

第2回稲荷山トンネル安全対策委員会議事録

1. 開催日時

平成21年8月18日（火） 14:00～16:30

2. 開催場所

ホテルグラン京都清水 1F 「桔梗」

3. 議事

(1) 報告事項

- ア. 稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について
- イ. 供用前後の環境調査結果について
- ウ. 京都市測定局の大気質測定結果について
- エ. 土壌脱硝施設での測定結果について

(2) 提案事項

- ア. 土壌脱硝施設の運転について

(3) 今後の進め方について

(4) 質疑応答

4. 出席者

（委員） 笠原委員長，東野委員，林委員，小松原委員，奥田委員，信部委員，辻委員
岡本委員，岡野委員，中谷委員，谷口委員

（説明者） 阪神高速道路㈱ 京都事業部 京都線建設事務所 東工事長代理
阪神高速道路㈱ 京都事業部 交通・保全課 奥田保全担当課長

（事務局） 京都市建設局事業推進室 金倉課長補佐
京都市建設局事業推進室 中村係長

5. 配布資料

- 資料－1 稲荷山トンネル（新十条通）環境対策について
- 資料－2 供用前後の環境調査結果について
- 資料－3 京都市測定局の大気質測定結果について
- 資料－4 土壌脱硝施設での測定結果について
- 資料－5 土壌脱硝施設の入口濃度と交通量について（時間帯別）
- 資料－6 土壌脱硝施設の入口濃度と交通量について（日中・夜間別）
- 参考－1 用語解説

6. 議事録

事務局： 第2回稲荷山トンネル安全対策委員会を開催します。

私、事務局を担当しています京都市建設局事業推進室担当課長補佐の金倉でございます。よろしくお願いいたします。

なお、本日の会議は公開で行っております。また、報道機関等の出席がある場合には、冒頭に限ってのみ写真撮影などを許可しているところでございます。現時点では、一般傍聴の方、報道機関の方の御出席はございません。

それでは、委員会を開会するにあたりまして、委員を代表して笠原委員長より、一言御挨拶をお願いしたいと思います。

笠原委員長： ただ今、御紹介いただきました委員長を務めさせていただいております笠原でございます。本日は暑い中、第2回の委員会に御出席していただきまして大変ありがとうございます。

前回委員会から一年が経過しまして、その期間、状況を見ておりますと、大気汚染・騒音といったような問題は見られないという感じを受けております。本日、それらの点に付きまして、詳細な御説明があります。

今後、どのような方針で、この委員会を開催していくかを含めて、議論していただければありがたいと思います。

地球全体の環境問題を見ますと、日本に関しては公害問題は、光化学スモッグを除き、改善の方向に進んでいるように思います。一方、地球環境問題は益々大きな問題となり、現在の環境問題の中では最も大きな問題になっているものと思います。

かと言って、公害を考慮しなくてよいというわけではありません。一般環境の改善を進めていくということも、非常に重要かと思っておりますので、皆さんの力を借りながら、京都市の環境を保全していくために努めていきたいと思っております。

どうぞ活発な御意見をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

事務局： 笠原委員長、ありがとうございました。

それでは、本日の議事進行につきましては、席上に配布しております会議次第に基づき、御説明させていただきます。まず、資料の確認をお願いします。

《会議次第、委員名簿、配席表、委員会設置要綱、傍聴規定、

資料-1～資料-6、参考-1の資料を確認》

続きまして、稲荷山トンネル安全対策委員会の設置要綱につきまして、概略を御説明させていただきます。

《稲荷山トンネル安全対策委員会設置要綱の説明》

本日につきましては、現時点で委員定数12名中10名の御出席をいただいております。

すので、本日の委員会は成立しているということで、御紹介させていただきます。

昨年度から今年度にかけて、新たにこの委員会の委員に御就任された方がいらっしゃいますので、御紹介させていただきます。

《改選委員の紹介》

東山区区民部まちづくり推進課長の高畑委員は、公務が重なっているということで、「本日は欠席させていただきます。」という連絡を受けています。また、伏見区役所深草支所区民部まちづくり推進課長の中谷委員は、「少し遅れて出席させていただきます。」という連絡を受けています。

それでは、議事に入らせていただきます。これからの議事進行につきましては、笠原委員長をお願いします。

笠原委員長： ただ今、今年から代わられた委員の方々の御紹介をしていただきました。

先程、この委員会の目的を示していただきました。また、この委員会で検証しなければいけないことがあります。それらについて、本日、この一年間の測定結果のデータを基に進めていきたいと思えます。

最初に、議事（１）報告事項ア．稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について、谷口委員から、御説明をお願いします。

谷口委員： 京都市建設局事業推進室担当課長の谷口でございます。よろしくお願いいたします。

まず、議事に入らせていただく前に、この後の議事の資料に出てまいります環境に関する用語について、事務局の方から皆様に御説明させていただいてもよろしいでしょうか。

笠原委員長： よろしく申し上げます。

谷口委員： また、議事（１）報告事項ア．稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について、後ほど御説明させていただきます報告事項ウ．京都市測定局の大気質測定結果について、報告事項エ．土壌脱硝施設での測定結果について、議事（２）提案事項ア．土壌脱硝施設の運転について、事務局の方から御説明させていただいてもよろしいでしょうか。

笠原委員長： よろしく申し上げます。

谷口委員： それでは、事務局の方から御説明させていただきます。

事務局： 京都市建設局事業推進室担当係長の中村でございます。よろしくお願いいたします。

私の方から、用語解説ということで御説明させていただきます。後ほど、報告事項等で、環境に関する用語が頻繁に出てまいります。中には分かりにくい用語もございます

ので、簡単ではございますが、御説明させていただきます。

《参考－１ 用語解説の説明》

自動車走行に起因する主な大気汚染物質の内、窒素酸化物（NO_x）及び浮遊粒子状物質（SPM）については、自動車走行以外にも発生源があります。ボイラーや焼却施設を設置している施設から窒素酸化物（NO_x）及び浮遊粒子状物質（SPM）が発生し、一般家庭でのガスコンロの使用や冬季における暖房器具の使用により窒素酸化物（NO_x）が発生し、花粉や中国から飛来する黄砂といった自然要因から浮遊粒子状物質（SPM）が発生しています。

事務局：引き続き、議事（１）報告事項ア．稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について、御説明させていただきます。

《資料－１ 稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策についての説明》

笠原委員長：ありがとうございました。

ただ今、最初に用語の解説がございました。それに引き続きまして、報告事項アの稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について、すなわち、供用前の環境影響評価の話や供用前後のいろいろな観測の状況、さらには、その中で窒素酸化物（NO_x）及び浮遊粒子状物質（SPM）対策を実験的に導入して調査している現状について、御説明がありました。

ただ今の御説明につきまして、何か御質問・御意見はございませんでしょうか。

もしなければ、先に進み先の話聞き、またこちらに戻るといことも合わせて、進めさせていただきます。

それでは、議事（１）報告事項イ．供用前後の環境調査結果について、岡本委員から、御説明願います。

岡本委員：阪神高速道路㈱京都事業部技術担当課長の岡本でございますよろしくお願いします。
議事（１）報告事項イ．供用前後の環境調査結果について、実務をしております弊社の担当社員から説明させていただいてもよろしいでしょうか。

笠原委員長：よろしくお願いします。

阪神高速㈱：阪神高速道路㈱京都事業部交通・保全課保全担当課長の奥田でございます。よろしくお願いします。

議事（１）報告事項イ．供用前後の環境調査結果について、御説明させていただきます。

《資料－２ 供用前後の環境調査結果についての説明》

供用前後の各季節における環境調査結果について、二酸化窒素（NO₂）の供用前の冬季にやや大きな値を示していますが、それ以外については、供用前後、季節に関係なく、同じ振れ幅で推移しています。また、環境基準値との対比では、全て満足する結果となっています。

環境測定施設についても、供用開始日から平成21年3月31日までの平成20年度における測定結果は、対象となるデータが10ヶ月分であるために参考値というかたちではありますが、二酸化窒素（NO₂）の日平均値の年間98%値及び浮遊粒子状物質（SPM）の年間2%除外値と環境基準との対比で、全て満足する結果が得られております。

交通量について、供用前後の調査結果を対比すると、師団街道十条交差点で若干減少し、新大石道西野山交差点で若干増加しています。また、供用後の四季環境調査中のトンネル交通量は、上り線及び下り線共に、最大でも1時間当たり100台弱の交通量で、上下線あわせても、1日当たり最大で2,200台程度であります。

二酸化窒素（NO₂）の環境影響評価による予測値と、現在の環境測定施設の測定結果の値を比較しても、予測値を下回る測定結果となっております。

笠原委員長： ありがとうございます。

ただ今の御説明につきまして、特に、供用前と供用後でどのような変化があったかということ、注意して見ていただければ良いかと思えます。

ただ、交通量が1日当たり33,700台という予測から、現在は2,000台弱であり、予測された交通量をかなり下回っているのですが、そういう中で、現状としての報告をしていただきました。

何か御質問・御意見はございませんでしょうか。

何もないようなので、私から少し述べさせていただきたいと思えます。

大気質濃度について、例えば、1時間値で評価するのか、あるいは日平均値、年平均値で評価するのか、また、平均濃度として見るのか、環境基準対比（日平均値の年間98%値、日平均値の年間2%除外値等）で見るのか、いろんな要素が入ってきて非常に複雑である気がします。

資料－２の17～25ページの大気質環境調査結果グラフについて、供用前の実線と供用後の破線で見ると、供用後の数値の方が低いように見えます。

それでは、私からお尋ねしますが、最初の用語解説でもありましたように、二酸化窒素（NO₂）及び浮遊粒子状物質（SPM）は、自動車以外にも発生源はあるのですが、京都市内全体として見た場合、供用前の平成19年度より供用後の平成20年度の方が、改善されている傾向にあるのでしょうか。

事務局： 笠原委員長より、御指摘のありました京都市の環境測定結果との比較について、後ほど御説明します議事（1）報告事項ウ.京都市測定局の大気質測定結果についての中で、御説明させていただきます。

笠原委員長： 分かりました。

それでは、議事（１）報告事項ウ．京都市測定局の大気質測定結果について、事務局から、御説明願います。

事務局： 議事（１）報告事項ウ．京都市測定局の大気質測定結果について、御説明させていただきます。

《資料－３ 京都市測定局の大気質測定結果についての説明》

京都市内には、大気質を測定するための施設が１６箇所あり、その内、特定の工場等の影響を受けない場所で測定する一般大気測定局が１０箇所、自動車の排気ガスの影響を受ける場所で測定する自動車排出ガス測定局が６箇所であります。

今回、集計に使用しました測定局は、一般大気測定局の伏見測定局・山科測定局、自動車排出ガス測定局の南自排局・山科自排局の４箇所であります。

京都市測定局における二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）、一酸化炭素（CO）は、すべて環境基準を満足しております。

しかし、京都市では国の基準より厳しい独自の市保全基準というものを定めているのですが、これについては、二酸化窒素（NO₂）が満足できていません。

また、二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）、一酸化炭素（CO）とも、平成４年度の測定結果から見ると、平成２０年度の測定結果は減少傾向にあり、大気質環境は確実に改善されています。

資料－３の２～３ページと環境測定施設の測定結果の資料－２の５６～５９ページのグラフ（月別測定結果、時間帯別測定結果）を比較しますと、京都市測定局及び環境測定施設が設置されている場所の違いはありますが、測定値に大きな差はなく、同じ傾向を示しており、トンネルからの排気による周辺環境への影響は小さいものだと考えられます。

笠原委員長： ありがとうございます。

ただ今の御説明につきまして、何か御質問・御意見はございませんでしょうか。

環境上は、問題ないと判断しており、むしろ改善の方向へ向かっているという判断をしております。

それでは、議事（１）報告事項エ．土壌脱硝施設での測定結果について、事務局から、御説明願います。

事務局： 議事（１）報告事項エ．土壌脱硝施設での測定結果について、御説明させていただきます。

《資料－４ 土壌脱硝施設での測定結果についての説明》

土壌脱硝施設のトンネルでの設置事例は、京都市で2例目であり、先行事例として、第二阪奈道路の生駒山トンネルが挙げられます。京都市の施設の規模・処理能力等は、こちらの施設を見本としています。

土壌脱硝施設の稼働状況を適切に把握するために、入口濃度と出口濃度を測定しております。濃度の測定箇所について、資料-1の4ページの図を参照いただき、入口濃度は送風機の手前、出口濃度は土壌層から出てきた所で測定しており、その測定値から、除去率を算定しています。

ここで一つお詫びしなければいけないことがあります。平成20年6月1日からこの施設を稼働させているのですが、6～9月の入口濃度が非常に低かった結果について、交通量が少なかったためだと考えていました。

しかし、除去率も低かったということで、原因について検討してまいりました。

その結果、土壌脱硝施設内の送気ダクトから、機械室内にある入口濃度を計測する機器へ送気するチューブが、計測器の接続部で接続不良であったことが判明しました。そのため、機械室内の低濃度の空気が計測器へ混入していた可能性があり、送気ダクトから送られてきたトンネル内の空気が希釈されて、入口濃度が低い数値を示したものと考えられます。

運転開始当初の4ヶ月分の入口濃度について、信頼性の欠ける結果となってしまいましたことを、この場を借りてお詫びいたします。誠に申し訳ありませんでした。

10月以降については、計測機器の不具合も解消されて、測定期間中の二酸化窒素(NO_2)、浮遊粒子状物質(SPM)の除去率の平均値は、期待値の約90%を示しており、土壌脱硝施設としての能力を満足する結果が得られていると考えています。

笠原委員長： ありがとうございます。

時間の関係もありますし、次の議題も、今の話と非常に関係した話になってきますので、先に説明していただいて、最後に土壌脱硝施設に関する質疑応答に入りたいと思います。

それでは、議事(2)提案事項ア.土壌脱硝施設の運転について、事務局から、御説明願います。

事務局： 議事(2)提案事項ア.土壌脱硝施設の運転について、御説明させていただきます。

《資料-5 土壌脱硝施設の入口濃度と交通量について(時間帯別)の説明》

《資料-6 土壌脱硝施設の入口濃度と交通量について(日中・夜間別)の説明》

これまで説明のあったとおり、環境測定施設での測定結果が環境基準を満たしていること、想定される交通量に達していないことを踏まえまして、土壌脱硝施設について、夜間の運転を停止することを提案させていただきたいと考えております。

資料-5につきまして、鴨川東ランプ及び山科ランプ共に、二酸化窒素(NO_2)、窒

素酸化物 (NO_x), 浮遊粒子状物質 (SPM), 交通量は同様の傾向を示しており, 特に深夜の交通量は1時間当り1桁台を示し, 入口濃度も深夜に減少していることから, 交通量と入口濃度に相関関係があると考えられます。

資料-5に基づいて, 資料-6で日中(6時~22時)と夜間(22時~6時)で比較をしましたが, 交通量・入口濃度共に, 明らかに日中よりも夜間の方が小さい値を示しています。

また, 日中の1時間当りの最大交通量と夜間8時間の交通量に大きな差は無いと考えられ, 夜間を停止しても, 大気質濃度への影響は大きく変わらないと考えています。その検証も含めまして夜間を停止させていただきたいと思います。

万が一, 環境測定施設の結果について, 高い数値が続くとか, 環境基準を超えるような数値が出れば, 土壤脱硝施設の運転を元どおり再開することを考えておりまして, そのときには, 委員の皆さんに御報告させていただきたいと思っております。

周辺環境が現状のまま推移するようであれば, 9月1日より, 実施させていただきたいと思います。また, 次回の委員会までは, その運転状態で進めさせていただきたいと思います。

御検討, よろしく申し上げます。

笠原委員長: ありがとうございます。

最後の御提案, 非常に重要となりますので, 皆さんの御意見をお聞かせいただきながら, 最終的な判断を決定させていただきたいと思います。

まとめてみますと, 資料-4で, 運転初期に測定上のミスがあり, データそのものの正当性に疑問があります。しかし, それ以降は改善され, 除去率が90%以上と, 非常に良い結果が得られているという御説明でした。

その後で, 資料-5, 資料-6に基づきまして, 現状では夜間の交通量が非常に少なく, 土壤脱硝施設はトンネル内の自動車の排気ガス処理を目的としていることから, 22時から6時までの夜間に, 土壤脱硝施設の運転を停止するという御提案がありました。ただ今の御説明につきまして, 何か御質問・御意見はございませんでしょうか。

東野委員: ただ今, 御説明がありました環境への影響に関する話に加えて, コストという面からもメリットがあるのでしょうか。

事務局: 確かに, 夜間の運転を停止しますと, 光熱費を大幅に削減することができます。年間の削減額がいくらになるかは, はっきりとわかりませんが, 運転時間が約3分の2になるため, 約3分の1の電気代を削減できます。

また, この土壤脱硝施設につきましては, 実験的導入という位置づけで設置させていただいており, 稲荷山トンネルの環境対策は, 現在設置しています換気所の設備のみで十分だという前提の基に, 京都市で初めての高速道路ということで, 地元住民の方への更なる環境対策のために運転しています。

現状で夜間に土壤脱硝施設を停止した場合に, 周辺環境への影響がどの程度表れるの

かを検証したいという考えがあります。

東野委員： 万が一問題が生じた場合、緊急の委員会を開催されるのでしょうか。

事務局： 今後も測定結果のデータのチェックは、京都市と阪神高速道路(株)で行ってまいります。
万が一、問題が発生した場合には、まず、委員の皆さんへ御報告させていただいた上で、土壌脱硝施設の運転を元に戻すことを考えております。その上で、その後の状況を確認しながら、委員会の開催が必要かどうかを、笠原委員長と相談して判断させていただきたいと思います。

笠原委員長： 他に何かございますでしょうか。

信部委員： 昨年の6月1日に稲荷山トンネルが開通して以来、特に大きな問題もなく、土壌脱硝施設についても、環境へのプラスの要素が確認されていたので、夜間の運転を停止することについては、地元住民への伝え方をよく考えていただきたいと思います。

と言いますのは、地元住民にとっては、環境は良ければ良いほど良いという思いがあるからです。

現在、問題が生じていない状況に対して、土壌脱硝施設の夜間の運転を停止することで、市民の住環境をないがしろにしているという印象にとられないようお願いします。

笠原委員長： ありがとうございます。

夜間の時間交通量が1桁台であるのに対して、処理風量は1時間当たり28,800 m³の過大な風量という印象があります。これは、電力を過剰に消費し、二酸化炭素(CO₂)等の環境をトータルで考えますと、夜間に土壌脱硝施設を運転することは、逆に環境へ負荷を掛けていると思います。

しかし、地元住民の方は、これまで環境に対してプラスの要素があったものをやめるということは、マイナスとして捉えますので、環境をトータルで考えてどうなのかということも、地元住民に対して説明していく必要があると思います。

現在の交通量の状況では、夜間に土壌脱硝施設を運転することが総合的にみた場合環境に悪影響を与えていると考えますが、斜久世橋区間が開通したら交通量が変わりますから、その時点で改めて検討し、また、現時点でも観測を継続しながら、見守っていかなければならないと思います。

他に何かございますでしょうか。

林委員： トンネルの建設前から地元住民の方は、環境を重要視されてきました。

現状の交通量が少ないから夜間の運転を停止するというのではなく、せっかく造った施設があるのだから、その施設を利用して、環境の改善に努めてもらいたいと思います。

笠原委員長： 夜間の運転を継続して欲しいという御意見が出ましたが、他に何かございますでしょうか。

うか。

谷口委員： 提案をさせていただいた側の委員となるのですが、今回提案させていただいた意図を少し補足させていただきます。

笠原委員長からもありましたように、現在の状況で、夜間に多大な電力を使用して運転していくことが良いのか、貴重な税金を使わせていただいて稼動している中で、どうにかコスト削減ができないか等、今後を見据えた中で、如何に運転していけるのかを実験・検証を踏まえて、今後に備えていくことを考えている最中であり、夜間の運転を停止させていただく中で、測定結果のデータの推移を見守らせていただきたいと思います。

ただし、林委員からもありましたように、地元住民の方にとって、環境というのは心配事であるという事実は間違いありませんから、測定結果のデータのチェックについては、京都市及び阪神高速道路㈱で責任を持って検証してまいります。

まず、実験・検証という意味での、最初の段階として、土壌脱硝施設の夜間の運転を停止させていただけないかと思えます。

笠原委員長： 他に何かございますでしょうか。

信部委員： 京都市では、地球温暖化問題について、「Do You Kyoto?」プロジェクトという取組を行われているわけですから、トンネル内の自動車の排気ガスのみではなく、土壌脱硝施設を運転することによる環境悪化等、環境をトータルで評価するということも必要と思うので、それらを踏まえた上で検討していただきたいと思います。

笠原委員長： ありがとうございます。

総合的な観点から、環境対策を実施して欲しいという御意見でした。

昨今の交通問題を見ますと、経済効果ということで、環境面から見ますと逆行した政策になって、二酸化炭素（CO₂）排出量の増大に転じているような感じがします。二酸化炭素（CO₂）の排出量が増大となると、他の環境汚染物質の排出量も当然増えているわけです。

そんな中、交通問題は、今が変換点であるのかなという気がしているわけですが、そういう観点からも含めて、トータルとして環境を改善していくためには、何をしなければならぬかということも含めて、土壌脱硝施設の夜間の運転を停止することも考えさせていただければありがたいと思えます。

なお、夜間の運転を停止するとなれば、地元住民の方に周知することも考えていかなければいけないと思うのですが、事務局の見解はどうでしょうか。

事務局： 先程、9月からと提案させていただきましたが、各委員の皆さんの意見を踏まえ、事務局の方で検討させていただきます。

笠原委員長： 夜間の運転を停止する場合でも、環境測定はしっかりと行っていただき、万が一、問

題が発生すれば、緊急の委員会の開催も視野に入れて、測定結果のデータを報告する中で、委員の皆さんに分かりやすく説明していただければありがたいと思います。

他に何かございますでしょうか。

辻 委員： 土壤脱硝施設の夜間の運転を停止するという提案が挙がっていますが、環境対策については、官民一体となって、十数年間にわたって議論してまいりました。

土壤脱硝施設は、その汗の結晶なのです。今回の提案は、せっかくの汗の結晶を、良い結果を得たにもかかわらず、夜間の運転を見合わそうということに、結果的にはなるのですが、先程も御意見がありましたように、環境というのは良いに越したことはない、確かに私もそうだと思うのです。

その反面、笠原委員長から御意見がありましたように、環境というのはどういうものなのか、今の次元に立って見直すことも必要ではないかと思います。

国会等で、無駄の排除という議論等が多々されていますが、土壤脱硝施設は無駄なものではありません。必要なものなのです。

ただ、一歩先を考えて、環境の問題を市民が真剣に捉えて、何とか改善しようという認識を高めていくことも必要だと思います。

先程、御提案のありました土壤脱硝施設の夜間の運転を停止することも、チャレンジするというスタンスで取り組んでいかれることは、一つの工夫の表れではないかと思います。

永続的に行うことではないということなので、言葉は悪くなりますが、費用の削減という無駄の排除も、非常に必要なことだと思いますが、地元住民への対応も含め、事務局ともう少し具体的に議論していきたいと思います。

笠原委員長： ありがとうございます。

他に何かございますでしょうか。

御提案につきましては、各委員の皆さんの意見を踏まえまして、再度、検討していただきたいと思います。

また、これは一時的な措置だということを、念頭においていただきたいと思います。

それでは、議事（3）今後の進め方について、事務局から、御説明願います。

事務局： 議事（3）今後の進め方について、御説明させていただきます。

これまで、委員会の開催について、基本的に年一回とさせていただき、環境基準を超える測定結果が得られるような事態があれば、委員長の判断で委員会を開催するというかたちで、進めさせていただきました。

今後も環境測定は継続していきますし、その結果に大きな変化がなければ、来年度も今年度と同時期に、開催させていただきたいと思います。

この時期に開催させていただきたい理由は、京都市の環境測定結果の公表が、8月上旬となっており、これも合わせて報告させていただきたいからです。

お盆の前後で申し訳ありませんが、来年度もこの時期に開催させていただきたいと思います。

また、環境測定施設の測定結果について、現在、1ヶ月単位で毎月お届けさせていただいている状況であります。事務作業などに手間取りまして、委員の皆さんの元へは3ヶ月遅れで届いている状況を申し訳なくと思っております。

現在の測定結果を踏まえまして、委員の皆さんの御了解をいただければ、3ヶ月単位でまとめてお届けさせていただきたいと考えております。

今回の委員会の資料には、今年6月までのデータをつけさせていただいておりますが、次回につきましては、7～9月のデータを3ヶ月分まとめた上で、速やかに委員の皆さんの元へ、お届けするようなかたちで取りまとめていきたいと考えております。

阪神高速道路㈱とも相談しまして、速報値というかたちになりますが、委員の皆さんの元へ、できるだけ早くお届けするように考えておりますので、御了解いただければと思うのですが、いかがでしょうか。

笠原委員長： ただ今の御説明について、よろしいでしょうか。

全 委 員： 異議なし。

笠原委員長： それでは、環境測定施設の測定結果を3ヶ月毎にまとめていただき、できる限り早く、委員の皆さんに御報告願います。

ただし、データ整理は常に行っていただき、異常値等が出た場合には、速やかに委員の皆様へ報告していただくということで、対応していただきたいと思います。

それでは、議事（4）質疑応答について、本日の委員会を通しての御質問・御意見はございませんでしょうか。

信 部 委 員： まもなく選挙があるのですが、大変流動的ですよ。

先日市長が、記者会見で地方分権というスタンスでやっていくというお話をされましたが、環境の問題については、今までどおり、全体の環境を考えてやっていくという強いお気持ちが出ていました。

本日も、笠原委員長が強いお気持ちで取り組んでいただいていることについて、よく分かりました。

今後、斜久世橋区間が開通した時点で、阪神高速道路の事業について、一つの結論が出るわけです。現時点では、全体から見たら、予想以上に良い結果が出ていますので、これをプラスの方向にしていけるようがんばっていただきたい。

我々地元の委員は、専門的なことは分かりませんが、笠原委員長には、京都市及び阪神高速道路㈱と地元との懸け橋になっていただき、市民に環境を御指導していただけるように、よろしくお願いします。

笠原委員長： 大変ありがたいお言葉をいただきました。

私も東野委員も環境問題を研究しておりますが、環境問題を研究するということは、我々自身の仕事をなくしていることなのです。環境が、これ以上良い環境がないという

ところまでいけば、我々の仕事はなくなり、終了するわけです。

そのためには、一人一人が環境という問題を、特に私がいつも思っているのですが、今の人たちのために環境をというより、50年後、100年後の社会の環境のために、どのように取り組んでいかなければいけないかということ、常に考えていかなければいけないと思っています。

そういう視点で、長期的な環境を、より良い環境を保全していくためには、何をすべきかというのが私たちの責務であり、国民一人一人の協力等がなければできないことであろうと考えております。

こういうことを話す機会はあまりないのですが、せっかくこのような委員会を組織しているのですから、ぜひともこのメンバーで、できるだけ良い環境を保っていくために、何をすべきかということ、議論していただければありがたいと思います。

本日は、ありがとうございました。

事務局： 長時間、ありがとうございます。

本日の委員会の内容について、議事録として取りまとめさせていただきまして、委員の皆さんに、内容等の確認の御協力をお願いしたいと思います。

公開の委員会ということで、確認の作業が終了しましたら、本日の委員会資料と合わせて、事業推進室のホームページに掲載させていただきたいと思います。

事務手続きに時間がかかり、掲載時期は10月初旬になるかと思われませんが、委員の皆さんに御協力をお願いしたいと思います。

これからも環境対策について、京都市と阪神高速道路(株)で協力して実施してまいりますので、よろしく申し上げます。

それでは委員会を閉会させていただきます。

本日は、ありがとうございました。