

東京都総合環境アセスメント試行審査会

(第5回)

平成12年4月26日(水)

東京都庁第1本庁舎42階 特別会議室B

小島課長 それでは、事務局からご報告申し上げます。
本日のご出席予定の委員の方々と、岡本委員は30分ほど遅れるというご連絡がございます。そのほかの委員の方はお集まりでございますので、会長の方で審査会の開催につきましてよろしくお願いいたします。
なお、傍聴の申し出がございまして、現在、19名ほどの傍聴の希望がございます。

清水会長 それでは、ただいまお話にありましたように、会議に入ります前に、本日は傍聴を希望する方がおられます。本日の議題に関しまして、特に非公開にすべき事項がありますでしょうか。

小島課長 特にないと思われまして。

清水会長 それでは、会議に入ります前に、傍聴を希望する方がおられますので、傍聴人の数を会場の都合から30名としたいと思います。
なお、事務局から、都側出席者の紹介及び環境局長からのあいさつの申し出がございますので、まずご紹介をいただきたいと思っております。

齊藤担当部長 このたび4月1日付をもちまして、従前の環境保全局と清掃局が一緒になりまして環境局が発足してございます。

それと、人事異動がございましたので、事務局のご案内をさせていただきたいと思っております。

まず、環境局長の齋藤でございます。

それから、環境アセスメント制度の主管部長、これは環境評価部長になりまして、町と申しますが、本日は所用がございまして欠席をさせていただいております。なお、従前、長谷川が担当しておりましたが、4月1日付で変わっております。

それから、環境評価部の総合アセスメント制度担当課長の小島でございます。同じく総合アセスメント制度担当課長の石橋でございます。

引き続きよろしくお願い申し上げます。

なお、あいさつが遅れましたけれども、私は4月1日付で総合アセスメント制度担当部長になりました齊藤でございます。よろしくお願い申し上げます。

それでは、局長より、一言ごあいさつを申し上げます。

齋藤環境局長 開会に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、お忙しい中、委員の先生方にはご出席を賜り、まことにありがとうございます。また、日頃は、東京都の環境行政につきましているいろいろな意味でご協力をいただきまして、改めて御礼を申し上げたいと存じます。

今もご紹介させていただきましたけれども、4月1日付で環境局というのができました。以前は、環境保全局と清掃局と2局あったわけでございますが、清掃事業が特別区に移管されたということを契機にいたしまして、このたび環境行政の中に廃棄物を含めた一環的な行政を担当するというところで、環境局と相なりました。そういう意味で、新しい組織として発足をしたわけでございます。そういう観点から、都民のすべての活動を環境という面から見つめ直して、現在、そして将来の都民の皆さんの、より安全で健康な社会を築くということから、物の生産から流通、消費、あるいは廃棄に至るまで、各段階でさらに強力な施策を展開しなければいけないというふうに決意をしております。

さて、計画段階での環境アセスメント制度でございます「総合環境アセスメント制度」も、このための主要な施策の1つでございます。現在は試行ということをお願いをしておりますけれども、今後の本格的な実施に向けて精力的にご審議をいただき、また、われわれも検討を進めてまいりたいと思っております。

試行の対象でございますけれども、東京都としてすでに「都市計画道路『放射第5号線・三鷹3・2・2号線』」を対象とすることを決定をいたしております。

このたび、この試行対象にかかる環境配慮書が、実施主体である都市計画局と建設局から提出されましたので、本日は、後ほどこの案件につきまして諮問を申し上げたいというふうに思っております。

また、本件は、総合環境アセスメント制度における初めての試行の対象となる案件でございます。内容的にも環境面でいろいろご議論があろうかというふうに思っております。ぜひ審査会委員の皆さんの精力的なご審議をお願いしたいと考えております。

また、これとともに、この試行を通じまして、その経験を踏まえて本格実施に至るわけでございますが、その本格実施に向けての課題の整理とか、あるいは制度がこのままでいいかどうかという意味での調整といえますか、ブラッシュ

アップといいますが、そういうことについてもぜひご審議をいただきたいというふうに思っております。

あわせましてよろしくお願い申し上げます。

総合環境アセスメント試行審査会の委員の皆様の方々の今後の活発なご審議をいただくことと、引き続きまして東京都の環境行政に対するご支援、ご指導をいただきますことをお願い申し上げます、簡単でございますがごあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

清水会長 どうもありがとうございました。

それでは、これから議事に入ることにいたしますが、まず、傍聴人を入場させていただきます。

(傍聴人入場)

清水会長 それでは、ただいまから第5回東京都総合環境アセスメント試行審査会を開催いたします。

本日は、会議次第でございますように、報告を1件、審議を1件、諮問を1件受けることにいたします。

初めに、議事次第によりますと、2の(1)報告とあります。「試行審査会運営要領の改正」について事務局から説明をお願いします。

小島課長 それでは、事務局の方から、今お話のございました「試行審査会運営要領の改正」につきましてご説明をさせていただきます。

今日はお手元に資料を配付させていただいておりますけれども、右の上に「資料1」というふうに振られたA4の縦書きの資料をご覧いただきたいと存じます。これが「東京都総合環境アセスメント試行審査会運営要領」でございます。試行審査会につきましては、これもお手元の方に資料を参考としてつけさせていただいておりますけれども、「総合環境アセスメント制度試行実施要領」に基づきまして、試行審査会を置くことになってございます。そして、これに基づきまして試行審査会の運営要領を定めているものでございます。

今回の改正点でございますけれども、資料1のところにごシックで太めに書いてございまして、下に下線が引いてある部分、こちらの改正をいたしましたので、これをご報告させていただきます。

まず、1番目の第3の(5)でございますけれども、「その他局長が必要と認める事項に関する諮問に応じ、調査・審議を行い、その結果を局長に答申すること」というふうでございます。これは新たに付け加えさせていただいております。これにつきましては、本制度の本格実施に向けました検討の参考に資する

ため、試行の経過などを踏まえた制度の仕組みであるとか、あるいは技術指針の考え方等について局長が試行審査会に諮問をさせていただき、これにつきまして審査会の方がご審議いただけるような、こういう規定を設けたということでございます。

これにつきましては、先ほど申し上げました、これのもとの規定になります総合環境アセスメント制度試行実施要領、これの参考の第19というところに規定がございますが、ここの規定をまず読ませていただきますけれども、第19というところに、審査会に対して、「この要領によりその権限に属させられた事項及び局長の諮問に応じ総合環境アセスメントに関する重要事項を調査審議させるため、局長の諮問機関として、審査会を置く」という規定がございます、これで総合環境アセスメントに関する重要事項を調査審議できるというふうにもともと上位の規定ではなっていたわけですが、具体的な審査会運営要領の方での規定につきましては、環境配慮書の調査審議であるとか、それから、都民の意見を聴く会において意見を聴くことであるとか、こういった規定がございますが、今申し上げました、新たに加えました第5番の「局長が必要と認める事項」、こういったものを受ける規定がございませんでしたので、今回この規定を加えたということでございます。それが1番目の改正点でございます。その次に下の方に、第6の「項目検討委員」ということがございます。これは第6で、1項、2項、3項と規定がございますけれども、この規定を新たに設けたものでございます。この規定につきましては、環境配慮書の内容について、分科会における調査審議に資するために、特定の項目を調査検討させるための項目検討委員を置くといった内容の規定でございます。この規定を新たに設けたものでございます。

具体的に読み上げますけれども、「第6第1項 分科会は、当該分科会の検討に資するため、必要に応じ、特定の項目を調査検討させるための項目検討委員を置くことができる。」

「第2項 項目検討委員は、座長が指名する。ただし、当該分科会の委員以外の審査会に属する委員及び専門員のうちから指名する場合は、事前に会長に諮るものとする。」

「第3項 各項目検討委員は、分科会から付託された特定の項目について、項目ごとに調査検討の経過及び結果を分科会に報告する。」

こういう規定でございます。

3番目には、第8の「審査会の庶務は、環境局環境評価部において処理する」というふうにはございますが、これにつきましては、先ほど組織改正がございましたので、事務局の組織名称を改めたものでございます。

その後別紙といたしまして、改正案と現行の新旧の対照表を付してございま

すけれども、今の内容と同じでございますので、説明は省略をさせていただきます。

試行審査会の運営要領の改正につきましては、以上でございます。

清水会長 ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして何かご質問等がございましたら、どうぞご発言ください。

特にご異議なければ、今のはご報告ですが、了承するというにしたいと思っておりますが、よろしゅうございますか。

(「結構です」の声あり)

清水会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまは原案のとおり了承されました。

次に、2の(2)にあります審議に移ります。

「試行審査会の運営に関する細目の改正」でございます。これにつきまして事務局から説明をお願いします。

小島課長 それでは、「東京都総合環境アセスメント試行審査会の運営に関する細目」、これにつきまして改正の概要ということでご説明をさせていただきますと存じます。

お手元に配付させていただいております資料2にございます。

改正点につきましては、こちらが一番下のところがございます準用第6という規定を設けたものでございます。この規定につきましては、読み上げますが、「第2から第5までの規定は、審査会運営要領第5の規定により設置された分科会の会議について準用する」という規定でございますが、これにつきましては、分科会の会議につきまして、その公開、傍聴、会議録の作成などにつきまして、審査会の規定を準用するという内容でございます。これにつきましても、別紙といたしまして改正案と現行の対比表をつけてございますけれども、内容は今申し上げましたとおりでございますので、説明を省略をさせていただきます。

以上でございます。

清水会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明がありました件につきまして、何かご質疑あるいはご意見がございましたら、どうぞよろしくお願いをいたします。

磯部委員 準用するとなっていますが、たとえば第2の例外的な非公開の決定なんかを一々審査会にかけて決定するということですか。分科会の非公開について審査会にかけるということになりますか。

小島課長 これは準用ということで、分科会に諮ってというふうに。

磯部委員 読みかえなくてはいけないですか。そう読んで大丈夫ですか。

齋藤環境局長 丁寧に書きかえないと誤解をされることがありますか。

磯部委員 どうでしょうか。

齋藤環境局長 趣旨は、あくまでも分科会に諮ってという意味ですね。

磯部委員 並行移動するという了解、その方が合理的だろうと思います。

清水会長 第2が会議の公開という見出しで書いてある。そこに書いてあることは、審査会の会議は公開とすると、こういうふうに書いてある。ただし云々ですが、こういう場合に、それでは、今度は分科会の方の規定もまた準用すると。分科会の会議はというふうに読んでいくということで、別におかしくないのではないかと思います。事務局はそういうふうにお考えになったということでしょうね。

齋藤環境局長 これは誤解のないように読みかえ規定をきちっと後段に置いて、この場合、審査会のところは分科会と読みかえるという規定を置きたいと思います。そのように改めさせていただきます。

清水会長 いかがですか。今そういうご答弁がありました。

磯部委員 おそらく前例というか、絵になるものがあるのだらうと思いますので、それにならっていただければ、趣旨はここで明らかになりましたので。

清水会長 ほかに何かご意見がございますか。
もしほかにご意見がなければ、今、磯部委員からのご発言もありましたし、事務局からお考えが述べられましたので、それでは、前例も調べて、やはり誤解のないためには、読みかえの規定なり何なり表現を置いた方がいいという感じになりますので、そのように表現を直していただくということにしたいと思います。よろしゅうございますね。
では、本件についてはそのようにさせていただきます。ということで、2の審

議という議題はそれではよろしゅうございますか。

その次は、諮問ですね。それでは、環境局長より諮問がございますので、事務局から説明をお願いします。

齋藤環境局長 東京都総合環境アセスメント制度試行実施要領第 10 の規定に基づき、下記事項について諮問いたします。

平成 12 年 4 月 26 日

東京都環境局長 齋藤

哲哉

記

諮問第 1 号 東京都市計画道路幹線街路放射第 5 号線及び三鷹都市計画道路 3・2・2 号線の環境配慮書について

諮問第 2 号 試行等を踏まえた東京都総合環境アセスメント制度の調整について

以上でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

(齋藤環境局長より清水会長に諮問文手交)

齋藤担当部長 なお、局長はこれから所用がございますので、ここで退席をさせていただきます。申し訳ございませんが、よろしくお願いいいたします。

清水会長 それでは、ただいま局長から諮問を受けたわけでありまして、この事案につきまして概要の説明をお願いいたします。

石橋課長 それでは、諮問させていただきました内容につきましてご説明させていただきます。

それでは、まず第 1 号の放射 5 号線、それから三鷹 3・2・2 号線の環境配慮書の概要についてご説明をさせていただきたいと思えます。

お手元のグリーンの環境配慮書をご覧いただきたいと思えます。2 冊ございまして、下の方の厚い方をご覧いただければというふうに思っております。

まず、1 ページをお開きいただきたいと思えます。

そこに計画の概要が載っております。この道路を実施する主体でございますけれども、代表者は東京都知事、石原慎太郎でございます。

それから、所管する部局でございますけれども、都市計画を所管する部局は都市計画局、事業を主管する部局は建設局ということになっております。

それから、この道路計画の位置でございますけれども、下の方の図の 1 の 3 の 1 をご覧いただきたいと思えます。そこに破線で表示してあるところが当該道路でございます。起点と四角で書いてございますけれども、起点に浅間橋と

いう橋がございますが、浅間橋付近から途中の曲がるところまで、曲がり堤のあたりでございますがこの辺に牟礼橋という橋がございますけれども、ここまでが都市計画道路放射5号線の区間でございまして、約1.3キロでございます。それから、この牟礼橋から先の終点までの区間、これが約0.5キロでございますけれども、この区間が三鷹3・2・2号線になっております。全体の延長が約1.8キロぐらいでございます。

通過します地域でございますけれども、放射5号線につきましては、おおむね杉並区内、それから三鷹3・2・2号線につきましては、おおむね三鷹市内という形になっております。

それから、中ほどの計画の概要でございますけれども、車線数は往復で4車線になっております。主要な交差道路、いわゆる都市計画道路の交差道路の状況でございますけれども、4路線と交差するような計画の内容になっております。それから、2ページをご覧いただきたいと思います。2ページから5ページにかけて、複数の計画案がそこに示してございます。全部でA案、B案、C案という形で3案ございます。それで、2ページにつきましては、その計画道路のうちの杉並区の区間で真ん中に玉川上水がある放射5号線の標準的な断面図を2ページに示しております。3ページは、そのイメージ図という形になっております。

次のページをご覧いただきたいと思います。4ページにつきましては、三鷹3・2・2号線の標準的な断面図。それから、5ページにつきましては、そのイメージ図という形になっております。

それぞれA案、B案、C案の概要についてご説明させていただきたいと思えます。また2ページにお戻りいただきたいと思えます。

まず、A案でございますけれども、基本的な考え方といたしましては、既定の都市計画の幅員、これは50メートルでございますけれども、既定都市計画の幅員の中で、玉川上水及びその緑地空間の保全を図るとともに、高幅員の歩道を設け、沿道環境の保全を図るという案になっております。

先ほど申し上げましたように、50メートルの都市計画の幅員の中で、真ん中にご覧いただけます玉川上水をそのまま残しまして、さらにその両側に7.5メートルの車道、その外側に8.5メートルの環境施設帯を設けるような計画になっております。

ちなみに、環境施設帯とは、沿道環境を保全するための高幅員の歩道でございます、防音効果を持った、そちらの絵に書いてございますように、築堤であるとか、あるいは防音壁であるとか、あるいは沿道の方の出入り等の通路、こういうものを設ける施設というふうにご理解いただきたいと思えます。

それから、これと基本的にはつながります三鷹の区間でございますけれども、

4ページをご覧いただきたいと思います。

一番上のA案でございますけれども、先ほどのA案につながるような形での案になりますけれども、既定都市計画幅員の中で、これは30メートルの既定都市計画幅員でございますけれども、この幅員の中で高幅員の歩道を設け、沿道環境の保全を図るとというのが基本的な考え方でございます。

その絵に書いてございますように、真ん中に2メートルの中央分離帯、両側に7メートルの車道、その外側に7メートルの環境施設帯を設けるような絵になっております。それがA案でございます。

それから、また2ページにお戻りいただきたいと思います。今度はB案でございます。B案につきましては、都市計画幅員、これは先ほど申し上げました50メートルを広げまして、玉川上水の緑地空間をさらに豊かにするとともに、環境施設帯を設け、沿道環境の保全を図るという案でございます。

基本的には、50メートルの今の既定の都市計画を、そちらの絵をご覧になっていただきたいと思いますが、60メートルに広げまして、玉川上水部分を、約18メートルでございますけれども、これを両側に約3.5メートルずつ広げるといことで、玉川上水の両側にグリーンベルトを設けるような絵になっております。その外側につきましては、先ほどのA案と同じように、7.5メートルの車道を設けまして、環境施設帯につきましては、先ほどの8.5メートルよりもさらに広い10メートルの環境施設帯を設けるような絵になっております。右側がイメージ図というふうにご覧になっていただきたいと思います。

それから、この三鷹の区間でございますけれども、4ページをご覧いただきたいと思いますが、これにつきましては、都市計画幅員を拡幅するということで、現在、都市計画では30メートルに決まっておりますけれども、これを36メートルに広げまして、両側に7メートルの車道、その外側に、杉並区間と同様に10メートルの環境施設帯を設けるといような絵になっております。

それから、また2ページにお戻りいただきたいと思いますが、C案でございますけれども、C案につきましては、玉川上水を暗渠化いたしまして、中央に車道を寄せるという絵になっております。代償として、身近な豊かな緑や水辺を創出するという案になっております。

基本的には、玉川上水を暗渠化いたしまして、その上に7メートルの車道を設けまして、その外側に15メートルという非常に拡幅員の環境施設帯を設けます。この環境施設帯の中には、玉川上水の暗渠化の代償的な意味合いを持ちますけれども、豊かな緑地とか、せせらぎ的な水辺、右側の絵をご覧になっていただくと、水の絵が書いてございますけれども、せせらぎ的な空間をこの中に設けていきたいというふうにご覧になっている絵でございます。

それから、三鷹の区間でございますけれども、この三鷹区間につきましては、

A案と同じような形で、真ん中に7メートルの車道、その両側に7メートルの環境施設帯を設けるといふ絵になっております。それが複数の計画案でございます。

次に、8ページをご覧いただきたいと思ひます。対象行為の目的及び内容でございます。

まず、この計画の目的でございますけれども、8ページをご覧いただきたいと思ひます。東京都は、「危機突破戦略プラン」といふのを平成11年に策定をしたわけでございますけれども、この中で、東京の経済活力の掘り起こしのために、交通の円滑化策を展開し、東京の交通渋滞を解消することを挙げておりまして、渋滞解消のためには、道路の整備に集中的に取り組むということになっております。

現在、区部と多摩地域を結びます主要な路線といたしましては、東八道路、東京 - 八王子道路でございますけれども、東八道路を初めとする道路の整備を現在進めているわけでございますけれども、実際はそれを上回るかなりの交通需要の伸びがあると

いふことがございまして、現在の国道20号線—通称甲州街道でございますけれども—が渋滞を引き起こすといふような原因になっております。

それからまた、当該道路が通過し、また隣接しております杉並区、三鷹市、これは通過する区、市でございますけれども、それから、隣接します世田谷区におきましては、道路の整備が大変送れておりまして、特に当該地域の道路の幅員が狭い。東西方向の4車線の道路は、甲州街道に限られているということもございまして、現在、交通渋滞が発生しているといふような状況でございます。さらに、歩行者の安全面や商業活動の困難区域といふような状況になっていることから、大変多くの課題を抱えておりまして、良好なまちづくりを実現するために、道路の整備の推進が急がれているといふ状況であります。

こういった背景の中で、この計画では良好な住環境に配慮しながら、渋滞が恒常化している国道20号線、いわゆる甲州街道と並行する放射5号線及び東八道路の未整備区間を整備することによりまして、体系的な道路網の形成を図ることによりまして、交通の分散による渋滞の解消、それから、交通の円滑化、こういうことを促すとともに、地域のまちづくりの推進に寄与することを目的として整備を図っていききたいといふのが目的でございます。

それから、この計画の内容でございます。9ページをご覧いただきたいと思ひます。計画道路の位置でございます。先ほど位置図で位置を確認していただきましたけれども、現在の整備の状況でございますけれども、放射5号線につきましては、環状8号線の手前の新宿側になりますけれども、下高井戸5丁目の交差点付近で国道20号、甲州街道と分岐をしておりますけれども、当該試行区

間に至る区間までについては、すでに供用されております。

それから、終点側にあります東八道路でございますけれども、これにつきましては、当該試行区間から先、府中所沢線、これは多摩地域の南北道路でございますけれども、これに至るまでの区間については、一部事業中の区間はございますけれども、おおむね供用開始されているという状況でございます。

それから、地域の概況でございますけれども、放射5号線の区間につきましては、先ほど申し上げましたように、計画道路の中央に玉川上水が流れておりまして、その脇には遊歩道とか既存の道路とかございまして、地域の人々の散策路となっているというような状況でございます。

それからまた、周辺の土地利用状況でございますけれども、低層住宅、それから都営住宅、業務地、農地と、こういうものが混在しているという状況でございます。

それから、三鷹3・2・2号線の区間でございますけれども、これについては既存の道路がない状況でございます。主に農地、それから低層住宅地という形での住宅利用がなされているという状況でございます。放射5号線の中央にあります玉川上水につきましては、市街地に残る身近な水と緑の空間となっております。歴史的遺産と一体になった自然の存する地域ということで、11年の3月に「東京の自然の保護と回復に関する条例」、いわゆる自然保護条例でございますけれども、これに基づきまして歴史環境保全地域という形で指定されているという状況でございます。

それから、11ページから13ページまでにつきましては、A案、B案、C案についての平面図、横断図を載せております。後でご覧いただきたいと思っております。

それから、14ページをご覧いただきたいと思っております。計画の検討経過、それから事業の必要性でございます。計画の検討経過でございますけれども、放射5号線につきましては、先ほど申し上げましたように、幅員50メートルで昭和41年7月に都市計画の決定をされ、建設省告示をなされております。

それから、三鷹3・2・2号線の当該区間につきましては、これも同じく昭和41年7月、都市計画の決定が幅員30メートルでなされております。

それから、事業の必要性でございますけれども、大きく3つございます。体系的な道路ネットワークの形成、2番目として、居住環境の改善、3番目としまして、防災機能の向上という3点でございます。

まず、体系的な道路ネットワークの形成でございますけれども、東京都は体系的な道路ネットワークを形成し、自動車交通の分散と円滑化を図るため、都市の骨格を形成する幹線道路の整備を現在進めております。当該区間につきましては、放射5号線及びこれにつながります三鷹3・2・2号線の一部を形成しておりまして、この区間が唯一の当該道路、いわゆる放射5号線と東八道路の

未整備区間となっております。当該道路の近辺には、多摩地域と区部を結ぶ4車線道路が、先ほどもちょっとご説明いたしました甲州街道に限られているため、現状の国道20号線、甲州街道の負荷が非常に高まっている状況がございます。当該区間を整備することによりまして、交通のボトルネックを解消し、多摩と区部を結ぶ国道20号線、甲州街道の幹線の混雑緩和、それから、交通の円滑化を図るとともに、交通渋滞に伴う沿道への環境の改善、それから地域の健全な発展、こういうものに寄与するというのが第1の必要性でございます。それから、2番目の居住環境の改善でございます。当該区間が未整備であるということから、当該区間と並行します下本宿通り、区境通り、10ページをご覧くださいと思います。10ページに計画道路の位置図というのがございまして、破線部分が当該道路でございまして、これの南側に並行するような形で下本宿通り、区境通り、これはかなり狭い幅員の通りでございますけれども、これがございます。また元に戻っていただきたいと思います。下本宿通り、区境通り等の地区内交通に交通が流入し、沿道住民や歩行者の安全をおびやかしているという状況がございます。当該区間の整備によりまして住宅地に進入する通過交通を排除しまして、地域の安全性や快適性を向上させ、居住環境を改善するというのが第2番目の事業の必要性でございます。

それから3番目の防災機能の向上でございます。道路というのは、災害時の緊急車両の通行や消防、それから復旧、救助等の応急活動の拠点としての役割を担っているわけございまして、当該区間の周辺地域は、狭隘な原道をはさんで家屋が立ち並んでいるという状況ございまして、災害等が起きたときには消火活動等がむずかしいという状況も想定されます。当該区間の整備によりまして、消防車等の緊急車両のアクセスや、避難路としての機能が確保でき、地域の防災に対する機能が向上するというのが第3番目の事業の必要性でございます。

次に、15ページをご覧くださいと思います。環境配慮書での予測・評価の項目でございます。

予測・評価の項目といたしましては、そこに書いてございます、予測・評価が可能で、評価の必要な項目を評価項目という形で選定しております。

大気汚染、騒音、振動、植物、動物、生態系、緑、水辺、景観、史跡・文化財、安全・防災ということで、全部で11の項目を評価項目という形で選定をしております。

これらの項目につきましては、今後、当審査会で審議していただくということになっておりますので、説明については省略をさせていただきたいというふうに考えております。

それから、次の16ページをご覧くださいと思います。環境影響地域という

ことで、そこに書いてございます対象行為の実施によりまして、環境影響を受ける恐れのある地域ということで、17ページの方に環境影響地域が指定をされております。基本的には、道路沿道 150 メーターの地域が環境上影響が出るという地域で、そこを含む町丁目を設定しております。その図を見ますと、太く線で囲ってある地域が環境影響地域でございます。私どもとしては、実施要領の第9に基づきまして、この環境影響地域に基づきまして、関係区市、杉並区、関係区としては世田谷区も関係してきますので世田谷区、それから三鷹市の、区長、市長に意見を聞きまして、24日に関係地域の決定をしております。説明については以上でございます。どうぞご審議のほどをよろしくお願ひしたいと思ひます。

清水会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま伺ひました説明につきまして、ご質疑あるいはご意見等がございましたら、どうぞご発言をお願ひいたします。

石橋課長 諮問2の方に引き続き移らせていただひてよろしいでしょうか。またご質問等があれば質問していただひということで、諮問2の方にいらせていただひたいと思ひます。

諮問2につきましては、試行等を踏まえまして、東京都総合環境アセスメント制度の調整についてということでございます。

それで、この制度につきましては、平成10年に試行のための仕組みができております。具体的には、実施要領、それから技術指針、環境配慮のガイドライン、こういうものをつくりまして、これに基づきまして今後試行を実施していこうというふうになっております。

今後この試行等を踏まえながら、実施要領等につきましては本格実施までに見直すということになっております。このため、この審査会におきまして、今日、諮問させていただきまして、そういった中でご審議していただひ中にご意見をいただき、現在つくっております実施要領、それから技術指針等についての見直しをしていきたいと考えておりますので、よろしくご審議のほどをお願ひしたいと思ひます。

説明としては以上でございます。

清水会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま諮問があったわけでありまして2件の審議をどのように進めていくかという審議の方法についてお諮りをいたします。

これにつきまして事務局の方から説明があるわけでありまして、これをお願ひいたします。

小島課長 それでは事務局の方から説明をさせていただきます。
まず、諮問第1号の「都市計画道路放射第5号線・三鷹3・2・2号線」でございますけれども、これにつきましては、主な内容といたしまして、予測・評価内容であるとか複数の計画案の環境配慮内容の適正等につきまして調査審議をお願いするものでございます。
審議方法は、試行審査会に分科会を設けて、当該分科会におきましてご検討いただければと考えております。分科会の設置につきましては、後ほど改めてご説明させていただきたいと思っております。
次に、諮問第2号の試行等を踏まえた総合環境アセスメント制度の調整についての審議方法でございますけれども、これにつきましては、試行の経過等を踏まえて、制度の仕組みであるとか、環境配慮書作成のための技術的事項についての調査審議をお願いするものでございます。
主な検討事項といたしましては、制度の適用対象についての考え方であるとか、あるいは手続、それと予測・評価の方法などのあり方などについて調整をお願いするというものでございます。
審議方法につきましては、先ほどの環境配慮書の調査審議と同様に、この試行審査会の中に分科会を設けまして、その分科会においてご検討いただければというふうに考えております。
以上でございます。

清水会長 ありがとうございます。
ただいま事務局から諮問のありました2件についての審議の仕方について事務局からご説明があったわけでありまして、この件につきまして、委員の皆様方で何かご質問、ご意見等がありましたらお願いいたします。

雲野委員 当該道路の位置の確認をしたいんですけども、不勉強で申しわけございません。三鷹3・2・2号線、牟礼橋から0.5キロ、東八道路までというふうになっていますね。この終点の位置というのは、東八道路にたしか烏山通りが交差しているところがありますね。あの辺になるんでしょうか。終点というところが漠然としていてよくわからない。

石橋課長 大きな図面があるとわかりやすいと思うんですが、外郭環状線の計画線がこの終点よりももう少し西側の部分にございまして、位置的に言いますと。

雲野委員 烏山通りというのはなかったですか。

石橋課長 烏山通りというのは、私どもは存じておりません。松葉通りか区境通りとか、そういうものを存じているんですが、位置的にいきますと、ここは現道がないところございまして、目標物がないんですが、基本的には外環の計画線の東側部分にあたります。

雲野委員 東八道路へつなくということ。

石橋課長 現在、実施しております東八道路につなくための道路計画がございまして、外環の前後のところにつきましては約 500 メーターあるんですが、そこについては今回の試行区間に西側でつながるところでございますけれども、それについては今後事業化を予定しております。

それからさらに西側区間につきましては約 500 メーターぐらいございますけれども、これは現在事業中ございまして、その先についてはすでに東八道路という形ででき上がっているというふうな状況でございます。

岡本委員 もう1つお聞きしたい点があるんですけれども、この総合アセスメントで検討が終わった後で通常の条例のアセスメントというのはまた別のステップでかかるわけですか。この道路の場合はこの後どういう予定になっていきますか。

石橋課長 これはあくまでも計画段階アセスメントでございまして、この手続を経た後、基本的な計画を固めていただいて、その固めた計画について、また条例アセスメントなり都市計画なりの手続を実施していくというふうにご理解いただきたいと思います。

花房委員 最後の3の2の環境影響地域ということについてなんですけれども、環境影響地域を長の方とかでお決めになったということなんですけれども、北烏山4丁目が道路ととても近いようなんですけれども、地域に含まれていないのはどういったようなわけなんでしょうか。

石橋課長 この決め方は、環境影響地域という決め方なんですけど、先ほど言いましたように、個々の予測・評価項目ごとに影響する地域を決めていくわけですね。そのマキシマムなところを環境調査地域という形で決めます。このケースの場合には騒音の影響が非常に多いわけございまして、17 ページに書いてございます、基本的には騒音の影響が出てきますのが、道路の端から約 150 メーターの区域、それを環境調査地域という形で決めまして、これが一番大きな区域になりますので、これが含まれている町丁目を環境影響地域という形で決めております。説明がわかりづらくて申し訳ありませんけれども、騒音の影響が出る町丁目を環境影響地域という形で決めていきます。これが 17 ページでい

きますと太線のところになっております。この地域でいいかどうかということにつきまして、関係します世田谷区、杉並区、三鷹市に意見の照会をしまして、先般、区長、市長から意見をいただきまして、基本的にはこの地域について、外れております牟礼5丁目と高井戸西1丁目については追加してくれという区長、市長から、牟礼の方は三鷹市ですし、高井戸西については杉並区なんですが、要望がございまして、その要望のあった地域を入れた形で関係地域を24日に決めております。

花房委員 北烏山4丁目についてはいいと。

石橋課長 それは世田谷区なんですが、特段意見がございませんでしたので、入れておりません。

森田委員 環境影響地域の頭の整理の仕方についてもう1つだけお伺いしたいんですが、今回の計画の必要性のところ大きなポイントとして、国道20号の渋滞を解消して、その環境をよくするというようなことが幾つか書いてあるんですけども、国道20号がこれによって周辺の環境がある程度よくなるということは、今回の計画の影響というふうに評価するということは今回やらないというふうに頭の整理をしてよろしいですか。

齊藤担当部長 実は総合環境アセスメント制度を実施するに当たりまして、モデルにしたのは条例アセス制度でございました。条例アセスの段階では、事業の実施が決まった形で、その事業実施に向けてアセスメントするという事なので、従来その路線の近辺を対象としてやるわけですが、この計画段階でのアセスにつきましては、もうちょっと広い範囲をとってもいいのではないだろうかという考え方があることは承知をしております。ですから、ただいま先生がおっしゃられるようなことにつきまして、今回の関係地域、それから、大気の予測の方法、そういったものが計画段階のアセスで適切かどうかということ審査の対象にしていきたい、そのように考えております。

柏木委員 ここは住宅地の中に新たな道路をつくるという形になるんだと思うんですね。私、今この道路を使って大学へ通っていますものですから非常に身近に感じていまして、たとえばこの冊子の中に、こういう道路がもしできるとするならば、環境に対する配慮等はこういうことをしなければいかんということは大体述べられているわけですが、たとえばほかのルートを考えてかということ、今は考えないということですか。この道路ありきで、これはすでにいぶん前に計画に対しては認定をされていると。ですから、この道路あ

りきで考えていくのか、あるいはそれによって大分環境に対する影響が大きいということが明らかになってきたときには、また新たな、別途違ったルートで接続するような形のことまで含めて分科会の中で審査をするのか、分科会をつくる、つくらないはまだよくわかっていませんけれども、どこから始めたらよるしいのかだけ、ちょっとお伺いしておきたいんですが。

石橋課長 この制度の基本的な仕組みなんですが、この制度の中では、基本的に事業の目的とか必要性を明確にした上で、実施主体、いわゆる事業を計画なり実施する主体でございますけれども、そういうところから見て採用可能な案をつくる、なおかつ複数の案をつくるというのがこの制度の大前提でございます。そういった意味では、今出てきた案というのは、実施主体が考えた採用可能な案というのは、基本的にこの3案しかないんだという前提でつくった案が、このA案、B案、C案だというふうにご理解いただきたいと思います。ですから、基本的には、この3案という幅の中でこの審議会等でそれを前提にご審議いただければと考えております。

柏木委員 そこまではできていない。

石橋課長 与えられた3案の中で。

柏木委員 この道路ありきで考えるということですか。

石橋課長 今のA案、B案、C案という中で考えていただくということでございます。

柏木委員 わかりました。

岡本委員 もう1つ教えていただきたいんです。この資料の14ページに、事業の必要性という項目で、1、2、3と上がっていきまして、1の「ネットワークの形成」のところでは、沿道への環境影響の改善や地域の健全な発展に寄与する。それから2の「住環境の改善」で、地域の安全性や快適性を向上させ、居住環境の改善を図る。それから3の「防災機能の向上」のところでは、地域の防災に対する機能が向上するというふうなうたってあるんですが、15ページの表3.1.1という評価項目の中で、これに該当する項目がほとんど評価対象に上がっていないんですね。「豊かな環境の創造」では、緑とオープンスペースの創出についてのみ配慮するとなっていて、事業の必要性の中で大きくうたわれている項目が評価に入ってきていない。ここに上がっている項目は、総合アセス制度の中でこういう項目の評価をしてほしいというふうなうたって

いるわけですが、事業者がこういう環境の新たな創造に向けて必要性をうたっているのであれば、やはりそれについて何らかの配慮をすべき評価項目となっていような気がするんですけども、いかがでしょうか。

齊藤担当部長 先ほど森田委員から質問がありました、もうちょっと広範な地域をとって、道路ネットワーク上のネットワークの中で交通がどう変わっていった、それが生活にどう影響していくかというところを考えてもいいのではないかなというようにも思います。今の条例アセスをモデルにしているものですから、なかなかその辺が解りにくいので、ぜひ分科会の活発なご意見をいただければと思うんですけども、それによって、現在では手続的には、そこから事業者に対して改めてこういったことを予測・評価をするという制度には今なっておりませんが、試行ですので、もしあれば、そういうのをやったらいいのではないかなというご意見をいただければ、またさらに事業者と相談してということになりますけれども、その辺も大きな議論になるのではないかと私も考えております。

岡本委員 そういたしますと、今回いろいろと検討していただいた項目というのは、ほとんど条例アセスのときに再度上がってくるような項目が大部分なんです。せつかく事前に配慮するというのであれば、やはりそこに焦点が当たったような評価をなるべく提示してほしいなという気がいたします。

齊藤担当部長 私はこの前まで交通情報マネジメントをやっていたものですから、その辺のご意見はよく理解できますので、ご相談をまた申し上げたいと思います。

亀山委員 先ほどのご意見と同じようなことなんです、A案、B案、C案という3つの案は、1つの考え方として出されているというふうに考えられるんですけども、これだけが案であるというふうに限定して物を考えるのか、今回これは試行ですから、もう少し幅をもって、つまり、こういうような案というのと、さらにもう少し別にも考えようがあるんだということも考えるぐらいの幅があってもいいのではないかなというふうにも思うんですけども。この3案が十分に検討されたものであろうかとは思いますが、さらに技術の発展ですとかいろいろなことから考えると、これしかないというような形をもって物を考えていくというのは、後でまた問題が起こる可能性がある。というのは、これはまだ現段階は計画アセスの段階ですから、ここでいろいろ環境に対して配慮すべきことを挙げられたのをもとにして、事業者がよりよい案をつくってくれるということも期待されるというふうに考えますと、この3案しか

ないというような表現ではないんじゃないかなというのが私の解釈なんですけれども。というのは、あくまでこれは試行段階で、この制度そのものをどんなふうにやっていくかということを検討する意味もあるわけですので、少し幅広く考えておかれた方がいいんじゃないかというふうに思うんです。

それともう1つは、この3案の中には、都市計画決定された道路幅員を変えるわけですから、当然都市計画の変更を伴うわけで、その場合には、この線だけでなくてももちろん都市計画の変更は可能なわけですから、理論的に考えても、これだけでしぼってしまうというのは、今回の制度を運用していくときに、これから考えていくときにも、こういうやり方で固定してしまうということは少し問題があるかなという気がしているんですけれども、いかがでしょう。

齊藤担当部長 現在の制度は、事業実施主体が、環境ですとか社会経済的な面ですとか、そういった諸々の諸条件からして、採用可能、実施可能な案として示しているわけなんですけれども、そのほかにただいま亀山委員からおっしゃいました、当然、都市計画の変更等を伴う案も入っているわけで、B案、C案はそうなのですが、そういったことをして、それではどうするのかということが課題にはなると思います。

これは、先ほど諮問の第2のところとダブるようなところございまして、ですから、諮問1のところでは、現在の制度を前提に、この3案を中心に検討していただいて、別途実施主体からの意見を聴く会も設けることができますので、そこで分科会を中心に検討して、それを審査会上げて、審査会の方でご判断をいただきたい。もうちょっとこういう案、違う案というのを考えられるかについて、諮問2のところであわせてご検討いただければと思っております。

ただ、諸条件がなかなかつかみにくいということがあって、実施主体の意見を踏まえなければならないということもございまして、事前の調整等も含めまして、ぜひそのように審査を進めていただければと思っております。

ですから、1つは、現在与えられた3案の中で若干の変更があるとしても、3案を基本として審査を進めていただく。それ以外に、もっと大幅な変更を考えられるかどうかということは、事業者の意見を聴くということも含めて、またそれと並行して、別の問題として進めていただければと思っております。

磯部委員 今のご議論を聞いていて、かなり試行アセスメントの本質的な問題が出てくると思うのですけれども、試行なんですから、いろいろな思考、実験、このやり方で足りないところがあるのか、もっといい方法はないかというのを考えるのは大いに積極的にやった方がいいと思うんですけれども、最初から余り雲をつかむように何でもありとやってしまうと、この制度自体が流産してしまう危険性が非常に高いだろうと思うんですね。そういう意味では、どう

しても何らかの前提なり枠組みというものを考えざるを得ないというところなんです。だから、この3案に限定されるのかと言われると、とりあえずここでそれを手掛かりに考えていくしかないじゃないですかということだと思っんですけれども。

ついでに、今後どうあるべきかということも諮問されていると思えますので、まさにそのところは、今言われたように、実施主体の意見等も聞いてやっていくということなんでしょうけれども、とりあえずメインの対象になるのはこの3案。そういう意味では1つの枠があるとせざるを得ないのではないのかなと思っんです。

亀山委員 それを全く無視してというつもりはないんですけれども、この3つの中から1つを選ぶためにやっている会議というのではないんだらうと。そこは非常に大事な認識だらうと思っんです。

磯部委員 岡本先生が言われたもっといろいろなファクターですね。純粋な意味での環境影響だけではなくて、むしろ機能の向上とか、もっと社会経済的なプラスの影響とか、そういうことまでも含んでいいじゃないかと、まさにそうなんだらうと思っんですけれども、じゃ、それをごっちゃに並べてしまうと、またわけがわからなくなる可能性がありますよね。ですから、比較的狭い意味での、ある意味で確立した意味での環境影響のファクターとそうでないものとを分けつつ、しかし両方考えていくというようなことをおそろおそろやっていくしかないのかという気がしておりますけれども。

それから、これは1つ確認ですけれども、環境影響地域という言葉が制度上使われていますけれども、これは、今私が言った意味では、狭い意味での環境影響があるのではないかと思われる地域を地図上に書いてみて、町丁目にかかっているところを地元の区市長の意見を聞いて確定したと。何のために区域を確定するのかというと、その地域特性を調べるとか、効果はもっぱらそういうことですか。

石橋課長 現況調査とか、そういうときのベースになる地域であるし、それからもう1つは、今後説明会等が開かれますので、周知を徹底しなければいけない地域という意味合いももう1つ含まれています。

磯部委員 そのところをちょっと伺いたかったんですけれども、何か手続的な意味を持ってくるのかどうかということですね。

石橋課長 これはどちらかという運用上の話になると思うんですが、いわゆる関係地域という形になりますと、今後、事業者が環境配慮書の説明会というのを地元で開くわけですが、そのときには、基本的に関係地域については周知徹底を図るということで、説明会の案内を各戸にビラ配りをするんですね。そういう意味では、関係地域とそれ以外の地域というのは周知の仕方が多少違う。関係地域を決める1つの意味合いとしては、このように考えております。

磯部委員 審査会に意見を述べる資格とか、そういう話になれば。

石橋課長 在住・在勤の都民であれば、どなたでも。

磯部委員 それはまた一挙に非常に広い都民概念になるわけですよ。

石橋課長 そうですね。もちろん都民の意見を聴く会についても、それは別に関係地域でない方ももちろん公述人の公募のときに手を挙げていただくこともできます。そういう意味では全く都内全体と変わりはないんですが、これはどちらかというとか何かやるときの周知を徹底するという意味合いの関係地域という側面も1つあるということになると思いますけれども。

磯部委員 とりあえずそういう理解であることはよくわかりましたが、近所に住んでいる人の意見はより重みづけがされるべきだとか、考え方としてはいろいろあるんだろうと思うんですね。もっと広く都民一般の中で扱えば十分だと考えるかですね。この地図を見ていて、北烏山4丁目だけ、いいのかなというような気がしないでもないですけどね。今の段階では、手続的に選ばれないとすごく不利益があるとか、そういう話ではない。

岡本委員 案内が来なくても説明会に出席はできるわけですね。

石橋課長 説明会にも出席できますし、意見書も在住・在勤の都民の方であれば出せるということで、そういう意味では全く差がない。

松田委員 この評価項目のところの安全・防災なんですけど、災害というのは、10年とか20年に1回。安全と言った場合は、日常的な安全というのが問題になると思うんですけども、さっきもどなたかがおっしゃいましたけれども、歩行者の安全を脅かしているからということでこの道路をつくる必要性があるということですけども、じゃ、その道路をつくることによって、いわゆる地域住民、特に学童生徒の通学路ですか、こういったものがどう変わるのかというのがよくわからないんですね。いわゆる環境についての項目はあるんですけど

ども、じゃ、この辺の通学路がどうなっているかというのも、本当に地域住民、あるいは歩行者の安全を守るということもあるんだったら、その辺も配慮していただきたいなと。防災と安全と一緒にくくると、何かがあいまいになってしまうような感じがあるんですけども、日常性の安全と災害とは別にした方がわかりいいんじゃないかと。

齊藤担当部長 項目のご議論はまた後ほどにさせていただきたいんですけども、安全・防災については、従来の条例アセスメントに入っていない事項で、今回新しく総合アセスの中でつけ加えたんですけども、いわゆる安全というのは、この道路をつくることによって、周辺の地域の安全が増すという観点でこの配慮書が出てきております。もう1点は、防災につきましては、火事とかそういう緊急的なものも含まれておりますので、ただいまの通学路も含めたそういったものをすべきかどうかということも今後の審議の中でご議論いただければと思っております。

清水会長 今の問題は、ちょっと見たところ、2の居住環境の改善という項目がある中には、地域の歩行者の問題とかという言葉が出てきているわけですよ。3の方は、もっぱら防災機能という大きな観点のようですけれどもね。それは分科会でその辺もよく検討されたらと思いますね。

柳委員 総合的なことで少し個人的な意見を述べたいと思いますけれども、確かに今回の総合アセスの場にこういう計画が出てきて、この計画についてとりあえずこれを端緒にして新しい制度を動かしてみる。そういう意味で試行ということですけども、ですから、当面はとりあえず、今諮問があったわけですから、これについて検討していかなければいけないかなと個人的には思っておりますけれども。

ただ、目をヨーロッパの方に転じてみますと、もちろん会長は詳しいと思いますが、SEAについては、基本的な考え方として、政策段階で、たとえば交通政策を立てるときに、それが持続可能であるかということの前提でもってさまざまな政策としての代替案を考えるということで、こういうふうに事業計画の前倒しというような議論では必ずしもないだろうと思うんですね。もちろんそれは新しい制度を見直し調整するときを考えることですから、さまざまな、もう少し角度の違った検討視点があってもいいと僕は思いますし、もちろんそれは分科会の中でそういうことを検討して、新しい制度としてはもう一步、要するに東京都がやる場合に、これは確かに世の中に類を見ない、国もやっていない、ほかの国ではやっているけれども日本ではまだどこもやっていない、そういう制度としてやる意味でも試行ということが、当初の計画をつくるときにも

ある程度あったと思いますので、そういう趣旨が生かせるような形で分科会が進めばいいのではないかなと個人的には思っております。

花房委員 私も柏木委員、亀山委員、柳委員と全く同様な意見だと思うんですけども、最初、この総合環境アセスメント試行審査会が立ち上がるときに、三鷹とか放射5号線ですか、こういうものがまだ当該地区とかそういうふうなことを言われていない前のときなんですけれども、そのときにすごく新しい試行制度だ、楽しみだということで、私自身もとても夢を抱いているような部分もあったんですけども、実際に案が上がってくると、実施主体の上げてくるものであるから仕方がないのかもしれないんですけども、かなりしぼりがきつような気がして、私自身の印象だけでものを判断してはいけないんですけども、どれでも、それぞれ環境には配慮しているし、道路は通さなくてはならないしというふうなものがミックスされた案になっているというふうに思うんですけども、もう少しどういったことが盛り込まれるのか、私なんかは都民公募なので、上がってきて、この3案の中からと言われると、そのとおりだな、じゃ、どれを選ぶとか、すぐそういうふうに性急に考えてしまうんですけども、皆様の意見をお聞きすると、そうではないんじゃないか、もうちょっと試行審査会ならではのスタンスがあっていいんじゃないかというふうなお話を聞いたので、見てもらったものとまた違うものが出るのかもしれないというふうには思っていますけれども、私自身もそういうふうな考えで臨まなければいけないなというふうに思っています。

齊藤担当部長 最初のそういう考え方をお捨てになることはないと思うんですけども、現在の案件は、都市計画区域内で、すでに都市計画決定された中でどういう案件を選ぶかということを経営者が決めてきたわけですけども、そうではないところもまだ東京の地域はあるわけですし、もっと自由度の高い計画も当然あるわけですから、そういったときに、じゃ、今、花房さんが申されましたようなことができるのだろうと思っております。また、広域計画が今回なかなか出てこないということで、そういったものがないのが残念なんですけれども、そういった広域の開発計画というようなものがあるとすると、また全然違ったものではないだろうかとというふうに考えております。本格実施に当たっても、こういう個別な事業案件と、広域の開発計画と両方やるようなことになっておりますので、それはそれでまた全然違うのが出てくるのではないだろうかと、私どもは期待をしているんですけども。

岡本委員 この事業アセスの中で幾つかの代替案の比較評価の議論をするのに当たって、事業者が用意した案である程度議論せざるを得ない。いろいろな

資料を見る上でやむを得ないという点はあるんですけども、事業者が用意した案が必然性のあるものなのかどうか。つまり、多くの人が、この3つぐらい検討すればやむを得ない、もっともだと言ってくれるような案が用意されているかどうか。一方的に事業者側に都合のいい案が3つ用意されてしまって、それで議論の土俵の枠組みが決められてしまうのではないか。これから制度を試行していく上で、これが育っていくためには、事業者にとってもある程度使いやすい制度であって、こういう施設ができる周辺に住んでいる人から見てももっともだというふうに思ってくれるということが必要だと思うんですね。そういう観点からすると、A、B、C案が、なぜこれ以外の案に比べていい案であるのかという記述がどこにも書いていないんですね。初めからこの3つの案ありきという形で書かれている。

5ページにイメージ図が書いてあるんですけども、これで見ると、両側に緑地帯がありまして、築堤みたいなものがあるって、横断歩道もなければ、歩道橋もなければ、完全に南側と北側の地域が地域分断されてしまう。ほとんど行き来が不可能なような絵が書かれているんですけども、事業者が考えている環境配慮と、こういう資料を読む人の受ける環境配慮との間に、まだかなり落差があるんじゃないかな。これをどういうふうにこれから埋めていくかということは、ここで重要な課題ではないかなという気がするんですが、いかがでしょうか。

齊藤担当部長 現在、環境局が担当しておりますのは、あくまでも環境アセスメントでございまして、今、岡本委員からのご発言は、環境を取った事業そのものの評価(アセスメント)に近い考え方ではないだろうかと思っております。事業そのもののアセスにいきなり行くというのは、技術的な問題ですとか、それから、いろいろな判断の問題があって、なかなか困難な課題であります。実現不可能というわけではないんですけども、現段階ではまだ困難でありますので、まず、環境アセスメントを計画段階から行うということで試行しているわけですし、岡本委員のおっしゃることは、総合的な判断として、都民感覚としてこうあるべきではないだろうかということはよく理解はできるんですけども、現在の環境影響評価制度の熟度、いわゆる条例アセス、この熟度からして、それから少しずつ飛び出していくという形をとっておりますので、一気にそこまで行くというのはなかなか困難なことがあります。確かに、どうしてこれが事業実施可能なのかというようなことがありますけれども、そこまでの判断をするとすると、総合的なアセスメントですね。「環境」を取ったアセスメントでやらないといけない。そこまでいきなり行くというのはまだ困難な状況ではないかと思えます。ですから、事業者からの意見を聴く会で、そういったこ

とについての考え方を聴くということではできると思いますので、まずその段階から始めていただければと私どもは思っております。

岡本委員 この次に通常の条例のアセスが来るわけですね。

齊藤担当部長 この計画段階の環境アセスメントを行いまして、この試行審査会から答申が出た段階で、環境局長が審査意見書を作成いたしますが、環境局長の立場は、この環境アセスメント制度を遂行するという中立的な立場で遂行するわけですが、それと同時に、もう一方では自然保護を担当する局長としての立場もあるわけですね。この玉川上水につきましては、歴史環境保全地域に指定をしておりますので、それも環境局長がやっておりますので、その両面の立場を踏まえて判断をすることになるかと思えます。その判断を踏まえ、それからそういった意見を踏まえて、最終的には実施主体、担当は都市計画局なり建設局ですが、名目上は東京都知事がやるわけですが、そこが、この3案でいいのか、3案に変更を加えるのか、そういったことを判断をして事業を実施するのであれば、1つの案にしぼって、それを条例アセスにかける、こういう手続になります。

岡本委員 余りその範囲を狭く取ってしまうと、総合環境アセスメントという制度は条例アセスメントがあれば不要なのではないかということに行き着いてしまうのではないかと。つまり、従来の環境アセスメントの前にコンセンサスを得るためにこういう制度をつくったというふうに考えれば、2つあるアセスメントのそれぞれの機能、役割分担は何かということを見ると、今のご答弁ですと、限りなく近寄ってきてしまう。事業者からすれば、同じアセスメントを2度やらされるというような負担を感じるでしょうし、また、住民から見ると、何で今までのアセスメントと違うことをやってくれないのかという不満、両面から出てくるのではないかと気がするんですけれども、いかがでしょうか。

磯部委員 ちょっと極端かなとは思いますが、本質的に一種の二律背反がありまして、花房さんが言われる夢のある理想的な、あるべき総合アセスと、それから、しかし現実にリアリズムで実現可能な総合アセスの間には相当幅がありまして、実現可能性を考えていくと、あるいは定着可能性ということを考えていくと、限りなくでもないけれども、条例アセスに準じた、あるいは少し前倒し的な印象が強まって、おそらくいろいろなご意見が出ているだろうと思うんです。でも、それは条例アセスとはやはりちょっと違って、3つ案が出てきて、これはこれなりに画期的なことなのではないかなと私は思

うのですけれども、しかし、もっと本来戦略的な、もう少し前の話をしようということですね。そっちをあくまで追求するというならば、こんな制度はやめてしまえというところに行くべきだろうし、あるいはこれはこれで1つ定着させていくことが大事だと。少しずつ直していく方がいいんだと考える。さらに理想的なのは、もっと前でやるのか、それを考えるかという、その選択なんじゃないですかね。

だから、本質的に一種の二律背反なんだろうと思いますね。とりあえずは、いろいろ矛盾がある、限界があるけれど、制度の定着を図る方を重視した方が戦略的なのではないかなというのが私の個人的な意見なんです。

清水会長 この問題は非常に大きなことですけれども、また分科会の場でもう少し具体的なイメージを持ちながらご議論をいただくのも1つの方法かなという気がいたしますね。

それから、最初からのお話で皆様おわかりのように、新しく総合環境アセスメント制度をつくらう。そのことについてひとつ試行をしてみよう。どういう総合環境アセスメント制度がいいかということも、これを試行するという場合には、あるケースに、つまりテストしてやってみようというわけではありますが、今回のケースが一番理想的なものであったかどうかというのは、議論があるかもしれませんが、いずれにしても1つテストをしてみて、そしてこの諮問にもありますように、制度そのもののあり方についても一緒に答申をするという面があるわけですから、そんなようなことで、今日のご議論というものは大変貴重なご意見がたくさんあったように思いますが、これを念頭に置いて、次の分科会へ、こういうふうに移ってはどうかと思いますが、いかがでしょうか。

そういうことで、まだご意見がおりだと思えますけれども、そういうふうにさせていただくならば、一応今までのところで、次の段階に移りたいと思えます。つまり、分科会を設けて検討に入ることにはさせていただきたいと思えますが、よろしゅうございましょうか。

それでは、その分科会の設置についてでございます。事務局から説明をお願いいたします。

小島課長 それでは、私の方から分科会の設置についてご説明させていただきます。

お手元に配付させていただいている資料の4というのがございますけれども、それをご覧いただきたいと思えます。「分科会の設置について(案)」というふうになってございます。

今までもお話が出てございますけれども、諮問第1号の放射5号線、三鷹3・

2・2号線の環境配慮書について検討する第1分科会、それと下の方にございますけれども、試行等を踏まえた東京都総合環境アセスメント制度の調整についての検討ということで第2分科会、この2つの分科会を設置をしていただくというふうになるのではないかと思います。

それとあともう1つ、このそれぞれの分科会の中に、項目検討委員を設けて検討をしたらいかがかというふうに思います。これにつきましては、先ほどご報告させていただきました運営要領の改正のところにもございますけれども、特定の項目を調査検討していただく委員として項目検討委員を置くことができるという規定が設けられております。この項目検討委員につきましては、分科会の座長が指名できるというふうになってございます。また、この当該分科会以外の審査会に属する委員及び専門員のうちから指名をしようという場合には、分科会の座長が事前に会長にお諮りをして指名をするというふうになってございます。

ここにありますが、第1分科会の中に、項目検討委員のところ、その下の項目として、公害系分野の項目検討、それから自然系分野の項目検討というふうにございますけれども、公害系の分野につきましては、大気汚染であるとか、あるいは騒音であるとか、こういった公害系の分野をご検討いただく。それと、下の自然系の分野につきましては、植物であるとか生態系、緑、水辺等の項目についてご検討いただく項目検討委員を設けていただければよろしいのではないかなというふうに思います。

その次に、下の方に第2分科会のところがございますけれども、第2分科会の項目につきましては、これは一応試行を踏まえた制度の調整ということでございますので、項目検討委員につきましては審議経過等を見ながらご検討いただければいいのではないかと考えておりますけれども、いかがでございましょうか。以上でございます。

清水会長 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明につきまして何かご意見、ご質問ございましたら、どうぞお願いいたします。

磯部委員 第2分科会の課題の「試行等を踏まえたアセスメント制度の調整について」の「調整」という言葉がなかなか微妙ですけれども、どういうことを念頭に置いておられるのか。

小島課長 一応、総合環境アセスメント制度につきましては、現在試行という形ですけれども、総合環境アセスメント制度の骨格につきましては、東京都として基本的に骨格を考えていると。今回の試行の要領で定められているもの、

これが基本的には骨格であるというふうにわれわれは考えておりますが、現在、実際に本格実施を行うときに、こういった計画を対象にしていこうというようなことがまだ定められていない。こういったことについて決めていくというようなこと、それからあと、今申し上げました骨格そのものはこれから大きく変わるものではなからうかと思えますけれども、審議の方法であるとか、あるいは先ほど出ました計画案の立て方であるとか、それから、そういったものに対する評価の仕方であるとか、さまざまな点で、今の骨格として定められているものを調整を図っていった本格実施に結びつけていくということでございまして、そういった意味で、根本的なあり方を問うというのではなくて、骨格は前提にされて、調整ということで、現実的な、現実的なという言葉は余りよくないかもしれませんが、本格実施に向けて細部の調整を図り、細部だけではなからうかと思えますけれども、必要な調整を図るという意味で「調整」という言葉を使わせていただいたところでございます。

磯部委員 「微調整」なんていう言葉がありますけれども、別に「微」はついていないわけで、新しいことをつくるというわけではないけれど、かなり重要な調整というものもあり得るという理解でいいですね。

齊藤担当部長 一応制度として試行としての仕組みができておりますので、新しくつくるということを書いたら、またおかしいかもしれない。いろいろ言葉を探してきて調整ということになっていきますので。

清水会長 したがいまして、今、案として示されたのは、第1分科会が放射5号線等の環境配慮書について、それからもう1つの第2分科会の方は制度の調整ということで、2つの分科会が設けられるということと、もう1つは、項目検討委員というものを置くという、その置き方について云々というようなことが案として提起されたわけですが、特にこれでご異議がなければ、分科会はそういうものとして設置することに決めたいと思えますが、よろしゅうございましょうか。

ありがとうございました。それでは、そのように決定いたしました。

そこで、分科会に属すべき委員の問題でありますけれども、分科会に属する委員は、東京都総合環境アセスメント試行審査会運営要領第5の第2項の規定によりまして、審査会の会長が指名することになっております。したがいまして、私の方から指名案を提案させていただきたいと思えます。

まず、第1分科会を構成する委員の方々につきましては、環境配慮書の予測・評価内容や複数の計画案の環境配慮内容の適切性等についての検討をお願いするものであるというところから、技術的・専門的な見地からの検討が必要であ

ること、また、環境配慮内容や、環境配慮書全体についての総合的な検討を行っていただく必要があることを考慮し、専門的・技術的知見をお持ちの方々及び公募で選ばれた都民委員の方々に加わっていただくようにしたいと考えまして、岡本委員、亀山委員、雲野委員、橘委員、田中委員、森田委員、柳委員の皆様にご就任をいただければと思います。

次に、第2分科会を構成する委員の方々につきましては、総合環境アセスメント制度の調整ということが東京都環境影響評価条例との法的関係に連動していること、及び計画段階での環境アセスメントとしての予測・評価手法の技術的な事項を検討いただくという面から、初期の総合環境アセスメント制度検討の折り、制度や技術指針の検討委員会等の委員になっていただいた先生方を中心としてご検討いただければと考えております。

そのような見地から、磯部委員、亀山委員、橘委員、中井委員、森田委員、柳委員の皆様にご就任いただければと思います。

以上の点につきまして、皆様いかがでございましょうか。

磯部委員 全員がどっちかには入っているわけですね。

清水会長 そうですね。重なる方もいるかと思えます。

それでは、一応ご承諾をいただいたことにさせていただきます。

分科会の委員につきましては、案のとおり指名させていただきます。各分科会の委員の皆様には、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

以上、分科会の設置につきまして決めさせていただきましたが、特に何かご発言いただくことがありましたら、どうぞご発言ください。

特にないようでしたら、それでは、都市計画道路「放射第5号線・三鷹3・2・2号線」の環境配慮書にかかる検討を第1分科会に、それから、試行等を踏まえた総合環境アセスメント制度の調整についての検討を第2分科会にそれぞれ付託いたします。

委員の皆様には、どうぞよろしくお願いをいたします。

なお、分科会の座長のことですけれども、この点につきましては、東京都総合環境アセスメント試行審査会運営要領第5の第3項の規定によりまして、当該分科会に属する委員のうちから審査会の会長が指名することとなっております。

そこで、よろしければ、第1分科会の座長につきましては亀山委員に、第2分科会の座長につきましては磯部委員にそれぞれお願いをしたいと思えますし、また、座長を補佐していただく副座長についてでございますが、第1分科会につきましては柳委員に、第2分科会につきましては中井委員にお願いをしたいと思います。委員の皆様方におかれましてはいかがでございましょうか。

特にご異存がなければ、そのようにさせていただきます。両先生方におかれましては、大変お忙しいこととは存じますが、お引き受けをいただければ幸いです。

よろしゅうございましょうか。

ありがとうございました。それでは、よろしくお願いを申し上げます。

次に、「その他」という項目がございますが、事務局の方から何かございますでしょうか。

小島課長 それでは、事務局の方から簡単に今後のスケジュールについてご説明させていただきたいと思えます。

お手元に「総合環境アセスメント制度のあらまし」というパンフレットがございますけれども、これをお開きいただけますでしょうか。右側のところをお開きいただきますと「総合環境アセスメント制度試行の手の流れ」というふうになっておりまして、これをご覧いただきたいと思えます。

ちょうど右側の真ん中のところに「審査会」というふうに書かれているのをご覧いただけますでしょうか。観音開きになっている右側のところをお開きいただけたらと思えますけれども、ここで、今、左側の方から4分の1ぐらいのところに「審議開始」というふうにあります。これは、今日、環境局長の方から試行審査会に諮問をさせていただいたところです。

それから、時が右の方に流れていきますけれども、今後、実施主体、都市計画局と建設局ですけれども、実施主体による住民への「説明会」というものが開催されます。

それと、これに先立って環境局の方で、この環境配慮書の内容そのものを公示・縦覧ということをしていただきますが、この説明会などとあわせて、都民の意見をお寄せいただくような形になります。

そして、審査会といたしましては、そこから右の方になります6という番号がついてございますけれども、「都民の意見を聴く会」ということで、直接委員の先生の皆さんに都民の意見を聴く場を設けていただくことになっております。それから、必要に応じて「実施主体の意見を聴く会」というものも審査会が持つことができるようになっております。

こういったことを踏まえて、審議をまとめていただいて答申をしていただくというのがこれからのスケジュールでございます。この答申に基づきまして、環境局長が審査意見書というものをつくりまして、これを実施主体の方にお示しする、都民の皆さんにも公表するというのが全体の流れでございます。

この中で、何月にやりますという具体的な日程がまだ決まっておりません。実施主体による住民への説明会というのがございますが、これが今、時期を調整

中ということでございますので、決まっております。ただ同時に、審査会の方では今日諮問をさせていただきましたので、分科会、それから項目検討委員の皆さん方には個別にご検討いただくことも含めて、分科会での審議、あるいは審査会全体としてのご審議ということも始まっていくということでございますので、これにつきましては、本当にお忙しい中、恐縮ですが、ご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いしたいと思います。

全体といたしましては、審査会としての審議の終了といたしますか、答申に結びつけていただくまでの期間は、できたら年内いっぱいぐらいを目途にご検討いただければというふうに考えております。

分科会等につきましては、あるいは審査会総会につきましては、必要に応じて開催をしていくということになりますので、その都度ご連絡をさせていただくことになると思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

以上でございます。

清水会長 ありがとうございます。ほかに何かご発言ございますでしょうか。

もし委員の皆様方においてほかにご発言がなければ、本日の審査会は以上をもちまして終わりにさせていただきたいと思っております。委員の皆様方には、長時間どうもありがとうございました。