうというお話でした。つまり、過大評価になっているということです。こうしたことから、やはりわかりやすくするためには、将来ネットワークが余り現実的でないことを考えると、東名以南なし、インターチェンジなしで計算し直していただくのがいいのかなと思います。

そして、時間価値も数字がいろいろありますし、誘発交通の問題もあります。せっかくP I方式で検討しているんですから、また以前、伊勢田さんが前提条件を変えて計算してみることは可能だとおっしゃっていましたし、別のケースでの予測もしていただいて、例えば国交省がこれまでどおりの方法で計算するとこうなりますよ、市民の指摘を考慮して計算してみるとこうなりますよと、その両方を前提条件とあわせて提示していただいて、その上で必要性をもう一度考えてみるべきかなと思います。

次に大気汚染についてなんですけれども、今回出していただいた中でも資料3の山本さんの一番最後、裏側をみていただいて、前にも申し上げたんですけれども、排出ガス規制の数字があります。これによると、現在は1970年比でPMもNOxも80%減っていないかならないはずなんです。実際はどうなのか、ぜひ実績値と並べて示していただ

けるといいなと思います。

それと、大気汚染ということに関連して、前回の議事録をみていて濱本さんのご発言でちょっと気になった点がありました。換気塔に関連して、「ジャンクションのある方々の周辺は問題ない」というご発言がありましたけれども、ジャンクション自体が大気汚染や騒音の発生源になります。その近くには料金所ですとか、もちろん換気所もできるといわれています。例えば喜多見では近くに小学校や幼稚園もあって、地域住民はとても心配しています。これは恐らく三鷹市の中央道付近も同じだと思います。こういった点もご配慮いただければと思います。

以上です。

【司会（鈴木）】 3点の指摘がございました。通過交通14%のすべてが転換するような説明をしているのではないかと。どの程度が転換する可能性のある交通なのかということ。それから、感度分析の必要性。例えば東名以南がない場合など、適切な感度分析としてB/Cの感度を分析する必要があるのではないかとということ。3点目といたしましては、大気質について、排気ガスの規制が進んでいるのと効果がどのようにあらわれていくのかということを示してほしいということ。それから、濱本さんのご指摘に関してございました。それでは、関連するご質問、ご意見、あるいは回答できる部分につきましては回答をいただきたいと思いますが、山本さん、お願いします。

【山本委員】 今、江崎さんからご指摘を3点ほどいただきました。

まず通過交通の関係です。14%の通過交通があつて、これが渋滞の原因だとずっといつてきておりますが、外環が整備するとこの14%がゼロになると言ったことは一度もなく、それは前回か前々回にもお話ししたと思います。14%という非常に多くの通過交通が渋滞の原因になっているというご説明をしたことがあります。では、実際の、どのくらいの割合になるのかというのは、ここに江崎さんの資料で外環に転換されるとされる内訳というのをお示しされていますけども、交通量ベースで1.5%とっていますが、走行量では4.2%といった数値が出されておりますので、この数値に正確になるとは思いませんけれども、恐らくこの数値に近いような数値が出てくるのではないかと考えています。したがって、14%がゼロになるのではなくて、14%が減って、それが外環に転換されることによって渋滞緩和という1つの効果があらわれるという説明を過去からさせていただいています。

それから、2番目の経済効果ですか、B/Cの算出について、東名以南が非現実的な

で抜いた方がいいのではないかという話ではありましたけども、今回のB / Cの計算では供用後40年を1つの期間として、将来ネットワークができたことによる効果と、その中で外環がなかった場合というのを差し引きして、その差分を便益という形で計算しておりますので、私は今の手法が最も合理的というか適切だと思っています。

仮に江崎さんのおっしゃっているような東名以南がない場合を計算するということになれば、将来、40年にわたって東名以南がないということになってしまうと思います。我々も湾岸まで必要だと常々いっているとおり、それは必要だと思っておりますので、そういった意味では将来ネットワークというのを前提に外環のありなしで便益というのを計算するのが妥当なんだろうと思っております。

それから、大気汚染について、規制値の話はグラフでお示しさせていただいております、実際の結果がどうなっているのかというご指摘でございます。前回もたしかお話をしているかと思いますが、それをどうやってあらわすのかというのは非常に難しく、一義的に出てくるということではないんですけども、本日お示しさせていただいた、例えば換気所周辺の大気測定結果というA3の資料がございますけども、これをごらんいただいて、先ほどの説明では個別の測定局の説明をいたしましたけども、例えば東京都平均とか、区部の平均とか、こういったところのデータを見ていただくと下がっているという傾向はごらんいただけたらと思いますので、そういったところで考えていただけたらいいのではないかと考えております。

ちょっと戻りますが、先ほどのB / Cとか交通量の話は、今回、将来の推計の話をしていただいておりますので、その仮定の条件というのは恐らくいろんなことが考えられると思います。しかし、それらの仮定条件すべてやっていると、その仮定条件が妥当かといった話になってきますので、私の考え方としては、仮定条件というのをしっかり明示して、その仮定条件の上でこういった交通量が出てくるとかB / Cが出てくるということでご理解をいただけたらいいのかと思います。仮定条件が変われば、B / Cとかという数値ももちろん変わりますが、その辺は、例えば感度分析の中でこちらの方向に変わるか、どのくらい変わるのかという計算もさせていただいておりますので、これはこの場では示していませんけども、技術専門委員会の方の資料で公開されておりますので、参考にご意見をいただけたらと思っております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。武田さん、お願いします。

【武田委員】 換気塔からの排出ガスの拡散についてということでお尋ねします。

排出ガスの拡散をさせることが浄化することを指すのか、空気をきれいにしましたよということなのか、浮遊粒子状物質をどの程度除去したかということ、これをあらわしているのがQ2のAの希釈率、この下にあるのは20分の1、10分の1、5分の1という意味？ ということですか。

【司会（鈴木）】 はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 ここでお示しさせていただいているのは、排出ガスでNO<sub>2</sub>の結果でございます。NO<sub>2</sub>が排出されるものがどういうふうに希釈されているのかということを示した図になっております。

【武田委員】 そこでお尋ねしたいんですが、この換気塔の機能というのは煙突だけですか。地下の除害施設で、例えば昔よくやった白金触媒による高熱で燃焼させて希釈すると。あるいは扇島で皆さんがごらんになったような形で吸着する。その吸着したものを別のところで熱処理して、除害して、きれいな空気にして、煙突で高いところに出すということなのか。ここでいっていることは、下の図面をみると、これでは、非常に困る。煙突を100メートル上に、トンネルの下から100メートルの高さまでいった。しかし、その手前の吹き出したところには色がついていて20分の1だと。これ、そうですね。それから少し立ち上がって、右へ曲がりかけたところで10分の1だと。それから、右へずっと流れて行って5分の1だと。逆ですか。

【山本委員】 逆です。

【武田委員】 それならそれでいいんですが、これはただ排出したものをそのまま拡散させる、かき回して地球の上の方に上げていくだけの話だけですね。

それからもう一つは、この図面でいくと非常にリアルにかいてあるから恐ろしい私ども大泉インター和光間は半地下になりました。一定量の風が流れているときはこういう形で流れます。問題なのは、午前中は北の山風が吹いている。午後になると南からいわゆる海風というのか、気象、温度の変化によって、北から南、南から北へ絶えず繰り返しているわけです。それがうまく流れているときは、比較적まあまあなわけ。ところが、半地下になっているところは無風状態、曇り空というときには、この現象には少しも役に立たないわけ。ですから、排出ガスを拡散させるだけの煙突なら意味ないじゃないですか。

問題は、地下の除害施設、除害機能というのはどこまで環境数値基準を満たしているか。

つまり、地上ではゼロだった、車がないときにはゼロだった。地下のトンネルあるいは掘り割りのところで 5 の値を起こしてしまった。その 5 の値を、少なくとも煙突に入れたときには、1 ぐらいになりますというのならわかる。例えば今の環八は大体 3 ぐらいの数値としても、井荻トンネルの除害施設、あるいは車がスムーズに流れたために、3 だったのが 1 にまで数値が薄まる効果がある。現に井荻トンネルはそういう形ですね。

そこでお尋ねしたいの。それをここで完全にやろうとしているのか。この説明は、換気塔から排出ガスを拡散します、希釈しますという話じゃないですか。こんな説明、地元へもっていけないでしょう。今度、うちの方、12日でしたか、意見を聴く会があります。こんなものをもっていっても話にならない。問題は地下権の及ぶ20メートル、及ばない20メートルなどして……地下60メートルあるわけでしょう。地下空間を利用して、いかにきれいな空気を出して送り出すという機能をやるんじゃないんですか。今までいってきた説明とこれは大分違う。浮遊粒子状物質が少なくという程度のことわかります。これでは、高いトンネルをつくって、高いところに煙をぶち上げました、地球全体をかき回しましたという話だけじゃないですか。

絵では一番いいのは地元の大泉の人で大泉に煙突をつくったとして、物すごい勢いで吹き上げてくれる。この周りの人は非常にラッキーね。これから400メートル、300メートル行ったところで少しずつよごれた空気が下がってきます。現に関越トンネルがそうです。関越で防音壁のそこから上へ上がっちゃうわけ。割合にこの回りはいいんですよ。それから300メートル、400メートル行ったところでその空気が下がってくる。この絵は全くおかしい。換気塔は換気塔、煙突は煙突に過ぎない。排ガスが出るから、地下にいかに有効な機能の施設をつくって、5のダメージを1にする。別の言い方をすれば、環八よりも外環の上の方がきれいな空気が出ていくんですよとまらないんですか。

以上。

【司会（鈴木）】 ありがとうございます。SPMやNO<sub>x</sub>の除去機能設置の可能性についてのご質問、ご意見だと。はい、お願いします。

【山本委員】 今、武田さんご指摘いただいたとおり、今回、外環、地下方式ということで提案させていただいているわけですが、そういった中であって、地上に出てくるジャンクション部付近とか、あるいは換気塔の周辺の環境というものは、やっぱり最も気にしないといけないところだと思っていて、そういった意味では換気塔周辺の環境を

いかに守るのかというのが我々に課せられている最も大きな課題でして、それを守るのが責務じゃないかと思っています。

この資料は、前回、換気塔からの排出ガスの拡散について、こういったような形で拡散されるのかという資料があれば示してほしいということでしたので、そういった観点でどういうふうに拡散されるのかという、その拡散の様子をお示しさせていただくために用意させてもらった資料でございます。

先ほど武田さんがいわれた除去するか云々という話は、この資料をごらんいただくと、これは実は中央環状新宿線の事例をもってきておりますので、また外環の場合にそのまま当てはまるかどうかというのは別ですけども、一番上のところで、トンネル内の自動車の排出ガスはということで、換気所で浮遊粒子状物質、SPMなどを除去した後、待機中へ飛散させると……

【武田委員】　そこが、あなたは、換気所といっている。換気所で浮遊粒子状物質をといっている。換気所じゃない。地下では非常に精密で高濃度の除害機能の施設がといわなきゃ駄目じゃないですか。

【山本委員】　その言い方はいろいろあると思いますけども、SPMの除去という話は書いてございますし、また、ここの中央環状新宿線の場合は、換気所から排出される空気の流れを示しているわけですけども、Aのところの2行目ですか、なおということで、NO<sub>2</sub>やSPMを除去する低濃度脱硝設備を設置することにより、さらに影響が低減されますということを書いていて、そういったものの準備を進めていますということを書かせていただいておりますので、書いていないということではなくて、中央環状新宿線の場合はこういうふうになっているということをご紹介させていただいております。

先ほど、例えば大泉の話とかおっしゃいましたけども、さっきいったように環境をしっかり守るといのは我々の責務だと思っていますから、そのためにいろんなことを考えていかないといけないだろうと。そういった中で脱硝装置みたいなものも今まで勉強していて、あるいは一部試験的に行ったり、実際現場に適用しようとしているわけですから、そういったものを我々としてもしっかり把握した上で、これから当然予測した上でということになりますけども、予測した上で、どうしてもそれを設置しないと環境を守れないということであれば設置するということになります。とはいっても、外環ができるというのはまだまだこの先、大分、何年かかかりますので、また周辺状況が変われば、その状況に適したものの、あるいは技術開発だってもっと先に進んでいるかもしれませんから、そういっ

たものを頭に入れながら、こういった対応をとるか検討していかないといけないと思っています。いずれにしても、武田さんがおっしゃられていたような換気所付近の環境というのは非常に重要だと思っておりますので、しっかり考えていきたいと思っています。

【司会（鈴木）】 先に……では、武田さん。

【武田委員】 関連でこの換気という表現は、例えば我々でいえば換気扇ですね。換気扇というのは空気をかき回して、部屋の空気を外へ出すという話です。そこでは少しもきれいにしていないわけ。例えばエアコンの場合でも、必ずそこにフィルターがあるわけでしょう。最近では自動のがあり、完全ではないけど、フィルターで、表へ出すときに、家庭のエアコンでも汚れをとっているじゃないですか。そういう浄化機能というのが当然常識的に出てこなきゃうそです。

だから、どなたがどういう様子になるんだと聞いたという話ですが、その様子というのは、こういう物理的な、子供の漫画じゃない。当然、ここできれいにしますと。そして、こういう形で地下を走らせて、できるだけ除外しながら、換気した空気を上げます。また、トンネルの中に新たな空気も入れなきゃいけないから、その換気ということになります。それで大体こういう形でここに落ちます、落ちませんという話になる。一番大事なことは、排出ガスという話だけで、どこできれいにする機能を入れようとしているのか。僕はきれいにする機能がどこにどうなるかが当然含まれると思う。絵はリアルなものだから、地下の換気所じゃなくて、浄化施設機能をどういうふうにしますか。例えば井荻トンネル横で一所懸命吸い込んで、きれいにしている。100%きれいにはならなくても、そういう形で出しているから環八雲が出なくなった。車の流れがよくなったせいもあるけれども。だから、幼稚園の子供だって注目することを、こんなアバウトなものを地元へもってこないでください。

【司会（鈴木）】 大気が心配だから、しっかり必要な対策を行うということを示すようにというご意見だと思いますが。関連して、新さん。

【新委員】 栗林さん先でいいですよ。

【司会（鈴木）】 では、先に栗林さん。

【栗林委員】 2つありまして、1つは、今の換気所の話でございます。山本委員のお話では、どうもはっきり除去装置をつけることを前向きに考えるとおっしゃっているようには聞こえないということを指摘させていただきます。なぜそういうことをいうかという

ますと、実は外環調査事務所のホームページ、これ、ごらんになっていると思うんですね。これには、読みますね。トンネル内の排出ガスを換気施設で処理するに当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるように努めます。このため、窒素酸化物を高効率で除去可能な脱硝装置について、実用化に向けて関係方面で進められている調査検討の成果を踏まえつつ、換気施設への適用を検討しますと言い切っています。さらに、浮遊粒子状物質、SPMを高効率で除去可能な集じん装置について、換気施設に設置することを検討いたします。こう書いてありますね。これ、読んだ人は、これの方がはるかに積極的に検討するといっているように聞こえます。これ、たしか山本所長のところの事務所ですよ。これ、どっちが本当なんでしょうね。やっぱり物の言い方というのは、同じことをおっしゃっているつもりでも、実は聞いている方にとっては違うトーンに聞こえるものです。したがって、今の武田委員のような話になってくるのかなと思いますので、大変失礼ですけれども、確認したいと。やはりこれで見るとかなり前向きに検討するといっていますね。もちろん、絶対やるということについては、なかなかまだ問題が解決されていないということは十分承知しております。しかしながら、少なくとも、そういうことをしっかりいっていただきたいと。

さらに、2番目の問題として、首都高3号線がよく渋滞いたします。タクシードライバーに「何でここ、渋滞するの」とよく聞きます。そうすると、意外なことに、タクシードライバーは必ずといっていいほど、すなわち10人のうち9人までは、「ここはアップダウンが多いからだ」といっています。ということを考えれば、例えば外環ができるとしたら、これがトンネルでずっとやってきて、ジャンクション付近で必ず上がってくるわけです。例えば東名ジャンクションでいえば、どんどん向こうの方から上がってくる。坂道になります。そうするとエンジンをふかす、渋滞する、スピードが落ちる。そういったことから、ここは渋滞する。そうすると、やっぱりSPMもNO<sub>x</sub>も予想よりふえるということが十分考えられる。そうすれば、せっかくみせてくださった扇島の施設を前向きに検討しないというのはちょっと考えにくいということでお尋ねします。

それからもう1つ、ついでに。きょう、環八の交通量が1.6万台減少するとおっしゃいました。それについては、必要性のところの7ページの棒グラフをみますと、環八の利用交通の変化が、現況が6.4万台、それが外環あり、ゼロインターで5万台。だから1.6万台という数字がここには出てこないで、この必要性のどこにこの1.6万台が出てくるのか。それとも私の思い違いで、これは全く別な数字なのか、ちょっとご説明くださ

い。

以上です。

【司会（鈴木）】 3点ご指摘がございました。NO<sub>x</sub>、SPMの除去装置について、ホームページに掲載されていることとスタンスが変わっていないというの確認。それから、3号の渋滞原因がアップダウンだとしたら、外環で心配だということ。それから、環八の通過交通の減少量についての質問の3点でございました。先に新さん、ご質問あれば。

【新委員】 今の関連した質問もあるんですが、ちょっとお願いをしておきたいことが。山本さんが出された、東京湾アクアライン及び本四架橋の連絡道路の事業評価の中で、公共事業の費用対便益の事後評価の1.9という、あるいは1.7というこれの内容について、この出典が下へ出ていて、これについては必要があればとか要求があれば出しますとおっしゃっていたけれども、これをぜひみせていただきたい。これが1つであります。

その次。その次の表なんですが、運輸部門における地球温暖化対策、資料 3ですね、出ているんですが、これで1つ、上段の方です。自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化と書いてあって、820万トンCO<sub>2</sub>と書いてあるんですが、括弧内はマイナスになっているんですね。この括弧の中は何かというと、真ん中のところに、括弧書きの数値は2002年度までに実現した削減量というふうに書いてありますね。これが820万トン。それから交通流対策として510万トンで、括弧内が320と書いてありますから、ここまでに320万トンは節約して、さらにその上に510万トンやろうとしているのか。その辺のところもちょっとわからない。内容が、どういう根拠なのかわからない。これをぜひ、簡単なもので結構ですから、何を基準にしてこういう数字を出されたのか、出していただきたい。

それで下の段なんですが、物流の効率化840万トンCO<sub>2</sub>と書いてあるんですね。その中にも410と書いてあります。これが2002年までにやったのか。鉄道、海運の利用促進、自動車輸送の効率化（トラックの営自転換、大型化、積載率の向上等）、実際にこれ、やったんですかね。これ、やったとすれば、どういうことをやったのか、ちょっと説明をしていただきたい。データがあれば、あるいは資料があればいただければありがたいと思うんですがね。今いった自動車の単体対策、交通流対策、それから物流の効率化、

この3点でCO<sub>2</sub>をこれだけ削減し、また削減できるという根拠がどうも何となく、いわゆるカタログ販売みたいな感じで実際に出てこないんじゃないかという気がしてしょうがない。

それから、さっき武田さんのいわれた換気塔からの排出ガスの影響のことですが、京浜島を視察したときには、これを使うから大深度地下からNO<sub>x</sub>は出てこないという、そういうように一生懸命やっていますという説明を受けたんですが、これをみると、何か上空に拡散して、それでもだめなら、SPMとNO<sub>2</sub>。SPMはもう既にとっているんだから、NO<sub>2</sub>はそれを低減装置でとりますというのかな……。これ、反対だと思うんですね。大深度でやるということは、完全なトンネル状態になっちゃうから、その中の排気ガスというのは、いわゆるジャンクションところに出るということになると、練馬と三鷹と世田谷に出てくるということになるわけですよ。これ、こんなところへNO<sub>x</sub>、NO<sub>2</sub>が集中的に、たとえ100メートルの高さで出てきたといたって、こんなもの認めるわけにいかないですよ。三原山をみてみればわかるんですよ。あの亜硫酸ガスがどういう拡散の仕方をしているかをみれば、あれは太平洋の真ん中だよ。三原山の高さは100メートルですか。それで拡散しないで地面におりてくるんだよ。あれみたって、あなた方がいっていることがどんな絵にかいたもちかということをお願いしているのと同じことなんだよね。三原山のことも少しは考えていただきたいと私は思います。だから、こんな絵にかいたもちみたいなことをいわない。とにかく脱硝装置は完全に設置するというふうに約束していただきたいですね。それでなかったら、この話は大分問題になりますよ。では、なぜあそこを案内したんだ。我々は京浜島へ全員行ってみているじゃないですか。説明も聞いている。こんなことをやるんだったら、そんな説明する必要ないじゃないですか。これは1つ大変腹が立つことです。

それともう1つは、教えていただきたいことですが、外環の整備による環境改善についてということがあって、資料3の一番最後ですけれども、外環の整備によって走行速度の向上及び走行量が削減され、排出ガスの削減が見込まれると。この環境改善効果として、

CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの排出削減について試算したと書いてある。それで問題はNO<sub>x</sub>なんですよ。二酸化窒素。削減量が年間で300～400トンと書いてある。それがどうしてかということを見たら、1年間の削減量で約130万～180万台で、大型車1台が40キロメートルで東京都における平均走行距離を走行した場合に排出するNO<sub>x</sub>量があると。それが、外環ができると、この下に書いてある平均走行距離が70キロになるとい

うことですか。では、外環を走るであろうという大型車が70キロで走ったらこれだけ減るといわけですか。これがちょっと私には理解できない。というのは、そのほかの資料、どこかの資料で、40キロで走っているときと80キロで走っているときと、NO<sub>x</sub>の排出量が同じあれが出ていたよ。この裏だ。現況と書いてあって、NO<sub>x</sub>、SPMと書いてあって、排出量と走行速度の関係と書いてあるんだよね。排出量が40キロのときと80キロのときと、どっちが多いんですか。同じくらいじゃないですか。仮に70キロとしてみたって、この数字はおかしいよね。60キロで走ったんならまだわかるよ。だけど、70キロで走ったら、こんな数字になるのかね。何かちょっとごまかしくさいので、このデータの真意を教えてください。すぐでなくて結構です。次回で結構ですから。

私の方は以上です。

【司会（鈴木）】 4点ございました。事後評価のアクアと本州四国連絡橋の資料が欲しいという1点。それから、CO<sub>2</sub>の削減対策についても、数字の根拠等を確認して、教えてほしいという点。それから、やはり換気所の脱硝装置については設置を約束してほしいということでございました。それから、4点目は数字の確認でございました。それでは、栗林さんと新さんの発言について、回答できる部分をお願いします。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 栗林さんと新さんと、それから武田さんの発言も一緒だと思いますが、換気所の関係の排出ガスの除去というんですか、脱硝装置とか、あるいは浮遊粒子状物質、SPMについてですが、言い方が前向きに聞こえなかったということであれば、そこは言い方の問題なのかもしれませんが、先ほど栗林さんが紹介していただいたように、我々のホームページでは先ほど紹介していただいたような書き方がされています。さっきいったように、環境というのは絶対守らないといけないと思っておりますので、それはそうなるようにしっかり対策をとりたいと思っております。どんな手段があるかということで、先ほどSPMについては集じん装置の設置することを検討しますとっておりますし、また脱硝装置についても、いろんなところで実用化に向けて検討し、また実際、実用化しようとしているわけですから、そういった成果を踏まえながらしっかり検討していきたいと思っておりますので、そういった趣旨でご理解をいただけたらと思っております。

それから、栗林さんの2つ目、3号線のアップダウンの話がございました。確かに渋滞

の発生する原因の1つとして、何でも無い普通の区間でアップダウンがあると、やっぱり渋滞が発生する原因の1つになるといわれておりますので、そういったところが渋滞しないようにという研究がありますので、その辺の成果を活かしながら、道路の設計というのはされていかないといけないんだろうと思っています。ただ、ジャンクション部分については、やっぱり高速道路の乗り継ぎになりますので、そこはどうしても、道路のカーブがきつくなったり勾配が出てきたりというのはやむを得ないと思っています。そのために設計のスピードも遅くなっているということでございますので、スピードを緩めることによってしっかり流れるような、そんな設計というのを、スピードが弱まることを前提にしていかないといけないだろうと思っております。

それから、数値の話でございまして、さっきの環八から1.6万台というふうに説明をいたしました。きょうお示したA3の必要性の資料の7ページをごらんいただけたらと思いますけども、環状8号線の利用交通の変化ということで右下にグラフがあります。この中で、外環なしと外環ありの場合、トータルでみると5.8万台から5.0万台ということで0.8万台ですけども、さっきご説明いたしましたのは、いわゆる通過交通がどう転換するかという観点で説明いたしましたので、この赤色で塗ってある7区市関連交通というものを抜いてご説明させていただきました。この7区市関連を抜くと、外環がない場合というのは、これが確か2.6万台ですか、外環ありの場合はそれが減って1.0万台となりますので、この差分をとって1.6万台という説明をさせていただいたということでございます。

それから、新さんのご指摘で、まず1つ目、アクアラインとか本州四国連絡橋の資料をということでございましたので、これはありますので、後ほど提供させていただきたいと思っております。

それから、地球温暖化の関係のデータで、数値が書いてあって、括弧書きがあるということで、括弧書きの数値は2002年度までに実現した削減量という説明がございまして。ご存じのとおり、京都議定書というのは2010年に向けて目標値を定めてCO<sub>2</sub>全体で6%削減するという目標があるわけですが、その基準年となっているのが、たしか1990年だったと思います。その1990年を基準にして6%下げるということでございまして、京都議定書が批准されたことを受けて今年度改めてその目標値を計算し直しています。したがって、ここの括弧書きで書かれているのは1990年を基準年として現在までに実現した、削減した数値でございまして、目標値と書かれているのは、さらにこ

これから2010年を目標とした削減の目標値という形になって書き分けていただいております。これは、政府全体として決めた数値でございますので、ちょっと今日は内訳はもっておりませんが、この細かい内訳、どういう対策によってこの数値の実績が積み上がっているデータを探しましてお渡ししたいと思っております。

それから3点目、これは先ほどご説明した話だと思っております。三原山のお話を出されましたが、排出するものの中身が大分違いますので、それをそのまま理解はできないと思っておりますけれども、先ほどご説明したように、しっかり環境を守れるように頑張っていきたいと思っております。

あと最後、前回お示しした資料、外環の整備による環境改善についてということで、私の資料の後ろの方についておりますけれども、CO<sub>2</sub>が20～30万トン、NO<sub>x</sub>が300～400トンというものが削減されると前回ご説明いたしました。先ほど新さんがおっしゃられていたのは、若干勘違いをされていまして、この130万～180万台に相当すると書いてある下のコメントの印ですけれども、これは大型車1台が時速40キロで東京都における平均走行距離を走行した場合に排出するNO<sub>x</sub>量と書いてあって、平均走行距離を交通センサスのデータに基づくと70キロ。速度じゃなくて距離ですね。1台あたり70キロの距離を走っていると。それに対して速度を40キロというのを掛けているという形でごらんいただけたらということでございます。1台あたり70キロ走っているということで、1台どのぐらいのスピードでどのぐらいの距離を走っていくというのがわかるとどのぐらい排出しているのかというのがわかりますので、それを削減量で割り戻したという計算をしております。

以上でございます。

【司会（鈴木）】 はい、新さん、お願いします。

【新委員】 勘違いしていたのはわかったけど、40キロで平均走行距離を走行した場合に排出するNO<sub>x</sub>量というものが、高速道路が 私が考えるのは、外環ができれば早くなるから減るという意味じゃないの。そうじゃない？ 全然違うんだ。その辺のところ。

【司会（鈴木）】 山本さん、お願いします。

【山本委員】 外環だけを着目しているわけじゃなくて、外環ができることによって周辺の道路の混雑が解消されると。そうすると、周辺の道路を通る車の走行速度が上がりますので、それに伴って排出量が下がってくると。それを外環ができたことによって周辺の

これは1都3県を範囲にとっているんですけども、1都3県で重ね合わせた結果がこの300～400トン削減されるという計算をしております。

【司会(鈴木)】 300トン～400トンというのを大型車の排出量に換算したイメージをお示ししていると。実際は走行速度が少し改善する道路から大きく改善する道路まであって、それを積み上げたものだということでございます。はい、江崎さん、お願いします。

【江崎委員】 今の環境改善についてに関連してなんですけれども、この環境改善効果というのは走行速度の向上ですとか走行量の削減によってCO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>、SPMなどの排ガスが削減されるということになってはいますけれども、P I協議会のときにご紹介したように、埼玉県、既に外環が開通しているわけですが、埼玉県は走行速度は全国ワースト4位、特に外環のある南の方で交通が集中して走行速度が低いということになってはいます。埼玉県全体の平均時速は26キロです。今の資料をみると時速40キロになってはいますけれども、そういうことを考え合わせると、過去の実績からしてこうした改善効果が出るのかとても疑問に感じてはいます。

先ほど、国交省のこれまでの方法で推計した場合とそうでない場合、両方出してもらえないかとお話ししましたが、国土交通省で前に「将来交通量予測のあり方に関する検討委員会」というのがあって、ずっと傍聴していたんですけども、そこでは、やはり幅を示すことが必要であると結論づけられてはいました。外環はせっかくP I方式で検討されているわけですから、市民の指摘を踏まえてこういう前提条件で予測するとこうなるということも示していただけると、より理解が深まるのかなと思います。

それと、通過交通についてですけども、現にトップの方々が誤解されているようですし、そういう誤解を与えることのないように数字は慎重に扱ってほしいと思います。

また、経済効果ですけども、今は関越から東名区間の必要性を考えているわけですから、この区間についてみるべきだと思います。経済効果がインターチェンジなしで2,600億円で、3割減ると1,820億円。例えば時間価値が半分のもので計算すると900億円程度になるわけです。ところが、一般的にいわれているのは3,000億円という数字ですから、こうした点も、やはりもっと慎重に検討されるべきかなと思います。

以上です。

【司会(鈴木)】 4点指摘がございましたが、1点目の40キロというのは、換算した数字で40キロで走っているという説明ではございませんで、40キロで走った場合の

排出量に換算したという意味で、私、誤解を与えたかもしれませんが、40キロで走った場合の排出量に換算したという意味で、40キロで走っていると言っておりません。

それから2点目、交通量、幅をもった推計をやはりするべきではないか。そういう計算結果をみたいということ。それから14%というのは誤解を与えないような説明をするべきということ、関越 東名間の分析をしているので、関越 東名間の前提となるネットワーク、B/C、経済効果を出すときのネットワーク条件の考え方がやはり疑問だという4点のご指摘でございました。山本さん、お願いします。

【山本委員】 まず1点目は、司会が説明したとおりでございます。

それから2点目、将来交通量について幅をとという話がございました。今回もいろいろな構造の条件とか、東名以南があるかないかで条件が変わりますので、そういった意味で幅でお示ししているんだろうと思っていますし、また過去に人口の推計が、今は中位推計でやっていますけど、低位推計になったらどのくらい差が出てくるのかという感度もご紹介したことがあると思っています。また、B/Cも先ほどご紹介いたしましたとおり感度分析をやっておりますので、そういったものを参考にさせていただけたらと思っています。

それから、数字は慎重にというのはおっしゃるとおりだと思っていますので、しっかり前提条件とか、そういったものを書きながら誤解のないように取り扱わせていただきたいと思っています。

時間評価値についても、きょうお示した資料のように時間評価値幾らという前提条件をしっかりと書かせていただいておりますので、我が国ではこれを基準にやっていますので、それを書かせていただいておりますけど、もし仮にそれはおかしいというご主張があるのであれば、そういったことを踏まえて結果についてコメントをいただけたらいいんじゃないかと思っています。

以上でございます。

【司会(鈴木)】 それではその他、よろしいでしょうか。渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 関連するの？ いいよ。

【武田委員】 ちょっと……。

【司会(鈴木)】 武田さん、お願いします。

【武田委員】 さっきの、ホームページではこうなっています。しかし、所長の出してきた資料は違っている。これ重大なことです。ホームページにアプローチする人はどれだ

けか。地域で配られてみる人、口コミで聞く人はどれだけいるか。その辺はやはり所長としてはよく判断してほしい。

したがって、さっきの図面は非常に不十分なものです。こういう質問があったからこういうふうに答えましたとこれを出してきたわけでしょう。だったら、そのシステム図のイメージをどこかに入れておかなきゃおかしいじゃないですか。これは訂正をして出すようにしてください。地域へもってきてこんなもの配られたら、とてもじゃないが話にならない。ということだけ意見として申し上げておきます。

【司会（鈴木）】 資料が片手落ちだというご指摘です。渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 先ほど、京浜島の除去施設について質問があったんで、どんな回答がされるかと思ったんですけども、これについて明確な回答がされていないように思うんですよ。あれだけの除去施設でどうなるんだと。それから、どれだけ見込むんだ。それから、あの段階では施設が大きかったけども、外環ができるころにはコンパクト化されて中に入ることができるという話なんですけど、その辺の見通しはどうなっているのか。

それから、その推計値。NO<sub>x</sub>にしてもどれくらい軽減できるのか。この辺の説明がなかったように思いますので、あればあれですけども、なければ、ちょっとその辺の見通しをお聞きしたいと思いますが。

【司会（鈴木）】 NO<sub>2</sub>の除去施設の見通しと性能についてのご質問だと思いますが、よろしいでしょうか。

【山本委員】 武田さんのご指摘のとおりだと思いますが、これはあくまでも中央環状新宿線の事例をご紹介したという位置づけでございますので、外環についてこうだといっているわけではないということだけは誤解のないようお願いをしたいと思います。

それから、渡辺さんのご指摘ですけども、脱硝装置、いろいろ京浜島とかで実験したりとか、実際に実用化に向けて今準備を進めているという段階でございます。仮に設置した場合にどのくらいになるのかというのは、まさしく環境の予測の話だと思いますので、現段階で外環についてそういった環境の予測というのは今現在はまだしておりません。まだ必要性の議論をしている段階だと認識しておりますので、構造が確定していませんし、したがって環境の予測もできないということでございます。必要性の議論で必要だという方向が出た場合には、しっかり構造の計算をさせていただいて、その結果、どのくらいの換気量が出てきて環境基準がきちんと守られるのか、守られないのか。守られないのであれば、例えば脱硝装置をつけたときにはどうなるのかといったことについてはしっかり計

算をさせていただいて、皆さん方に公表させていただきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 渡辺さん、お願いします。

【渡辺委員】 それはいいんですけど、装置のコンパクト化。これはちょっと見通しと違っているんじゃないかと思うんですけど、これはどうですか。

【司会（鈴木）】 脱硝装置の技術開発についてでございますが。

【山本委員】 京浜島は実験でやっておりましたけども、現在中央環状の新宿線で実際の実用化に向けて準備を進めているということでございますので、まだ実際ついているわけではないですけども、実用化に向けて十分技術レベルは上がっているんだろうと思っています。

外環に設置する場合、コンパクト化できるのかとか、例えばコストがどうなるのかというのは、もちろんそういう議論もありますけども、環境を守るために必要だということであれば、それはどんな構造であろうがお金がかかっても、それはつけないといけないということになるんでしょうし、それはそういう考え方でいます。

見通しとおっしゃられましたけども、実際、今そういう技術レベルになっているということでもありますので、つけられないと技術的に不利だとかということを経済で申し上げるといふつもりは全くございません。きちんと必要性を検討した上で対応していきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 環境保全上必要であれば設置するということです。橋本さん、お願いします。

【橋本委員】 今までのお話ですと、換気、換気とおっしゃるんですが、換気というのは排気ですか、換気ですか。そうすると、吸気はどうするんですか。吸気する場合、トンネルの方々に穴あけて空気を取り込んでやって、そこから廃棄物が出ないとは限らないと思うんですけど、吸排気なのか、排気なのか、換気なのか、その辺がちょっと意味不明です。

【司会（鈴木）】 トンネルの換気システムについて。はい、山本さん、お願いします。

【山本委員】 お手元の「外環の必要性」というA3の大きな必要がございますけども、この中の10ページをごらんいただけたらと思います。

左側に換気所のイメージという絵がございますけども、これをごらんいただきますと、我々は換気所とか換気という言葉を使っていますが、自動車が排出することによって排気

ガスがたまらないように、その排気を外に出すという行為と、中に、その代わりきれいな空気を送り込まないといけないという、吸気とおっしゃられましたけど、というものをこの絵で示しております、その両方を行うということで吸気と排気の両方をもって換気という言葉を使わせていただいています。すべての換気所が吸気と排気、両方必要かというのは、その構造によって変わってくると思いますけど、基本的には吸気、排気という両方を含んで換気という言葉を使っています。

【橋本委員】 吸排気する場所は3カ所しかないんですか。

【山本委員】 3カ所かというご質問でしたけども、そのページの上を書いてありますとおり、これは今後の構造で変わってくるんですけども、例えばインターチェンジがない場合ということについては、東名ジャンクション、中央ジャンクション、関越ジャンクションというところにこういった換気所が必要になってくるだろうと思っています。仮にインターチェンジがどこかで増えるかということになれば、インターチェンジもやはり盛れ出しを防がないといけないので、それに伴って換気所が出てくる可能性がある。その辺の構造の検討というのはこれからさせていただきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 具体的な設計の段階で対応していくと。最後、濱本さんでよろしいでしょうか。ご発言ない濱本さんでお願いします。

【濱本委員】 済みませんね。じゃ、先に、私からさせていただきます。きょう資料をいただきました。そこで3つほど質問します。

最初に、換気所のことですいろいろお話が出ていますので、先ほど江崎さんから私の名前も出ていましたので、その件でちょっとお話ししておきますと、基本的に排気ガスというのは、ジャンクションに換気塔ができたとしても、私はこの間、地元よりも外の方が怖いと申し上げましたが、ジャンクション周辺は問題点として十分配慮される事は当然ですので全然出ないということはいっていませんので。ただ、今、武田さんが指摘された図面をみますと、あの図面では、地元の換気所のところには何も出ていないというのはちょっとおかしいので、この辺は、やはり武田さんとか皆さんが指摘されたように、もう少し訂正をされた方がいいんじゃないかと思えます。

それで、きょうの必要性のA3の中に、10ページですか、そこにトンネル内の排出ガスは換気所で処理ということで明確にしてありますが、栗林さんがホームページの件だとかいろいろお話ししていますけども、この辺はやはり統一してきちっとやるべきだと思います。ただ、今、山本さんは、新宿線だとかなんとかと説明していましたが、そういう

ことじゃなくて、ここでは外環の話をしているんですから、例は例としていいんですけども、外環のことについてきちっと答弁されればいいんじゃないかと思っています。

それから、一番最初の首都高速の利用の交通量のことで、私は交通量に数字的にこだわってはいませんが、ちょっと念のためにお聞きしておきたいのですが、18万台のうち7万台が外環に関係するということですか。7万台はその一部が外環に転換すると書いてあるんですけど、18万台のうち7万台が外環に関連するんですか。だとすれば、18万台のあと11万台は別の通過なんですけども、ほかの線を使って、例えば湾岸だか、葛飾江戸川線だとか、いろいろ利用されているんだろうと思いますが。それで、ちょっと私お聞きしたいのは、その数字を算出する時に、中央環状新宿線、今やっていますよね。それから、アセス手続中の品川線、これから供用されるのでしょうか。今、手続をやっている。こういうところのできた場合の数字はここに入っていないですね。まず最初にお聞きしたい。それも入れて7万台なのか。例えば、中央環状新宿線が入っているのかどうか。それから、今いったように、手続中の品川線が供用されますけど、その数字も入れて7万台なんですか。それは後で結構です。入っているか、入っていないか。それだと数字が変わってくる。私が申し上げたいのは、2～3万台といったのは、そういうのは入っていないのではないかと思って。入っている数字ならばちょっと変だし、入っていないんじゃないかなと思ったんで、入れば2～3万台になるんじゃないかという気がしたんだけども、その辺が違うなら、それで結構です。ご確認の上回答下さい。

それから、先ほど新さんから指摘されましたけども、B/Cの件です。本四と、それからアクアライン。これは非常に結構な説明になっているんですけども、平成10年だとか、制度が後だったからこれしか出せないということなんですけども、実際にアクアラインにしる本四にしる、当然つくる場合に何らかの形で数字は出していると思いますよ。法律がないとか制度がないからやっていないとかいうんじゃなくて、本四でつくる時もアクアラインをつくる時も、当然計算されて出していると思いますよ。その辺、事後評価が1.9とか1.7とっていますけども、これは非常にいい数字かどうかわかりませんが、これで、はい、終わりですよというわけにいかないんで、やはりつくるときに、幾ら10年前、20年前でも、私はきちんと計算されて、その結果、採算が合うと確認されてものであると思いますよ。だから、その辺のところをきちっと説明していただかないと、出典の中でこうありますから必要であれば出しますというんじゃなくて、これは後の

ことであって、私が聞きたかったのは、基本的に最初に計画立案されたときどの様な数字で納得して施工されたのか聞きたいんですよ。それがなかなか説明されない。これは非常に大変なことだと思うんで、これをもう一度細かく説明していただきたいなど。

つくった後はいいんですよ。つくった後は当然減っているんだと思うんですけども。ただアクアラインだけみますと、1.9になっていますけども、今現在もっと悪いんじゃないかと思うんですよ。今現在の評価から比べればもっと悪いと思うんですよ。だから、それを考えて、外環が3.3といった場合に、これはつくる前が3.3ですから、それをよく考えて、やっぱり我々は議論しなきゃいかんだろうと思うし、我々としては外環の必要性について検討する場合十分納得する内容かどうか見分けなければならないではないかと思いましたがその辺のところをよくやっていただきたいと思っています。

あと、細かいことですから、便益性の問題とかいろいろ出ましたけども、これはまたいろいろの方がいられていますので、ちょっと省略させていただきます。

【司会（鈴木）】 換気施設の設置について、ちゃんと外環で答弁してほしいということ。それから首都高の交通量についてはどの程度転換するのか、中央環状を見込んでいるのかという点。それから本四、アクアについては、先ほど紹介していたかと思いますが、やはり当初分析していたものがあるはずなので、それを示すべきということと、外環だっって建設した後になればB/Cが減るのではないのといったご指摘だったかと思います。時間が残り5分程度になっておりますので、もし山本さん、答えられる部分があれば、回答だけ。

【山本委員】 まず、首都高の交通量ですけども、これは将来の予測値じゃなくて、現況の交通量を行き先に分けたのが裏のところに書いてあるものでございまして、外環を使うだろうという起終点の交通量をピックアップすると7万台になるんじゃないかということを書かせていただいています。ただ、行き先しかデータがございませんので、この7万台がすべて外環を使うのかというと、外環を使う車もあれば、例えば中央環状を使う車もあるという意味で、この7万台の中には外環以外の路線を通る車も含まれているという理解でいます。

ただ、外環のルートを見たときに、外環を通るだろうという可能性の高いODを選んでいきますので、7万台の全部ではないですけども、多くは外環を通るのではないかという理解をしているということです。

それから、アクアと本州四国連絡橋の事業評価について、これは昭和50年代とか60

年代に事業決定した事業でございますので、昔の資料を調べてみました。先ほどちょっとご紹介いたしましたけども、本州四国連絡橋については、今の手法とは違いますけども、10年間の周辺の経済所得がどのくらい上がるのかという観点で事業の評価をしております、それについては、先ほど数値をご紹介いたしました、3.4といったような数値が出ております。ただ、これは今のここでいっている1.7という手法と全く違う手法ですので、純粋に3.幾つが1.7に減ったという比較は全くできない。手法が違うということでご紹介させていただきます。

【司会（鈴木）】 よろしいでしょうか。それでは、時間も……（「ちょっと」の声あり）。じゃ、最後に。

【武田委員】 もう1分です。

【司会（鈴木）】 手短にお願いします。

【武田委員】 はい。山本さんは、これは首都高の例をいってるんだから誤解ないようにと、いった。けど今、この10ページもごらんなさい。換気所といっているじゃない。それでその上の図面をみてごらんなさい。これは、空気を吸い込んでトンネルの中の空気を外へ出しているだけじゃないですか。何で脱硝除害システムここにありと書いていないの。

それから、換気という概念は違うんです。さっきこちらのお母さんもいっていたじゃないですか。何でクリーンタワー、クリーン機能はここにあるということを書かないの。首都高の例を聞いているわけじゃない。これは前から問題なんです。あなたも強情だと思っよ。抜けているじゃないですか。即刻この図面を含めて訂正してください。皆さん、どう思いますか。黙っているところを見ると、これでいいんですか（「よくないよ」の声あり）。よくないでしょう。山本さん、これどうするんですか。誤解ですといわれて黙って帰れませんよ。

【司会（鈴木）】 資料の作成されている内容に大分誤解を与えるというご指摘でございますので、工夫していただければと思います。もうあと1分で9時となってしまいますので、本日の議論はここまでとさせていただきたいと思います。

本日お配りしている資料で参考資料を幾つか出しておりますので、資料の紹介だけさせていただきますと思います。まず、前回会議で濱本さんの方から沿線地域で行われている意見を聴く会の議論をここで報告すべきだというご意見がございましたので、簡単に資料

の紹介だけしたいと思います。事務局の方からしたいと思いますので、お願いします。

【事務局（濱田）】 時間もあれなので、1冊全部ご紹介することはできないのですが、もうちょっと長くやろうと思ったんですけども、濱本さんがこれを出してくださいと一番お願いされた趣旨というのは、武蔵野市での議論なんだと思います。その中で、市民の方から、必要がなければ都市計画を廃止するということを明言してほしいというようなご指摘がありまして、それに対して国及び都の方から法手続上はそのようなことも可能であるということを回答させていただいております。まことに簡単ではございますが、また次回ということで、この資料をお持ち帰ってお読みいただければと思います。

【司会（鈴木）】 濱本さん、簡単をお願いします。

【濱本委員】 道家さんにちょっとお聞きしたいんですけど、この中で、今の件、何らかの形で文書にさせていただくというような回答があったと思うんですが、ありましたよね。

【事務局（濱田）】 お読みください。

【濱本委員】 だから、どこでそういう発表をされるのか、そこだけ聞きたい。

【司会（鈴木）】 武蔵野の意見を聴く会で質問した内容についてですけども、都市計画を廃止する可能性があるということをちゃんとどこかで明記すべきである……はい。

【濱本委員】 回答の中で、都市計画の廃止を広報誌等でどのように表現するか検討させてほしいという回答が、東京都から「意見を聴く会」で発言されましたけど入っていないんですけど、私はそれを聞いている、私の「むさしの外環ニュース」の報告ではそういうふうにしたんですけども、この事については報告書には書いていませんね。都市計画の廃止を道家さんは、広報誌等でどのように表現するかわからないけども、一応検討させていただいて、今いったことをきちっと広報に出しますと。それ、この議事録の中に入っていないんですけど、一番大事なことを消しているんですけど、こういうの困るよ。こういうやり方をされちゃったら。だから、そういうことがあるんで、私はちょっと質問したかった。いいです、きょうは時間ないですから。

【司会（鈴木）】 意見を聴く会の開催概要に……邊見さん。

【邊見委員】 濱本さん今おっしゃったのは、法手続上は可能であるということが書かれていないと。

【濱本委員】 いやいや、そうじゃない。私が申し上げたかったのは、できるということで答弁いただいたんですよ。それでできるとわかったんですけども、それを公に明確にしてほしいということで住民から話があって、その答弁として都市計画の廃止を広報誌等

で公表しますよということで、どのように公表しますということは検討させてほしいと。だから、公表することが基本になっているわけですよ。だから、どういうふうに公表してくれるんですかということです。

【邊見委員】 そのときお答えしたのは、その次の段落にありまして、少なくともこの会の要旨は記録になるので、これをもって公表されるというところはお答えしたところなんです。

【司会（鈴木）】 大変申しわけございませんが、意見を聴く会の開催概要につきまして、三鷹市から調布市、世田谷区、狛江市、武蔵野市についてつけております。本日、若干補足をいただければと思いましたが、時間もございませんので、参考にさせていただいて、特に議論すべき内容があれば、また次回、引き続き議論していきたいと思っております。

それでは、時間も21時を回っております。最後に、今後 もう1点、済みません。東北新幹線のトンネル事故に関する資料についても、紹介だけ、どんな内容かお願いします。

【山本委員】 参考資料 3で、前回、東北新幹線でトンネルの崩落事故があって、それについては資料があれば紹介してほしいということで、発注者である鉄道・運輸機構の記者発表資料が手に入りましたので、それをつけておきました。ちょっとごらんいただいて、またわからなければ説明させていただきます。ちょっと資料がわかりにくいので、みただけだとわからないかもしれませんが、フォローはさせていただきたいと思っております。

【司会（鈴木）】 わからないところ等ございましたら、直接事務局の方に問い合わせいただければ答えられる部分は答えるということとしたいと思います。

それでは、本日の議論はここまでとさせていただきます。次回も本日残っている議論ございましたら、続けてやっていきたいと思っておりますが、次回は本日の続きについて議論することによって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、引き続き議論を続けるということとさせていただきます。

次回の日程について確認させていただきます。第10回のPI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。結果といたしまして、7月19日の火曜日に開催したいと思っておりますが、いかがでしょうか。時間につきましては、午

後19時からを予定しております。案内につきましては、後日事務局から正式な案内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、以上をもちまして、第9回P I外環沿線会議を終了いたします。長時間にわたり、どうもありがとうございました。

了