

第 19 回 P I 外環沿線協議会 会議録

平成 15 年 5 月 13 日 (火)

於：東京都庁第一庁舎 5 F 大会議室

【司会 (西川)】 それでは、時間になりましたので、始めさせていただきます。
本日は、お忙しい中、協議会にお集まりいただきまして、ありがとうございます。
私、本日の司会役を務めさせていただきます、国土交通省の東京外環調査事務所の西川でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、撮影時間の方をここで終了とさせていただきますので、よろしいでしょうか。ご協力をお願いいたします。

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

それでは、ただいまから第 19 回 P I 外環沿線協議会を開催いたします。

それでは、本日の終了時間の確認でございますが、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、できるだけ多くの方が発言できますよう、会議の進行にご協力をお願いいたします。

本日、武蔵野市の村田さんにおかれましては、ご都合により欠席されるというご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まずさせていただきます。

【事務局 (伊藤)】 事務局を担当します国土交通省の伊藤でございます。

本日の配付資料の確認をさせていただきます。

クリップどめしている資料です。

1 枚目が議事次第。それから、2 枚目が座席表になります。

3 枚目が名簿になります。資料 1 というものです。本日から名簿が少し変更されております。調布市の川原さん、小林さんが協議会辞退という申し出がありましたので、その後、調布市さんの方から新たに協議員の推薦をいただいて、関東整備局長、それから、東京都の都市計画局長から、ここに書いてありますように、川原徳重さん、遠藤好照さんにご依頼させていただいております。あわせて名簿を変更させていただいております。

なお、本日はお 2 人ともご都合により欠席されるという連絡をいただいております。続きまして、資料 2 は前回の会議録です。

それから、飛びまして資料 3、前回協議会でいただいたご意見をまとめたものです。

それから、資料 4 につきましては、先週 5 月 6 日に行われました運営懇談会の報告です。

資料 5 につきましては、協議員の皆さんから提出された資料でございます。今日は成田さん、伊勢田さん、宮良さんから資料提出がございました。

また、参考資料として、前回の協議会の概要メモを参考資料 1 ということでつけさせていただきます。

それから、参考資料 2 は、協議員の皆様へのアンケート結果です。

参考資料 3 は、必要性の有無に関する論点項目の整理に対するご意見、ご質問をつけさせていただきます。

それから、色のついた紙、黄色と青でアンケートをつけております。

あわせて、いつものように、机の上にはこれまでの説明資料をとじたファイルを用意しております。本日の議論の参考にしていただければと思います。

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

それでは、会議に先立ちまして、今回、三鷹の富澤さんが新しく協議員としてご出席いただいておりますので、一言ごあいさつをいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

【富澤協議員】 三鷹市より、川瀬さんの後任ということで伺いました富澤でございます。今回から協議員として参加させていただきます。どうぞよろしく願います。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

それでは、本日の会議の進め方を確認させていただきます。

まず資料 2、3、4を事務局より説明させていただきます。皆様にご確認をいただきます。その後、資料 5の説明をして、必要性の有無について議論していきます。そのような流れで考えております。

続きまして、前回の会議録についてご確認をいただきたいと思っております。事前にご覧いただきまして、ご意見があったものについて修正したものでございます。資料 2の方をご確認いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

会議の内容については、特にないようございまして、この形で本日から公表とさせていただきます。よろしく願います。

それでは、前回の協議会で皆様からいただいた意見を整理しております。また、先週、運営懇談会を開催しておりますので、その報告もあわせて事務局の方からしたいと思っております。

【事務局(伊藤)】 資料 3と、あわせて4をごらんいただきたいと思っております。

資料 3の方で、前回の協議会で出された意見を整理しております。前回は特にオープンハウス、それから、地上部の街路についてご意見をいただいております。あらかじめ見ていただいていると思っておりますので、ご確認していただければと思います。

それから、資料 4、「運営懇談会の報告について」にまいりたいと思っております。

運営懇談会、5月6日に、ここに書いております出席者の方で開いております。運営懇談会からの主な提案としまして、「次回協議会について」ということで、(1)にありますように、「協議会冒頭で、『外環道の地上部街路の議論の進め方』について、東京都で説明する。」2つ目は、「必要性の有無については、『2-1.環境に与える影響』及び『2-2.生活に与える影響』について引き続き議論を進める。」ということをご提案しようということになりました。

それから、今後につきましては、「6月までの協議会の開催予定日を確認する。」これは、その後のページを見ていただきたいと思っております。6月の開催予定ということで、6月の10日と26日を21回、22回の開催予定日としたいと思っております。

戻りまして、「今後について」の2つ目として、「5月に論点項目の議論を行い、6月にこれまでの議論及び今後の課題を整理したとりまとめを行う。」というのが運営懇談会からの提案です。

その他、以下に書いているようなご意見が出ております。

以上、運営懇談会の結果の報告です。

【司会(西川)】 ただいま事務局から説明がありましたが、資料-3と4につきまして、ご確認いただきたいと思っております。資料 3の方が、前回いただいたご意見を整理していただいたものでございますが、こちらについて、何かございますでしょうか。

か。よろしいでしょうか。

特になければ、続きまして、資料 4の方をご確認いただければと思います。

「今回の協議会の進め方」について、それから、「今後について」ということで、2点ご提案がございます。ここで皆さんのご了解をいただければ、この提案に沿った形で議論を進めていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。特に、今回の協議会、今後について、特になければ、このような形で進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

よろしいようですので、このような形で進めさせていただきます。

それでは、この報告の中にもございますとおり、まず冒頭に、「外環道の地上部街路の議論の進め方」につきまして、成田さんから資料提出がございますので、そちらの方の説明をお願いします。よろしくお願ひいたします。

【成田協議員】 東京都の成田でございます。

前回、街路のところでもいろいろとご議論いただき、誤解を多少生んだところがありましたので、今回、この論点項目の整理の中で、影響の3.のところの、今後議論していく外環の必要性の有無とは切り離し、必要性の論議がある程度集約された段階で街路について議論するということをご説明申し上げたいと思います。

資料 5を見ていただきたいと思います。

これは読み上げさせていただきたいと思います。

『外環に係わる計画について。 「外環に係わる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。」 「外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、街路の機能として不必要な部分は廃止となるし、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる。」』

このようなことで、補足説明させていただきます。

以上でございます。

【司会(西川)】 ただいま、資料 5の説明がございましたが、この資料の内容で、地上部街路の議論の進め方についてご確認をいただきたいと思います。ここで皆さんご確認いただければ、次の議論に入っていきたい思います。ご確認の方はよろしいでしょうか。

特にならぬようございましたら、次に進んでいきたいと思います。

それでは、これから、必要性の議論の方に入っていきたいと思います。

議論に使う資料につきましては、今回新たにご提出いただいている資料と、それから机の上に置いてある、特に資料ファイルの 1、こちらの方にこれまで提出された資料が入っておりますので、そちらの方をご確認いただければと思います。

項目につきましては、資料ファイルの 1を開いていただきますと、青いインデックスに「論点ポイント」という目次がございますので、それをめくっていただきますと、前回までご確認いただいております論点ポイント、論点項目の整理という資料がございます。それを確認しながら議論を進めさせていただきたいと思います。

本日議論するテーマといたしましては、先ほど、運営懇談会の提案にございましたように、「環境に与える影響」から議論に入って、「生活に与える影響」についてというテーマでございます。それにつきまして、伊勢田さん、宮良さんから資料提出がございますので、まずその資料のご説明をお願いします。

それでは、伊勢田さんの方、資料 5の説明をお願いします。

【伊勢田協議員】 お手元の資料 5、横になっている資料からでございます。

画面にも同じものが映るかと思っておりますので、画面と見比べていただければと思いま

す。

まず、先日ご視察をいただきました東京湾アクアラインのトンネルの中の空気の流れについて、補足説明をさせていただきます。

上の縦断図は、木更津から川崎に向う方向のトンネルでございますが、基本的には、トンネルの中の空気の流れというのは自動車の走行によって自動車進行方向に空気が流れていくというのが基本的な原理でございますが、その流れだけでは足りない場合に、小さく写真が載っておりますが、ジェットファンというファンで、大きい扇風機のようなものでトンネルの中の空気を起こして空気の流れをつくり出すということになります。この東京湾アクアラインの場合ですと、海ほたる側から空気が入りまして、途中の風の塔で一度空気が抜けまして、また新たな空気をトンネルの中に入れまして、浮島の換気所を出しているという空気の流れになっているというご説明でございます。

続きまして、次の資料でございます。「環境状況の把握の方法」でございます。環境に与える影響について、具体的な影響を検討するに当たりましては、環境アセスメント法という法律の仕組みに基づきまして、いろんな外部の先生方のご意見を伺ったり、また、広く市民の方々からの情報を募ったりして進めていくことになっていきますが、いずれにしても、現状の把握というのが大変重要でございます。

そこで、今後さらに具体的な影響を検討するに当たりましては、この周辺地域の環境の現状を正確に把握するために、そこに例でお出ししているような現地調査が不可欠であるというふうに考えております。

例えばどういうものをやるかと申し上げますと、大気につきましては気温とか風向、風速、降水量から始まりまして、汚染物質である二酸化窒素や浮遊粒子状物質の濃度を季節ごとに観測するというようなこと。また、騒音とか振動でも、現状でどれぐらいの騒音とか振動があるのかとか、どういう地盤特性があるのかということ。動物とか植物では、動物とか植物の分布状況を、右の写真がありますように目で確認したり、また、トラップといたしまして、わなを仕掛けて捕獲したりして確認していくということも季節ごとにやっていくということが必要となります。

また、外かく環状道路は、地下のトンネルで考えておりますので、次の地盤とか地下水について、詳細な情報を集める必要があると考えております。そこにありますように地質の調査をしたり、真ん中の写真は観測井戸と申しまして、地面の中深くパイプを入れまして、そこで地下水の水位とか流れの方向を把握するというようなことや、どういう土質、土の性状がどういうものなのかということを確認していくということが必要となってくるわけでありまして、

1枚めくっていただきまして、次は外かく環状道路付近の遺跡とか史跡でございます。これは、先般、協議員の方からもご指摘や資料の提出がございましたが、私どもなりに各区役所さん、市役所さんから資料をちょうだいいたしまして、それを地図に落としてみたものでございます。こういう遺跡・史跡、大変重要なものだと考えております。引き続き私どももこういう情報の収集に努めたいと考えております。また、協議員の皆様方の地元の情報というのは大変貴重かと思っておりますので、ぜひそういう情報をお寄せいただければ幸いです。

以上でございます。

【司会(西川)】 それでは、続きまして宮良さんの方、資料の説明をお願いいたします。

【宮良協議員】 続きまして、ページをめくっていただいて、同じく資料 5 でございます。

「外環道計画線内の用途地域について」、これはご質問がありましたので取りまとめてあります。作成に当たりましては、各市の皆さん、ご協力をいただいております。

用途なんです、都市計画で、左側、12種類あります。住宅系、それから商業、工業、それがまた細分になっております。

横には、各市ごとに、それぞれどんなふうな用途に使われているか、都市計画なんです、その割合を示しております。各市ごとに10割になるように整理をしております。2,500分の1の図面を使いますので、1mmだと大体2.5mぐらい、そういった誤差も含みがあるので、一応割合を示して、どんなふうなことになっているかをお示ししました。

以上です。

【司会(西川)】 ありがとうございます。
お配りしている資料のご説明の方は以上でございます。

今日、新たにご提出いただいた資料と、それから、先ほどのファイルに綴じている資料を使いまして、これから、「環境に与える影響」についての議論をさせていただきたいと思います。

まず、「環境に与える影響」について、何かご意見等ございましたらいただけますでしょうか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 環境に与える影響については、先月のPI協議会で、私は意見書を出したのですが、ちょうど今日、冒頭にございました成田協議員の地上部の話がいろいろ議論されておりましたので、私は資料説明のときには何も申し上げなかったもので、改めていわせてください。

これは、4月17日に出した資料でございます。

【司会(西川)】 その資料のありかは、前回の提出資料でございますよね。そうすると、資料の1の、黄色のインデックスで、「影響(環境)」というところをめぐっていただきまして、その右下に数字が書いてあります。めぐっていきますと、26ページがあります。前回ご提出いただいたのはそこだと思います。

【栗林協議員】 どうもありがとうございます。済みません。

これをもう一回いわせてください。

(1)については、もうよろしいかと思しますので、(2)について、これは世田谷区内の話なんですけれども、世田谷区では、外環は野川と国分寺崖線の間計画されております。この場所は、ちょうど同じ資料、1の21ページに地層の資料が出ております。実はここは武蔵野礫層と立川礫層のちょうどふちになっておりまして、この外環計画線は、古多摩川といわれているところでございます。武蔵野の方は台地でございます、国分寺崖線です。外環道路に計画されているところは、底辺部の立川礫層の上です。ここは古い多摩川でございますから、地下水脈はほぼ多摩川の方と合致していると考えられています。

めぐっていただきますと、私の資料の30ページに、ボーリング調査というのがございます。成城3丁目14-1、これは外環の世田谷インターのわきです。これを見ますと、武蔵野台の水脈は影響が小さいと考えられている。しかし、この計画地のところは滞水量が多いと考えられていて、水脈を切断する危険は少ないものの、地下水阻害の影響は大と考えられております。それがこのボーリングデータの報告書に出ております。なおかつ、この上総層群の中の深層、大体地下20m前後のところにも滞水層がある可能性が高いです。

実際にこの土地の少し上流の方、北側にパークシティというマンションが建ちましたけれども、ここがちょうど航空母艦のように浮いた状態になっております。そうすることで、今度、大深度であるとするならば、シールドトンネルの地下水脈に与える影響は、特に世田谷の場合、東名からだんだん下がってきますので、非常に重要で

はないか。私は、あえていうならば、これは計画をする、しないの前に、やはり事前のボーリング調査が必要ではないかということをご提案申し上げます。

次に(3) これは同じ資料の14ページに、川口ジャンクションの排気ガス、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の調査があります。これは、大体基準値の中におさまっているのです。私の資料の2枚目に、最近の世田谷通りのNO₂の測定結果をお出ししました。これは、27ページです。測定箇所は28ページ、この1、2、3、4、5、6、7というのが世田谷通りです。外環は、この4、5、6、7の地図でいえば、下側、すなわち南側に、世田谷通りに沿って計画線が引かれております。ここのNO₂の測定値が、この地図の隣のページにグラフで出してあります。これは29ページです。

このNO₂の調査というのは、成城のまちで市民グループがずっと過去数年、全国一斉の調査日に実施しておりまして、これは成城自治会紙にも広報しております。これを見ますと、やはり非常に測定値が高いのです。すなわち汚れております。特に平成12年の12月は完全にオーバーしております。こうしたことを考えますと、現在の世田谷通りの測定値が、この間国土省から資料として出されております川口ジャンクションの測定値と同じです。したがって、ここの場所は、昨年秋、これも概念図ではありますけれども、この部分は全部開削ということになっております。もし開削であるとするならば、外環ができれば完全に基準値を上回るという結果になるのは目に見えております。したがって、これに対して本当にどんな対策があるのかということとは、実は非常に大きな問題ではないかなということをおえて申し上げます。

それから、これに対しては、やはり実際いろんな対策があると思うのです。これは逐次また議論の中で出てくることかと思っておりますけれども、少なくとも、今、特にお願いしておきたいことは、川口ではなくて大泉ジャンクション周辺の調査結果をぜひお出しいただきたい。すなわち、もし東名まで外環ができるとしたら、世田谷は第2の大泉になります。今でも東名は朝晩大渋滞でございますので、非常に環境が悪くなることは間違いない。したがって、大泉が現状どうなのかということとは、世田谷としては、それはぜひ提出していただきたいということをお強く要望いたします。

次に(4) 自然環境、特に動植物の連鎖、植物に与える影響ということ。これは前にも出しました。実は前に、3月27日に、やはり意見書を出してございまして、世田谷区では、ちょうど外環のわきの国分寺崖線が世田谷の風景軸になっております。80万緑化政策の目玉になっているのです。区長はかわられましたけれども、多分、いきなり緑化政策をおやめになるということはありません。ずっと継承されていくと思っております。

こういう中で、世田谷区も、また市民も、動植物には非常に詳しい人が大勢おります。この調査については、前回提出されております国の資料は、すべてまだ目視のところ、全く考察がされておられません。本当は、都市施設ができるわけですから、どこに何がいくかということではなくて、この都市施設によって動植物の生態系にどんな変化があるのか。すなわち、連鎖が断ち切られるということはないのか、あるのか。それから、植相の変化がどうなっていくのか。国分寺崖線というのは、広葉樹が結構あります。こういったものが排気ガスによってどんな影響を受けていくんだろうかということをお考えれば、やはり植相の経年変化といった視点も必要ではないか。そういったところには、やはりPIと同じように市民が参加していく仕組みがぜひつくられることを、世田谷というか地元としては強い要望を持っております。

こんなところが私の意見でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

今、環境の中でも地下水と大気、それから動植物という3つの項目についてご意見

をいただきました。どこからでも結構ですが、どなたかご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 私の方は質問になるのですけれども、たしか、第16回の協議会だったと思うのですが、伊勢田協議員が、換気塔については、トンネルの中のガスが連絡路から地表に漏れ出すことを防ぐために、連絡路の空気を逆流させてトンネル内に引っ張り込んで処理することから換気塔の位置というのは決まってくる場合がある。換気所の数としては、おおよそ3カ所あれば処理が可能である。ジャンクションの数は必要で、最低3カ所は必要と考える。地上に構造部が出るところに換気所をつくるのが極めて一般的な形と思うというふうに答弁されているのですが、インターチェンジはできるだけつくりたくないというのが、昨年終了しました外環有識者委員会の提言書にあるわけですが、もしインターチェンジなしだった場合には、私どもの入間地区、前回、三鷹の柴田協議員も話されていますが、今、山手通りの下を通っています中央環状、これは1.5kmに1本で換気塔ができていますけれども、最低3カ所ということは、ジャンクションは今、3つ、大泉、中央、東名と予定されていますけれども、この3つだけで済むということになるわけですね。もしインターができれば、開口部ですから、あそこでも換気塔が当然つくられるということになると思うのですが、もしインターなしの場合には、ジャンクションの3本だけで処理ができるのかどうか、その辺のところを正確に、正式にお答えというか、お話し願ってないので、ちょっとその辺お聞きしたいと思います。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

前回もご意見をいただきましたけれども、換気塔の位置についてのご質問をいただきましたが、それに対してよろしいですか。では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 それでは、栗林さんと渡辺さんから、ご意見とご質問をいただきましたので、私の考えを述べさせていただきます。

栗林さんの方から、貴重な情報提供をしていただきまして、大変ありがとうございます。いただきました地元の情報を、私ども大事にしていかなければいけないなと思っております。

ご指摘いただいた項目、私どもいずれも重要視している環境項目でございます。

まず最初の、野川の地下水の件でございますけれども、私どもで文献、書籍とか、過去の調査結果からわかっている範囲は、先ほどご指摘いただきました21ページの、16回に私どもから出させていただいた地図ぐらいが、現在わかっているすべてでございます。ただ、この状況でも地下水と野川は、ご指摘のように立川礫層を通じて地下水と野川の水はつながっているというふうに私どもも認識しているところでございます。

しかしながら、これ以上の詳しい情報がやはり必要なものですから、まさに栗林さんにご指摘していただいたように、ボーリング調査といいますか、先ほど私も今日の資料でお出ししておりますけれども、地質とか水位とか水の流れの方向とかを、複数の地点で観測して、水の流れがどうなっているのかを現状把握し、そして、それに基づいて何かシミュレーションをしてみるとか、そういったようなことが必要になってくるというふうに考えておりますので、まさにご指摘のとおりでございます。

次に、世田谷通りのNO₂についてのご指摘もいただいております。ご指摘のとおり、外かく環状道路が仮に地下構造になっても、東名ジャンクションの付近では連絡路は地表に出てまいります。となりますと、地表を走る車からの排出ガスにつきまして、現在の世田谷通りの排出ガスと複合する、足し合わされるというようなことが心配されるわけでございます。これについては綿密な予測が、今後必要になってくるの

ではないかと考えております。もちろん、環境基準を超えるような道路はつくれないわけですので、環境基準を超えないような対策をしていかなければいけないのではないかとというふうに考えております。

大泉ジャンクションの環境現況値につきましては、早速調べまして、できるだけ早くこの協議会にご提出させていただきたいと考えております。

生態系につきましても、ご指摘のように、私どもの調査、今現在では、そういう動物とか昆虫とか植物がそこにあったというような確認にとどまっております。これにつきましても植物・動物の連鎖とか、そういうような生態系の考察が、このアセスメントとか、そういう仕組みの中で、いろんな方の情報を求めながら考えていく必要があるというふうに考えております。

渡辺さんから、換気塔についてご質問いただきました。今日、私が提出いたしております資料 5、東京湾アクアラインの例を見てください。

これの一番左端に、浮島換気所という換気所を出しておりますけれども、浮島換気所でも、川崎側の地表面から、矢印というか、緑色の空気を中に吸い込んで地上に出ていっているのを簡単な漫画であらわしておりますけれども、一般的にトンネルの場合、こういう地上に出るところにつきましては、ここの浮島換気所のように、空気を逆に吸い込んで高く空中に出すというのが一般的に行われていることですので、仮に外かく環状道路にインターチェンジができますと、同じような構造、いずれにしる吸い込まなきゃいけないんじゃないか。そうしないと、排ガスが出口から自動車の走行の風に引っ張られて外に出ていってしまうのではないかとというふうに考えております。

もし仮にインターチェンジがないような計画ならばどうなのかというご質問でございましたが、東京湾アクアラインの例にありますように、東京湾アクアラインは、全線が10kmのトンネルでございますが、真ん中に換気塔を設けて、あとは出口に換気塔を設けるというようなこと。これは逆方向のトンネルもございまして、そうなりますと3カ所ということになる。最低3カ所と申し上げたのは、そういうような、東京湾アクアラインなんかの例を踏まえて申し上げたわけでございます。

しかしながら、いずれにしる東京湾アクアラインとは車線数も違いますし交通量も違いますので、詳細には交通量とか車線数とかに基づいた換気計算をした上でないと、確かなことはなかなか申し上げられませんが、このアクアラインの例から考えると、最低3カ所はどうしても要るのではないかとということでございます。

なお、その位置については、これはまさにこれからご議論させていただくことでありまして、どこが適切とか、そういうことはまさにこれからのご議論かなというふうに考えております。

以上でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

他の方でご意見ございますでしょうか。

では、須山さん、お願いいたします。

【須山協議員】 練馬の須山でございます。

ちょっといろいろお聞きしたいのでございますけれども、前に、国土省の方の資料の中にいろいろ書いてございますが、私どものところの青梅街道にインターをつけるような、これは練馬区の要請だというふうにいわれていますが、大泉が大変立て込んで、非常に環境が悪くなったので、それを何とか緩和するために、青梅街道にインターをつけるというようなことをいっているようでございますが、今もお話が出ておりますけれども、動植物にあたる環境も大事でございますけれども、このインターをつける場所は私どもの練馬と杉並にまたがっているわけございまして、そこに住

んでいる、動植物よりも人間の命が危ぶまれる状況になるというふうに思います。

ましてやインターがつけば排気塔もつくということになるわけでございます、それで、資料によりますと、もしも青梅街道にインターがついた場合に、小平市から1,200台、東久留米市から1,300台、武蔵野市から1,600台、西東京市から1,800台、東村山市から2,500台、地元の練馬から3,900台、それから、やはり地元になります杉並から4,700台、その他として700台、これらが集まってくる。インターを利用する車。ということがここに書いてあります。それで、それを合計しますと、18,000台。それに、地下を走っている車が8,800台。合計105,000~106,000という数字が出ております。もし、このようなものをつくってしまったら、この環境についてはどういうふうに皆さん方がお考えになっているのか。

それからもう1つ。練馬区の方で、上部の道路もつけてほしいというようなことをいっております。それは、目白通りから青梅街道まで。そこで行きどまりになるわけですね、青梅街道で。もし、そんな道路がつくられて、ここにインターもついて排気塔もついたら、動植物の命も大事かもしれませんが、そこに住んでおる人間の命が、私は一番大事だというふうに思える。その辺のことについて、行政はどのようにお考えになっているのか、ご質問いたします。

それからもう1つ。インターがつけば掘割になったりすると思いますが、すぐそばに杉並の善福寺の池があります。そういったような水の水脈といいますか、地下水の問題がどういうふうになるのか、その辺のお考えも、もしわかっているなら教えてもらいたい。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

青梅街道について、何か関連するご意見がありましたら。

では、本橋さん、お願いいたします。

【本橋協議員】 杉並の本橋でございます。

只今お隣の須山協議員からお話がございました青梅街道インターの件について、お尋ねいたします。

まずその前に、地下水の件について申し上げます。地域的にみて、杉並のこの地区は都立善福寺公園がございます。これは昔からあった小さな池だったのですが、昭和のはじめ、何とか公園にしようということで現在の大きさになりました。井の頭、善福寺、三宝寺、武蔵野の三名池として都民、区民に親しまれています。そしてまたこの地区は、昭和5年内務省の告示により、55ヘクタールが風致地区に指定にされました。また、特にこの地域は大正14年から昭和10年の10年間にわたり、区画整理が行われ碁盤の目のように整然としています。当時、この地域が将来開けるということで、先人達が努力して道路をつくったり、公園をつくったりして、大変環境のよい土地になっております。昔から、公園はいたるところで湧き水が出ていました。その後、池の上に昭和7年に杉並浄水場が出来ました。それがために、近辺の地下水がほとんど駄目になってしまいました。当時の東大の先生の話では、地下水の層が違うので心配はないという結論だったのですが、実際はそうではなくてやはり影響がだいぶあったという他の大学教授の説もありました。

そんなことで、その後も仙川から水を入れたり、いろんなことをして善福寺の公園の水を何とか保とうということをやってきたのですが、昭和30年ごろになりましたら、全部池の水が絶えてしまいました。今現在は、東京都にお願いして非常に深い井戸を掘ってもらいまして、善福寺の公園の水は満水になっております。仙川からも水が入っておりますが、仙川の水を公園に直に入れるのは、いろんな生態系に非常にま

ずいということ、公園の外側の善福寺川に持って行って放流しております。ですから、公園には一切入っておりません。そんなことで、あそこに高速道路ができて、また、インターができたりしますと、地下水や生態系がほとんど崩れていくのではないかと大変心配しております。

特にあの地区では、そのわきに区立の小学校がございます。これは、今の高速に隣接するところに建っております。昭和7年にできて、昨年70周年を迎えた学校で、大変いい学校なのですが、そのわきを通ってしまいます。そうしますと、この高速道路でインターなどできますと、工事中やその後どうなるのか、非常に私たちも心配ですし、近辺でも大分心配しております。

先ほど、須山さんからもお話がございました練馬区と杉並区の境のところにインターができますと、外部から来る車というのは、特に杉並区だけでも環7、環8からも来ます。そのほか、ほとんどの区域から車が押し寄せてくるということで、その状況が、計算上ではいくかもしれませんが、実質的に私たちは読めておりません。非常に環境のよい場所が破壊されていくということもありますので、そういう点について、行政側がどう思っておられるか、ご意見をお聞きしたいと思います。

終わります。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

青梅街道のインターチェンジについてのご意見がお二人の方からありましたが、それに関連するご意見はありますか。

では、宿澤さん、お願いいたします。

【宿澤協議員】 宿澤でございます。

例えば青梅街道にインターができるとなると、杉並側は170棟という立ち退きが換算されておりますけれども、私どもが見ますと、170棟ではとても間に合いません。その倍、3倍ぐらいは立ち退きがあるかと思えますし、それにつれて練馬の方と一緒に換気塔もつくらなきゃいけないということだと、相当な被害をこうむりますので、やっぱりそれを考えていただかないと、インターには絶対反対ということに。例えば地下を潜るにしてもね。お願いいたします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、今、青梅街道にインターチェンジができた場合の立ち退きの移転の影響の話と、地下水への影響の話。それから、出入りの交通量が多いのではないかという交通の集中の問題。それから換気塔の問題と、4点ほどご指摘があったかと思えます。主に環境への影響を今、議論していますので、そこを中心に少しご意見をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

では、伊勢田さん、お願いします。

【伊勢田協議員】 青梅街道インターにつきましてご意見をちょうだいしました。

青梅街道インターにつきましては、先般、私ども国土交通省と東京都さんでの連名で「方針」というペーパーを出させていただきました。その方針のペーパーにもありますように、青梅街道インターチェンジについては、引き続き地元のご意見を伺っていくということになっているということをもまず申し上げたいと思えます。

幾つかご指摘がありましたので、これまで、以前にお出しした資料に基づきましてご説明をさせていただきます。

まず、交通に関してですが、お手元の資料ファイル1の水色のインデックスがございます。水色のインデックスの中の7ページ目をお開きください。

まず、上の表でございますけれども、接続道路の交通状況でございますが、青梅街道インターチェンジの場合は、接続道路は青梅街道になります。現状は4車線で1日約50,000台の交通量があります。混雑度が1.33ということで、混雑してい

るという状況でございます。

私どもの試算では、下の表でございます。青梅街道インターチェンジを設置すれば、1日約18,000台の乗り降りがあるのではないかと考えております。なお、本線を走る交通量は約80,000台～100,000台でございますが、青梅街道インターができましたら、本線の交通は地下のトンネルを走るわけでございまして、これが直接的に地上には環境の影響は及ぼさないんじゃないかと思っておりますので、このインターチェンジを利用する1日18,000台の交通がどのような影響を及ぼすか、それは、騒音、あとは大気汚染、大きくはこの2つについてどのような影響を及ぼすかについて、綿密な予測とか調査が必要だろうというふうに考えております。

もう1点。地下水につきましては、黄色いインデックスの22ページに折りたたんだA3判の資料が入っております。

上の図でございますが、上の図が青梅街道周辺の地質と地下水の状況で、今現在私どもが把握できている情報でございます。その地図を見ていただきますと、地下水の流れの向きは、西から東に向かって流れております。その緑色の破線が外かく環状道路の計画の線でございますので、善福寺川の下流側で外かく環状道路と地下水の流れが交差するというような状況ではないかと考えられます。

ただ、インターチェンジができますと、開削工事と申しまして、やはり地表から土を掘り下げていく工事になります。また、構造物を地表の浅いところにつくる必要がございます。それゆえに、地下水の流れの阻害が心配されるわけでございますので、これにつきましても、先ほど世田谷区の野川と同様に、綿密な現地の調査をして、シミュレーションをする必要があるのではないかと考えております。

あと、立ち退きというか、移転のことについてでございますが、こちらは「生活に与える影響」で、オレンジ色のインデックスの2ページ目に表が載っております。第9回の協議会にご提出した資料でございますが、この場合、各インターチェンジがある場合でございますが、青梅街道インターチェンジがある場合ですと、杉並区内で開削ボックスと考えられる区間に約170棟が該当するというふうに私ども数えているところでございます。

この移転の棟数、仮にもし青梅街道インターチェンジを設置するとなりました場合に、私どもとしては、工法とかそういうもので1棟でも少なくなるように工夫はしていかなきゃいけないとは考えておりますが、いずれにしろ今のところ杉並区内にあります約370棟のうち170棟は開削ボックスと考えられる区間に該当するのではないかとというふうに、私ども試算しているところでございます。

以上でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

他に関連するご意見はございますでしょうか。

それでは、宿澤さん、お願いいたします。

【宿澤協議員】 私どもがちょっと数えてみましても、この間もインターに反対しましょうというピラを配ったんですね。配って歩きましたが170では、とてもじゃないけどききませんでした。それは詳しくどこからどこまでという開削の場所を決めたのですか。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 今ほどご説明しました棟数は、都市計画図の中で数えているものでございます。都市計画図は、いわゆる航空写真に基づきましてつくる関係上、屋根の数で1棟、2棟というふうに私ども、数えております。つまり、アパートも1棟

という数え方になりますので、これは戸数ではございません。戸数はこれよりもきっと多いとは思いますが、数え方として、地図の上で上空からの建物の数で数えておるものですから、建物の数が170棟ということで、戸数が170というわけではないというふうにご理解いただければと思います。

以上でございます。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

他に青梅街道に関連するご意見ございますでしょうか。

青梅街道の議論は、よろしいですか。

ありますか。では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 青梅じゃないのですけれども、先ほどの私の質問に対する伊勢田協議員の回答だったのですが、換気塔の場所は決まってないというふうにおっしゃいましたね。ところが、16回的时候には、地上に構造物ができるところに換気所をつくるのが極めて一般的とっているわけです。そうしますと、今の段階ではジャンクションだけはどうしてもつくるのはやむを得ないだろうという話であるのですが、先ほど、つくる場所は決まってないというお話でしたけれども、もしインターがなしだという場合には、これは当然構造物が地上にあるというのはジャンクションしかないわけですから、当然ここに換気所が設けられるというふうを考えざるを得ないのではないのでしょうか。そういう意味で、換気塔の場所は決まってないという言い方は、ちょっと説明不足ではなからうかと思うのですが。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

換気塔の位置について、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 第16回的时候、私が申し上げたのは、先ほども申し上げているように、1つは、出口ができるところからは空気を逆流させて吸い込む必要がありますということが1点と、もう1点が、つくる場所としては、吸い込まなきゃいけないということもあわせて考えると、出口とか構造物があるところで設置されているのが一般的ですと、こう申し上げました。これはあくまで一般論でございます、外かく環状道路の場合、どの場所で設置するということを決めていることはございません。

以上でございます。

【司会(西川)】 ありがとうございます。今、換気塔設置の考え方の説明がありました、他にご質問はございますでしょうか。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 どうしても納得できないんですけれども、決まっていないういながら、いわゆる地上部と接するところを、地上に対する構造物があるところではつくるとっているわけですね。ということは、とりあえずの段階でジャンクションは決まっているということじゃないんですか。どうも伊勢田協議員のいっていることはつじつまが合わないと思うんですよ。換気場所は決まっていないういっているんですよ。ところが、地上に構造物ができるところでは換気所をつくるのが極めて一般的ということは、逆にそれが決まらないということは、外環道路は別だということですか。一般論とは全然別個に考えると、従来ならばジャンクションでつくるのが一般的だけれども、外環の場合にはそうじゃないんだというふうには受けとめてよろしいんですか。どうも伊勢田協議員の話の聞いてるとそういうふうには受けとめざるを得ないんですけれども。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 現時点では、こういう構想段階の計画をご説明しているわけでございますので、一般的な事柄とかほかでの事例を引用しながら私は環境に対する影

響をご説明しているところでございます。ですから、外かく環状道路について、決まったのかというご質問ですと、別に換気塔の位置だけを決め込んで私ども計画しているわけではございません。技術的には、先ほど申し上げたように、アクアラインのように、空気の流れをつくり出すということが必要となってくるわけでありまして、その位置について、これからそのことも含めて議論していただくべきテーマかなというふうに考えております。

以上でございます。

【司会（西川）】 ありがとうございます。

換気のことについて他の方はご意見よろしいですか。

まず、宿澤さん。

【宿澤協議員】 青梅街道にインターをつくれればそこも換気塔がやはりできるわけですね。インターのところの。

【司会（西川）】 青梅街道にインターチェンジができた場合はどうなるのかということですか。

【宿澤協議員】 そうすると、また立ち退きが変わってきますよね、換気塔をつくとすれば。

【司会（西川）】 今のご発言はご質問ですか。

【宿澤協議員】 はい。

【司会（西川）】 では、今そういうご質問がございましたので、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 これまでお出ししている資料は出入り口とかジャンクションが設置された場合の対象となる棟数を先ほどご説明しております。ですから、換気所を設置した場合、もちろんそれが全く、例えば大深度地下になっているところに換気所を設置すれば、そこは明らかに新たな移転になりますので、先ほど来申し上げている棟数は、換気所をどこにつくるのかということの特段念頭に置いていない数字でございます。

以上でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、他に。

それでは渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 伊勢田協議員はあれですか、16回目にご自分がおっしゃったことをご理解されていますか。最初いいましたけれども、換気所の数というのはおおよそ3カ所あれば処理が可能、それからジャンクションの数は必要で、最低3カ所必要と考えているということを私は質問したんですけれども、場所も、数も決まっていなという話でしたね。この16回目の話というのはどうなんですか。間違えて答えられたんですか。それとも16回目の話は正しいんですか、説明された内容は。今話された内容と16回目の回答内容が全然違うと思うんですよ。16回目の会議録を見てください。そういうふうにお答えになっていますよ。おかしいんですよ。何回でもいいですよ。換気所はおおよそ3カ所あればいいといっているんですよ。ジャンクションの数は必要。ところが今ジャンクションに換気所をつくるんですかといったら、決まっています。では、ジャンクションに関係なければ全然違うところに3カ所つくるという意味ですね。そういうふうを受け取ってよろしいんですか。どうも日本語として、これはわからない回答なんですよ、伊勢田協議員のお話は。ちょっと一般的な日本語としてわかるようないい方をさせていただきませんか。

【司会（西川）】 関連の質問ということでもよろしいですか。

では、倉田さん、先にお願いたします。

【倉田協議員】 今の16回の話も私はちょっとそのとき発言したと思うのですが、換気塔、換気施設が決まっていないという伊勢田協議員のいい方はある意味ではそのとおりだと思うんですね。まだ、どこどこに決めたわけではないんで。ただ、渡辺協議員もいったように、最低3カ所は必要だろうということと、ジャンクションについては設置をしたいというんですか、そういうような発言で、僕はその2つを合わせればつじつまが合うことをいっているなという理解をしていて、僕はたしかそのときに発言して確認させていただいたのは、地上部にそういうものがあるところについては排気塔をつくりたいということであったので、単純にインター等がないところに換気塔だけはつくらないですねといったら、そういうことは一切考えていませんという趣旨の発言をされて確認させていただいたので、私はむしろ換気塔だけの施設は、インターがなければ、ないところにそれだけの施設はつくらないということを確認したということの方が重要かと思うんで、再度その点も含めて、私はそういうふうに理解していますので、再確認させていただきたいと思います。

【司会(西川)】 関連する内容でよろしいですか。

では、須山さん、お願いいたします。

【須山協議員】 こちらの方のどこかの資料によりますと、インターをつける場所に排気塔をつけるというようなことがこの資料の中に書いてあったように思うんです。ですから、インターのついたところには排気塔がつくんだなという認識でおったわけです。しかし、インターがつく場所に排気塔がつかないということであれば、またそういう考えでいなきゃならないかと。何かこれにはインターのついたところには排気塔をつけるというふうに載っていたように思いますよ。そうじゃないんですか。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

ご指摘の資料は、いつの資料か、須山さんわからないですか。

【須山協議員】 わかりません。

【司会(西川)】 換気塔についてご意見ございましたが、他にご意見ございますでしょうか。

それでは、柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 換気所のことなんですけれども、前回私が伊勢田協議員の説明にもう1回きちっと説明を求めたわけなんですけれども。換気所をどこにつくるか、何カ所をつくるか、どのぐらいの規模のものをつくるか。それはこのPIの協議会の中で、なかなか決められるような、そんな簡単なものじゃないと思うんですよ。

問題となる交通量がきちっとデータとして、前回のときに、インターがあった場合100,000台とかいう数字が出ていますけれども、それは単なる、現在、平成11年に通過している交通量を、外環ができた場合に想定したらこうなりますよ、そういう計算式なんです。だから、何度もいいますように、外環ができて便利になればそれを使っていこうという誘発交通が相当数あるわけです。そういうようなものを加味していけば、どのぐらいの交通量があって大型車の車両の割合があって、どちら方向へ流れて、時間帯はどうなるのか。換気所の処理がどうか。換気所の能力はどうか。非常災害の場合にどういうことができるのか。それは簡単に換気所の数や位置やなんかをここの場で想定しながら結論を出せるような、そんな問題じゃないというふうに私は思うんですよ。ですから、それはもうちょっとしっかりとした検討をしていただいて、そういう資料を出していただいた上で議論すべきじゃないかと思うんです。そうしないと、大深度で入っているところには換気所はありませんよ。ジャンクションのところはインターチェンジのところだけつくりますよという、そんな簡単な話じゃないということをおし上げたいと思います。

それと、全体的な話と、もう1つ地域的な話とあるわけです。今青梅街道のインタ

一の話もありましたけれども、これからオープンハウスで議論するに当たっては、地域の中で議論するに当たっては、例えばここに生活に与える影響の開削区間が資料であります。一番問題となるのはこの開削区間です。地下水に与える影響もそうだし、今日の文化財の包蔵地、ここも壊していくし、大気汚染、騒音、振動、そういう一番大きな影響を受けるところについては、こういうふうに項目別に、いろいろなところに、あっちの項目にも出ています、こっちの項目に出てはいますでは、市民の皆さんわからないんです。では、この開削区間として想定されるところで、その地域に与える影響、生活に与える影響をすべて1つの資料として整理をしていただきたいと思います。そうしないと、これはあっちを見てください、こっちを見てください、そういうことでは、もう要は情報を共有できないわけです。ですから、私の要望は、特に一番問題となるこの開削区間について、生活に与える影響、環境に与える影響、それらをすべて網羅した資料をそれぞれの開削区間ごとにつくっていただきたいと思います。ぜひこれはお願いします。

それから、最後もう1点ですけれども、何度も何度もいって、まだ出てこないのが、首都圏全体の交通量です。出しますといいながら出てこない。一番肝心のデータを出さずに、どうやって外環の必要性、役割を議論しようというんですか。口を酸っぱくいって、もういうのも嫌になっている。それをきちっと出さない限りにおいては、外環の必要性なんか議論できないですよ。いい加減にいつ出すかというのははっきりしてください。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、1点目が換気塔を議論するにはまだ資料が出ていないということと、各地区ごとに資料を整理するということが、首都圏全体の交通量の資料の要求というご意見でした。まず先に換気塔のご意見がございましたけれども、江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 では、換気塔とか大気汚染のことに関連して、私の方からも申し上げたいと思います。

前々回でしたか、換気塔がどのぐらいの範囲で影響を与えるのか教えてほしいと申し上げましたし、先日現地視察をした換気施設で何が除去できているのか教えてほしいというふうに、「この論点項目の整理に対する質問」のところで書いたんですけれども、例えば、環8の井荻の換気塔では近くに住むお医者さんが、診察室ですから室内ですね、室内の中にある空気清浄機が真っ黒だというふうにおっしゃっています。また、2000年に和解した尼崎公害訴訟では、和解条項の中に汚染物質の削減を図ることが盛り込まれていますけれども、これに対して、昨年秋に新聞に載っていたんですけれども、原告側が、「国側には条項を履行しようとする姿勢が見られない」と反発しているそうですし、また昨年秋に東京大気訴訟で判決がありましたけれども、その判決文の中にこのような記載がありますのでちょっとご紹介したいと思います。

「被告国らが、本件各対象道路の供用を開始して以降、自動車排出ガスによる周辺住民の健康被害を防止するための有効かつ適切な方策を講じ、これにより周辺住民の被害が軽減されたとの事実を認めるに足る証拠はない」というふうに書かれています。

ですから、排ガス規制だとか技術の進歩でこうなる可能性がありますという話ではなくて、周辺への影響を考えるに当たっては、現状がどうなっているのかとか、考えられる最悪の場合のことを想定して検討を進めていただきたいと思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

それでは、他にご意見ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、湯山さん、お願いいたします。

【湯山協議員】 湯山でございます。

先ほど議論が青梅街道におよびましたので、その青梅街道に隣接する私たちの地域について申し上げたいと思います。現在私たちは、練馬区の上石神井駅周辺地区まちづくり協議会というものの組織を運営しております。その中で、地域に対するさまざまなデータを現在取り合っているところでございますが、将来外環ができたためにどのようなことがおきうるかをシミュレーションし、多角的に検討しております。そうしたデータを改めて検証するにおよんで、まさに今、この外環の問題、この計画線がいかん生活に現在も圧迫し続けているかという数字を皆さんに知っていただきたいと思うわけです。上石神井駅には、年間で1500万人弱の乗降客があります。日にしますと、平均で4万6千人ほどです。上石神井駅に向かう道路幅はせいぜい6m程度のものです、そこには大型バスが複数路線乗り入れ、乗用車やトラック、自転車、オートバイなどが常時行き交います。この混雑の中へ毎日4万6千人もの乗降客がひしめくのです。もちろんご検討で先の話しをいろいろ憂いておられますが、いま現在も、外かく環状道路の計画が宙づりにされたために、道路整備や地域開発が抑圧され、住民が日々苦しんでいるという大きな問題があるわけです。

ですから、こういった一連のPI協議会、こういった組織が持たれたということの本来の趣旨はどこにあるのか。やはりそれによって私たちの生活とか、これからのまちづくりというものを細やかに考えて行かなければならないわけですが、この計画は3分の1世紀止まっていたわけですよ。その中に大きなひずみが残っているわけで、それらを検証していかなければ、次のステップはないのだと思います。16kmの沿線の中でも、とりわけ上石神井地区は非常に大きな影響をうけて、今日的生活環境に著しい問題を抱えているのです。

道路は点ではなく線ですから、道々にそれぞれの皆さんが、それぞれのお立場でご意見を主張されるのは当然のことです。それと同時に地区によっては大きなデメリットをすでにこの時点で背負っているのだということ、みなさんにもいっしょに考えていただきたいと思います。先ほども申し上げましたように、6m幅の道路でおきる大混雑はどこに原因があるのか、過去の経緯よりもこれからの新たな問題として発言させていただきました。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。ほかにご意見ございますでしょうか。

では、須山さん、お願いいたします。

【須山協議員】 今上石神井の協議員からお話ございましたが、車で困っている、確かに6m幅の道路で大変困っていると思います。ただ、これは問題は上石神井の駅のところにある踏切なんです。踏切がなければ今みたいに混むということはないんです。これは西武の会社にいうべきことであって、外環の道路と一緒に考えるとというのはおかしいと思います。これは西武の会社が踏切を解消すれば今みたいな混雑はないんですよ。

以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

では、湯山さん、お願いいたします。

【湯山協議員】 揚げ足をとるわけではないんですが、西武鉄道とは何回も交渉してのことで、皆さんに事例として申し上げているわけです。結論から申し上げれば、外かく環状の問題に明確な結論が出ないうちは、西武鉄道としては一切手をつけないと解答しています。裏返しをすれば、外環の問題解決なくして、踏切りの問題も動か

ないのです。状況を存じておられないとは思いますが、よく考えずにご発言されるのは困ったものです。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、平野さん、お願いいたします。

【平野協議員】 練馬の問題ですので、ちょっとお話、発言させていただきます。

1点整理させていただきたいのは、先ほど国土交通省の方からお話がありましたとおり、国や都の方はインターチェンジについては地元と協議した中で整理していくというお話をしております。練馬区の問題ですが、これは区長もはっきり申し上げていますが、外環の南伸は絶対必要だ、それからもう1つは、青梅街道のインターチェンジも必要だということをはっきり申し上げています。それに対して、国土交通省、または東京都においてもそれは今後協議をしていく。当然ことながら、その中で議論するに当たって、先ほど来出ている地下水の問題や排気塔の問題やら、その辺のものをやはりきちっと調査してもらった中で、その辺の議論をしていく必要があるのではないか。練馬区内の中でも協議員お2方、今日ご発言されていますけれども、こういう議論についてもそういうものを整理した中でやっていかなきゃいけないということが必要になってくるだろうというようにとらえています。

ですから、その辺のものを当然今後、今日各協議員の方から出てきているご意見を踏まえた中で、調査等を進めていただきたいというのが区側としての1点でございます。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、環境に関する影響について、新さん、お願いいたします。

【新協議員】 黙っていようと思ったんですが、どうも論議がおかしな方向に行くので、換気の問題でちょっと一言。

3カ所の換気とかなんというふうにいわれていますが、この間視察に行った関係では、あそこの換気塔というものはじんあいをとってきれいな空気を出しているというような王子の換気所ですね。二酸化窒素とSPMについては対応していない。だから、ああいう換気塔ができて、環境に与える影響というのは、今までのその地域の環境にプラスして加速していくようなものであって、どんな換気塔であろうともそのままだけの大気を、たとえ粉じんを取ったぐらいで出していくのであれば、間違いなく汚染は拡大するということ。

もう1つは、しかも1.2kmぐらいの間のトンネルの、要するに換気をするためにあれだけ大きな建物が必要だということは、例えばインターチェンジのところでああいうもので処理するとすれば、両側にあって、真ん中8kmのところ、風の塔が5kmだから、そのぐらい処理できるんだというかもしれないけれども、かなり大規模な換気設備をつくらなきゃならぬ。

しかも、その換気設備というものは京浜島で見ましたけれども、あの小さなトンネルの1kmぐらいの排気ガスを処理するために、2つありました。どっちか1つでいいんだろうけど、吸着式ともう1つありましたけれどもね。どっちか1つでいいだろうと思うんだけど、あれが18分の1の規模だということを聞きました。1kmで、なおかつその風量の18分の1であれだけの大きなものが要ということは、あれの18倍、18倍の大きさにしなくても、吸着する材料をふやせばいいというような話もしていただきましたので、大きさは違うかもしれないけれども、かなり大規模な施設が必要になるだろう。体育館1つだなんてものじゃないだろうというふうに私は思うんですが、そういう説明をしていただかないと、換気所とただいっただけで、換気所から出てくる空気はその中に走っている車の二酸化窒素もSPMも除いていないという大気であれば、変な話だけれども、1日中走っている外環の中の車のそういったN

Oxと浮遊微粒子を3カ所で吐き出すということになるわけだ。

私どものところは三鷹ですから、三鷹で外環の中の排気ガスの3分の1を吐き出されるということになりますと、結果としてどういうことになるのかということもはっきりしていると思うんです。とにかく、今現在の三鷹の大気汚染状況が少しでも悪くなるんだったら、私はこの外環計画に反対するつもりであります。この中の排気ガスを、95%でもいいですが、完全にクリアにして周りの大気汚染を従前と変わらない状態に保つことができるという確約ができるなら、私はあえて反対はしないつもりです。それが1つ。ですから、その大気汚染の処理するやり方も換気塔の数とか方法とかにあわせて説明をしていただきたいということがあります。

それと、もう1つは、この会議の中でいろいろな問題をおっしゃる方がいらっしゃいますが、個別の問題については余りいわれると、私も黙っていられなくなるというところがありまして、私も三鷹台駅という京王帝都の駅のすぐそばに住んでおります。道幅は8mです。歩道はありません。乗降客は1日25,000人です。立教女学校の生徒が通います。そこを、歩道のないところ、つまり8mの道路で歩道のないところを朝晩通勤客、子供、みんな通っています。そこには都道135号線という外環道路の附属道路が計画されています。ところが、その外環道路の附属道路は16mの幅です。16mの幅の計画をそのままやるとすれば、両側の商店は全部なくなります。1軒残らずなくなる。こんな状況を許すわけにいかないというので、町の人たちが今知恵を出し合って、上石神井と同じようにまちづくり協議会というのを立ち上げようとしています。そこではどういうふうに考えているか。各商店が1mから1.5m犠牲を払って、自分たちが後ろにのいて、そこで歩道をつくろうという話し合いを進めています。みんなのためにやるんだと始まっているんですよ。約20軒ぐらいの店舗がね。こういうことをやっている地域もあるんだということ。

だから、これは全く外環とは関係ありません。そこに、16mという大きな都市計画道路がかかっている、今ここに都市整備部長が来ていますから、よく知っていますけれども、その都市計画線を一たん廃止にしても、変更しても、とにかく住民が安心して渡れる、歩ける歩道を確保しようじゃないかというふうに我々は考えて今行動しています。それは全く外環とは関係ありません。外環は私どもは別に考えております。そういうふうにお考えになったらいいんじゃないですかね。ですから、練馬区さんも、その辺のところは、上石神井の問題は上石神井の問題として、きちんとやはり整理をされるお気持ちになった方がいいんじゃないかと思うんですがね。

私の意見としては以上です。

【司会(西川)】 どうもありがとうございました。

いろいろなところへ意見が行ってしまいましたが、今環境に与える影響のところを議論しておりますので、そこを中心にご意見いただければと思います。

では、橋本さん、お願いいたします。

【橋本協議員】 今までの経過を聞いておりまして、ちょっと確認したいんですけども、大深度で外環をつくる場合、インターチェンジがなしの場合は換気塔なしでは外環はつくれないんじゃないかと思うんですけども、そういたしますと、先ほどの渡辺さんの意見みたいな形で換気塔の場所というのはトンネルの長さによって、おのずからどこどこに設置をしなければいけないということは決まってくるんじゃないでしょうか。それをちょっとお聞きしたいんですが。排気能力その他のことで絶対に必要なものなのに、場所が決まっていないとか、つくるかつくらないかわからないというのは、ちょっとおかしいように思いますので、インターチェンジがない場合には換気塔は絶対に必要だ、必要だったら、設置する場所というのは距離に、環境によって決まっているはずだと思いますので、その辺のことをちょっとお聞きしたいと思

います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

関連のご意見ということでいいですか。江崎さん、お願いいたします。

【江崎協議員】 済みません。橋本さんのお話に行く前に、先ほど練馬のひどい様子が紹介されましたので、ちょっとその関係でお話したいと思います。

私も何度か練馬の様子を見に行きましたので、確かに生活道路にまで車がたくさん入り込んでいて大変だなと感じました。ただ、外環ができたなら交通量が減るというふうにいわれていた谷原交差点では、実際には1.5倍の交通量になっています。外環が、インターチェンジができたならその現状が改善されるのかどうか予測は不確実性のあるものであるということを念頭に置かれてよくよく検証される必要があると思います。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、他にご意見ございますか。

では、栗林さん、お願いいたします。

【栗林協議員】 今日は影響の話でございますので、こういう考え方はできないものかということを考えております。

換気塔というのは、この資料の影響の4ページに、換気塔、換気所が出ておりますけれども、この間見せていただいた換気塔でも、たしかSPMは付着していたんですが、NO₂は空高く舞い上げて放出しておりました。その後見ました扇島では、NO₂もSPMも付着させてちゃんと浄化しておられました。

また、もっと極端に言えば、排気ガスを出す車を走らせなければ絶対に排気ガスは出てこない。こういうことだって将来は考えられます。換気塔をどこにつけるのかということは、ある面非常に重要な問題ですけれども、もし将来の外環のこういう公害対策ということを考えれば、もっと総合的な視野からいろいろな議論、またその前提となる、これは主として行政からのいろいろな思慮というのでしょうか、見方というのでしょうか、そういうものが出てきてもいいのではないかな、こういうことを考えております。現況の、例えばディーゼルの軽油はガソリンよりも安いとか、そういったことでトラックが軽油をどうしても使うというようなことも外国とは違う例です。こういったように、換気塔だけで排気ガス処理を考えていいものかということは、こういう外環という将来の都市施設を考える場合に重要な視点ではないかと思っております。

なお、もう1つ、先ほど、失礼ですが、練馬の話が出てきて、それを言えば、我が成城の乗降客は1日80,000人、バスはたしか10路線ぐらいあります。やはりこの外環沿線の問題というのは、何も練馬だけではなくて、世田谷でも非常に大きな問題があるし、将来また非常に大きな心配があります。これは今日の議論ではなくて、そういう地元の議論でございますから、その場で十分に議論するというにしていただけませんか。でないちょっと議論が拡散していくように思いますので、あえてお願いいたします。

【司会（西川）】 どうもありがとうございました。

この場では、環境に与える影響について議論しているわけですが、他にご意見ございますでしょうか。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 私は質問したんですよ。それで、今日のテーマは環境に与える影響で、大気、インター、ジャンクション周辺の予測と対策、換気塔の規模、内容などの概要ということなんですよ。それで、先ほどから伊勢田協議員の回答内容が納得できないからということで、再度質問しているんですよ。それがいつの間にか意見の

場になって、いつになったら回答をいただけるのか困っているんですけども。

【司会（西川）】 わかりました。

では、換気塔についてよろしいですか。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 まず、外かく環状道路は地下にしたいと今私ども考えております。地下の道路になりますと、換気塔というものが不可欠でございます。それは今日お出ししました資料 - 5 のアクアラインの例にありますように、トンネルの中に充填します自動車からの排出ガスを処理するために換気所が必要であるということから 16 km ものトンネルの場合、換気塔、換気所が必ず必要となってくるわけでございます。

外かく環状道路は沿道への影響を小さくしようということで高架構造から地下構造にしたいと私ども提案しているわけでございます。大部分がトンネル構造となりますので、高架構造の場合に生じております大気汚染、騒音、振動のいわゆる公害は大幅に軽減できると考えております。それは大部分がトンネルになるからでございます。ただ、やはり焦点となりますのは、出入り口ができるところ、またジャンクションというか、つまり地上への連絡路ができるところと、もう1つが換気所ができるところ、この2点に問題が集約化されるわけでございます。そこでは、どうしても環境への影響が出るのではないかというふうに考えております。

換気所についての問題点は2点あると考えております。

1つは施設の大きさが周辺の景観に与える影響、先ほど来、体育館のようになるんじゃないか、そういうご意見もございましたが、まさに施設の大きさがあるかというふうに考えております。

もう1つが、換気塔から出される拡散するガス自体が持つ有害性といえますか、そのことをご心配されるご意見も、SPMとかNO₂ということでご意見をいただいているところでございます。

ですから、高架構造から地下構造にして環境への影響を小さくしようとしているわけでございますが、出入り口、ジャンクション、換気塔などについて、環境への影響を我々も心配しているわけでございます。

それで、換気所につきましては、先ほどのアクアラインの資料にございますように、アクアラインは10 kmのトンネルで、アクアラインの場合は2カ所の換気所なんです、正確に申し上げますと。理由は、海ほたるが海の上にある関係上、上空高く拡散する必要がないものですから、海ほたる自体には換気所というものはございませんが、もしこれを一般的なトンネルに直しますと、3カ所の換気所というわけでございます。

そこから類推しますに、16 kmの外かく環状道路はこれから自動車の排出ガス規制などによりまして、トンネル内で出されるガス自体が今よりは軽減されるということを考えましても、10 kmのアクアラインと16 kmの外かく環状道路を見比べればやはり最低3カ所が必要ではないかというふうに考えております。ただ、その位置につきましては、距離から、必ずこの場所でなきゃいけないとかそういうことはございませんので、これはですから、決まったのか、決まっているのかというふうに尋ねられれば、それは今のところ決まっているものではございません。また、柴田さんおっしゃるように、こういう場で軽々しくここですという事柄でもないというふうに考えているわけでございます。

もう1つ一般論で申し上げたのが、空気を吸い込む、地上に出るところから空気を吸い込むという大きな役割もある関係上、構造物があるところにつくるというのが、これは一般論で、一般的にそういうふうに行われているということをお願いして、必ずしも外かく環状道路でそのとおりにしなきゃいけないということではございませんが、

極めてそういうことが一般的な考え方である。一般的に考えられているこれまでのやり方だということをご紹介させていただきました。

もう1つの排出ガスの濃度につきましてでございますけれども、先日ご視察いただきました中央環状王子線の飛鳥山の換気所では、SPM、つまり浮遊粒子状物質は除去しております。これはたばこの煙でちょっと実験をしていただいたかと思うんですが、あれが模型でございますけれども、あれと同じものが換気所の中に組み込まれておりまして、ですから、浮遊粒子状物質を除去して出しているというのが事実でございます。ただ、ご指摘のように、窒素酸化物につきましては除去できていない状況でございます。これについても除去ができるように、その後ご視察いただいた京浜島の換気所での実験のように、二酸化窒素につきましては90%以上の除去率、SPMについては80%以上の除去率を目標にして実験をしているところでございまして、ほぼ実用化のめどが立ちつつあるという状況でございます。外かく環状道路につきましても、人口が大変密集している地区での施設となりますので、当然ながら最新の技術を導入していくということで、排出ガスについても、極力SPM、NO_xを除去した後のクリーンなものを放出するというのが今のところの基本的な私どもの考え方でございます。

なお、換気所の大きさにつきましていろいろご議論ございましたが、換気所の大きさは送風機、お手元の今日出しましたアクアラインの例の中にもありますし、先日ご視察もいただきましたけれども、換気所の中にも大きい扇風機のようなものを収容しております。資料ですと、青い扇風機のようなものですが、これの大きさによって換気所自体の大きさが左右されます。ですから、長いトンネルの分を処理しようと思うと、この送風機の台数が多くなるということになります。それで大きさが決まってくるということになります。最近では、送風機を地面の下、地下に埋めて、なるべく地上に出ないようにするというようなことも行われつつあるということをお聞きしております。外かく環状道路の具体につきましては、今後、ご指摘のように交通量とか、処理する延長とかを踏まえて、詳細な換気の計算が必要となってまいります。それによって大きさも決まってくるというふうに考えておりますが、今のところ私どもが考えている情報としては以上でございます。

【司会(西川)】 よろしいでしょうか。

それでは、新谷さん、先にお願ひします。

【新谷協議員】 外環を仮に地下でつくった場合、換気塔だとか換気所、今まさしく伊勢田協議員の方から2点というふうにおっしゃられましたような規模だとか、では具体的 今2点、換気所の規模と、それから排出されるガスというふうにおっしゃられましたけれども、ただ、私先ほどから伺っていますと、では、この外環の今回想定されている大深度の場合、おっしゃられているものが具体的に、今回の場合どういうものなのかというデータはどこにもないんですね。換気所が必要なのはわかっています。ただ、換気所が必要です、必要ですといわれてもそんなのわかっていますよ。位置というのは非常に大きい問題だと思う。恐らくそれも排気をどこに設けるかによって位置も規模も決まってくるんだらうなと思うんですが、そういうデータが何もなしに、ただ換気所の一般的な送風機の能力だとかそういうのをここで勉強会をやっているわけではないんですね。PIとしては、もしもここで環境についてきちんと議論してほしいという話ならば、どういうものの大きさで、どういうふうな換気で、どういうふうなものを考えているんです、そういうものを示していただかないと、一般論的な勉強ばかりしていてもしょうがないなと私は思います。

そのためにも先ほどから柴田協議員がおっしゃっている、具体的にどれぐらいの車が走るのか、その一番根本のところは何も決まっていないような段階で、排気量の

んか決まらないわけですよ。そういうところを全部ブラックボックスにしておいて、換気所だ、換気所だといっても、私は全然話が何も進まないんじゃないかなというふうに思います。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

では、渡辺さん、お願いいたします。

【渡辺協議員】 私の聞いたことには答えられていないんですよ。

確かに、交通量とかそういうのによって変わってきますよ。ただ、一般論として、現在の状況であれば、海ほたるを参考にしても3つの換気所が必要だといっているわけですね。では、3つということは、今外環で開口部と目されるのはジャンクション3つあるわけだから、そこじゃないんですかといったらその話が出てこない。どこにつくるか決めていない。ということは、もしインターができれば、では、どこにつくるんですか。開口部ではないところにつくるということなんですか。ところが、開口部でないところには作りませんといっている。矛盾だらけなんです。

この後の技術進歩があるから、現状では3カ所だけれども、この後は1カ所になるかもわからないし、2カ所で済むのかもわからぬという話なら多少わからぬわけじゃないけれども、そういう話は一切されていない。現在であれば3カ所が必要である。現在の状況で考えたら、今予定されている3つのジャンクション、これしかないじゃないかというふうに思わざるを得ないんですよ。それに対する回答が決まっていなとかいうけれども、では、現状では3つ必要だ。外環道には3つ必要ですよ、ただ場所はわかりませんか、これは説明にならないんですよ。もう少しわかるようにいってくれませんか。現在では確かにジャンクションになるけれども、この後技術の進歩だとか、交通量を考えると、3つでなくて済むかもわからぬとかそういう話をしたいんですけども。そうでなきゃ回答になっていませんよ。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、秋山さん、お願いいたします。

【秋山協議員】 今、換気塔とか排気口の話が出たんですけども、外環道そのものは巨大な人工物なんですね。ですからこれが人間の生活とか、それから地下水の水脈まで含めた自然との共存ということを考えなきゃいけないなというふうに考えます。世の中の生き物の中で一番恐ろしいのは人間だといった人がいますけれども、まさに人間も知恵を持っているわけなんですから、そしてたったその1人の、1人というわけじゃないんですけども、人間の存在そのものを否定しないのならやはり一緒になって考えていかなきゃいけないなと思います。たった1人の存在がヒートアイランドの原点である、そういう現象の原点であるといった人がいます。私の仕事も今そういうことをやっているんですけども、そういうことを考えたときには、人に迷惑をかける人間なんというのはいないんですから、なるべくかけない方法、あるいはかけられてもあるときは我慢しなきゃいけない、こういうふうに考えます。

先ほど、一番恐ろしい生き物は人間だといったんですけども、一番知恵の出せるのも人間だというふうに思います。自分たちが衣服をまとわなきゃ住むことのできないところまで出ていった動物というのは一体人間しかいないと思うんです。この人たちが衣服をまとい、また大きな車を動かし、いろいろなことがあって、いろいろ便利な面、ですから外環道そのものも全部迷惑の塊ばかりではないと思うのですけれども、そういうことを考えたときに、お互いに知恵を出し合って、なるべく被害の少ない方法で結論の方向へ行くべきじゃないかなというふうに私は考えています。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

それでは、もう時間が少なくなってきました。今日の議論は環境に与える影響につ

いての議論が中心でしたが、あと1人か2人ご意見ございますでしょうか。

では、倉田さん、お願いいたします。

【倉田協議員】 換気塔にこだわるわけじゃないんですが、やはりこれは影響の中で、大気汚染の話、排ガスの話に絡む話で、渡辺協議員もいいましたけれども、ちょっとまだはっきりしないんで、僕は第16回的时候でもうこれは結論が出ていると理解していたんですが、今日蒸し返されて、ちょっと時間ないんですが、なお、あいまいなまま終わりそうなんで困るんですが、私は渡辺さんと逆の意味で質問していると思うんですが、要するに、今伊勢田協議員がいったように、地上部の出入り口ができるところ、あるいは一般的には構造物があるところにつくるといっているわけだから、私が質問したように、それ以外のところにはつくりたくない。要するにインターチェンジが予定されているところでも、インターチェンジがなしになったら、そこにインターチェンジはないけれども、換気塔なり換気施設だけができるということはあり得ないということだけを確認したいんですよ。

それを確認しないと、後になって3カ所では足りない、4カ所目はジャンクションがないんだから、どこかといったらやはり杉並あたりが候補地に挙がってきて、後から何とかなんといわれたら困るわけでしょう。それを私は16回的时候に確認したはずですよ。だから、インターチェンジができたなら換気塔もできるかもしれないということはある程度覚悟していますけれども、逆の場合を、僕はぜひ今日時間がないんですが、確認したいと思うので、渡辺さんの質問とあわせてお願いします。

【司会(西川)】 どうもありがとうございます。

では、最後に、時間がないものですから、よろしいですか、伊勢田さん。

では、伊勢田さん、お願いいたします。

【伊勢田協議員】 換気塔の位置を決めているのかというご質問であれば、それはインターチェンジも決めていないわけでごさいます、ですから、そういった意味では、決めていない、私どもはそういうことです。ただ、おっしゃるように、私のいい方がどうも奥歯に物が挟まったように聞こえるのかもしれませんが、ジャンクションとかインターチェンジがあるところは、その機能からいって、換気所、換気塔をつくるのの有力な候補であるということはいえると思います。ただ、それを決めていいのかというと、別にそれは決めていいわけではない、それは技術的にはほかのところにもつくれることは可能なんですよということでごさいます。

倉田さんがおっしゃるように、では、それ以外のところはというご質問かと思いますが、それ以外のところは極めて有力ではないということでごさいます。では、絶対つくりたくないのか、例えば何かもしどこかから誘致されてもつくりたくないのかとか等々がありますと、それはまだよくわからないというのが実態でごさいます。ですが、私の今の考えは、ジャンクションとかインターチェンジのところは極めて換気所をつくるのに有力なところではあるというふうには考えております。それ以外のところは現実的に極めて現実性の薄いところだろうというふうには考えておりますが、このことも、地元の方々や各区市の方々とのご相談をしていかなきゃいけない事柄だというふうにごさいます。

よろしいでしょうか。

【司会(西川)】 残り時間が少なくなってきたので、手短かにお願いいたします。

柴田さん、お願いいたします。

【柴田協議員】 簡単にやります。

ジャンクション、インターチェンジのところにつくるのは有力だとか、そのほかは極めて有力でないとか、そういうような根拠もない話をしないでほしいんです。何回もいっているでしょうが。では、本線地下のところは、地下だけのところは換気所は

ありませんよ、それらはみんなそのジャンクション、インターチェンジのところで担うんですよ、そういうことをいっているのと全く同じなんです。それが、換気所がどのぐらいの規模でどのぐらいの能力を持って、最後に排出する大気に与える影響がどうのって、具体的なデータは出ていないでしようが。そういう中でいいかげんな発言はしないでほしい、私は軽々に物をいわないでくれといったのはそのことですよ。

以上です。

【司会（西川）】 どうもありがとうございます。

残り時間が少なくなってきましたので、今日は最後環境に与える影響について十分に議論する時間がなかったかもしれませんが、引き続き、どのように議論していくかは、また運営懇談会をさせていただきたいと思っておりますので、その中で一度整理をして、ご提案して、次回またそこから議論をさせていただくということによろしいでしょうか。それによろしければ、今日のところは議論の途中でございますが、終わりにさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。ご意見ございますでしょうか。

それでは、今日の議論でご疑問等ございましたら、アンケート用紙でございますので、事前にそちらの方に書いていただいておりますご提出いただいてもよろしいかと思っております。その点よろしくお願いたします。

最後に、今後のスケジュールにつきまして、事務局から報告がございますのでよろしくお願いたします。

【事務局（伊藤）】 今後のスケジュールについてご報告します。

会議の冒頭でもお知らせしました内容です。今日の会議の資料 - 4 の運営懇談会の報告についてというのをごらんいただければと思っております。

その2枚目にありますように、今後の予定として、6月は10日と26日というふうに考えております。それで、そのスケジュールですけれども、1枚目の運営懇談会の報告の今後についての(2)で書いてありますように、「5月に論点項目の議論を行い、6月にこれまでの議論及び今後の課題を整理したとりまとめを行う。」というふうに提案しております。まだまだ議論が続いているところもあると思っておりますけれども、この5月に論点項目の議論を行って、6月に整理した取りまとめを行うというのを目標にこの協議会を進めていきたいと思っております。ついては、これまでの議論した内容や、今後の課題について、事務局の方で整理して、6月の協議会ではその資料を提出できるようにしていきたいと思っております。

以上よろしくお願いたします。

【司会（西川）】 最後に、次回の、第20回の協議会の日程につきまして確認させていただきます。

次回の協議会につきましては、事前にお知らせしておりますとおり、5月29日の木曜日、午後7時から予定しております。案内につきましては別途事務局からご連絡をさせていただきます。また、運営懇談会につきましては、5月22日7時からということを中心に調整をさせていただきたいと思っております。また、別途事務局の方からご案内をさせていただきますので、よろしくお願いたします。

今日のところは以上でございますが、よろしいでしょうか。何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、橋本さん、お願いたします。

【橋本協議員】 開催予定の件なんですけれども、当初は第1の火曜日と第3の木曜日というふうに決まっていたんですが、ここのところずっと変則的なんですけれども。

【事務局（伊藤）】 済みません。4月の人事異動の関係で1週間ずれて、その後2

週間おきにやっているんで、ちょっとずれているような状況になっています。

【司会(西川)】 次回は、2週間後ですので、5月29日、その2週間後ということで、6月10日、その2週間後で6月26日ということで事務局の方からご案内させていただくということでございますが。

【橋本協議員】 ということは、7月も2週間後で、またずっとおくれていくんですか。

【司会(西川)】 7月以降につきましては、まだ具体的にどうしていくかというスケジュールが決まっておきませんので、今日ご意見があればお聞きさせていただきますが、いずれにしても、その辺の運営に関することにつきましては、運営懇談会の方でも少し議論した上で、7月以降のことについてご提案させていただき、皆さんにご確認とらさせていただくということを考えています。今日のところは、運営懇談会の方でも6月の開催のスケジュールまでご提案しようということで、今日ご確認をいただいたというところでございます。

他によろしいでしょうか。よろしければ、以上をもちまして、第19回のPI外環沿線協議会を終了いたします。長時間にわたりありがとうございました。

了