

第7回京都市稲荷山トンネル安全対策委員会議事録

1. 開催日時

平成26年12月1日（月） 14:00～16:00

2. 開催場所

職員会館 かもがわ 3F 「大多目的室」

3. 議事

- (1) 稲荷山トンネル（新十条通）における環境対策の経過について
- (2) 調査結果報告
 - ア トンネル交通量について
 - イ 環境測定施設での測定結果について
 - ウ 土壌脱硝施設での測定結果について
 - エ トンネル内排気ガス濃度の測定結果について
- (3) 要綱の見直しについて
- (4) 質疑応答，意見交換

4. 出席者

(委員) 東野委員長，笠原委員，橋本委員，柳生委員，北村委員，信部委員，辻委員
石橋委員，奥田委員，市原委員，山崎委員，鍵村委員，野村委員，田中委員，東川委員
(説明者) 阪神高速道路(株) 京都管理所 交通・保全課 杉本課長代理
(事務局) 京都市建設局道路建設部道路建設課 事業促進第二担当 久保山係長，北本係員

5. 配布資料

- 資料-1 稲荷山トンネル（新十条通）における環境対策の経過について
- 資料-2 トンネル交通量
- 資料-3 環境測定施設での測定結果
- 資料-4 土壌脱硝施設での測定結果
- 資料-5 トンネル内排気ガス濃度の測定結果
- 資料-6 要綱の見直しについて
- 参考-1 京都市執行機関の附属機関の設置等に関する条例
- 参考-2 京都市稲荷山トンネル安全対策委員会規則
- 参考-3 京都市稲荷山トンネル安全対策委員会の運営に関する要綱
- 参考-4 京都市附属機関等の設置及び運営に関する指針
- 参考-5 稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について
- 参考-6 用語解説

6. 議事録

事務局： 第7回「京都市稲荷山トンネル安全対策委員会」を開会致します。

事務局の京都市建設局道路建設部道路建設課担当係長の久保山です。本日の会議は公開で行っております。現在のところ、一般傍聴の方、報道機関の方の出席はございません。委員会の開会に当たりまして、委員を代表して、東野委員長から、御挨拶をいただきます。

東野委員長： ただいま御紹介いただきました、東野でございます。早いもので、本委員会も今年で第7回となりました。幸いなことに、これまで大きな問題はなく、ここまできた次第でございます。世の中を見ますと、現在の日本国内の乗用車の登録台数は約6,000万台であり、その中でハイブリッド系の自動車は約300万台となっており、割合は約5%となっております。低公害の自動車の割合が増えてきており、大気質の状態は安定している状況にあります。しかしながら、電気自動車のような、いわゆるゼロエミッション車というものは、まだまだほとんどないといった状況です。本日は、皆様の忌憚のない御意見をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

事務局： ありがとうございます。続きまして、本日御出席いただいております委員様の御紹介をさせていただきます。

<出席者の紹介>

本日は、委員数15名のうち全員が出席しており、過半数を得ておりますので、京都市稲荷山トンネル安全対策委員会規則第3条第3項に基づき、委員会は成立しています。それでは皆様、本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の議事進行は、席上配付の会議次第により進めさせていただきます。まず、資料の確認をお願いします。

<資料の確認>

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を東野委員長にお願いします。

東野委員長： それでは、まず、議事(1)「稲荷山トンネル(新十条通)における環境対策の経過について」を事務局から説明願います。

事務局： 事務局の京都市建設局道路建設部道路建設課の北本です。議事に入る前に、環境に関する用語について、参考-6とスライドにて説明させていただきます。

<参考-6に基づき説明>

続きまして、議事(1)「稲荷山トンネル(新十条通)における環境対策の経過について」を資料1に基づいて説明させていただきます。

<資料-1に基づき説明>

東野委員長： ありがとうございます。ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。

<質疑なし>

トンネル内の排気ガスの濃度測定は京都市で実施しているのでしょうか。

事務局：京都市で実施しております。

東野委員長：次に議事（２）「調査結果報告 ア トンネル交通量について」、「イ 環境測定施設での測定結果について」を阪神高速道路株式会社から説明願います。

山崎委員：阪神高速道路(株)京都管理所交通・保全課担当課長の山崎です。資料の説明を、実務を担当しております弊社担当社員から説明させていただきます。

阪神高速(株)：阪神高速道路(株)交通・保全課課長代理の杉本です。議事（２）「調査結果報告 ア トンネル交通量について」を説明します。

<資料－２に基づき説明。>

トンネル交通量の推移をグラフに示しております。平成２０年６月に供用開始してからは、西行き車線、東行き車線共に、日交通量が１，０００台前後、平成２２年３月の第二京阪道路の開通後は、西行き車線、東行き車線共に、日交通量が１，２００台前後、その後、平成２３年３月の斜久世橋区間が開通し、大阪から山科までが繋がったことにより、交通量が大幅に増加しました。その後、昨年度までは対前年度比が１．２倍程度で増加を続けておりましたが、今年４月の消費税率の改定と、それに伴う通行料金の増額がございまして、それ以降は、伸びが鈍化している状況にあります。現在では、西行き車線が日交通量３，３００台、東行き車線が日交通量３，５００台程度となっております。

続きまして、「イ 環境測定施設での測定結果について」を説明します。

<資料－３に基づき説明。>

阪神高速にて測定しているのが、赤色で示している①鴨川東と②山科となっております。京都市で測定している③伏見測定局、④自排南、⑤山科測定局と比較しております。

まず、二酸化窒素 NO_2 の測定値を説明します。①鴨川東における年平均値は 0.014ppm、日平均の年間 98%値は 0.031ppm であり、国の環境基準、京都市の当分の間の環境保全基準を達成しております。②山科における年平均値は 0.015ppm、日平均の年間 98%値は 0.031ppm であり、国の環境基準、京都市当分の間の環境保全基準を達成しております。

続きまして、浮遊粒子状物質 SPM の測定結果を説明します。①鴨川東における年平均値は 0.019mg/m³、日平均の年間 2%除外値は 0.053mg/m³ であり、長期的評価及び短期的評価を達成しております。②山科における年平均値は 0.022mg/m³、日平均の年間 2%除外値は 0.054mg/m³ であり、長期的評価は達成しておりますが、1時間値が 0.20mg/m³ を超える時間が１年間において１時間だけあったため、短期的評価は未達成となりました。これにつきましては、※３に記載させていただいておりますが、深夜時間帯の交通量が大変少ない時間帯に測定されたものでありますので、トンネル内の自動車排気ガスによるものではなく、トンネル外の状況に影響を受けたものと考えております。

続きまして、二酸化窒素、SPM の年間測定結果の推移について、グラフに示しております。平成４年から京都市の一般測定局等の測定値を掲載しており、平成２０

年から阪神高速で測定した測定値を掲載しております。

二酸化窒素の年平均値ですが、全体的にみて、平成8年頃をピークとして改善されてきていることが伺えます。阪神高速が測定した値は、平成23年から微増しており、鴨川東で0.014ppm、山科で0.015ppmとなっております。交通量が平成20年から現在にかけて約3倍に増加しておりますが、大気濃度については大きく変化しておらず、周辺大気濃度と同じような値となっております。

二酸化窒素の日平均値の年間98%値ですが、全体を通して、年平均値と同じような傾向を示しております。阪神高速が平成20年から測定した鴨川東と山科の値は、環境基準を達成している結果となっております。

続きまして、SPMの年平均値ですが、二酸化窒素の濃度と同じような傾向となっております。平成8年頃から全体的に改善されてきていることが伺えます。阪神高速が平成20年から測定した鴨川東と山科の値は、0.02mg/m³前後で推移しており、周辺大気濃度と同じような値となっております。

SPMの日平均値の年間2%除外値ですが、こちらについても、周辺大気濃度と同じような値となっております。平成20年から測定した鴨川東と山科の値は、環境基準を達成しております。

事務局：引き続き、資料-3の京都市測定データについて、説明させていただきます。

<資料-3に基づき説明。>

資料に掲載しております、③伏見測定局と⑤山科測定局は、一般環境大気測定局であり、交通量の多い道路や工場等の特定の発生源の影響を直接受けない箇所に設置された測定局でございます。④自排南は、自動車排気ガス測定局であり、自動車排気ガスの影響が現れる箇所に設置された測定局でございます。

総括表について説明します。二酸化窒素は、③伏見測定局と⑤山科測定局において、国の環境基準と京都市の当分の間の環境保全基準を達成しております。④自排南測定局においては、国の環境基準を達成しているものの、京都市の当分の間の環境保全基準が達成されていない結果となっております。SPMについては、④自排南測定局と⑤山科測定局共に、長期的評価と短期的評価を達成しております。

グラフについて説明します。二酸化窒素の年平均値についてですが、一般測定局に比べて自動車排気ガス測定局の測定値が大きくなっております。しかしながら、一般環境測定局の測定結果が、阪神高速が換気所付近で測定している鴨川東、山科の測定結果とほぼ同じ濃度で推移しております。日平均値の年間98%値についても、年平均値と同じような傾向を示しており、環境基準についても、それぞれの測定局で達成する結果となっております。

SPMの年平均値についてですが、自動車排気ガス測定局の測定値が、平成19年頃から、一般環境測定局の測定値とほぼ同じくらいになっております。また、それぞれの測定値は、阪神高速が換気所付近で測定している鴨川東、山科の測定結果とほぼ同じ濃度で推移しております。日平均値の年間2%除外値についても、同様の傾向を示しており、環境基準についても、それぞれの測定局で達成する結果となっております。

東野委員長：ありがとうございます。ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。

<質疑なし>

それでは、議事（２）「調査結果報告 ウ 土壤脱硝施設での測定結果について」を事務局より説明願います。

事務局： 資料説明の前に、土壤脱硝施設のこれまでの測定結果について、御報告させていただきたいがございます。

今年7月から、トンネル内排気ガス濃度について土壤脱硝施設内の測定器を使用して測定を開始したところ、測定値が昨年度までの測定値に比べて半分程度の低い水準となりました。この測定結果について、測定業者と、昨年度まで6年間土壤脱硝施設の管理業務を委託していた業者において調査したところ、過去のある時点から、土壤脱硝施設の測定値の出力設定が、元々の設定とは違う設定になっていたことが判明しました。詳細な時期については、現在調査中でございます。

現在分かっていることとしましては、過去のある時点から、鴨川東側土壤脱硝施設のNO_x計において、入口濃度が実際の濃度の2倍に出力されており、山科側土壤脱硝施設のNO_x計において、入口濃度と出口濃度が実際の濃度の2倍に出力されるようになっておりました。

本市における管理体制の不備により、このような事態となり、誠に申し訳ございません。調査結果が分かり次第、御報告させていただきたいと存じ上げます。

なお、本日の「資料－４」における、「平成25年度の測定結果」については、実際の濃度を掲載しております。資料を説明させていただきます。

鴨川東ランプ側の土壤脱硝施設の測定結果です。NO₂は、入口濃度年間平均値が0.041ppm、出口濃度年間平均値が0.000ppm、除去率の年間平均が99%となりました。NO_xは、入口濃度年間平均値が0.163ppm、出口濃度年間平均値が0.009ppm、除去率の年間平均が95%となりました。平成25年4月に、オゾンナイザーの故障により、一時的に除去率が低下した期間がございましたが、機器の修理後は、除去率が戻っております。

山科ランプ側の土壤脱硝施設の測定結果です。NO₂は、除去率の年間平均が94%となりました。NO_xは、除去率の年間平均が93%となりました。鴨川東ランプ側と同じく平成25年4月に、オゾンナイザーの故障により、一時的に除去率が低下しました。

東野委員長： ただいまの説明についてですが、まず、過去の測定において出力値が間違っていたということで、このような事態がありますと、データの信頼性に関して、皆様が懸念を抱かれると思います。信頼関係も崩れるということに成りかねませんので、この件につきましては、嚴重に調査、管理をしていただくようお願いいたします。そのことも含めまして、皆様から、御質問、意見等はございますか。

橋本委員： 測定器の検定は、どういう方法でされているのでしょうか。また、今回報告された土壤脱硝施設以外の測定器については、問題ないのでしょうか。

事務局： 測定器の点検についてですが、基本的には、月一回の月例点検と、年一回の年次点検を実施しています。各点検では、点検簿に基づいた点検及び必要な部品の交換、

また、測定値の0補正を行っております。

0補正については、0スパンガスというものを測定器にて試験測定し、その測定値が既定の範囲内にあるかを確認するものです。今回の問題の原因として、点検時に点検用のパソコンを測定器に直接接続し、0補正時の測定値を確認していたことが挙げられます。普段の測定については、24時間の連続測定を実施していたため、測定結果を外部のパソコンにリアルタイムで出力し、それを監視する体制で行ってまいりました。点検時に点検用のパソコンに出力される測定値には問題がありませんでしたが、測定値が外部のパソコンに出力される過程で、データが2倍になるという事象が発生してまいりました。また、測定値が外部のパソコンに出力される際の設定等については、適正な点検を実施していませんでした。

土壤脱硝施設の管理業者についても、脱硝装置がメーカーの特許技術である等、特殊な施設であったことにより、供用開始からの6年間、同じ測定業者に業務委託をしてまいりました。そういったこともあり、点検方法の見直し等がされずに、これまで継続されていたものです。

まとめますと、土壤脱硝施設は問題なく稼働してまいりましたが、濃度測定値の出力過程でデータが2倍となっており、その出力過程を適正に点検していませんでした。本件につきましては、それらを見抜けなかった本市の不備であったと受け止めております。詳細については調査中の段階ではございますが、皆様方には、分かった時点で報告すべきだと判断し、今回、報告させていただきました。大変申し訳ございませんでした。

橋本委員： 阪神高速の測定器はどういった検定をしているのでしょうか。

阪神高速(株)： 測定器につきましては、本社の環境対策室にて総括して維持管理をしています。適正な管理をしていると思いますが、直接担当しておりませんので、詳細については分かりかねます。詳細についてはお調べして、後日、説明させていただきたいと思っております。

事務局： 換気所測定器の直接的な点検ではございませんが、平成25年11月～平成26年11月の1年間に実施したモニタリング調査の際に、換気所測定器の測定値に問題が無いかを確認するため、換気所測定器の付近に、計量証明事業者の第三者機関が別の測定器を設置して、鴨川東、山科それぞれで2週間ずつ大気測定を実施したことがございます。この際の測定値は、換気所測定値と同等の水準であったので、換気所測定値については、測定器の点検とは別の方法ではありますが、問題ないことを確認しております。また、この測定結果については、昨年度の委員会資料として報告させていただいております。

東野委員長： 京都市では測定業者と事務契約を結んでいると思います。今後の対応等については、もちろん話をされていると思いますが、それについての文章等は交わされているのでしょうか。

事務局： 概ね今説明した内容について、文書等で報告を受けております。現在、詳細につ

いては調査中の段階ですので、詳細が分かり次第、今後の対応について決めたうえで、委員会等で報告させていただきたいと考えております。

東野委員長： それでは、調査が終わりましたら、今後の対策等についてしっかりと決めていただき、御報告いただきたいと思います。

事務局： 分かりました。大変申し訳ございませんでした。

東野委員長： それでは、議事（２）「調査結果報告 エ トンネル内排気ガス濃度の測定結果について」を事務局より説明願います。

事務局： 議事（２）「調査結果報告 エ トンネル内排気ガス濃度の測定結果について」を説明します。

<資料－５に基づき説明。>

トンネル内排気ガス濃度の測定方法は、土壌脱硝施設内の測定器を使用しております。これまで土壌脱硝施設での測定値における入口濃度としていたものと同じ方法で測定しております。

測定日については、月一回、平日の水曜日に２４時間測定を実施しております。水曜日は、交通量が平均よりも少し多くなる曜日であり、排気ガス濃度についても、過去のデータからみて、ほぼ平均的なデータがとれる曜日としています。

測定値について、表とグラフに示しております。今年度の測定値だけでは、交通量との関係を検証することは難しいため、過去の土壌脱硝施設での測定値については調査中ではございますが、調査が完了している平成２１年８月以降のデータを使用して、交通量との関係をグラフにしたものをスライドに示します。グラフによりますと、交通量の増加率に対し、NO濃度、SPM濃度があまり増加していないように伺えます。これは、近年の車の環境性能の向上が影響していると考えられます。

今年度の４月に消費税が改定されてから、全国的に高速道路の交通量は減少している傾向にありますが、阪神高速道路京都線については、前年度に比べて少し増加している状況にあります。今後の交通量の推移と合わせて、トンネル内の排気ガス濃度が収束するかどうか、引き続き測定を実施し、検証していきたいと考えております。

東野委員長： ありがとうございます。ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。

<質疑無し>

東野委員長： 議事（３）「要綱の見直しについて」を事務局より説明願います。

事務局： 議事（３）「要綱の見直しについて」を説明します。

<資料－６に基づき説明。>

本員委員会におきましては、「京都市稲荷山トンネル安全対策委員会の運営に関する要綱 第２条」に基づき、市職員４名を委員に任命しておりますが、付属機関に

関する条例を管轄している本市の部局により、平成26年4月1日から「京都市付属機関等の設置及び運営に関する指針」が定められました。今回、指針第5条第1項第5号に準じまして、市職員を委員に任命することについて、見直す必要が生じましたものであります。

京都市、阪神高速道路、地元の3者は、平成20年10月9日に「環境対策に係る確認書」を締結しておりまして、環境対策については3者で協議するものとしており、本員会を開催しております。本市は、稲荷山トンネルの本来道路管理者として、また、環境対策の実施者として委員会で審議に参加する必要があると考えておりますので、今後は、市職員からは建設局職員1名を委員に任命するとの内容に要綱を改正したいと考えております。また、これまで委員に任命しておりました関係区役所職員につきましても、今後は必要に応じて、「京都市稲荷山トンネル安全対策委員会規則 第3条第5項」に基づき、委員会への協力を求めることを検討しております。

東野委員長： 事務局の提案について委員のご意見を伺います。いかがでしょうか。

信部委員： 関係区役所職員については、京都市の条例等の都合もあると思いますが、是非とも引続き委員として入っていただきたいと思っております。普段から阪神高速道路に意見ができるのは、この委員会が続いているからです。阪神高速道路の担当者が代わる度に御紹介はありますが、だんだんと関係が薄れていると思っております。京都市が地元に入っていただいて、関係を繋いでいく、そういった形を続けていただきたいと思っております。

東野委員長： 関係区役所職員につきましては、事務局より、規則に準じて協力を求めていくとの説明がありましたが、改めて、区役所職員を委員として継続するようとの要望がありました。事務局としてはいかがでしょうか。

事務局： 本市内における他の付属機関の動きと調整する必要もありますので、即答は出来かねます。本委員会の成り立ちの性質上、大きな町の問題をテーマにしており、地域の声を聴くという立場にある区役所職員が出席することについては、大きな意義があると考えております。提案させていただいたとおり、委員としては任命しないものの、委員会への出席を求め、実務的にはこれまでと変わらないようにしていきたいと考えておりますので、御理解をいただきたいと思っております。

東川委員： 貴重な御意見ありがとうございます。事務局より御説明させていただいたとおり、この委員会の成り立ち等を考えますと、単純に指針の運用というのは無理がございますが、関係区役所のまちづくり推進課長につきましては、何らかの形で入っていただくことで進めて参りたいと思っております。当然、信部会長がおっしゃられた懸念されるような部分につきましても、建設局が引き続き間に入り、連携を密にとりながら進めていきたいと考えておりますので、何卒、御理解をいただきたいと思っております。

東野委員長： それでは、要綱の改正内容について正式に決まれば、報告をいただきたいと思

ます。また、御説明のありました要望に対する対応についても、必ず守っていただくようお願い致します。

東野委員長： 議題（４）「質疑応答、意見交換」として、本日のテーマに関する質問や意見について、その他でも結構ですので伺います。トンネル内排気ガスの測定や委員会の今後についてどうするか等についても、何でも結構ですので御意見はないでしょうか。

信部委員： 先生方の御指導により、環境の委員会として、皆さんよくやっただいていると思います。利用者が増えていると思いますが、京都市の政策である観光都市として、また、高速道路として効果的に利用されているのか、先生の専門外とは思いますが、いかがでしょうか。

東野委員長： 利用者については、資料で説明があったように、少しずつ増加しているとのこと。観光都市としてですが、観光に自家用車を使用することについては、私自身あまりよくないと考えております。できるだけ公共交通機関を使用し、市内の渋滞を緩和するよう、京都市におきましてもそういった政策を進められていると思います。ただ、高速道路を利用した後にパーク＆ライドにて市内を公共交通機関で移動する等、そういった使い道はあると思います。

また、物資の輸送という観点では、道路は非常に重要な役割を担っております。トラック等の貨物車は、自家用車に比べてNO_x等を多く排出しますが、最近では環境性能が改善されてきていますので、今後は、更に良くなっていくのではと思います。

信部委員： おっしゃるとおり、京都市では歩くまち京都に関する政策を推進されており、私自身もそれに賛同しております。

また、当初高速道路ができると聞いたときは、環境面等について市民はみんな心配しておりました。しかし、高速道路の整備に伴い、特に十条通付近においては、面としての整備がされまして、本当に良くなったと思います。今後は、高速道路がうまく活用され、周辺地域が経済的により活性されればと思います。

東野委員長： 高速道路は、利用して通過する人にとってだけでなく、通過する地域の住民にとっても役に立つものでないと、地域の住民は被害を被るだけとなってしまいます。実は私も、昔近くに住んでいたことがあります。個人的には便利になったと感じております。

笠原先生いかがでしょうか。

笠原委員： 環境行政に関する色々な委員会に参加し、矛盾を感じる場合があります。この委員会は、監視が目的であるため、しっかりと監視し、何か問題が起これば、調査して確認しなければなりません。今日の話の中に、国の環境基準は全て達成しているが、京都市の環境保全基準は一部で達成されていないという話がありました。

環境行政そのものに対して審議をする他の委員会では、国の環境基準に対する京都市の環境保全基準をどうしていくかということについて、いつも問題になります。今から国の環境基準に合わせると、京都市の環境保全基準が今より緩くなってしま

うからです。そういった中、環境全体としては良くなっている状況です。

これから先、更に車の台数は減り、車自体の環境性能が改善されていきますので、交通に関する環境は、徐々に改善されていくと思います。ただし、監視は必要です。私が行政にしっかりやっていただきたいことは、各個体に対する NO_x 排出量等の規制があり、販売段階では規制値をクリアされていますが、実際道路を走っている車に対して、その規制が十分に実施されているかどうかということです。

また、近年話題になっている PM2.5 についてですが、委員会の開始当初には、基準がありませんでした。京都市におきましては、一般測定局等で測定されておられますが、本委員会においても、今後、PM2.5 を測定するのか等、今後の委員会において検討されていけばよいと思います。

辻 委 員： 私は、これまで長年に渡り、市政、防災に関する様々な団体に係わって参りました。いろんな問題について、孫の代までの安心安全の良い生活環境を目指して、やって参りました。ところが、本トンネルについては、不審に感じているところが多くあります。交通量について、当初予定の1日の交通量は33,700台です。これに対して、当初は1,000~2,000台であり、現在約7,000台であります。昔から稲荷に住んでいるが、山科に行くには電車や他の道路があり、特に不便に思うところはありませんでした。それなのに、急にトンネルの話が出た訳です。

我々の地域である東願成町では、当初から生活環境委員会を作りました。我々の住宅約50軒の下をトンネルが通っているため、周辺の方の問題だけではなく、自分達の問題でもあります。将来的には大気汚染という大きな問題が懸念されるため、個人としても団体としても環境について勉強し、これまでやって参りました。

本委員会では、京都市も阪神高速道路も、大変丁寧にやっておられます。委員会の資料を持ち帰り、生活環境委員会の皆さんに説明しますと、呆気にとられるほど丁寧にやっているなど言われます。

しかしながら、生活環境委員会では、阪神高速道路と17年間、他の問題について協議を継続しております。大気汚染だけではなく、そういったこともあるという認識を持っていただければ幸いです。

東野委員長： 他に御意見はございますか。

それでは、予定の時間になりましたので、これで会議を終了します。事務局にマイクを返します。

事 務 局： 長時間の議論をありがとうございました。本日の議論の内容については、議事録として取りまとめの上、道路建設課のホームページに掲載する予定です。お詫び申し上げました土壌脱硝施設の測定結果の訂正についても、皆様に御報告のうえ、ホームページを訂正させていただきたいと思います。また、委員会要綱の改正につきましては、説明させていただいた方針にて、今後、進めさせていただきます。事務手続きについて、少し時間をいただきますことを御承願います。

最後になりましたが、今年度におきまして、第1回委員会より7年間、学識経験者委員として御就任され、大変お世話になって参りました京都大学名誉教授の笠原先生が、今回をもちまして御退任されることになりました。一言いただければと思

いますので、よろしくお願ひ申し上げます。

笠原委員： 今年で退任させていただくことになりました。

当初の計画交通量について、辻委員からお話がありましたが、色々な事業というもの、造るという話がでた段階で、環境に関するいろんな問題につき予測を必ず行うのですが、需要予測が過剰になることが普通です。むしろ、事業を行うために、予測結果を合わすといったことではないかと思ひます。そういった事をこれまで何回も見てきました。

当初地域の方は、「33, 700台も走るといふことは、えらいことだな」といふ気持ちだったと思ひます。当時の車の性能からすれば、排気ガスもすごいだらうと、非常に心配されたわけです。結果的には、過大な予測であったといふことが幸ひしているのではないかと思ひますが、それだけ、無駄なこともしている訳です。

私が非常に心配しているのは、これからの世の中、人口が減ってくるということ、です。2100年には4,000万人くらいになるといわれています。江戸時代の人口です。今、京都市は盛んにリニア誘致に取り組んでいますが、私はそれに反対しております。リニアが京都市を通る以前に、2100年の人口4,000万人、それも3分の1が高齢者の時代に、一体誰が、リニアも新幹線も在来線も安全に走らせるのかということ、です。それ以外にも、教育や介護等に人手が必要となってきます。今これから、建設をする時代ではないのではないかと、私の見解です。

私は今、「2100年の将来世代に優しい環境を」といふことを、私の最後のライフスタディとして、勉強しています。これからの時代は、建設といふ社会よりも、何を残していくのかといふ社会に変わっていかねばならないのではないかと、感じている次第です。この委員会での最後の話としては、外れているかもしれませんが、これからも引き続き取り組んで参りたいと思ひております。どうも7年間いろいろお世話なりました、ありがとうございました。

事務局： 笠原先生、これまで長年に渡り、どうもありがとうございました。後任の先生につきましても、東野委員長、笠原先生に御意見をいただきながら、進めて参りますので、よろしくお願ひします。

今後とも、京都市と阪神高速道路株式会社が協力して、環境対策に取り組んで参りますので、委員の皆様のお協力をお願ひします。それでは、閉会します。ありがとうございました。