

一般国道298号新設工事（千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内までの間）及びこれに伴う県道付替工事、高速自動車国道東関東自動車道水戸線新設工事（千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内までの間）並びにこれに伴う市道及び下水道付替工事に係る公聴会

日 時 平成21年4月24日（金） （1日目）

13:30 ～ 20:00

日 時 平成21年4月25日（土） （2日目）

10:15 ～ 17:00

場 所 千葉県市川市 行徳文化ホール

平成21年4月24日（金） （1日目）

○公聴会開会

【議長】 定刻になりましたので、ただ今から一般国道298号新設工事、千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内までの間、及びこれに伴う県道付替工事、高速自動車国道東関東自動車道水戸線新設工事、千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内までの間、並びにこれに伴う市道及び下水道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催いたします。

私は、本日の議長を務めます国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の山本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、平成21年2月10日付けで起業者代理人である関東地方整備局長及び起業者である東日本高速道路株式会社から申請がありました事業の認定の申請について開催するものでありまして、今後、事業認定庁として、当該申請に係る事業の認定に関する判断をするに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものであります。

なお、本公聴会の開催に当たっての注意事項等につきましては、国土交通大臣決定としてあらかじめ公聴会開催実施要領として制定したものにに基づき、国土交通省ホームページに掲載しました開催案内に記載しておりますが、本日会場受付にてお配りいたしました整理券の裏面にも記載しておりますので、御一読いただき、遵守されるようお願いいたします。これを遵守いただけない場合には、議長より退場を命じることがあります。また、状況によってはやむを得ず公聴会を打ち切らざるを得ないこともありますので、あらかじめ御了承ください。

○公述人1：起業者（国土交通省関東地方整備局・東日本高速道路株式会社）

【公述人（丸山）】 公述人の国土交通省関東地方整備局長菊川の代理であります、国土交通省関東地方整備局首都国道事務所の丸山と申します。よろしくお願いたします。本日は、本事業を共同で実施します東日本高速道路株式会社代表取締役社長井上の代理であります、東日本高速道路株式会社松村の2人で公述させていただきます。よろしくお願いたします。

【公述人（松村）】 東日本高速道路株式会社千葉工事事務所の松村です。よろしくお願いたします。

【公述人（丸山）】 座って公述させていただきます。

本日の公聴会では、対象事業であります東京外かく環状道路、以下外環と言いますが、千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内までの間において、これまでの経緯、事業の目的及び内容について御説明し、この事業が土地収用法第20条各号の要件を満たしていることを公述してまいります。

また、本日の公述では、一般国道298号を一般部、高速自動車国道東関東自動車道水戸線を専用部と呼ぶ場合があります。なお、本日公述させていただくインターチェンジ、ジャンクション、橋梁、トンネル名称で工事中のものはすべて仮称ですので、あらかじめ御了承願います。

それでは、スクリーンを使って公述させていただきます。

外環千葉県区間の事業の経緯、目的及び内容について御説明いたします。本日公述する事業区間は、ルート図に示された、埼玉県三郷市鷹野四丁目地内から千葉県市川市高谷地内までの総延長15.2キロメートルを全体計画区間とし、このうち千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内までの延長9.7キロメートルを起業地区間とするもので、図で見ますと、旗上げ、赤く表示している区間となります。

続きまして、これまでの経緯について御説明いたします。外環千葉県区間は当初幅員40メートル、高架構造の専用部に一般部が併設する構造とし、昭和44年に都市計画決定されました。その後、昭和62年に当時の関東地方建設局長から千葉県知事に対しルート構造の再検討案を提示させていただき、平成元年に松戸市長が、また平成5年に市川市長が千葉県知事に対して受け入れ回答をされました。平成6年に松戸市、市川市において計画案の事前説明会を開催させていただき、平成8年12月に千葉県知事より都市計画変更

がなされたところでございます。

平成11年から13年にかけて、沿線地域の皆様を対象に設計用地説明会を開催させていただきました。起業者としまして事業の早期完成のため任意による用地交渉を行ってきた結果、用地取得率は9割を超えましたが、残る方々について用地の御協力が得られないなどの状況により、平成20年9月25日に土地収用法第15条の14に基づく事前説明会を開催し、平成21年2月10日に事業認定の申請を行いました。今後も外環の早期完成のために調査・設計・工事施工を継続して実施してまいります。

続きまして、事業の目的について御説明いたします。まず初めに、現在の首都圏における環状道路整備の目的について御説明いたします。この図は首都圏における主要な高速道路ネットワークの整備状況を模式的に表したものです。青い線は既に整備されている路線であり、赤い線は現在事業中、または計画中や調査中の路線です。これを見ますと、東関東道、常磐道、東北道、関越道、中央道、東名高速など、高速都心環状線を中心に放射状に延びている様子がわかります。これらの放射状道路は戦後急速に整備が進められ、首都圏における人や物の広域的な移動を円滑に、我が国の高度経済成長に大きく寄与してきました。

一方で、放射状道路が都心に集まっているため、都心に用のない交通も都心を通り過ぎるを得ない状況となっており、首都圏の慢性的な交通混雑の一因となっています。このような状況に対し、放射状に延びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散導入し、また、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることなどによって、首都圏の交通混雑の緩和などを図ることを目的に3つの環状道路の整備を進めています。その中で一番外側の円が首都圏中央連絡自動車道、その内側に東京外かく環状道路、続いて高速中央環状線となっております。

続きまして、東京外かく環状道路、通称外環について御説明いたします。外環は、東京都心から半径約15キロ圏に位置する総延長約85キロメートルの幹線道路であり、先ほど説明いたしました3環状の1つとして機能を担っています。また、外環のうち埼玉県和光市から千葉県市川市に至る区間は一般部と専用部を併設する道路構造となっております。

続きまして、外環のうち一般部について整備の目的を御説明いたします。一般部は埼玉県和光市を起点とし、さいたま市、三郷市、東京都葛飾区、千葉県松戸市などを経て市川市に至る延長約48キロメートルの道路として計画されています。このうち、図のオレンジ色の線で示す埼玉県和光市から千葉県松戸市までの延長約33キロメートルの区間は既

に開通しております。この写真は、千葉県松戸市、市川市における南北方向の主要なルートの一つとなっております県道市川松戸線における混雑状況を撮影したものです。この地域においては地域を南北方向につなぐ一般国道などの幹線道路がないため、その交通は県道や市道を利用している状況です。しかしながら、県道などはほとんどの区間が2車線の道路であり、また、松戸市、市川市の市街地を通過していることから、県道市川松戸線をはじめとし、市内の各所で慢性的な交通混雑が発生している状況です。

平成17年度道路交通センサスによると、千葉県内の県道における平均的な混雑度は0.83ですが、この県道市川松戸線においては、松戸市下矢切地内で1.33、市川市国府台地内で1.31となっております、いずれの箇所でも県平均と比べて極めて高い数値となっております、厳しい交通混雑が発生していることが伺えます。

さらに、これらの県道などの交通混雑を避け、市道などの生活道路を抜け道として利用する交通により、生活道路の交通環境も深刻な状況にあります。図は、平成19年に松戸市、市川市、千葉県の市道において発生した死傷事故件数を道路1キロメートル当たりの数値として示したものです。これを見ると、千葉県内の市道における平均死傷事故件数が1キロメートル当たり0.5件であるのに対し、松戸市では1.2件、市川市内では1.6件となっております、高い水準であることがわかります。さらに、県道市川松戸線に並行する市道を取り上げてみますと、松戸市内では4.4件、市川市内では8.8件となっております、極めて危険な状況にあると考えられます。

以上のような松戸市、市川市域における厳しい交通状況を改善するため、一般部の新設工事を進めているところです。

【公述人（松村）】 続きまして、外環のうち専用部について整備の目的を御説明いたします。専用部は東京都練馬区を起点とし、埼玉県三郷市、千葉県松戸市、市川市、千葉市、及び茨城県潮来市などの主要都市を経て水戸市に至る延長約140キロメートルの路線です。このうち図のオレンジ色及び緑色の点線と実線で示しております大泉ジャンクションから高谷ジャンクションまでの区間については、関越道、東北道、常磐道などを相互に連絡することにより都心に集中する交通を円滑に分散導入し、また、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることなどにより、首都圏の交通混雑の緩和などを図る役割を担っています。

この区間のうち、図のオレンジ色の線で示す大泉ジャンクションから三郷南インターまでの約34キロメートルの区間については既に開通しています。この写真は首都高速道路

都心環状線の神田橋ジャンクション付近の様子を写したものです。御存じのように、東京を中心とする首都圏においては慢性的な交通渋滞が発生しており、一般の道路利用者の不便さはもちろんのこと、物流への影響や低速走行に伴う排気ガスの増加など、首都圏の経済、環境面に対して大きな負荷が生じています。この要因として、首都圏における都市機能の集積や人口の集中などが考えられますが、環状道路が未整備であることにより、都心に起終点を持たない交通が都心を通らざるを得ない状況にあることも一因と考えられます。平成13年度に首都高速道路公団が実施した第25回首都高速道路交通起終点調査では、高速都心環状線を利用する自動車の約6割は、高速都心環状線の沿道に用のない通過交通であったとの結果が得られています。このような都心の特定の路線への通過交通の集中の緩和などを図るために専用部が計画され、現在鋭意事業を進めているところでございます。

【公述人（丸山）】 続きまして、構造の概要について御説明いたします。

一般部の構造は、道路の目的や機能、地域の状況などを考慮し、道路構造令における第4種第1級の道路区分、設計速度を時速60キロメートル、車線数を4車線として計画しています。専用部の構造は、道路の目的や機能、地域の状況などを考慮し、道路構造令における第1種第3級の道路区分、設計速度を時速80キロメートル、車線数を4車線として計画しています。

続きまして、断面構成について御説明いたします。この図は標準的な断面構成を示しています。専用部の車道部は、構造上の制限のある一部の箇所を除き半地下式を基本としています。その上の地上部に一般部の車道部が配置され、その両側に地域と市道とつながる副道、自転車歩行者道、植樹帯、遮音壁を整備する計画としています。なお、副道、自転車歩行者道、植樹帯、遮音壁を設置する空間は、沿道の環境保全を目的とした環境施設帯としての役割も担っています。これらの構造に必要な幅員は道路構造令などに基づきまして必要かつ適切な幅員として計画しています。

続きまして、外環の整備効果を御説明いたします。一般部の整備による周辺道路の交通混雑の緩和について御説明いたします。図には、一般部の経路を赤い点線で示しており、県道市川松戸線、市川柏線、松戸原木線を、それぞれ青色、緑色、紫色の実線で示しています。一般部はこれらの県道と比べて車線数や幅員といった走行環境が良く、また交差点や副道を介してアクセスが容易であるため、一般部が整備されると、現在の周辺の県道を利用している交通の多くが一般部に転換するものと考えています。その結果、一般部と並

行する県道の区間については交通混雑の緩和が図られると考えています。実際、平成20年3月22日に松戸市域において1キロメートル区間、一般部の2車線を暫定的に開通したところ、この区間と並行する県道市川松戸線の区間については大幅な交通量の減少が見られています。

次に、一般部の整備による所要時間の短縮効果について御説明いたします。図は平成17年度道路交通センサスの結果などをもとに、松戸市街地から市川市街地への移動に要する時間を2つの経路で比較したものです。赤い矢印は、現在の代表的な経路として市川松戸線を利用する場合、青い線は、一般部の整備後これを利用する場合です。これを見ますと、現在で移動に約33分かかっていますが、一般部を利用する場合であれば所要時間は約24分となり、約9分の短縮効果が見込まれます。このように一般部の整備により松戸市と市川市を南北方向につなぐ交通が円滑化されると、周辺地域における移動に要する時間の短縮が図られると考えています。

また、県道などの交通混雑を避けて周辺的生活道路となっている市道に流入していた交通が、本来走行すべき県道などを利用することになることから、生活道路への安全性の向上が図られ、地域全体の交通環境の改善がなされると考えております。

【公述人（松村）】　　続きまして、専用部の整備効果について御説明いたします。初めに、分散導入効果について御説明いたします。この図のオレンジ色の実線は、現在整備されている高速道路ネットワークを利用して、茨城方面から都心、あるいは羽田方面や神奈川方面へ移動する場合の代表的な経路を例示しています。これを見ますと、現在常磐道から都心方向の交通はそのまま高速6号線や高速中央環状線に流れ込むため、これら路線に交通が集中することになります。

一方、専用部が整備されると、青色の実線で示すように、高速6号線に入る前に外環を利用して高速湾岸線を経由する経路を選択することができるようになります。この結果、高速6号線や高速中央環状線への交通の集中が分散導入され、これらの路線の交通混雑が緩和されると考えています。

次に、バイパス効果について御説明いたします。図のオレンジ色の実線は現在整備されている高速道路ネットワークを利用して、練馬方面や埼玉方面、茨城方面から千葉方面へ移動する、いわゆる都心に用のない交通の代表的な経路を示しています。これを見ますと、外環が整備されていない現状においては、どの経路においても高速中央環状線の一部經由せざるを得ないため、各経路が高速中央環状線に集中していることがわかります。ここに

外環が整備されますと、青色の実線で示すように高速中央環状線を経由せず千葉方面への移動が可能となることがわかります。このように専用部の整備により、現在都心を通過しているだけの交通が都心の外側でバイパスされることなどにより、首都圏の交通混雑が緩和されると考えています。

次に代替ルートの確保について御説明いたします。図のオレンジ色の実線は千葉方面から東関道を利用し、高速湾岸線を経由して羽田方面に向かうルートを示していますが、例えば災害や事故により浦安付近で通行止めとなった場合を考えると、迂回が難しく、都心方面へのアクセスが困難となります。しかしながら、専用部が整備されると、青色の実線で示す経路、具体的には東関道から外環を経由して京葉道路や高速6号線を利用し都心方面へ向かう経路が確保されることとなるため、高速湾岸線が通行止めとなっても、都心方面への円滑なアクセスが確保されます。このように専用部の整備には緊急時における代替ルートとしての機能、効果も期待されています。

続きまして、専用部の整備による所要時間の短縮効果について説明します。図は埼玉県さいたま市、千葉県柏市から千葉県浦安市へ至る経路について、現在の高速道路ネットワークを利用した場合をオレンジ色の線で、また専用部の整備後の高速道路ネットワークを利用した場合を青線で示しております。この経路それぞれについて、平成17年度道路交通センサスの結果などをもとに所要時間を算出し、右の図に記載しています。これを見ますと、浦安方面へのアクセス時間はそれぞれの経路ともに、36分から43分の大幅な所要時間短縮が見込まれる結果となっており、専用部の整備による所要時間短縮効果が確認できます。

【公述人（丸山）】 続きまして、本事業の環境対策について御説明いたします。

本事業の平成8年の都市計画変更決定に当たっては、環境影響評価を実施し、事業完成後の周辺環境への影響を予測しております。なお、本事業の全体計画である三郷南インターチェンジから高谷ジャンクションの間は、埼玉県、東京都、千葉県の3つの都県を経由しておりますので、表にある区間ごとにそれぞれ環境影響評価を行っているところです。

これらの環境影響評価の結果では、環境保全目標は達成されるなどと評価されています。以下では、千葉県区間の環境影響評価について詳しく説明いたします。千葉県区間の環境影響評価は、平成8年12月の都市計画変更にあわせて千葉県知事により環境影響評価がなされています。環境影響評価とは、事業がもたらす環境への影響を事前に予測・評価を行うものです。この図は都市計画変更などの手続の概要を示したものです。



環境影響評価書の作成に当たっては、都市計画変更原案をもとに調査などを実施し、保全措置などを検討を行い、松戸市、市川市において地元説明会を行い、住民の方々や関係機関などの意見を聞きながら作成した環境影響評価準備書の公告閲覧を行いました。その後、都市計画変更案及び環境影響評価準備書に対する都市計画決定権者の見解を踏まえ、都市計画変更の各種手続の中で環境影響評価書が作成され、都市計画変更案とともに千葉県都市計画中央審議会で可決され、都市計画変更決定がなされました。

続きまして、環境影響評価について概要を説明いたします。初めに自然的条件や社会的条件など地域環境について把握しました。次に、当該対象事業にかかわる施設の設置及びその供用、並びに工事の実施の各段階において、人の健康、生活環境及び自然環境に影響を及ぼすと予想されるものを環境影響要因として把握しました。その上で把握した環境要因及び地域環境の特性などをもとに、現状調査の対象となる環境要素を設定しました。

次に、環境要素について、事業着手前の現状調査を行いました。次に、現状調査を行った環境要素について、その結果をもとに本事業による影響を重視する必要の有無を把握し、予測及び評価を行う環境要素を設定しました。設定した環境要素に対して事業の実施が及ぼす影響について、予測評価を行いました。こちらが平成8年に実施した千葉県の環境影響評価において予測評価を行った環境要素です。設定しました環境要素は図のとおりです。この設定された7要素の予測評価を実施した結果、すべての要素で国の環境基準などをもとに設定した環境保全目標は達成されるものと評価されています。

続きまして、主な評価結果について説明いたします。まずは大気汚染の評価結果です。グラフは二酸化窒素及び一酸化炭素を予測した10地点のうち地点別で最も数値が高かった地点のものを示しています。グラフを御覧ください。いずれの項目においても、赤線の環境保全目標以下となっており、環境保全目標は達成されたと評価されています。

次に、騒音の評価結果です。グラフは予測した10地点のうち、地点別、各時間帯別で最も数値が高かった地点のものを示しています。グラフを御覧ください。いずれの時間帯においても赤線の環境保全目標以下となっており、環境保全目標は達成されると評価されています。

次に、振動の評価結果です。グラフは予測した2地点のうち、地点別、各時間帯別で最も数値が高かった地点のものを示しています。グラフを御覧ください。いずれの時間帯においても、赤線の環境保全目標以下となっており、環境保全目標は達成されると評価されています。

以上、平成8年の環境影響評価における大気汚染、騒音、振動の評価結果を説明いたしました。

続きまして、これらの結果を、現在予測評価で行われております平成42年度計画交通量を用い、環境影響評価以降新たに得られた知見を踏まえ、平成20年12月に行った照査の結果について御説明いたします。

このグラフは平成42年計画交通量で二酸化窒素と浮遊粒子状物質を照査した結果です。グラフは予測評価した10地点のうち、地点別で最も数値が高かった地点のものを示しています。グラフを御覧ください。いずれの項目においても赤線の環境保全目標、及び環境基準以下となっており、環境保全目標などを満足していることが確認できるかと思えます。

続きまして、平成42年計画交通量で騒音を照査した結果です。騒音の環境基準は平成11年4月より評価方法が変わり、従来の中央値L50から等価騒音レベルL<sub>Aeq</sub>に改定されています。グラフは予測評価した10地点のうち、地点別、各時間帯別で最も数値が高かった地点のものを示しています。グラフを御覧ください。いずれの地点、時間帯においても赤線の環境基準以下となっており、環境基準を満足していることが確認できるかと思えます。

次に、平成42年計画交通量で振動調査した結果です。グラフは予測評価した2地点のうち、地点別、各時間帯別で最も数値が高かった地点のものを示しています。グラフを御覧ください。いずれの時間帯においても赤線の環境保全目標以下となっており、環境保全目標は満足することが確認できているかと思えます。

続きまして、動植物に関する環境影響評価結果の概要について御説明いたします。ここでは代表的な項目として、法律で保護されている希少種に対する評価結果を説明いたします。環境影響評価手続における現地調査により、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律に基づく同法施行令に規定されている国際希少野生動物のコアジサシ、国内希少野生動物のハヤブサとオオタカが事業地の周辺で確認されています。こちらにつきましては、コアジサシについては周辺に生息可能な環境が広がっていること、ハヤブサ及びオオタカについては営巣が確認されていないことから、生息環境への影響はほとんどないと予測され、環境保全目標は達成されると評価されています。なお、その他、評価の対象となった動植物につきましても環境保全目標は達成されると評価されております。

また、本事業地付近で環境影響評価時に確認された環境影響評価の対象外となっております。

ます動植物のうち、環境省レッドリストなどに記載されている動植物について、本事業による影響を検証した結果を御説明いたします。動物では、チゴモズやメダカなどの動物が環境省レッドリストなどにより、絶滅危惧ⅠA類、絶滅危惧Ⅱ類などに指定されているところですが、こちらの種については、本事業による主要な生息環境を直接改変することはないことを確認しております。植物では、事業地周辺の生育が確認されたウラギク、キンランなどが絶滅危惧Ⅱ類などに指定されているところですが、工事による改変箇所を確認された場合には、生息可能な箇所へ移植するなど、生育環境への保全に努めているところ です。

続きまして、工事期間中の環境保全対策について御説明いたします。工事の実施に当たりましては、環境影響評価書に記載されております工事中の環境保全対策に基づき、十分施工計画を検討した上で、工事現場の周辺の環境に及ぼす影響をできるだけ少なくするよう努めているところです。大気汚染対策として、土運搬のダンプトラックなどは、事業地内に設置する工事用道路を使用し、一般道を利用せざるを得ない場合は、住区へ影響が少ないルートを選ぶことや、掘削、盛土など、土工事においては、工事区間周辺に粉じんが飛散しないよう工事用仮囲いを設置するとともに、必要に応じて散水などを実施しています。

また、工事騒音への配慮としまして、低騒音型の工事用機械の採用、工事用道路内の工事用車両の低速走行の徹底、騒音の少ない工法などの採用など、工事の環境保全対策についてはできる限りの対策を講じているところです。なお、工事期間中の環境について、定期的に騒音、振動、地下水について実測調査を行い、事業地周辺に設置しています掲示板などを通し、地域の皆様へ結果を公表させていただいております。

次に、一般国道6号から高谷ジャンクションまでの区間についての用地取得状況について御説明いたします。現在、用地取得率は平成21年3月末現在で約95%となっています。

次に、同区間における工事進捗について御説明いたします。代表的な工事区間として中央の2つの写真は、市川市国分地区で実施している国分地区掘削試験工事の状況であります。図中、真ん中の赤い丸で囲まれた箇所で工事を行っています。試験工事においては学識経験者などによる委員会を活用し、効率的な施工方法の検討や、工事における地下水への影響の調査などを行っており、試験工事で得られた結果については今後本格的に実施される専用部の工事に反映いたします。

以上、公述対象区間における外環千葉県区間の事業の目的と内容について御説明してまいりました。当該事業は、土地収用法第3条第1号に該当する事業であること、起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること、当該事業計画は土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること、土地を収用し、また使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条の各号の要件すべてに該当していると考えております。

また、外環早期完成に対する期待に答えるためにも事業の円滑な推進が必要であり、できる限り早期に事業認定がなされることを希望いたします。これまで同様、今後も引き続き用地の取得に向け最大限努力していく所存でありますので、皆様の御協力をお願いいたします。

以上で公述を終わりにいたします。

○公述人2：高野 禎子

【公述人（高野）】 こんにちは、私は高野と申します。

私は市川市菅野三丁目に住んでいます。菅野三丁目は立ち退きのため草の繁った空き地が広がっています。私は今日、外環予定の沿線住民の方々の思いを預かり、ここに参っております。住民の目でとらえ、心に感じたこと、そしてまた、住民の切実な要望をお伝えしたいと思っています。要点だけを言えと言われるかもしれませんが、やはり私たちの経過をぜひお話ししたいと思います。

私が菅野を越して間もなく、住宅地の真ん中を産業道路の怪物のような高速道路が通るのでそうだと聞かされ、本当に驚きました。何のためにこの土地を選んだんだろうか。住み慣れてきたころ、私たちの街を公害から守ろうという願いが呼応し、主婦たちの反対運動が大きな渦となって広がっているのを知りました。それ以来40年にもなります。しかし、前市川市長がとうとう国の要請を受け入れ、その後用地買収の動きが進み、人それぞれの事情を語りながら、次々と代替地費用を得て三丁目から出ていかれました。用地から外れた住民にはもちろん何の代償があるわけでもなく、ただ外環の悪影響を受けることになりました。なのに、反対の言動は行政から注目されるとか、奇妙なあうんの空気で自然と声高にすることは控える感がありました。住民にそのような危惧感を抱かせる行政とは随分と理不尽なもの思いました。

しかしながら、暮らしの安全を守りたい、その願いはずっと消えることなく今も続いています。ここへ来て日出学園が新校舎落成で移転してきたり、旧校舎の廃材運搬道路と称する外環作業道路ができるなど、住民の間に新たな不安と不信が広がりはじめています。菅野二丁目、三丁目の外環道は、京成菅野駅から真間川まで一直線に住宅街を貫きます。10年ほど前、菅野二丁目、三丁目の住民は、この外環道を二丁目から全部、全面地下にするようにと署名で訴えました。当時の市の重要ポストの議員の方が、菅野は全線地下にするべきと私も思っている、ぜひ国交省にも伝えたいと主婦たちに公言してくださいましたが、市長選の前でつい熱が入ったのでしょうか、住民のほうを向いたときはそれが実感だったよということでしょうか、今はその言葉は聞かれません。外環沿線の住民にとって騒音と空気の汚染は最大の関心事であります。殊にCO<sub>2</sub>排出については、先の署名運動の実績に引き続き、菅野全線を地下への再検討をお願いしたいのです。

再設計には新たな時間と費用がかかるでしょうが、しかし、外環建設は私たちの税金に

よってなされるものではありませんか。菅野外環の全線地下を願うことは単に住民のエゴなののでしょうか。ホームセンターユニディの前の市道0124を外環へつなぐことによって半地下構造が成り立つのだとは思いますが、前の国交省の工事責任の代表の方が住民の話し合いの席でこう言われました。市道0124は外環とは切り離せない。市道0124はどうしても生かさなくてはならないのだという市川市さんの要望に従っているだけなのです。私たちには何の他の権利もありませんと。道路が先か、人が先か、どちらが大切かを問いただしたいと思います。

真間川の北側にバイパス道をつくって車を誘導して、ユニディの前とは別にして真間川の下を外環、国道ともに通すことはお金がかかるからできなかったのですか。市川市の外環対策協議会の第2分科会の報告書に、掘割スリット、すなわち半地下方式は二酸化窒素において現状濃度に上乗せすると、中公害答申値を超え、環境基準を超えるおそれがあると表明しています。しかし、国や県の方に質問したところ、半地下構造は人間には安心安全な構造ですと答えられました。人体とは時を経るごとに汚染に強くなるということでしょうか。

市川市内の外環予定の沿線には幼稚園、小学校、中学校、高校など、43校が影響を受けます。外環建設の大ニュースが市川市内を駆け巡っていたその時代、既に市川地域のぜんそく児童数が全国平均のワースト2と公表されていましたが、そこに外環道があるとなっても、児童・生徒の健康について市川市が言及された報告は聞いたことがありません。菅野の外環のそばにも私立の一貫校が新築されましたが、生徒の健康についてどのように考えておられるのでしょうか。

「みどりの道」という国交省の広報紙の中でしばしば宣伝されていることに、外環がもたらす整備効果の1つに大気環境改善として、地球温暖化の原因となっているCO<sub>2</sub>を年間約15万トン減らす。これは森林のCO<sub>2</sub>の吸収量に換算すると、松戸市と市川市の合計面積の約1.2倍に相当するとありますが、それは外環沿線に植樹帯を設けることで緑が大量に増えるからでしょうか。外環のために小塚山や、斜面林や、住宅の木々や、クロマツなど、大量に切られてしまうというのにです。

それとも、外環ができることで生活道路に入り込んでいた車が外環道へ転換して、市内に車のない空間ができるので、市内の排ガスが少なくなるとでも言われるのですか。考えられないことのように思います。抜け道を求めて住宅地へ入る車がかえって多くなり、事故も増えたと供用道路を嘆く人も多くいます。たとえ市内の空気が良くなると仮定しても、

次々と外環道の方へ入る車の排ガスで沿線は排気のたまり場となること必定です。異議を唱えれば、住めなければ、それで出ていくこと、さもなくばCO<sub>2</sub>と上手に付き合うことなどの結論に落とされるということでしょうか。

道路をつくる工事者や行政の方々にとっては建設事業を遂行する職務が第一で、何のために、だれのためにその事業があるのか、その最も根源にある人、すなわち住民への誠意が失われていると感じます。国の発展のための計画は、民の暮らしや命が守られることに有し、そのための事業であるのであれば、その土地の住民がどんな犠牲を受けてもいたしかたなしとして、例えば目的達成のための土地収用法の強行によって立ち退きを迫る道路計画があるのであれば、それは国の横暴であり、住民の人権にもかかわる行為と思います。

住民の暮らしと命を守り、住民との対話を重視した、まだまだの方策を追求なさるべきです。平成15年までには何としても貫通させるなど、日本の今の経済状態から見ても、あまり無理が多過ぎるのではないのでしょうか。外環のために菅野の象徴クロマツが失われ、どれだけ生きてくれるか心配です。植樹帯に、あるいは全面地下の実現によってよみがえった土地にクロマツが育つことを願っています。

また、埼玉外環ではごみや枯れ葉がたまり、殺伐として犯罪を呼びそうな箇所が目につきます。市川の外環が二の舞となることのないようにと案じてやみません。

すべての大もとは、国の未来と時代の変わる姿をしっかりと検証なさらなかったがゆえに、地域の現状や特質を把握することをおろそかにしてきた時代遅れの経営学に残念の思いを込めて終わりといいたします。

質問です。1、掘割スリットは人体に安全とは言い切れるか。1、広報「みどりの道」は宣伝が現実になるとは思えない。1、ユニディの前の道路、それから真間川の上下の構造は最も最良の形なのですか。1、クロマツは以前の菅野を戻してくれるのでしょうか。以上です。

**【議長】** 事前にいただいた質問とやや異なった聞き方になっていますけれども、趣旨は同じだと思しますので、起業者のほう、今の4問回答をお願いします。

**【起業者（丸山）】** 首都国道の丸山と申します。ただ今の御質問についてお答え申し上げます。

まず1点目の掘割スリットにつきまして、お答え申し上げます。千葉県区間の環境影響評価に基づきまして、平成8年に適切に実施され、環境基準などを満足するというふうに

評価されているところでございます。

また、平成20年12月の環境影響評価の照査を実施し、環境基準を満足するというところでございます。なお、掘割スリット構造につきましては、道路構造令など基準類に基づき適切に設計等なされるということでございます。

【公述人（高野）】 　　あまり漠然として要領が得ないお答えだと思います。

【起業者（丸山）】 　　2つ目、CO<sub>2</sub>につきまして御説明申し上げます。

まずCO<sub>2</sub>の削減に関しまして、一般論でございますが、自動車は時速60キロから70キロほどで走行するのに、1台当たりCO<sub>2</sub>の排出量が最も少ないというふうに考えているところでございます。例えば、自動車が時速15キロから時速30キロに速度上昇した場合におきましては、CO<sub>2</sub>の排出量は約30%減少するというところでございます。それを踏まえまして、外環整備によりまして周辺道路の交通混雑が緩和されることによりまして、交通がスムーズに流れるということになりますので、周辺地域の全体のCO<sub>2</sub>の排出量が減少するということになるということで考えております。

【起業者（松村）】 　　東日本高速道路株式会社の松村です。ただ今の質問のクロマツに関する質問につきまして答えさせていただきます。

クロマツの保存につきましては、学識経験者の他、地元市川市や千葉県の関係部局も出席いただいている検討会の中で保存の方法の基本的な考え方をまとめ、実施しているところ です。あと、クロマツに景観的特色を考慮した植生整備につきましても、地元市川市 の関係部局と今後調整しながら検討を進めていく予定でございます。以上でございます。

【起業者（丸山）】 　　4つ目の真間川の地下化のということでございますが……。すみません、首都国道の丸山と申します。一般部を完全に地下化する要望に対しまして、これまで話し合いで菅野地区の蓋かけ構造を提示してまいりました。現計画を基本としつつ、周辺の交通処理、外環本体の交通安全性、サービス道路の利便性、他の区間への環境上の影響などを課題に配慮したものでございます。以上でございます。

【議長】 　　「みどりの道」については、今資料ないですか。

【起業者（丸山）】 　　申し訳ございません、2つ目にありました「みどりの道」につきまして、申し訳ございません、今手元に資料がございませんので、お答えは差し控えさせていただきますというふうに考えております。

【議長】 　　今、最後にお答えになった「みどりの道」につきまして、今資料がないからということだったんですけれども、これ、後で資料の提出等は可能ですか。



【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。申し訳ございません。もう一度、「みどりの道」に関しましての問題と申しますか、御質問の趣旨をお願いできればと思います。申し訳ございません。

【議長】 よろしいですか。もう一度、「みどりの道」のところを。

【公述人（高野）】 これは、外環がもたらす整備効果の1つに、大気環境改善として地球温暖化の原因となっているCO<sub>2</sub>を年間約15万トン減らす。これは森林のCO<sub>2</sub>の吸収量に換算すると、松戸市と市川市の合計面積の約1.2倍に相当するとおっしゃっていますけれども、本当にそうなのでしょうかと申すことですね。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。

【議長】 では、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 申し訳ございません。首都国道の丸山と申します。ただ今の御質問についてお答えいたします。御指摘のございました約15万トンの年間CO<sub>2</sub>削減につきまして、森林面積に換算いたしますと、約1万4,000ヘクタールのCO<sub>2</sub>吸収量に相当するという結果が出ております。それを松戸市、市川市の面積、約1万1,000ヘクタールに割り戻しまして1.2倍という数字を出しております、パンフレット等で公表させていただいているところでございます。以上でございます。

【議長】 ただ今の回答について何かございますか。

【公述人（高野）】 すべての回答がどうも私には理解しがたいということです。また引き続き、住民の皆さんや地域の皆さんと一緒に話し合いをしたり、それから、改めてお聞きしたいと思います。今日は時間がありませんので、この程度で我慢をいたします。

【議長】 終了でよろしいですか。終了ということで。

【公述人（高野）】 結構です。

【議長】 どうもありがとうございました。では、降壇してください。

○公述人3：浅井 ゆき

【公述人（浅井）】 皆さん、こんにちは。松戸市上矢切に住んでおります浅井と申します。私は、外環道路が土地収用してまで事業を行う公共性はないという立場から意見を述べます。

私は、今回の土地収用の対象となる地権者の1人です。これまで首都国道事務所の用地課の方が用地交渉するために我が家を訪れた回数は、私の記憶する限り2回だけです。その際、私は外環道路計画は地域を分断し周辺の環境を破壊するので、立ち退きには応じられないと回答しました。しかし、そうした回答への反論も、説明も一切ないまま現在に至っています。先日は、用地課から配達証明付の郵便で説明したいから電話をくださいという文書が来ました。それで何らかの環境問題についての説明があるものと思い電話をしましたが、用地課の方は御理解、御協力いただきたいと言うだけで、それ以外の何の説明もありませんでした。

外環道路が、もし起業者の言うようにですね、周辺の環境へ大きな影響を及ぼすものでないならば、その説明を私たち地権者に納得できる形で誠意を持って行うべきだと考えます。都市計画決定時に千葉県環境影響評価審査会から指摘された、外環道路の環境影響評価の不備や問題点に対し、誠実に対応すべきです。それもせずに用地を取得したところから、細切れに工事を強引に進めてきました。全体の用地取得ができるかどうかという、そういう見通しも全くないまま進めてきました。

そこで、私は環境問題についての誠実な対応を求めるために、千葉県の公害審査会に提出した公害調停の申請人の1人に名前を連ねました。話し合いに応じないのは私たち地権者ではなく、事業者である国土交通省です。公害調停が現在も継続中にもかかわらず、土地収用法を適用して強制的に地権者を立ち退かせることは道理にかないません。

今回、土地収用の対象となる地権者の多くは高齢者です。やはり私と同様、地権者の1人である私の母は現在認知症です。認知症である母にとって、長年、もう40年以上住み慣れた場所を離れるということは非常に重大で、深刻な問題です。これまで培ってきた地域の親しい友人たちとの交流も失います。生活環境の大きな変化は認知症を大幅に進行させます。できるだけ今の生活を維持させてあげたいと願う私たち家族の努力もむなしくなります。認知症でなくても、高齢者にとって転居という大きな生活環境の変化は、その身の命を削りかねない重大な問題です。そのような高齢者を土地収用法の適用によって強制

的に立ち退かせるほどの公共性を外環道路は持つのでしょうか。

先ほども起業者の公述で、平成8年に環境影響評価を行い、その環境影響評価では大気汚染、騒音等についても環境基準を達成されたと評価したと、そういう公述がありました。その環境影響評価においては、専門家で構成される千葉県環境影響評価審査会から影響予測の不備や問題点が数多く指摘されています。例えば、ジャンクションなどの特殊部について、類似道路の野外調査や模型実験で予測結果を検証すべきである。大気汚染や騒音の予測値が保全目標値のぎりぎりであるので、道路構造面の見直しを含め対策を講じ、長期に安定的に環境保全目標を達成すべきであるなど、様々な問題点が指摘されています。

しかし、先ほども言いましたが、事業者は審査会で指摘された事項に真摯に対応しないまま事業を進めています。このことを不服として、私たち地域住民は千葉県の公害調停委員会に調停を申請し、現在調停中です。事業者は、この調停の場で誠意ある真摯な対応をすべきです。指摘された環境影響予測の不備や問題点をそのままにしておくことは、沿道環境への深刻な影響を及ぼすおそれのある道路として、土地収用を認定するだけの公共性はありません。

昨年3月に部分供用された松戸区間では、2車線の供用で1日の交通量が約1万台にすぎないにもかかわらず、沿道の騒音は環境影響予測における予測値を朝、昼、夜間を通じて上回っています。具体的な数字を挙げると、中矢切地点の騒音予測値は、朝、48デシベル、昼間、48デシベル、夕方、45デシベル、夜間、46デシベルですが、国土交通省が行った、今のは騒音予測値ですね。昨年12月に国土交通省が行った環境モニタリングでは、朝、52デシベル、昼間、50デシベル、夕方、47デシベル、夜間、47デシベルとなっています。

それから、もう1つの地点、上矢切の台地下では、構造上特殊部である蓋かけの杭口部に当たるところですが、その地点の環境影響予測は42.5デシベルでした。同じように、昨年12月の実測値は、朝、53デシベル、昼間、50デシベル、夕方、48デシベル、夜間、49デシベルでした。現行の環境保全目標と比較すると、朝と夜の時間帯では環境保全目標値ぎりぎりの測定値になっています。これは、通行量が1万台という部分供用時においてもぎりぎりの測定値になっているわけですが、完全供用の際には、平成8年に行った影響予測の時点では、1日の予測交通量は8車線で、専用部と一般部合わせて8万1,100台。これは平成22年のときの予測ですけれども。それから、今回の事業計画書では、平成42年の計画交通量が1日9万4,800台となっています。部分供用時でさえ

環境保全目標値ぎりぎりなのに、交通量が8倍から9倍にもなる完全供用時に環境保全目標が達成されるとは到底考えられません。

ここで質問いたします。部分供用された区間の環境モニタリングの結果、公述申出書には年間と書きましたが、2月に実施した冬期の騒音の測定値と二酸化窒素の測定値を教えてください。随時答えてください。

【議長】 1問ずつですか。

【公述人（浅井）】 はい、1問ずつ。

【議長】 では、起業者、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。ただ今の御質問についてお答え申し上げます。部分供用されております区間につきまして環境モニタリング調査をやってございます。今御質問にありました平成21年2月のデータということですので、まず騒音値につきましてL50で観測してございます。地点1といたしまして、朝、49デシベル、昼、49デシベル、夕方、48デシベル、夜間、44デシベルになってございます。地点2といたしまして、朝、49デシベル、昼間、49デシベル、夕方、47デシベル、夜間、44デシベルという測定結果になってございます。以上でございます。

【議長】 今の回答でよろしいですか。

【公述人（浅井）】 二酸化窒素。

【起業者（丸山）】 申し訳ございません。首都国道の丸山と申します。二酸化窒素の日平均の期間最大値といたしまして0.033ppm。

【公述人（浅井）】 もうちょっとゆっくり言ってください、書きとめますので。

【起業者（丸山）】 地点1の冬期ということで、日平均期間最大値といたしまして、0.033ppm、地点2といたしまして、0.031ppmになってございます。

【公述人（浅井）】 期間平均値は。

【起業者（丸山）】 期間平均値でございます、申し訳ございません。地点1といたしまして0.027ppm、地点2といたしまして0.025ppmでございます。

【公述人（浅井）】 それからもう1つ、二酸化窒素については、年間を通して四季の測定が終わった時点で年間の平均値を出すというふうにおっしゃっていましたが、それはもう出ていますか。

【議長】 起業者、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。ただ今の御質問についてお答えいた

します。地点1につきまして、四季といたしまして、前後して恐縮ですが、期間平均値といたしまして、0.021ppm、日平均値の期間最大値といたしましては0.033ppmが地点1でございます。

地点2でございますが、期間平均値といたしまして0.019ppm。

【公述人（浅井）】 019？

【起業者（丸山）】 0.019でございます。同じく日平均値の期間最大値としまして0.031ppmでございます。以上でございます。

【公述人（浅井）】 今お聞きしましたが、冬期の2月のはほぼ、四季を通じて春、夏、秋、冬とやっていますが、大体同レベルですかね。秋というのが12月の測定ですので、やはり12月の測定値が一番騒音も多くなっていると思います。

それから、事業計画書では、大気汚染、騒音及び振動等について、平成42年を推計年次とした計画交通量等を用い、平成20年12月に環境影響評価の照査を実施したと書かれています。先ほど事業者の公述の中で、騒音について、平成42年度の騒音予測値はおっしゃっておられましたが、等価騒音レベルで一番高いところの予測として63、61、61、58というふうにおっしゃったと私のメモでは書いてありますが、アセスというのは中央値で予測していますので、平成42年度の騒音予測値を地点別に等価騒音レベルというふうに申出書では書きましたが、中央値で教えていただけますでしょうか。

【議長】 では、起業者、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。御質問にお答え申し上げます。

まず、御質問にありました騒音に係る環境基準につきましては、平成10年に改正されてございます。評価指標が中央値L50から、等価騒音レベルLAeqに変更されたことに伴いまして、中央値L50での予測は行ってございません。ですので、御質問にありました各地点の値につきましては、等価騒音レベルでお答えはできます。

【公述人（浅井）】 いえ、中央値でお答えはできないんですか。

【起業者（丸山）】 予測を行っておりませんので、現時点でデータとしましては等価騒音レベルのデータだけを。

【公述人（浅井）】 それはおかしいですね。私たちが首都国道事務所の方たちと話し合いを持ったときに、環境基準を達成して、外環道路を供用しても環境基準を守りますと約束したときの環境基準とは何を指しますかと聞いたところ、最初は等価騒音による新しい環境基準を守りますというお答えでしたが、それでは話が違いますということいろいろ

ろやりとりした結果、アセスを行ったときの環境基準を達成することを約束しますという、そういうお答えをいただいているのですが、平成42年度の騒音予測を中央値でやらないのはおかしいですね。それは、等価騒音レベルは確かに現行の騒音基準はそうなっていますが、とにかく平成8年のアセスをやったときは中央値で予測をして、中央値の環境基準で達成できるというふうに、それは一種の外環建設に当たっての住民との約束であると思いますので、それは、平成42年度の予測についても中央値でも予測して、それで、その当時の環境基準を達成しますという、そういう説明をしなければ何の意味もないというか、平成8年にやったアセスは一体何だったのかということになります。現時点では、じゃ、中央値での予測はしていないので答えられないということですね。わかりました。

次に、交通量の予測についてですけれども、公述申出書では平成21年3月と書きましたが、2月に行った部分供用された区間の交通量調査の結果を教えてくださいと書きましたが、先日首都国道事務所のホームページに交通量については公開されていまして、この場所では、国道298号線と県道市川松戸線下矢切の地点の2つの路線の時間別交通量と、時間別の大型車混入率についてお答えください。これはお答えが長くなってしまおうと思うので、予想としては、今年2月24日の調査結果をホームページで見ると、部分供用区間の大型車混入率というのは約39.2%、これは私、電卓で計算したんですが、約39.2%、40%近くが大型車です。

それから、時間別の大型車混入率というのはこれからお答えいただきますが、私の予想では、おそらく午前9時から午後4時と、それから夜中の午前2時から朝方の午前7時ごろというのが、非常に混入率が高くなっていると思います。特に午前3時から6時というのは、非常に高い割合で大型車が占めていると思います。部分供用された松戸区間の沿道というのは住宅地です。その住宅地のそばを夜間に大型車が多く通り、その結果、沿道の騒音測定値も夜間と朝が環境保全目標値ぎりぎりの結果になっているわけです。

ということは、沿道に住む人たちは、夜寝静まったときに非常に多くの騒音をもたらされているわけで、外環道路というのが周辺の環境に大きな影響を及ぼすものであるという、そういうことをこの数字は裏づける、そういう結果になるとは思いますが、ちょっと時間別の交通量と時間別の大型車混入率について、お答えをお願いいたします。

**【議長】** それでは、起業者、回答をお願いします。

**【起業者（丸山）】** 首都国道の丸山と申します。それでは、御質問にございました、まず298号から時間帯別の全車両数、大型車混入率を個々に述べさせていただきたいと

思います。

まず7時台から申し上げます。627台、大型車混入率につきましては24.1、8時台、655、大型車混入率につきましては29.8、9時、619台、大型車混入率につきましては41.7、10時台、523、大型車混入率48、11時台、536、大型車混入率53.5、12時台、547、大型車混入率51.4、13時台、460、大型車混入率37.4、14時、499、大型車混入率43.1、15時台、492、大型車混入率38.4、16時台、546、大型車混入率32.4、17時台、535、大型車混入率24.3、18時台、638、大型車混入率18.3、19時台、557、大型車混入率16.2、20時台、395、大型車混入率25.6、21時台、349、大型車混入率25.8、22時台、281、大型車混入率34.2、23時台、194、大型車混入率37.6、24時台、193、大型車混入率44.6、1時台、170、大型車混入率58.2、2時台、178、大型車混入率71.3、3時台、235、大型車混入率77.9、4時台、361、大型車混入率74.8、5時台、522、大型車混入率66.3、6時台、805、大型車混入率36.1。合計いたしますと、298号につきましては1万917台、大型車混入率につきましては39.2ということになってございます。

引き続きまして、主要地方道市川松戸線下矢切地区についてお答え申し上げます。7時台、937、大型車混入率25.8、8時台、1,041、大型車混入率29.1、9時台、1,006台、大型車混入率37.3、10時台、955、大型車混入率35.9、11時台、977、大型車混入率36.8、12時台、1,003、大型車混入率35.5、13時台、979、大型車混入率26.5、14時台、996、大型車混入率26.1、15時台、1,028、大型車混入率25.2、16時台、976、大型車混入率21.6、17時台、946、大型車混入率19.3、18時台、930、大型車混入率18、19時台、871、大型車混入率14.7、20時台、654、大型車混入率17.0、21時台、617、大型車混入率17.3、22時台、428、大型車混入率24.5、23時台、350、大型車混入率20.6、24時台、337、大型車混入率30.6、1時台、268、大型車混入率36.6、2時台、235、大型車混入率53.2、3時台、310、大型車混入率65.5、4時台、409、大型車混入率69.7、5時台、644、大型車混入率63.7、6時台、871、大型車混入率39.0。合計いたしますと、24時間交通量は1万7,768台、大型車混入率につきましては30.4ということでございます。

【公述人（浅井）】 ありがとうございます。私が予想していた以上の数字でびっく

りしているのですが、これだけ、今聞いた数字を見ると、外環道路がいかに産業道路であるかということを示している数字ではないかと思います。大型車だけではなく、私が近隣で見えますと、普通車であっても貨物車の通行がほとんどであって、多分夜間は乗用車はほとんどなくて、貨物車両のみの通行だと思っています。

それから、不思議に思ったのは、7時から9時までの時間帯ですが、県道市川松戸線は7時から9時というのは大型車の通行禁止の時間帯であるにもかかわらず、県道市川松戸線も30%近くの大型車の混入率があったり、それから、それに伴って国道のところも、6号から入るところに、県道は大型車の禁止通行時間帯というのが表示されて、大型車は通らないようにと表示をしているというふうに聞いているんですが、それにもかかわらず、30%近くの大型車の混入率があるというのは非常にびっくりいたしました。これは、早急に何らかの対策を打つべきかと思います。

今事業者がなすべきことは、土地収用法の適用によって地権者を強制的に立ち退かせることではなくて、松戸でこういう部分供用をされてアセスの見直しとか検証ができる、そういう元データになると思いますので、環境影響予測が正しかったかどうかという検証と見直しをすること、それが今あなた方事業者がなすべきことだと考えます。

今後少子化で人口が減少していくことは明らかですし、自動車保有台数も横ばいか減少傾向です。運転免許保有者数も24歳以下の若者は年々減少傾向にあって、それから新規に運転免許を交付する数も平成5年以降毎年減少していて、この5年間で10%以上減っています。そんな状況下で、事業計画書の予測交通量が平成8年に行った環境アセスのときよりも16%も増加しているというのはどうしたことでしょうか。予測の元になる交通センサスのデータもさほど大きな変化は示していません。少子化や若者の自動車離れという傾向を考えると、むしろ予測交通量は減ると考えるのが自然ではないでしょうか。

今質問は申出書にはもう1つ、予測交通量が16%増加した理由を説明して欲しいという質問を書いたんですが、残り時間が少なくなったので、これは改めて別の機会に質問することにします。

最後の私の一番訴えたいことは、昨年末、将来交通需要予測が見直されて、事業評価のあり方についても見直しが行われました。その結果、道路建設に際しての費用対便益が一般的に20%下がると言われています。外環道路も費用対便益の再評価が行われ、高速部分の費用対便益は1.0となったと聞いています。また、料金収入で回収できる割合、投資限度額比率もわずかに11%にすぎないとも聞いています。交通量が増えれば周辺の大



気や騒音の影響は大きくなるし、先ほど言ったように少子化傾向で、その影響で交通量が減るのであれば、事業の採算性がとれず、外環道路建設というのは私たちの納めた税金を無駄遣いすると、そういうことになります。

どちらにしても、公共性を理由に地権者を強制的に排除する正当性は全くないと言えるでしょう。私は矢切という土地を大変愛しております。住む家のすぐそばには矢切の斜面林があり、これは外環道路建設によって一部伐採されてしまいましたが、今残る斜面林はやはり私たち近隣で生活する者にとっては大事な宝物です。そういう自然にあふれたところで住む幸せを日々感じながら、私はまだもうちょっと残された人生はあると思いますが、母のように残り少ない高齢者、その高齢者がこの地で住み続けたいと、そう願うのは自分勝手なことなのでしょうか。80年以上も苦勞して生きてきて、最後の時を迎えるまで住み慣れた場所で生活したいと願うのは自分勝手なことなのでしょうか。そういう住民のささいな願いを全く配慮しないこの計画に心から反対します。

御清聴ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございました。公述人及び起業者は降壇してください。

○公述人4：千葉 光行

【公述人（千葉）】 市川市長の千葉光行でございます。本日は、一般国道298号新設工事及びこれに伴う県道並びにこれに伴う市道及び下水道の付替工事の事業認定にかかわる土地収用法の規定に基づく公述の機会をいただきましたので、市川市長及び東京湾湾岸道路及び関東道路建設促進期成同盟の役員という立場から、これらの事業の早期完成を望んでいること、及びその理由について発言をさせていただきます。

本日は限られた時間内の公述ということでございますので、次の3つの視点から意見を述べたいと思います。視点の1つは本市の交通問題、2つ目は市川市の目指す健康都市であり、3つ目は市川市民の意向です。

まず1点目の本市の交通問題についてでございますが、市川市は千葉県の北西部に位置し、北は松戸市、東は船橋市と鎌ヶ谷市、南は浦安市と東京湾に面し、西側は江戸川を隔てて東京都江戸川区、葛飾区と相対しております。また、地理的に千葉県の玄関口に位置する本市は主要な交通軸上に位置しておりまして、また、都心から20キロメートル以内に含まれる都市であるため、住宅需要が集中したこともあり、現在は約56平方キロメートルの市域に47万人を超える人口を要しており、首都圏及び千葉県の中核的な都市として発展し続けているところであります。

しかし、本市は東西約8キロメートル、南北約13キロメートルの区域と、南北に長い地域でありながら、南北方向の交通ネットワークが不十分な状況にあるわけでありまして。まず、鉄道網として首都東京と千葉県を結ぶ交通手段としてJR京葉線、東京メトロ東西線、JR総武線、京成本線、都営新宿線、北総線の6路線が東西方向に走り、首都圏を環状に走る武蔵野線が市域の東を南北に通過し、合計7路線、16駅という鉄道網になっているわけでありまして。

これらの鉄道路線は定時性の高い大量交通機関であるため通勤・通学の交通手段として多くの方々に利用されておりますが、市のこの中央部の西部を南北に移動することはできないわけでありまして。これを補うようにバス路線なども走っておりますが、走行路である道路網についても、東京と千葉県内を結ぶ東西方向の幹線道路として、京葉道路、湾岸道路、国道14号などがあるものの、南北方向に走る数本の幹線道路もほとんど国道14号とT字に交差しているため、南北に走る交通はクランク状に走らざるを得ないことから、国道14号も、南北方向道路も、ともに慢性的渋滞が発生しております。

同時に国道14号と並行して走る京成本線は、県道市川松戸線を除いてすべて平面踏切となっており、踏切遮断は市内で30カ所もあります。平成16年度の調査では、自動車は1日当たり約7万7,300台、自転車は約6万2,000台、歩行者は約5万3,000人がこれら30カ所の踏切を通過している状況にあるわけであり、しかしながら、道路が遮断されている時間は6時間30分から7時間50分もあり、円滑な交通の障害となっているわけであり、このような原因から、渋滞に巻き込まれた車両は、渋滞路線を避けようとする車は、住宅地等の生活道路への迂回、進入をし、住環境の悪化や交通事故の危険性を増加しているところであります。

このように外環道路が計画されてから40年以上を経過した現時点においても、本市の背骨としての交通軸である外環道路が整備されていないことから、本市の都市交通計画道路は約42%という低い整備率となっており、円滑な交通処理ができない状況のままとなっているわけであり、皆さん、御承知と思いますが、現在進められている外環道路の構想は、自動車専用道路、一般国道、環境保全空間内に整備するサービス道路という、3つの道路が組み合わせられておりますので、自動車専用道路が主に通過交通や遠距離交通を受け持ち、一般国道が主に地域交通や中距離交通を受け持ち、サービス道路が沿道居住者の生活道路としての機能をするという機能分担が明確になる構造のため、交通処理の面で非常に優れた構造であると理解しております。

この外環道路が供用されれば、他の都市計画道路との役割分担が進み、体系的な交通処理が行えるようになりますので、渋滞の改善に寄与し、生活環境や交通事故などの道路交通問題の改善に寄与するものと期待しております。

ここで本市における外環道路受け入れに至る検討経緯を御紹介させていただきますと、昭和44年に標準幅員40メートルの高架道路で計画された道路について、環境面などの問題があるとして本市及び市議会、市民の三者が反対の意思を表明した経緯を踏まえて、見直された掘割スリット構造を基本として環境保全空間を設ける計画が、昭和62年11月に本市に提示されました。再提示された直後の12月には市議会に外環特別委員会が設置されましたが、市の内部においても庁内の検討組織を立ち上げ、市議会側の検討に積極的に協力いたしました。

これらの検討では、提示された案にこだわることなく、他のルートや構造とするケースや、受け入れない場合の対応なども比較検討し、市民意向調査などの結果や市議会の意思等を踏まえて、平成5年に9分類22項目の要望を付して提示案を受け入れることとな

ったものでございます。

その後環境アセスメントとともに都市計画変更手続が進められ、平成8年、民主的手続によって現在の都市計画に決定されました。ちなみに受け入れを決めるまで、市議会の特別委員会はすべて公開で76回開催され、市の検討組織でも88回もの会議が行われましたが、その後も引き続き特別委員会及び庁内検討組織が事業具体化や事業推進にかかわる諸問題について審議検討を行っております。また、事業者にはそれぞれの会議主催者の求めに応じてそれぞれの会議へ出席していただいております。この場で合意確認された事項については事業に反映していただいております。

なお、先ほども触れましたが、本市においては昭和44年の都市計画決定直後の反対運動から平成5年の受け入れまでの25年間は、外環道路計画の見直しを明確にできなかったため、市民に対し将来都市構想も明らかにすることができませんでした。このため、社会状況の変化に対応した幹線道路整備や再開発等の街づくり事業が停滞し、土地利用の規制誘導にも多大な影響がありました。外環道路は本市の骨格的な道路として都市計画で決定されておりますので、これを前提にしなければ街づくりの将来像を描くことができなかつたわけであります。このようなことから、現在でも本市の街づくりや基盤整備などが極めて立ち遅れております。市では、平成5年の受け入れ回答に際し、本市の街づくりを進める上で必要不可欠と考えられる9分類22項目について要望しております。

主な内容を申し上げますと、路線としては、本市の街づくりに順応する都市計画ルートでの建設を要望しております。構造としては、提示案である掘割スリット構造を基本として、地域の特性や利便性、防災性、安全性等に十分配慮するよう要望しております。環境としては、環境影響評価の実施と環境保全目標の達成を要望しております。さらに環境については、平成8年、都市計画変更の決定時に6分類28項目の要望を行っております。移転としては、個々の意向に沿った対応を要望しております。分断としては、平面交差点や立体横断施設を適切に配置するよう要望しております。定植としては、クロマツの保全や公園緑地等の代替地確保等を要望しております。交通としては、外環道路に接続する幹線道路の整備や、江戸川架橋の具体化などにより、円滑な交通対策に配慮するよう要望しております。関連事業としては、京成線との交差方法や、江戸川左岸流域下水道松戸幹線の整備促進、外環道路の地下空間活用などを要望しております。その他では、本市の街づくりとの整合や、現時点以降の課題は国・県・市で協議することを要望しております。

このような背景がある外環道路でございますが、私は平成9年12月、市長に就任して

今年で3期12年目ですが、この間一貫して外環道路の早期整備が必要であると申し上げてまいりました。松戸まで完成して、そのまま市川市内に交通が流れ込めばどうなるのか。道路は人の体に例えれば血管であり、国道、地方道等が組み合わされて、全国の都市、地方を道路網ネットワークで結び、人々の交流と地域の活性化を図り、政治、経済、文化を支えているのではないのでしょうか。まさに外環道路は、私たち市川市民にとって欠くことのできない最も基礎的な都市基盤であると、私は確信しております。

外環道路は本市の南北交通の骨格をなす道路に位置付けされており、多くの都市計画道路が枝となるような交通ネットワークが形成されることにより、専用部による通過車両の吸収、一般部による市内主要幹線をつなぐネットワーク構築等により、交通の流れをスムーズにする交通体系の充実が図られます。

外環道路が完成、供用開始されますと、利便性の向上や渋滞の緩和による経済効果のみならず、交通安全性の向上、緊急、救急活動、防災活動への寄与など、市民の皆さんの生命財産を守る上でも重要な役割を果たすことが期待されます。

また、次に2点目の健康都市としての視点から述べたいと思います。御存じの方も多と思いますが、市川市は健康都市を目指しております。昨年は本市で第3回の健康都市連合国際大会を開催いたしました。1980年代にヨーロッパで始まった健康都市の取り組みは、その後世界に広まり、アジア地域においても参加都市による国際大会が定期的で開催されるようになりました。私は歯科医師から政治の世界に入りましたが、健康は万人共通の願いであり、市川市では健康を単なる体の健康にとどまらず、環境、文化、安全安心といったものをあわせて健康な都市を構築していく取り組みを進めております。

日本はこれから未曾有の高齢社会に突入しております。今後の人口構成の変化を見ますと、道路も高齢者等の交通弱者が快適かつ安全に利用できる空間としていくことが必要であると考えております。このような視点から見ましても、環境保全空間等への植栽や、バリアフリー化されたサービス道路を持つ外環道路は健康都市の理念にも合致するものと考えております。さらに、小塚山公園ではトンネル構造として緑を保全しますし、京成菅野駅周辺では蓋かけ構造により駅前広場の利用などをして有効活用できますので、新たなコミュニケーションの場が創出されると考えております。

また、市川市では江戸川左岸流域下水道松戸幹線と市川幹線が現在事業中の外環道路と都市計画道路3・4・18号の地下に埋設されることになっているため、下水道事業が遅れぎみで、現時点での普及率は約63%にとどまっております。ちなみに松戸幹線が外環

道路の地下に整備されますと、市川市北部地区、約4万4,000人が下水道事業の恩恵を受けることができるようになります。また、全国一汚い河川として有名になった春木川は、この松戸幹線流域内を流れる川ですが、下水道が整備されれば劇的に水質は良くなるものと考えております。

さらに、当然のことですが、外環道路の整備を契機に、遅れていた都市計画道路や架橋などのインフラ整備が進み、街づくりの活性化に寄与します。この結果、均整のとれた道路網の形成が図られ、交通処理の円滑化に貢献する他、交通安全の向上、消防、救急活動の円滑化、バス運行の定時性の確保など、公共交通機関の機能回復や、自転車の安全利用により交通環境の改善が図られます。なお、本市では、現在近隣各市とともに政令都市への移行等について調査研究を行っておりますが、交通利便性の向上を契機として積極的な産業誘致等を行うことも可能となります。

道路をはじめとする都市基盤は世代を超えて使用するものであることから、将来的な人口減や高齢化等の動向、環境への配慮、後年度負担の適正化等、長期的な視野を持って総合的に検討し、持続可能な都市づくりを行っていくことが重要であり、沿道地域の地域振興と街づくりを進める契機となることも期待されます。

このような意味でも、外環道路は健康的な街づくりに大きな役目を持っており、早期整備が望ましいと思っております。

次に、市民の意向という視点から述べたいと思います。これまでも申し上げましたように、本市の街づくりにおいては今後解決しなければならない課題が山積しております。現在、千葉県区間の用地取得率が95%に達したと聞いておりますが、ここまで来れば早くつくって欲しいというのが私だけではなく、多くの市民の願いであります。市内のイベントや市役所内で行った外環に関するパネル展などの際に行ったアンケート結果でも、市川市、松戸市の約90%近い市民が早期開通に期待を寄せていると公表されております。

近年市内において企業の撤退、移転等が進み、工場跡地に大規模マンションや商業施設等が建設されるなど、土地利用の混在も課題となっておりますが、外環道路整備により交通アクセスが向上すれば、流通の効率化による企業の立地、経済の活性化が図られるなど、経済面からも本事業の推進を望む要望が多く寄せられております。

そのようなこともあって、整備促進にかかわる市民会議などの団体が立ち上がってきたのではないかと考えております。最近外環道路の工事があちこちで始まってきましたが、約3,000件の住宅、商店、工場の移転した跡地は工事を待つ空き地が多いことから、

街ににぎわいがなくなり、また、市民にとって防犯上も非常に不安があるとの意見があります。これに対し、外環事業者において防犯灯の設置やパトロールなどの対応を行っていただいておりますが、平成19年度より15機の防犯カメラが設置されるなどの追加対策がなされたところであります。しかし、これらの対応にも限界がありますので、1日も早く本格的な整備を望むものであります。

いずれにいたしましても、外環道路は既に埼玉県区間がほぼ完成し、また、昨年3月には千葉県で初めて松戸市区間の国道部分、約1キロメートルが暫定2車線で開通し、今年夏ごろには市川区間約10キロメートルのうち、湾岸道路から市川インターチェンジ付近まで約3キロメートルの国道部分が暫定車線で開通することになっております。これにより、沿道及び地域の方々から交通環境が大幅に改善されると期待されておりますが、一方で、市の中心部が未開通であることは、この付近の渋滞が増加する要因になるのではないかと危惧され、1日も早い全線開通を望む声が多数あります。

このような背景を踏まえて、また、これまでの市議会や特別委員会での議論を踏まえ、市川市民の総意として、本事業が早期に完成することを望んでいることは明らかでございます。私自身も、これまでお話しさせていただいた外環道路を推進する意義とその必要性を一人でも多くの方に理解していただき、協力していただくことが最も大切であると思っております。今後も市川市の発展のため、多くの市民とともに街づくりを進めていく所存でございますが、外環事業者におかれましても環境対策や分断対策に配慮し、早期に外環道路整備を進めることとともに、関連事業も着実に進めていただくよう要望し、私の公述とさせていただきます。

御清聴ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

○公述人5：古小高 弘則

【公述人（古小高）】 古小高弘則です。地方議会に席を置いてきた者として、外環道路の白紙撤回、抜本的な見直しを求めて二十有余年論戦してきた者として、今日公述の機会を与えていただき、ありがとうございます。何よりも起業者が国交省、そして、この公聴会も国交省ということなので、決してお手盛りの形式的なものにならないようお願いをするものです。

まず何よりも、土地収用法の事業認定まで踏み込む外環は全く道理がないと、こういう点で大きく3つの角度から反対意見を述べ、抜本的な見直しを改めて求めて幾つかの質問をいたします。答弁を踏まえまして、さらに意見、質問を行いたいと思います。

1つは、外環道路は住民自治を踏みにじる押しつけ道路計画、こういうものであります。先ほど起業者のボードの説明がありました。昭和44年、1969年、都市計画決定という説明でありました。実は、この1969年は旧都市計画法が廃止される直前でありました。全く住民に知らせることなく、一方的に線引き計画を決定する。住民がそのことを知りまして、本当に手探りで計画に対する反対の署名を集める、こういうことを運動として起こしていったわけであります。その結果、1971年、市川の市議会、さらに千葉県議会が凍結、再検討の住民請願を採択したわけであります。

これ以降、おおよそ20年以上にわたって行政、議会、そして住民が一体として結束して計画の返上を求めて運動を続けてきたわけであります。1993年に市川市は国などの圧力に屈して受け入れ方針を転換しました。しかし、多くの住民は粘り強く外環返上を求めて今日まで運動を続けているわけであります。住民がなぜ長期間白紙撤回を求め、運動を続けているのか、その最大の理由は、巨大道路を街の真ん中につくり、住民置き去りで市川の街を大改造する、こういう計画は許せない、これが一番の基本であります。この声をかき消し、住民の意思を変節させる許せない策謀が次々と財界、建設省、そして千葉県までが他に例を見ないような方法で露骨な干渉や圧力を続けてきました。まさに住民自治を踏みにじって、乱暴な行為、無謀な数々、これは後世に大きな汚点を残すものだと思います。

さて、行政、議会、住民、三者の一致結束した外環反対の姿勢を覆すために大きな仕掛けを強行してきた主役はJAPICであります。1989年11月、「JAPIC10年の歩み」という10年史を発表して、東京湾をダブル8の字を描く道路づくり計画を示し



ました。東京湾環状道路との一体的なネットに外環道路を位置づけ、あからさまな期待を寄せていたわけであります。しかも、第2湾岸道路と一体に位置づけることは、東京湾の揺りかごと言われます三番瀬存亡にも通ずる重大な問題であります。

JAPICは79年の発足以来、大型プロジェクトを国や自治体に持ち込んできましたが、「10年史」では、その代表的な実績として、関西国際空港、東京湾横断道路、幕張メッセを晴れがましく挙げております。今日では、これはもう、どれもこれも大変な負の遺産になっている巨大開発であることは明瞭であります。そのもとで市川住民の外環反対の態度を覆す様々な介入が行われてきました。市議会や外環特別委員会で公になったことだけでも、例えば大手ゼネコンの奥村組や間組の社員を使って外環推進署名を集めさせる、あるいは日本道路協会加盟の各事業所において、出入り業者からの外環促進署名を集めさせる問題、さらには市川工業団体連合会、当時170社加盟でありましたが、この従業員から半強制的に外環促進署名集めを行わせるなど、まさしく住民自治を踏みにじる財界指導の事例は無数に枚挙にいとまがないわけであります。

さらに、千葉県の問題であります。何と、市川の住民や行政に対し露骨な介入を行ってきたことでもあります。1989年3月に東京外環の整備にかかわる都市計画調査報告書を秘密裏に作成して、外環道路を柱にした市川の街大改造計画を詳細に明らかにしております。また、同年開設された当時の国幹審であります。これに県知事名で市川市の同意を得ていると、偽りの促進陳情書を提出して計画路線への格上げを図るといふ、あからさまな行政介入を行ってきたわけであります。

自ら住むべき街のありようは、そこで生活する住民自らの主権に属することであります。前代未聞の住民自治を踏みにじる数々、巨大道路押しつけのためなら何でもありというような態度は、絶対に許せるものではありません。施行業者であります国土交通省は、住民自治、住民主権を踏みにじってきた様々な事実をお認めになるのかどうなのか。このような乱暴な押しつけで、一体道路づくりはまともに進んでいくと考えているのか、この場で明確な答弁を求めるものであります。

さらに土地収用法に関する態度の問題であります。市川市議会の外環道路対策特別委員会に参考人として、当時の建設省であります。この担当者が毎回参加しておりました。土地収用法の適用はしない、あくまでも地権者とは話し合いを中心に理解を求めていく、こういう趣旨の答弁が繰り返し行われてきたわけであります。この度の土地収用法に基づく事業認定に踏み出すということは、市川市の意向を受け入れに覆したので、従来の態度

はもう翻してもいい、こういうことなのかどうなのか。詭弁を弄しても、目的のためには手段を選ばないという公共事業を行うような国の姿勢、これでいいのかどうなのか、しっかりと答えていただきたいと思います。

そもそも日本国憲法は私有財産制保障が基本であります。公共の福祉を利用とした財産権の制約はより慎重であるべきです。しかるに外環道路計画は住民合意を無視して、事業の押しつけをこり押ししてきたという経緯を見るならば、私有財産を制限する土地収用法の適用に憲法上の整合性が図られるのかどうか、大変疑義があるところだと思います。土地収用法適用の提起に当たり、国土交通省の認識、及び従前の審議会特別委員会における発言と齟齬を来している、このことについてしっかりと答弁いただきたいと思います。

2つ目の問題は、住民が頑迷なまでに外環反対、白紙撤回を求める最大の理由は住環境破壊の公害道路ということであります。市川市内の真ん中を10.1キロに及んで縦断し、高速4車線と一般国道4車線、さらに側道2車線を合わせると、道路幅員は60から90メートルの巨大道路がまさに大河のように貫いていく。接続する都市計画道路4路線、将来的には9路線をつくる。合わせて13本の都市計画道路を接続する計画であります。外環道路を目指して四方八方から車が押し寄せ、市川市内は生活道路にまで車があふれる状況になりかねません。平穏な市民生活の安全が脅かされ、大気汚染による健康被害も懸念されるところであります。

これらの不安が払拭する対策や手だて、不明確なままであります。一瀉千里で事業推進で良いのかどうなのか、これが問われるところであります。1985年2月、市川市は1971年以来の三者による外環反対、白紙撤回の経緯を整理し、1975年に作成配付をいたしました市川市に及ぼす外環道路の影響に関する報告書、通称「外環白書」と言われるものであります。これを整理し、市民に配付しております。この問題について、大変この内容的には綿密な市内における大気汚染等の現況調査を踏まえ、外環道路が及ぼす影響について様々な角度から検証した大変な労作であります。

結びとして紹介いたします。このように述べております。自然を破壊し、多量の通過交通により大気汚染、騒音、振動の発生が予想される東京外かく環状道路の建設は本市にとって害あって益なしであり、車が増えるから道路をつくるという安易な政策は、結果としてますます車の数を増えさせ、交通渋滞を解消することにならないばかりか、交通公害をもたらし、住民の健康を損なわれることにもなりかねないため、私たちは残された自然、史跡を守り、どこよりも住みやすく、環境の良い市川にしていいため、国に対し外環道路

建設計画の早期撤回を強く求めるものであります、結んでおります。

20年前、住民の声を集約した自治体の思いであります。大変先見性のある示唆に富んだ白書であり、今日的な課題にも十分に答えられる内容でもあります。事業推進一辺倒の国土交通省はこうした自治体の思いをどう受けとめていらっしゃるでしょうか。そして「外環白書」で危惧しておりました、自然、住環境破壊、この問題について、どのように解消が図られる、このように考えていらっしゃるのか、明確な答弁を求めるものであります。

大体郊外道路計画の問題は、既に国民的な流れの中で大きな変更が生まれてきております。西淀川、あるいは川崎、名古屋、そして尼崎、さらには東京大気裁判と、全国の道路公害裁判では、次々と健康被害と排ガスとの因果関係が認められ、車優先、道路建設一辺倒の交通政策は司法の場でも断罪されているのが今日の流れであります。道路事業施行者として、国土交通省は一連の道路公害裁判において国の責任を認める判決が定着していることを、前向きに認識を持つべきであります。何よりも、今酌み取るべき教訓は、強引な巨大道路をつくり続けて、住環境破壊と健康被害住民を拡大することではなくて、住環境に優しい公共交通手段に発想を転換していくことであります。

市川市内で外環道路用地として買収した広大な計画土地は緑地公園として住民に開放していくこと、歩行者の安全対策を柱にした生活道路の整備と大量輸送の可能な公共交通手段にこそ力を入れるべきであります。見解を求めるものであります。

3つ目の問題は、無駄と浪費を加速させる巨大公共事業は中断する。1メートルに1億円以上の外環は要らないということであります。一昨日、参議院本会議で改正道路整備財源特例法が成立したことが報じられております。車が走るほどに道路がつくれるという、道路特定財源として1954年創設以来、実に55年ぶりの見直しとなったわけでありませう。借金をすれば幾らでも高速道路はつくれるという今までのあり方がもう通らない、こういう状況であります。揮発油税など一般財源化することになった法改正について、国土交通省の認識と見解を伺うものであります。

全国で道路公害裁判を戦った住民や、環境破壊に苦しむ多くの住民の運動、そして、不採算な高速道路建設は凍結、見直しを求める国民の声が政治を動かしたわけでありませう。

2002年6月、道路4公団民営化推進委員会を発足させたことで、推進委員会の論議は外環の不採算性を改めてあぶり出しております。同年8月の中間整理は、施行命令後の高速道路計画の不採算路線として第二東名、第二名神とともに、外環道路を代表格に位置づけ、現地視察をした当時の行革大臣や、あるいは推進委員長は、採算性を考えると建設は

難しい、計画どおりは困難、こういう趣旨の認識を示したことをマスコミが報じており  
ます。

民営化論や道路行政改革論は多くの問題があり、中間整理も決して肯定できるものでは  
ありません。しかし、推進委員会の論議が国の高速道路計画の無謀ぶりを採算面から明ら  
かにしたことは大変注目に値するものであります。推進委員会の試算によりますと、三郷  
から市川間20キロにおける2025年度収支見込みは、1年間の収入80億円に対し、  
金利の負担が290億円、収入の実に3倍以上で、収支率は375%、施行命令済み区間  
ではワースト2位であります。

さらに、市川市区間だけでも見ると、収支率は573%、100円の収益を上げるため  
に573円のコストを要するという、まさにあの悪魔の道路と言われていますアクアライ  
ンの不採算性を上回る大変な赤字路線になる。しかも、このことを完成前に明らかにして  
いるわけであります。事業推進の合理的根拠が失われていることを、財政の面からも浮き  
彫りになっているわけであります。今道路建設コストと道路開通で地域が受ける経済的恩  
恵の、いわゆる費用便益費でありますB対C、これは当時、この推進委員会の報告では1.  
8と、ボーダーラインぎりぎりの経済効果、非常に薄い、こういうことを明らかにしてい  
ます。

さらに、今年3月の事業再評価によると、B対Cは1.0と、事業者の立場に立っても  
事業推進の合理性は全く喪失しているわけであります。国土交通省は今に至るも、赤字だ  
ろうが、財政の破綻があろうが、あるいは経済効果がどうであろうが、財界の求めに応じ  
て道路づくりは執着する、こういう姿勢をとり続けるつもりなのか。推進委員会の論議や、  
特定財源見直しの法改正を踏まえた方針転換は全く考えない、こういうことなのか、しっ  
かり答弁いただきたいと思えます。

旧態依然とした巨大道路づくりに執着を続けることは、社会の進歩発展に取り組んでい  
る問題と逆行するものであります。国や道路公団の用地取得で市川市の街は荒廃が進んで  
おります。道路計画沿線の個人商店は軒並み転廃業に追い込まれて死活問題に窮しており  
ます。今からでも決して遅くはありません。外環の抜本的な見直しで、住民生活の生活再  
生の道に発想を転換すべきときであります。環境も財政も破綻させるような外環道路は要  
らない、こういう住民の根強い反対の声があることをしっかりと認識すべきであります。

たとえいくばくかの利便性が外環道路によって得られたとしても、財政面、あるいは環  
境面で支払う代償は大き過ぎることははっきりしております。55年ぶりに道路特定財源

の見直しが法改正として図られたことに明らかなように、国民の目線と意識は大きく変化をしてきております。エコ社会が叫ばれているとき、化石燃料が主体の車を通すための巨大大道づくりは時代に逆行であります。1メートルに1億円以上の費用を費やす、地方自治体の財政を困窮化させる外環道路事業の抜本的な見直しのときであります。ましてや土地収用法の事業認定などは論外であることを強く申し述べるものであります。

質問したことについて御答弁いただきたいと思えます。

【議長】 それでは、起業者のほうから回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。質問事項か何点かございましたので、私のほうから質問事項を確認しながら答弁のほうをさせていただきたいと思えます。

まず1点目でございます。住民主導の都市計画変更ができていくかという点につきまして、御回答申し上げます。外環の計画につきましては、適切な手続を経まして平成8年に環境に配慮しました標準断面幅員を60メートルの広幅員にしております。これにつきましては、環境保全のための空間を有する構造として都市計画変更に至っているところでございます。

なお、当初、昭和44年には一部平面構造、専用部を高架構造の複断面構造にて都市計画決定しておりましたが、その後、昭和62年より、市川市議会におきまして東京外かく環状道路特別対策委員会が設置されております。外環の構造等につきまして76回に及ぶ議論を重ねてまいりまして、最終的には平成元年には松戸市、平成5年には市川市に受け入れをされているところでございます。

続きまして、2点目につきまして、土地収用法について、必要性についてということまで御質問がありましたので、その辺につきましてお答え申し上げます。まず、事業者といたしましては、基本的には話し合いで解決したいというふうに考えているところでございます。これまで用地交渉をさせていただいた結果、用地取得率につきましては95%までに達してきているところでございます。しかし、未取得用地につきましては、交渉にも応じていただけない方々がいらっしゃるということでございまして、依然として厳しい状況が続いております。今後も引き続き事業者といたしましては任意交渉による用地取得を全力で尽くす所存でございますが、事業の計画的な遂行を図るため、任意交渉と並行して今回事業認定手続を進めているところでございます。なお、本事業につきましては、土地収用法第20条の各要件を満たしているというふうに考えてございまして、平成21年2月10日に事業認定申請を行ったところでございます。

3つ目でございます。大気汚染、大気対策についてということでございます。まず、私どもの一般部が完成することによりまして、既に供用済みの区間とあわせ南北方向の幹線道路が新たに整備されるということになります。現在県道などを利用しております交通につきましては、これにより分担することが可能であり、県道などの交通混雑の緩和が図られるというふうに考えているところでございます。なお、主要地方道市川松戸線につきましては、市川市国府台五丁目地内で平成12年度の道路交通センサスにおきましては、混雑度が1.31というところでございますが、平成42年の推計年次とした場合の将来交通量におきましては、混雑度は1.1ということで見込まれている現状といたしまして、県道などの交通混雑の緩和に寄与するということを考えているところでございます。

あわせまして、環境影響評価につきましては、平成8年に適切に実施されているところでございます。環境基準を満足したという評価がなされております。また、平成20年12月にはですね、環境影響評価の照査を実施しておりまして、これにつきましても環境基準など満足しているというところを確認しているところでございます。以上でございます。

【起業者（松村）】 東日本高速道路株式会社の松村です。民営化推進委員会等のことについて答えさせていただきます。平成14年度から行われた道路関係4公団民営化推進委員会において、道路区間ごとの採算性など種々の側面から検討が行われました。その検討結果を踏まえ、平成15年12月に国土開発幹線自動車道建設会議が行われておりまして、外環の当該区間は有料道路方式での整備が決定しております。その後、民営化のスキームに基づき東日本高速道路株式会社は、外環を含めた東日本エリア全体の路線に対して、お客様からいただく料金収入によりまして道路の建設、管理運営に要する費用を45年以内に返済できることを確認しまして、独立行政法人高速道路保有・債務返済機構と協定を締結しております。

【公述人（古小高）】 そんなこと聞いていないだろう。

【起業者（松村）】 次に、事業再評価につきまして答えさせていただきます。事業再評価に関しましては、学識経験者等からなる当社の事業評価監視委員会において検討審議しており、事業の目的、進捗見通しについて大きな変化がなく、また、交通需要の見直しや便益単価の見直しに伴うBバイCも1.0を超えていることから、事業継続が妥当との審議結果を得たところでございます。当初は、当該協定に基づき国土交通大臣の事業許可を受け現在施行しており、土地収用法第20条第2号要件である当該事業を遂行する十分な意思と能力を有すると考えております。本件事業は土地収用法第20条の各号の要件を

満たしていると考え、平成21年2月10日に事業認定の申請を行ったところでございます。以上でございます。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。もう1つ、申し訳ございません、問いが漏れておりました。道路特定財源につきましての御質問があったかと思えます。私も、一昨日、改正道路整備事業財政特別措置法の成立ということにつきましては新聞等で確認をしているところでございますが、道路行政全般につきましては国会をはじめ各審議会などで議論されております。また、個別の事業につきましては、事業評価監視委員会や毎年度の予算措置におきまして継続的に確認されているところでございます。以上でございます。

【議長】 今回の回答についていかがですか。

【公述人（古小高）】 抜けているところがあるけど、時間がなくなるからいいです。再質問のところでお尋ねします。

基本的には、今までのこの構造改善といいましょうか、構造変更、あるいはアセス等々は瑕疵がないんだと、こういうお話でしたね。しかし、現実にこの、私、「外環白書」で申し上げました、このことについてはしっかりクリアされているということにはならないんじゃないですか。そこのところの認識を私、聞きたかったんです。

もう1つ、私、やっぱり外環特別委員会のときに、繰り返し繰り返し、当時の担当者は土地収用法は適用しないと、このことを何度も述べていたはずですが。それをなぜこの時点になって、急遽事業認定というふうに持ってくるのか。ここはやっぱりね、明らかな齟齬だと思うんですよ。これについて、やっぱり明確にさせていただきたいと思うんです。まさに市川も受け入れに方針転換させたから、あとはどうでもいいんだと、こういう姿勢なのかどうなのか。しかもね、先ほどのお話があった御婦人のように、家庭の事情で移りたくても移れない方だって結構いらっしゃるわけですよ。こういうことも一律にこの収用法の適用にしていくのかどうなのか、その辺についてもお聞かせいただきたいと思うんです。

それと、やっぱり財政の問題、これは本当に国も地方も、今は困窮しているわけです。にもかかわらず、これだけの不採算道路をあくまでもつくり続ける、しがみつく、これは今時代遅れもいいところだと思うんです。これは発想を変えるべきだと思うんです。どうでしょう、そういう認識を持ちますか。

【議長】 それでは、時間の範囲内で回答してください。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。3点あったかと思えます。時間が短

いので端的に申し上げます。

まず、環境影響評価並びに交通混雑の緩和等を図る公益性につきましては、先ほど来申し上げたとおりでございます。もう1点ございました土地収用法を適用しないという部分につきましては、先ほども申し上げましたが、事業者といたしましては、基本的に話し合いということのをベースに解決していきたいと考えているわけですが、用地交渉等に応じていただけない方もいらっしゃるという現実の中から、今回土地収用法の事業認定の申請を行わせていただいたということでございます。以上でございます。

【公述人（古小高）】 時間がなくなるので一言言います。あくまでも、この土地収用法の適用に当たっても……。

【議長】 時間になりましたので、公述を中止してください。

【公述人（古小高）】 話し合いを継続すると、このことを確認してよろしいですね。

【議長】 既に時間を経過しておりますので、公述を中止してください。

それから、あと、ただいま最後の質問のうち時間の関係で回答できなかった分につきましては、5月1日までに国土交通大臣あて文書で回答をお願いいたします。

それでは、公述人と起業者の方は降壇をお願いします。



○公述人6：今井 浩志

【公述人（今井）】 それでは、意見を述べさせていただきたいと思います。まずもちまして、このような場で私のような者が意見を言わせていただくことを大変感謝に思っている次第でございます。私がこのような場で意見を言わせていただくに当たりまして、自分の経験の中からは、それから、いろいろな方々の意見を集約させていただいた意見を皆様にお聞かせしたいと思っている次第です。

平成18年度、19年度と、私は松戸市のPTA連絡協議会というPTAの組織体でございますが、2年間会長として、また松戸市の代表として務めさせていただきました。その経験の中からの子供たちの生活の環境を守る活動を行っていた、また立場から、外環の必要性について述べさせていただきたいと思います。

松戸市のPTA連絡協議会というのは、PTAが学校にある46校の小学校、中学校の集まりでございます。また、PTAがなくて、保護者会や父母会等がある学校もあるかと思いますが、その46校というのはあくまでもそのPTAという組織がある学校の集まりでございます。

そんな子供たちが日々通学している道路について、実は私がPTA会長として、また1つの中学校の会長をしていたとき、松戸第二中学校というんですが、その学区の小学校、中学校、4校なんですが、集めさせていただきまして、PTA会長に集まらせていただきまして、御意見等を伺いました。その学校は矢切小学校、柿ノ木台小学校、南部小学校、そして松戸第二中学校でございます。そこの集まっていた中では、もちろん地域の町会長さんや、自治会長さんや、いろんな方々に集まらせていただきました。これはあくまでも公の場で集まっていたのではなくて、この外環についてちょっと考えてみようよ、これから子供たちのために何ができるのか、道について真剣に話し合ってみようよというような形で集まった次第でございます。

その集まったときに一番出てきた言葉というか、考えというか、意見というのは、あくまでも道というのは、今私たちが生活していくためにはもちろん、それは必要だと思っています。が、しかし、その外環道路が完成して主に使うのは子供たちでございます。ですから、子供たちが大人になったときに、ああ、僕たちが小さいとき、地域の人たちやいろんな人たちが一生懸命つくってくれた道路なんだ。だから、この道路は僕たちと一緒に成長してきたんだと思えるような、夢のある道路にしようではないかというような意見が出

てきました。

確かに今まで、皆さんの意見をお伺いした中で、道路をつくるに当たっては大変道はトラックや大きな車が通って混雑しているという意見もありましたし、渋滞を避ける車が生活道路に入ってきて、また、子供たちが危ない目に遭うのもたくさん聞いております。そんな面で1点だけ、そのときに質問なんですけど、お伺いしたい点は、そういった安全で安心で子供たちが通えるような道路について、どんな形でお考えになっているのかを、改めてお聞きしたいなと思っている次第です。

また、それに伴って各PTAの会長さんや、その会員さんの、会員というのは保護者の方です、意見の中から出てきた中で、登下校のときの誘導や、その巡回のパトロールについても重ねて一緒に協力していこうではないかというような意見も出ています。その登下校のときの防犯や安全についても、一緒になっていこうではありませんかというような意見が出てました。

そして、道路というのは、車が通るだけではなくて、子供が遊んだり、歩いたりする、また、子供たちがいろんな経験をする場でもございます。道路をつくるに当たっては、子供たちが使うという視点に立つということも必要なんではないのかなと思っております。外環道路は、高速道路と一般道路の両わきに歩道や植樹帯などを含めた環境保全空間が造られると聞いております。その環境保全空間には矢切のモデル道路で体験することができますし、その体験の中から、子供たちが夢のある、将来あぁなりたい、こうなりたい、よし、やってみようというような気にもさせる場でもありますし、埼玉県側の開通済みの箇所の例を見ましても、緑豊かな植樹帯の中を一般国道に仕切られた広い歩道がありますし、実際その場所に私も行って見ました。やっぱりそれなりにきれいですし、ちゃんと環境保全もしてありますし、周辺の学校の整備もきちんとなっています。確かにお年を召した方がその角に立って、防犯についてもそうですし、地域と一緒にその道について考えているなというのを感じました。そんなところを小学生が元気に駆けながら通学している姿を見たときに、ちょっとだけ安心した次第でございます。

こういった観点から、子供たちが安心して元気に暮らせる街づくりにするためには、外環の整備は私は必要であると考えておりますし、そういった意見を私が会長をしていたときには、保護者の方々に説明をさせていただいて意見を述べさせて、お互いに交換をさせていただきました。

また、外環によってかなり用地買収についてされておりますが、広い空き地のようなと

こがまだまだ多く見られております。そのようなところに、特に夜は真っ暗な状態で、大変危険な状態でありますので、1日も早く開通をしていただいて、地域が1つになって安心して暮らせるような街づくりになっていければいいのかなと思っております。

そこで、2つ目の質問ですが、先ほど述べさせていただいた中なんですが、あくまでも道路は車のためのものではなくて、子供が使うためにも必要であるということ。それから、緑豊かな植樹帯の整備や、自らが植栽を行って、自分が大きくなった20年後、30年後には、その植栽した木を自分で見たときに、またいろいろな考えや気持ちが浮かんでくるような、そういった道路をおつくりになるような考えがあるのかどうか。

また、重ねてお聞きをしたいんですが、防犯パトロールについて、子供たちを守る活動が行われているのは、先ほども言ったとおり松戸二中学区ではやっていますが、他のPTAさんたちとは一緒になって活動しているのかどうか、そういったところをお伺いしたいと思っております。

**【議長】** それでは、ただ今質問、3点出ておりましたけれども、起業者のほうから回答をお願いします。

**【起業者（丸山）】** はい、首都国道の丸山と申します。3点につきまして御回答申し上げます。

まず1点目でございます。子供たちの目線で将来も誇れる整備づくりをという部分でございます。まず、千葉外環におきましては、現在、地域の皆様に外環の環境施設帯を体験していただくために、3カ所のモデル道路の整備、それにあわせまして1カ所の体験道路を整備してきたところでございます。松戸市におきましては、先ほどお話がありました松戸矢切地区のモデル道路として、平成18年3月に整備をいたしました。現在も周辺の方々に御利用いただいているところでありまして、皆様の御意見を伺いながら、今後の環境施設帯の整備に生かしてまいり所存でございます。

また、松戸市内におきましては、市の緑を積極的に市民の手で増やしていこうという思いから、市民の森50万本植樹計画というものを提唱しているところでございます。この運動の一環といたしまして、矢切斜面林の復元に向けた活動といたしまして、平成20年2月に地元のお子様とともに記念植樹を行ったところでございます。今後もこのような活動は続けていくことによりまして、子供様の目線に立った道路整備ができればというふうに考えているところでございます。

2つ目の防犯対策につきまして御紹介申し上げますと、防犯対策といたしましては、平

成19年6月以降、事業者であります私どもの職員を中心に、児童の下校時間に合わせまして通学路を中心に防犯パトロールを実施してきていただいております。このうち松戸市矢切地区におきましては、事業者であります私ども以外に松戸市の職員の方、近隣の矢切小学校及びPTAの皆様と共同でパトロールを行っているところでございます。矢切小学校やPTAの皆様からは、子供たちの通学路の安全の目線でもって危険箇所を御確認いただき、御意見をいただいたところでございます。

平成20年度の実績といたしまして、PTAの皆様より、通学路でもある事業地との交差道路の見通しを良くするため、工事現場で使われております工事現場の仮囲いのクリアパネルをきれいなものに交換するよう御意見をいただき、実施してきていただいております。これにより、歩行者や自転車、自動車などの見通しが良くなり、子供たちの安全性の向上に生かすことができたということでございます。

以上につきまして、行政をはじめ関係者の皆様と今後も調整に努めてまいりまして、より充実した活動になるように努力していきたいというふうに考えているところでございます。いずれにいたしましても、地域の安全性、よりよい街づくりに貢献するためにも、1日も早く外環を開通させることが一番の方法だと考えております。今後とも御理解、御協力のほどをよろしくお願ひしたいと思います。以上でございます。

【議長】 今の、ちょっと答弁、漏れてますね。2つ目と3つ目が……。

【起業者（丸山）】 すみません、申し訳ございません。2つしかお答え、もう1つ、申し訳ございません。

【公述人（今井）】 今の答弁の中に大体入っている。自分も大体理解できましたし、それでいいと思います。それで、実は今日なんです、来るときに、自分下矢切から上矢切のちょうど外環が属している商店会のほうにも属してございまして、会長がぜひこれだけは言ったいというようなお言葉をいただきましたので、述べさせていただきたいと思ひます。

実は、その下矢切商和会という商店会なんです、その会長さん曰く、僕たちの、私たちの商店会というのは、一番まずお世話になっているのは同年代のお客さんなんだと。そのお客さんが安全に商店会に来てくださるためには、確かに外環の道路の工事のために大きなトラックが通っていたり、何がいたりしますと、お客さんが他の商店会へどうしても行ってしまおうと。そこでどうしたらいいのかというようなことを考えてみたときに、商店会長曰く、先ほども言わせていただきましたが、子供たちに対して商店会として積極的にア

プローチをかけていこうよと。その1つの方法として、お祭りをやったり、そのお祭りをやっているときには、子供たちがああしたい、こうしたいというような意見を聞いて、商店会のほうに吸い上げて、それを必ず実施していこうよというような意見を考えております。

それから、少し話は変わりますが、私もそこで商売をさせていただくに当たりまして日ごろから感じている、また、いたことなんです、大変警備の立っているおじさんとか、警備の方がですね、地域の人たちに対して、また、私たちのお客さんに対して人懐くくて、おはようございますとか、大丈夫ですかとか、お年を召した方にも、車いすでも大変親切にさせていただいている姿を見ますし、商店主のほうにそういったお客様のほうから御意見もいただいております。ただ、どうしてもお年を召した方の意見というのは、怖いというような意見がありました。それは、大きなトラックが通ったり、渋滞があったり、横から飛び出してくるのが、大変私たちには怖いんだという意見がありました。これは事実でございます。

でも、そういった1つ1つの難問に対して、私たちも、またPTAも、それから業者さんも、商店会も、地域に住む市民も、自分たちの街、自分たちの町会なんだというような誇りを持って、またプライドを持っていく必要があるんじゃないのかなと思っております。そういった活動もなさっているということだけを、会長は言ってこいと言っておりました。

ちょっと話はそれましたが、最後に、私はPTAの代表として1つやっている、何ていうんですかね、行っているアクションとでも言いましょうか、矢切小学校さんなり、柿ノ木台小学校さんなり、また南部小学校もそうなんです、第二中学校はやっておりますが、危険地域マップ、要するに地図ですね、それをお互いの学校同士が交換し合って、PTAを通して子供たちにそのマップを落している次第です。落とすというのは渡すという意味なんですけれども、渡して、親子のそこでコミュニケーションをとっているような形をとらせていただいております。そういった私たちの行動を皆様に御理解をさせていただいて、この外環道路がよりよい形でもって、皆さんの御意見を伺いながらいい方向に進めばいいなと思っております。

確かに今までの皆さんの意見を聞いている中でも、長年住んだ家、地域というのはそれなりに思いがあると思いますが、また、つくるほうにもそれなりのよりよい道路をつくりたいという思いもあると思います。そこで、お互いが言い争いというか、意見のぶつけ合いをするのではなくて、どこか1つ、お互いのいいところを見つけて、お互いが共感とい

うか、ともに感じ合えるような意見交換をしていただいて、よりよい方向に持って行っていただけたならばいいのかなと、私は会の代表としてこの場で述べさせていただきました。以上です。

**【議長】** どうもありがとうございました。公述人及び起業者は降壇してください。

○公述人 7 : 阿部 武弘

【公述人（阿部）】 市川二丁目に住んでおります阿部武弘でございます。私は、健康都市というふうに言われている市川、でまた緑が豊かだと言われているんですけども、現実はそのような状況にあります。そういう中で、私たちの健康を本当に守っていく上でこの事業がどうなのかという観点から発言させていただきます。

市川市は現在でも大気汚染が激しくて、小児ぜんそくの患者数も近隣に比べて多い状況になっております。現在進められております掘割スリット構造での外環道路完成は大気汚染、騒音で重大な被害を外環沿線の住民が負うことになってしまう状況にあります。そこで、外環の高速自動車国道東関東自動車道水戸線の新設工事の部分、以下、高速専用部というふうに言いたいと思いますけれども、その部分の地下蓋かけ構造で全幅員 52メートルに計画を変更してくださいということが要求でございます。

市川市が作成した道路構造の違いによる大気汚染、騒音被害の影響予測検討比較資料というのがあります。市川市東京外かく環状道路問題対策協議会第2部会の構造環境報告書というのが、平成2年8月31日付けの12ページ立てになっておる資料があります。これによりますと、高速専用部を掘割スリット構造、蓋かけ構造、シールド工法による地下構造3種類を、上部一般国道幅員52メートル、40メートル、30メートルとした場合での大気汚染濃度と騒音を比較しております。その一部を公述人の申立書にも添付しましたが、その資料をもとに説明させていただきます。

先に述べました平成2年8月31日の市川市東京外かく環状道路問題対策協議会第2部会の構造環境報告の中にある、外環道路7構造比較表、大気・騒音のナンバー1というのがあります。その中に、1日当たり9万6,500台の場合の予測結果を比較しております。まず、建設省案、今では国土交通省ということになるんでしょうけれども、当時のこの書類では建設省案と書いてありますが、掘割スリット60メートルの標準横断の場合ですけれども、大気質はNO<sub>2</sub>の影響濃度0.0122ppm、一般部が0.0042ppm、専用部が0.008ppmです。騒音は、朝、53.7ホーン、昼間、52.9ホーン、夕方、51.0ホーン、夜間、48.3ホーンです。

特徴として、この資料に書かれておるんですけども、1、二酸化窒素は現状の濃度、新田局年平均値0.025ppmに上乘せすると、中公審答申値、年平均0.03ppmを超え、沿道では、環境基準、1日平均値の年間98%値、0.060ppmを超えるおそ

れがある。影響度合いは一般部3分の1、専用部3分の2となっている。②沿道の騒音が現況の環境騒音に比べ、最大10ホーン程度の増加する時間帯がある。環境影響度合いは大気Cランク、騒音Aランクで、総合でCランクになります。

次に、専用部地下蓋かけ5.2メートルの標準断面の場合、大気質は一般部のみで影響濃度0.0043ppm、騒音は朝、45.9ホーン、昼間、46.2ホーン、夕方、44.2ホーン、夜間、43.6ホーンです。特徴としては、①二酸化窒素は専用部の排気ガスは換気塔から広い地域に拡散され、沿道へはほぼ一般部のみの影響となる。現況濃度に上乘せした場合、中公審答申値、年平均値0.03ppm以内と予測され、環境基準を満足すると記される。②換気塔設置に関して、脱臭、防じん施設の設備等が必要になる。全線地下の場合は4カ所、一部地下の場合2カ所必要となります。③騒音は掘割スリットに比較し、時間帯により7.8ホーンから4.7ホーン低減します。環境影響度合いは大気汚染がAランク、騒音Aランクで、総合でAランクになります。

すなわち、現在の掘割スリット構造ではNO<sub>2</sub>の影響濃度は一般部0.0042ppmと、専用部0.008ppm、合計0.01221ppmとなっていますが、専用部地下蓋かけ構造では、一般部のみの0.0043ppmとなります。騒音も、掘割スリット構造の場合、朝、53.7ホーンで、専用部地下蓋かけの場合、朝、45.9ホーンとなります。専用部地下蓋かけ構造の工事は現在の技術をもってすれば難しい工法ではないはずで、なぜ専用部を地下にしなかったかが疑問になります。現に首都高速道路とかの沈埋トンネルなど、供用開始されているものもたくさんあります。

このなぜしなかったかという問題で、お金がかかるからという理由だけで実施したのであれば、人命軽視ということになりまして、国の計画としては失格だと私は思います。国土交通省は埼玉区間は環境基準を達成されていると主張していますが、埼玉区間は専用部が高架になっており、防音壁の施設構造上から上昇気流により道路から500メートル付近まで拡散され、数値は下がっている状況にあるが、ひどい状況であります。また、埼玉区間は建物の密集度が低く開放的であります。

市川区間は掘割スリットとなるので、上昇気流による拡散される位置が住民付近の住宅の高さになり、建物の密集度が高いため重大な被害になることが予測されます。なお、本件道路は環境影響評価段階で、千葉県公害審査委員会から様々な不備や問題点を指摘されておりました。にもかかわらず起業者らがこれに対応しないために、関係住民は2007年2月から公害紛争処理法に基づく公害調停を申請しております。調停という性格上、そ



の後の調停協議の内容などをここで明らかにすることはできませんけれども、現在まで9回の調停期日が持たれ、調停委員は合意形成に努め、少なくとも申請人側はそれに答える方向で対応しています。

住民が用地買収に応じないのは、起業者らが環境問題への真摯な対応をしないため、自分が用地買収に応じれば、住み慣れた街に大変な環境破壊がもたらされるという思いからであります。私は環境問題での合意形成こそが土地収用に優先されるべきものだと考えています。

掘割スリット、60メートルの標準断面で既に見取されているわけですが、専用部地下蓋かけの52メートルの標準断面にした場合、8メートルの分があります。これは、環境帯といいますか、バッファゾーンと言われる植樹帯みたいな内容でですね、活用すれば、より影響が配慮された立派な道路になるかと思えます。先ほども千葉市長が健康都市のことを宣伝しておりましたけれども、真の健康都市というようなものを目指すとすれば、将来における問題をも含めて今のうちから考えておくべき内容かと思えます。

そういう点で質問をいたします。専用部地下蓋かけ構造への計画変更はできないのか。できないとすれば、その理由をお願いいたします。

もう1つ質問する予定ですが、その質問のお答えをいただいた後にお話しすることにしたと思います。よろしくお願いいたします。

**【議長】** それでは、起業者、回答をお願いします。

**【起業者（丸山）】** はい、首都国道の丸山と申します。ただ今の御質問についてお答えいたします。

質問の内容といたしましては、専用部の地下蓋かけ構造への都市計画変更ができないのかと。できなければ、その理由ということについてお答え申し上げます。

まず、外環の計画につきましては適切な手続を経ておりまして、平成8年に環境に配慮した標準断面幅員を60メートルの広幅員ということで、環境保全のための空間を有する掘割構造として都市計画変更を行っているところでございます。当初、昭和44年には一般部を平面構造、専用部を高架構造の複断面構造にして都市計画決定をいたしました。その後、昭和62年より市川市議会において東京外かく環状道路対策特別委員会が設置され、外環の構造などについて通算76回に及ぶ議論を重ねてまいりました。

東京外かく環状道路特別委員会の中では、外環の構造として完全地下案と掘割スリット案などの幾つかが提示されておりますが、それぞれの長所や短所について繰り返し議論を

行った上、最終的に掘割構造を採用し、平成元年には松戸市、平成5年には市川市においても受け入れられたところがございます。以上でございます。

【公述人（阿部）】 都市計画法に基づく内容でやられたということを言っておりますけれども、いわゆる環境に配慮することを考えなきゃいけない県としてですね、千葉県としてはいろいろと環境評価段階でものを挙げてありました。その内容をクリアしないままに都市計画決定がされております。そのために、先ほど言いましたように2007年2月に公害紛争処理が出されて、公害調停中なわけです。そういう状況の中での問題でありますので、そこをですね、もう1つね、掘り下げて考えた場合でも、憲法29条の1項に基づいて私有財産の保護がされていて、2項でもって公共の福祉ということでもあります。

そのためには正当な補償をするんだという規定があります。それに基づいた土地収用法ではありますけれども、その内容の中で、これは財産権の保護という問題では十分な内容が議論されるかと思えます。土地収用委員会もあってやるわけですから、かというふうには理解できないことはありません。しかしですね、この環境問題というような公害問題については、これらの規定の中にない内容なんです。だからこそ、計画に当たって十分な議論をされなきゃいけない中身だと思うんです。

特に沿線住民の方との十分な話し合いがあってこそ、初めて事業認定を出すというようなことができるはずなんです。それさえもしないで、これは都市計画決定されたんだと。確かに都市計画審議会があってやるかもしれませんが、しかし、周りにはまだいろいろ意見があって、残っている方の内容の中には、私が賛成すれば周りの人たちに公害の都市をつくってしまう。そのことをやりたくないということで協力しない方もいらっしゃると思うんです。そういう点で、そういういわゆる環境問題が法律的な内容で抜けている部分がある。

それと、今いろいろな問題で、後になって掘割スリット構造でやった後に、後になって公害があるからということで変更することというのは難しいと思うんですよね。ですから、今のうちにその内容を検討すべきなんじゃないかと言っているわけです。金の問題だという話が出た場合にですね、税金を使うからという話が出るかもしれませんが、それはね、生命、財産のうちの生命を守るという点でね、やはり最初から検討しなければいけない中身だろうと思います。埼玉のほうは拡散しているということを先ほど言いましたけれども、本当にこのことができるというあれがあるなら、その中身を示していただきたいと思うんです。

もう1つ質問します。掘割スリット構造でも環境基準を守れるというのであるならば、特殊部分の周辺、ジャンクションの周辺とか、インターチェンジの周辺、トンネル出入口の周辺の大気、騒音をそれぞれ検証してですね、公表してください。それからいろいろやってください。これはですね、先ほども言いました都市計画決定に当たっての住民側の立場としての県、千葉県が指摘した内容で、まだその問題が解決されておられません。ですから公害調停をやっているわけですので、その部分をもっと住民とやってください。その件についてお答えください。

【議長】 今のは質問というより要望に近い。

【公述人（阿部）】 要望に近いですけども、公表できるのかということ。

【議長】 検証を行うのか、公表するのかということ。

【公述人（阿部）】 ええ、やるかということ。

【議長】 わかりました。では、起業者、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。ただ今の御質問についてお答えいたします。ジャンクション周辺、特殊部と言われておりましたが、そこについての大気、騒音の検証を行って、公表しろということについてお答え申し上げます。

まず、千葉県区間の環境影響評価の手続きにつきましては平成8年に適切に実施され、環境基準を満足するという評価を得ているところでございます。なお、特殊部の予測につきましても、平成8年の環境影響評価時に試算という形で実施しておりまして、環境保全目標を満足すると評価されておりまして、その内容につきましては平成8年の12月に公告縦覧をされているところでございます。

また、公表という部分につきましては、特殊部につきましては都市計画権者の見解においても、大気に関する事項や騒音に関する事項などが出されておりますが、起業者といたしましては、都市計画決定権者の見解の内容について関係機関と連携を図りつつ、着実に実施していきたいという所存でございます。以上でございます。

【公述人（阿部）】 やってないので、今話をしているわけなんですけれども。このですね、平成8年にやった環境のアセスの問題なんですけれども、今はどうなんですか。今はこの時期と違う内容でやるようになったんじゃないですか。そういう変化もあるはずなんですけれども、その辺はどうなんです。変化ありませんか、同じですか。基準今も、今やるとしたら同じ基準ですか。質問です。

【議長】 起業者、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。御質問についてお答え申し上げます。当該の環境影響評価におきましては、千葉県環境影響評価審査会による答申を踏まえて提示された環境担当部局からの意見の対応につきまして、都市計画決定権者であります千葉県知事により見解が示され、都市計画中央審議会に付議されているところでございます。特殊部の予測につきましては、適切な時期が参りました段階で実施していきたいという考えでございます。以上でございます。

【公述人（阿部）】 実施はするけれども、供用開始までにやるというやり方ですか。まずそのことをやってみてくださいよ。やってから進めてください。

【議長】 今の質問に対して起業者、回答をお願いします。

それから、先ほど、やった場合に公表するののかという質問がちょっと漏れていたと思います。それもあわせてじゃあお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。まず最初の公表するののかという部分につきましては、現時点では都市計画権者の内容について関係機関と連携を図りながら着実に実施していくというところございまして、現時点で公表する、しないということにつきましてはお答えできないというところでございます。

なお、時期につきましては、最新の交通需要推計などが出ております。それに基づきまして着実に予測評価を実施していきたいという方向でございます。以上でございます。

【公述人（阿部）】 ええとですね、公表しろと言った内容はですね、検証をしてその内容を公表しろと言ったことでありまして、都市計画審議会の議を経ているからいいんだというのは、それは一般的にあなた方がずっと言ってきた中身なんです。それと反する内容だからということで、公害調停が今行われているわけなので、その公害調停がまだ途中の状態を進めることについて異議があると言っているんです。

ですから、もしこのジャンクションの周辺とか、インターチェンジの周辺とか、トンネルの周辺の大気、騒音のことをね、検証して改めて検証して出すかどうかということを公表するかということを聞いているんです。審議会の議を経たからということを聞いているわけじゃありません。私の質問はそういう質問なんです、そのことについてもう一度お願いいたします。

【議長】 起業者のほう、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。ただ今の御質問についてお答え申し上げます。

適切な時期というものは、先ほど来から申しておりますように、最新の交通需要推計などに基づき着実に予測評価を実施してまいりたいということでございます。

なお、公害調停につきまして御質問等がございましたので、公害調停につきましては、公害にかかわる紛争が生じた場合に調停または仲裁を行うということでやっております、事業認定手続とは別にですね、公害紛争処理法に基づき適切に対応させていただいてるところでございます。私どもといたしましても、公害調停における議論を真摯に受けとめ、環境を十分に保全されることをしっかりと御説明していきたいというふうに考えているところでございます。以上でございます。

【公述人（阿部）】 答えてないじゃないですか。そらしているじゃないですか。あのですね、この公害調停とは確かに別な問題ですけれども、別な問題じゃないから、ここでわざわざ公述人が出てきて話をしております。この内容は当然議事録に残って、次の段階の社会資本のところでもってやるはずなんで、そのときに議論をしていただきたいと思って話しているんで、それをそらした答えをやられたままで、私、やめるわけにはいかないんですけれども。どうするのかと、本当にやるのか、やらないのかと。適正な時期にやると言っているのなら、本当にやるんですか。この重要なところについてはきちっと検証するんですね。それからじゃなきゃ、供用開始というか、そういうふうには進めないんですね。

【議長】 起業者にお願いしたいんですけれども、もう少しですね、今の段階でもし言えることがあれば言っていただけませんか。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。先ほど来からお答えしておりますように、繰り返しになってしまうところがございますが、現時点では起業者といたしまして、都市計画決定権者の見解の内容につきまして、関係機関と連携を図りまして着実に実施していきたいという所存でございます。

特殊部の予測につきましても、あくまでも適切な時期と、時期で実施してまいりたいということで、今いつという明言はできないというところでございます。以上でございます。

【公述人（阿部）】 不十分な回答ですけれども、充分なね、公害問題というのは生命に影響する内容です。一応アセスというような制度がありますけれども、だんだんだんだん数値が変わってきちゃって、何でもできるような状況になってきちゃっているんですね、今現実の問題としてね。ですから、それを何とか少しでも改善していくという立場を、ぜひですね、財産権の保障じゃないだけに、国が事業を、特に今回の場合は国ですので、事

業者が。国土交通大臣がやろうという事業ですので、そういうところから率先してですね、全国的な模範になるような内容に、この公害問題については取り組んでいただきたいという事を最後に言っておきたいと思います。これで終わります。

【議長】 ありがとうございます。公述人及び起業者は降壇してください。

○公述人 8：鈴木 一義

【公述人（鈴木）】 私は市川の空気を調べる会の鈴木と申します。私たちは二酸化窒素を市川全体で測っているのですが、その観点から、外環道路で行われました環境影響評価ですね、アセスメントの適切さについて検証したいと思います。

まず、その前に市川の空気を調べる会というものについてちょっと御紹介させていただきます。これは1992年といいますと、今から17年前に千葉県の高等学校の教職員組合の公害関係のそういう分科会の方たちが、市川は、先ほど阿部さんからも話がありましたが、児童のぜんそく有症率が他の県の他のところに比べても飛び抜けて高いということがあって、それじゃ、これを実際の行動で調査しようということで、自動車排気ガスの二酸化窒素を測定することになったんです。以後、市民と一緒に6月と12月が大気汚染の一斉測定日となっているんですが、それを年に2回、市川全域と、それからその周辺の幹線道路、埼玉の外環道路も含まれているんですが、そこを100人ほどで手分けして測定しています。はい、じゃ、次、お願いします。

その測定する方法は、天谷式といって、天谷先生というのは、前東京工業試験場におられて、その後群馬大学の教授になられた方ですが、この方が二酸化窒素の簡易測定法というのを開発されました。これは、ここに示した図のとおり4センチ5ミリほどの高さのカプセルで、これが断面ですね。これを測定しようとするところに、高さは大体人が呼吸する高さ、地上から1.5メートルぐらいのところ、下の青いゴムのキャップを外して取り付けます。ガムテープなんかで張りつけるんですが、そうすると、その空気がこのテフロンのフィルターを通して入ってきて、このろ紙に二酸化窒素の吸着剤がしみ込ませてあって、これで空気中の二酸化窒素を吸着するわけです。そして24時間経ったら、この青いキャップをして回収するわけですね。それを集めて一斉に中の二酸化窒素の量を測定するわけです。

測定するのは、今度はこの上の白いキャップを取って、そこにNO<sub>2</sub>、二酸化窒素の濃度に応じて色が濃く出るそういう試薬ですね、ザルツマン試薬というんですが、それを5cc、一定量入れて、そして色の濃さを電流値で表してその濃度がわかる比色計という装置があるんですが、それを用いてこの中の濃度を測ります。濃度を測ると5ccなので、5cc掛ければ全体につかまえたNO<sub>2</sub>の捕集量がわかるわけです。これは重さなのでグラムですけれども、微量でその100万分の1のマイクログラムという捕集量でつかみ

ます。一方、一般のNO<sub>2</sub>の測定法というのは、一定の空気量を取り込んで、その中に入っているNO<sub>2</sub>の量、濃度を見るんですが、これは大気測定局でやっているんですが、それと私たちの方法とは違うわけなので、それに換算しなくちゃいけないんですね。で、換算するのは、次のスライドをお願いします。

大気汚染測定局、ここはそういう基準測定法でやってるんですが、そこにカプセルを5本ずつ取りつけて、その平均をとるんですが、どういうところに取り付けるかというところ、東京都の場合は日比谷交差点なんかの5局ですね。市川市の場合は8局あるんですが、測定しやすいところを市役所の許可を得て測っています。そして、松戸の上本郷局、それから埼玉外環の沿線に6局あるんですが、そういうところで取りつけて24時間の捕集量を求めます。そのときの測定局の値というのはインターネットで出るわけですね。これは空気中の濃度ということでppmで出るんです。それじゃ、次のスライドをお願いします。

これがそういうふうにして得たいろいろな対の値を直交座標に並べたものですね。例えばこの値というのは、カプセルの捕集量が0.59マイクログラムですね。そして、そのときの測定局の濃度が0.023ppmぐらいですかね、そういう対の値が得られて、ここに点を打つわけです。こういうふうにして測定局の数だけ点を打って、そして、この点の一番近い直線ですね、相関直線式、これを最小二乗法というので計算して求めるんですが、それで得ます。御覧のように、非常に直線に沿って点が並びます。この相関直線式は、相関係数というのでどのくらい両者の相関性があるかというのを見ているんですが、相関係数Rが1だったら、これは全部点が直線上に乗るんです。そうはいかないんですけども、大体私たちの値は0.95以上、いつもあります。この場合、これは2008年、去年の秋にこういうところにカプセルを取付けて得た値ですけど、測定する前後でいつもこういう直線式を求めています。

そのうち一番いい直線式というのが確定できれば、いつも測らなくても済むかもしれないのですが、今はこういうふうにやっています、正確を期して。こういうふうに関係数が高いということは、私たちの測定値が非常に正確に基準測定法に換算できるということで、信頼性が高いとすることができると思います。私たちの6月と12月の測定報告書は市川市にも提供しますし、市川中央図書館にも置いてあります。そして、市川市は行政局、8局だけなので点ですけども、私たちは面的な市川市の汚染が測定できるということで評価されております。次のスライド、お願いします。

外環道路のアセスメントを3つの方法で検証しました。まず、これは今言いました私た



ちの測定値から検証したんです。予測方法としては、千葉区間が開通したときの類似道路として埼玉区間を使いました。そして、同時日に千葉の計画路線も測定していますので、埼玉区間の測定値から千葉区間の計画路線の測定値、その各々の平均値の差は千葉区間の道路寄与濃度になり得ると考えました。そして、測定したところは、埼玉区間は三郷から和光までの20地点ですね。20点という地点の数は、これは少しばらつくんですが、その都度。それから、計画路線は矢切から大和田までのやっぱり20地点くらいですね。測定したのは2007年と2008年の6月と12月の一斉測定日です。一斉測定というのは6月と12月の毎第1木曜日と金曜日間の24時間を全国で測っております。

そして、この場合問題になるのは、埼玉区間の交通量が千葉が開通したときの値よりも高くなっているのは、これは千葉区間を過剰に評価したことになるってしまうわけですね。だから、それをここでちょっと検討しました。埼玉区間の交通量というのは平成17年の、これは一番身近な交通量調査なんですが、大体三郷から戸田西まで7万から14万台ですね。和光まで行くと国道がなくなっちゃうんで、ここまでなんですが、こういう値です。そして千葉区間の予想交通量というのは7.5万から8.8万と予測されています。

これだけ見ると千葉区間のほうがちょっと小さいように見えるんですけども、実際考えてみてください。千葉区間が開通すれば、千葉ジャンクションで北千葉道路というのを合わせ受けます。それがずっと下において京葉道路に通じます。そして、湾岸道路にも通じます。こういう大きい道路に通じますので、現在の埼玉区間よりも少なくなるということは考えられないんですね。

さらに1つ千葉区間の交通量が大きく増える要素が生じました。それは、2007年に閣議決定されているんですが、アジアゲートウェイ構想というのがあります。これは航空の自由化に応じて首都圏の羽田と成田の両空港を一体の首都圏空港として、これをアジアへの門戸、ゲートウェイにしようという構想なんですね。したがって両空港の発着枠を増やして、今羽田が国際空港になろうとしていますね。そして、両空港間の人の流れ、物の流れを効率を上げて増大させようと、そういう構想です。このルートは、成田から北千葉道路を通過して、北千葉ジャンクションで外環に入り、外環から京葉道路、湾岸道路を経て都心や羽田に通じるというものです。そういうことで、現在の予想したよりも、何万台も増えるということが予想されます。したがって、現在の埼玉区間が、千葉区間が開通した場合の千葉区間よりも多いということではなくて、千葉区間のほうがずっと多くなるということが予測されるので、過剰評価にはならないと考えます。次、お願いします。

これが両区間の測定結果でして、4回、2007年の6月、12月、8年の6月、12月の一斉測定のときの値を用いました。埼玉外環の場合、これはすべて外環道路の遮音壁の外側だけの、中はもちろん測っているんですが、外側だけの値です。このときは16個ですね。その平均値が0.0379 ppmです。そして、千葉区間の中の、矢切から行った計画路線の測定値、これは22個で、平均が0.0249 ppm。その差が千葉区間が開通した場合の増加量になるだろうと考えています。それが0.013 ppmです。

次の12月での両者の差が0.0174 ppmですね。2008年の6月が0.0208 ppm、そして、最近の、去年の12月、これは測定数を増やしています。それもやっぱりこれらの範囲内に入りますね。0.013から0.021 ppm、こういう増加量が予想されました。これは4回測っておりまして、大体普通の週日の、土を除いた週日の、大体の増加量をあらわしているのじゃないかと考えました。ここで埼玉外環遮音壁外側の平均濃度が0.03 ppmを超えているということもちょっと記憶していただきたいと思います。次、お願いします。

ところが、とにかく、それでアセスメントではどういう予測をしたかということです。これは平成8年のアセスメントの報告書です。これによりますと、一般部ですね、新田とか、そういうところの一般部10地点、道路の両方を測って20カ所、これの分布が0.0012から0.0055 ppmですね。これ、増加量です。先ほど実際に測ったら0.013 ppm以上だったんですが、それと比べて、これだったら10分の1ですね。その平均値が0.00365 ppmです。そして、ジャンクション等の、3つのジャンクションとあと矢切の出口ですかね、それら4地点の平均値が0.004 ppmですね。だから、こういうところでも道路の寄与濃度が0.004 ppmしかないということです。バックグラウンド濃度は大体0.02から0.023 ppmとか、そういう値になる。それと、この道路寄与濃度を足したものが0.0271から0.0273 ppmと、いずれも0.03 ppm以下に収まっています。これもちょっと記憶していただきたいんですが。先ほどは大分0.03 ppmを実測はオーバーしているんですが、これは0.03 ppm以下になっています。

環境基準というのは、こういう年平均値ではなくて、1日の平均値を1年間並べて、その1年間の上から高いほうで98%の値を環境基準にしているんですが、環境基準は後で言いますが0.06 ppm以下というふうになっているんですが、それを満足していると、そういうアセスメントの結果を出しています。次、お願いします。

これは実測とアセスメントの増加量を図であらわしたものです。これがアセスメントの一般部、アセスメントの特殊部ですね、0.004 ppmでしたね、平均値が。私たちの4回の実測では、これに一番近いのでも0.013 ppmですね。こういうところでも数倍高くなっています。大体0.01や0.009 ppmから0.017 ppm、アセスメントの値が低くなっています。これはどうしてかというのは後で申します。次、お願いします。

次は埼玉の外環区間の検討をしました。これはアセスメントを昭和57年から60年にやっていて、アセスメントの目標年が平成11年から12年なので、もう予測値も実測値も出ているんですね。それを今比較します。その前に、二酸化窒素の中央公害審議会答申と、それに基づく環境基準についてちょっと述べさせていただきます。環境基準というのは、昭和48年に1時間値の1日平均値が0.02 ppm以下。これは1日平均値の年間98%値なんですけど、こういうふうに決められました。でも、これだとほとんどのところでこれをオーバーしちゃうんですね。そういうこともあるのだと思いますが、その5年後の昭和53年にこういうふうになりました。0.04 ppmから0.06 ppm、98%値なんですけど、2倍から3倍増やしたわけですね。

いずれもこの環境基準値は中央公害審議会の報告、あるいは答申に基づいているんです。昭和53年の中央公害審議会の答申というのは、1時間値ではなくて、年平均値が0.02 ppmから0.03 ppm、そういう値にしろと。それ以下にしろと、そういう答申だったんです。それに基づいて、1日平均値の年98%値を出したわけですね。その環境基準を変えたときにですね、環境庁の大気保全局長がその改定理由をこういう通達で送っています。それは、都道府県知事や政令指定都市の市長あてに送っているんですけど、それを要約しますと、中央公害審議会の指針、先ほど言いましたように、長期暴露においては二酸化窒素の年平均濃度は……。ああ、これは間違いです、すみません。0.02 ppmから0.03 ppm以下が正しいです。これはちょっとミスです。0.02 ppmのあとに「から0.03 ppm」が抜けています。そういう答申を受けたんですけど、それに即して環境基準を決めました。

環境基準は、1時間値の1日平均値の年98%値ですが、それが0.04 ppmから0.06 ppmのゾーン内またはそれ以下と改定しました。この環境基準というのは、これは中公審の答申の年平均値におおむね相当するものであると、こういう改定理由を送っています。

その場合ですね、環境アセスメントで使う指標としては日平均値の年98%値という環境基準値はちょっと使いにくいんですね。この年98%値は、年平均値との相関性が大体あって、それから主に出すんですが、98%というのは。アセスメントで大気の長期汚染モデルとして1日の平均値の年98%値を予測するのは精度等に問題があるので、年平均値を予測して、これが中公審答申の長期指針の年平均値0.02から0.03ppmの範囲内、またはそれ以下になっていれば、この道路なり何なりは健康等への影響は少ないと、そういう評価をする。そういうことに中公審答申の長期指針は使われるんです、アセスメントではですね。そういう意味で、先ほど見ましたように、千葉のアセスメントの値は0.03ppm以下でしたね。あれ、年平均値です。じゃ、次、お願いします。

これが埼玉の予測値と実測値です。埼玉外環は大泉ジャンクションが一番今端っこなんですが、ここの予測値です。予測値はバックグラウンドが0.02ppmで、そして外環による寄与濃度が0.008ppmと、これを予測したのは昭和57年から60年のアセスメントですが、平成12年にこうなるだろうと予測しました。これは増加量ですが、合わせて0.028ppmになって、これは0.03ppm以内になるから問題ないと、中公審の答申に適合すると、そういうアセスメントです。

ところが、実際に測定値は、大泉三丁目と四丁目の測定局があるんですが、こういうふうに11年も、12年も0.03ppmをオーバーしています。丸印は年平均値に関する中公審の答申を超えているもので、これはオーバーしています。こういう値がもし予測時に出たら、これは道路構造はおかしいというふうになるわけですけどね。直さなくてはいけません。ところが、こういう中公審答申に合う値を出しています。次、お願いします。

これが埼玉外環です。埼玉に入って和光から戸田、川口、美女木、それから草加までの、6つの測定局があるんですが、こういうところで年平均値をアセスメントで予測しています。これはバックグラウンドと合わせた年平均値で、すべて0.03ppm以下に抑えています。ところが、実際の測定値ですね、年平均値、これは11年と12年、出ています。予測した目標とした12年では、すべて0.03ppmを超えています。中公審答申を満たしていません。もし、こういう値がここに出ているとしたら、この道路は何らかの改善が必要だということになるわけですね。ところが、こういうふうになってOKだよと値を出しています。これに98%というのが出ているわけですが、これは環境基準ですけれども、この辺は環境基準をオーバーしています。次、お願いします。

で、もう1つの、これで3つ目の検証ですけれども、これはこの私の前に阿部さんが述

べた事例です。平成2年に、市川市の東京外かく環状道路問題対策協議会の第2分科会、これは構造環境分科会なのですが、これが報告書の表紙のコピーですが、報告書を出しています。次のスライド、お願いします。

これが、市川市が調査を委託したコンサルタント会社、これは今インターネットでとったものです。設立が1967年というから、平成2年にアセスメントをしたときはもう20何年の経歴があるところですね。そして235名の社員、こういうところに委託したわけです。主要株主、小学館とか、集英社とか、シーエーシーとか。業務内容は環境コンサルタント、出版情報エンジニアリングと情報エンジニアリング、こういうことをやっている会社で、ISOとか、JISの認定も取っているところですよ。次、お願いします。

その平成2年の報告書の内容です。これは阿部さんが述べられました。掘割スリット構造に専用部をすると、予測結果は、これはNO<sub>2</sub>の増加量です。これが0.0122ppm増加するだろうと。そして、こういうコメントを出しています。現況濃度、これはバックグラウンドですね。新田局というのが0.025ppm、これにこの値を足すと、中公審答申、これは年平均値0.03ppm以下です。これを超えてしまうと、0.0372ppmになっちゃうわけですね。そうすると、沿道では環境基準、日平均値の年間98%値が0.06ppmという環境基準があるんですが、これを超えるおそれがあると。そういう報告書なんですね。

それなので、これでは駄目だと。それで、阿部さんが述べられたような蓋かけとか、シールドという地下方式にすると、予測結果が、増加量が0.0043ppmになると。そうすると、この0.025ppmに足しても、0.0293ppmになって、これは中公審答申の0.03ppm以内なので環境基準を満足すると考えられると、そういう報告書なんですね。次、お願いします。

どうしてこういう市川の予測、市川が出した報告書と、国がやった平成8年度の報告書、アセスメントの報告書が違うか、それはこれが大きな原因だと思うんです。自動車二酸化窒素排出係数です。平成2年の市川市が用いた報告書では、窒素酸化物総量規制マニュアルに基づいて市川市内と周辺の走行状況に対応した、実際の走行モデルに即した排出係数を使っているんですね。ところが、国のやった平成8年のアセスメントでは、一般部では時速60キロメートルで一定走行すると、そして、高速部では時速80キロメートルで一定走行すると、そういうときの排出係数なんですね。

この国の用いたAというのは、市川市の用いたBに比べてですね、小型車で3分の1か

ら7分の1、大型車でこういうふうは何分の1かになるということで、排出係数というのは、この排出係数に台数と走行時間を掛けたのが排出量になるので、これはもろに効いてくるんですね、排出量に。だから、こういうふうに出出係数が何分の1かになったら、NO<sub>2</sub>の排出量も少なく見積もることになるのは当然だと思うんですね。これが大きな原因じゃないかと思うんです。それは、千葉県環境影響評価審査会、先ほど阿部さんも申しましたが、審査会長から、実際の走行モデルに即した排出係数を用いて予測すべきではないかと指摘を受けたんですが、事業者はそれを計算し直さないと、拒否をしているんです。次のスライドをお願いします。

まとめです。こういうようにアセスメントを3つの方法で検証しました。私たちの実際の測定方法で、類似道路としての埼玉区間の平均濃度と千葉区間の都市計画路線の平均濃度との差で見ますと、増加濃度は0.013から0.021ppmですね。一方、このアセスメントは増加濃度の高いジャンクションでも0.004ppmで、実測よりも0.01ppm以上低かったんですね。埼玉区間を見ますと、これはやはり0.005から0.01ppm低くなっていて、予測する合計の濃度は常に中公審答申の0.03ppm以下に抑えてありました。一方、市川市のやった千葉区間の道路構造に関する予測では、掘割構造では0.0122ppmですね。次のスライド、お願いします。

これはやはりNO<sub>2</sub>の予測、これは予測値、私たちの予測値……。とにかく3つ、3つとも……。

【議長】 公述終了時刻を過ぎましたので、公述を中止してください。

【公述人（鈴木）】 これはやっぱり環境影響評価の見直しをすることと、不適切な予測法に基づく外環道路計画は、収用事業をするということなので……。

【議長】 公述終了時刻を過ぎましたので、公述を中止してください。

【公述人（鈴木）】 はい、すみません、これはそのまま進めるということなんだね、収用事業は。だから、これは……。

【議長】 これ以上続けると中止命令を行うこととなります。

【公述人（鈴木）】 はい、よろしく申し上げます。どうも、終わります。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

○公述人 9：清水 美奈子 岡田 幸子

【公述人（岡田）】 八幡在住の岡田幸子です。県議会議員をしております。菅野在住の清水美奈子さんと分担をしながら、県と市の地元負担についてを中心に意見を述べ、あわせて国と東日本高速道路会社に質問をいたします。

まず私のほうから、意見と3点の質問をいたします。時間の関係で質問は後ではしよることになるかもしれませんが、御了承いただければと思います。

まず1つ目は、千葉県の直轄負担金についてです。外環道路の国道298号の事業化に伴う千葉県の直轄負担金が平成20年度までに1,434億円になります。その一方で、県道の整備や保守管理の費用は減少して、平成20年度は58億円程度です。県民の身近な生活道路の整備、特に歩道整備や交差点改良による安全対策などが進んでおりません。この市川でも歩道の拡幅や整備、交差点の改良など、たくさんの要望がありますが、予算がないということで、計画はあっても遅々として進まない状況であります。

国などは、外環道路の整備がこの地域の交通事故減少につながると主張しておりますが、既に外環が供用されております埼玉区間の例でわかりますように、交通事故は外環道路や外環に接続する道路で多発しております。千葉県の区間においても、外環が整備された場合に、この地域の交通事故が減少するという保証はないと思われまます。もし、これまで外環道路に対して千葉県が負担してきた1,400億円余りの費用を県内道路の歩道整備などの安全対策に投じていけば、交通事故は確実に減っていたはずではないかと思われまます。

国や東日本高速道路会社が外環道路建設による便益として評価している中身の大部分を占める走行時間短縮効果、いわゆる渋滞解消の件についても疑問が多いものであります。平成17年度の外環の一般部であります国道298号線に関する事業の再評価、様式3の①、これを見てまいりますと、この整備によって並行している県道、市川松戸線や市川柏線、高塚新田市川線、松戸原木線、この時間短縮の効果は13分から12分とか、10分から9分などというように、わずか1分であります。また、市川浦安線の時間短縮効果は0分となっております。

また、高速部である東関東自動車道路の水戸線、外環道路の三郷から高谷ジャンクションに関する平成20年度事業再評価によりまますと、この道路の整備による高速6号三郷線、高速湾岸線、この時間短縮も1分となっております。環状7号線の時間短縮は12秒、高速中央環状線は30秒となっております。この程度の時間短縮であれば、既存道路の交差

点や踏切の改良、歩道整備による歩行者と車の分離などによって十分実現できる可能性が高いと言えるのではないのでしょうか。

千葉県にとってのこの直轄負担金は、財政が逼迫している中で、県単事業費、いわゆる歩道拡幅や安全対策の費用が次々と減らされる原因ともなって、実に大きな無駄遣いであったと言わざるを得ないところであります。

そこで1点伺います。国と東日本高速道路会社は、今回の申請に当たり、外環の交通量は一般部、高速部、合わせて10万台弱としておりますが、現在の市川市内の外環と同じ南北方向の交通量は1日4万台程度です。その差の6万台余りは外環に接続する道路から入ってくるはずですが、新たな交通量の増ですから、地域にもたらされるマイナス効果は大変多くなると考えております。

事業再評価では、全体の時間短縮効果を、一般部については1,024.8キロメートル、高速部については40万3,070.6キロメートルという、その他の道路のネットワーク上での評価を書いております。40万キロメートルの道路ネットワークとは、本州全部に加え、四国、九州、場合によりますと北海道の一部を含めた地域の国道や高速道路、県道、政令市の市道、都市計画道路のすべてが含まれる距離です。遠く離れた山口県や青森県などの地域への外環が整備された場合の予測など、本当に必要があるのでしょうか。適切な予測とは思われませんが、見解を伺いたいと思います。

2つ目は、事業費の変更についてです。高速部がコスト縮減の方針によって事業費が抑えられていく傾向があるのに対して、平成17年度の一般部事業再評価において、一般国道部の事業費が4,200億円から5,600億円へと、1,400億円増額されています。事業費増加の理由になっている掘割スリット構造の断面見直しや、仮設土どめの設計見直し、これは主に高速部に関係することですから、東日本高速会社が負担すべきだと考えます。

また、小塚山トンネル工事や、県道市川松戸線や、北総線との交差トンネル、国分試験工区などの高速部は、本来ならば東日本高速会社の担当事業であります。工事区域を北千葉ジャンクションと京葉ジャンクションで分けて、北千葉ジャンクション以北と京葉ジャンクション以南は首都国道事務所が、そして、北千葉ジャンクションから京葉ジャンクションまでを東日本高速道路会社が担当しているということであります。しかし、事業費を増額するのであれば、それまで投じた事業費のうち、当面国が負担し、後日精算時に会社から返されるはずの額がどれだけあるのか。逆に、国が負担すべきもので、会社が負担



したものがどれだけあるのかを公表して、その上で必要な額を示し、正当な増額なのかどうかを説明するべきではないでしょうか。ところが、そうしたことが全く行われておりません。一般国道の3分の1が県の負担であることを考えれば、全く不当なことだと思われま

す。現在、全国知事会でも直轄負担金については様々論議がされており、地方に対して個別に財政負担を課すべきではなく、早急に廃止するべきだとの意見も出されています。県当局の中でも、真に必要な増額であったのかの検証もされておりません。ほとんど国の言いなりに支出をしているということではないでしょうか。

今回の事業認定の申請書においても、先に述べたような内容は一切明らかにされておりません。収用事業の認定に際しては、その事業費が合理的である根拠が明らかであること、また、その事業費を事業計画に沿って執行していく能力が起業者にあることが条件であるはずですが、この申請書ではそれが明らかになっておりません。

質問の第2として、これに対する意見を求めたいと思います。例えば、これまで取得した用地のうち、国が負担すべき額が幾らで、東日本高速会社が負担すべき額が幾らなのか、これまで実施した主な工事に関し、国が負担すべき額、東日本高速会社が負担すべき額が幾らなのでしょうか。また、京葉ジャンクションや北千葉ジャンクションなどは、今後どう費用を負担することになっているのか。収用事業に認定を受けるのであるから、金額を含め明確に決まっていなければならないと考えますが、いかがでしょうか。

これまで進められてきました外環道路の事業では、幾つも不明朗な問題が起こっております。例えば、平成17年12月、新聞等でも多く取り上げられましたが、高谷ジャンクション付近の焼却炉移転に際して補償を6億円も出し、適正額の数倍を支出していたと大問題になったことがありました。この件に関しては、埼玉県警が調査に入ったものの、結局だれも起訴されることなく終わった形になっております。しかし、当時の北側国土交通大臣は明らかに過払いである、内部的にも徹底した調査をし、国土交通省としての処分もすると言明しています。

そもそも事件発覚当時は、警察が調査に入っているのとして、関係者は一切説明をしておりません。この過払いについても、3分の1を県が負担しております。本来、第三者の見積もりを取って補償額を決めるべきものを、なぜ相手側の提出した見積書で補償契約をしたのか、新聞記事にあるように、相手の要求に次々応じたのはなぜなのか、最終的にだれの判断でこうした補償を行ったのかなどについて、きちんと説明責任を果たさなければ

ばならないし、不当な過払いならば、県負担は返還されなければならないはずです。こうしたことが解決しなければ、収用事業の適用など論外ではないかと思うところであります。質問の3として、これに対する見解を伺いたいと思います。

以上、この3点について見解を伺いまして、またその後、質問、陳述をさせていただきます。お願いします。

【議長】 ただ今の質問につきましては、あらかじめ提出していただいた公述の要旨にはちょっと触れられていない質問ばかりでありますけれども、これは事業に関係する質問でありますので、答えられる範囲で、起業者のほうでなるべく具体的にお答えいただくようにお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。何点か、3点ほどあった中の1点、事業費の変更につきまして、私のほうから御回答申し上げたいと思います。

まず、御指摘のありました増額理由につきましてですが、まず工事費につきましては、歩道橋設置箇所を追加に伴う地元対策費が増えております。ダイオキシン処理につきまして、高谷地区、あと樹木の保全対策といたしまして、環境対策関係で増額ということで増えているところでございます。ただ、本体の構造と仮設の土どめの設計の見直し等によりまして、コスト縮減についても図っているところでございます。

また、用地費につきましては、現地調査に基づいた物件補償の精査、及び占用物件等の仮設の移設等ということで増額しているということでございます。以上でございます。

【起業者（井上）】 首都国道事務所副所長の井上でございます。順は不同になりますが、3番目の御質問がございました、高谷ジャンクションにおける補償の事案ということについてお答えさせていただきます。当該事案につきましては、現在、民事訴訟に向けて各関係機関と協議を継続しているところでございます。もとより、公共事業に係る用地補償は適正に行わなければならないものでございます。今後もその旨努めてまいりたいと思っております、以上でございます。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。1点目に御質問がありました交通量推計にかかわる御質問に対しまして、現在回答できます資料を持ちあわせてございません。後日回答させていただくという形をとらせていただきたいと思います。

【議長】 今、回答のうち、最初の問いにつきましては、後日こちら、認定庁のほうに資料を提出していただけるということによろしいのでしょうか。

【起業者（丸山）】 はい。そのようになります。

【議長】 それから、あと2つ目の問いの事業費の変更のところ、これは例えば起業者であるNEXCOに起業者としての能力はあるのかという観点からの御質問、それから、もう少し具体的な内訳という質問だったんですけれども、それについては、今答えられる範囲でお答えいただけませんか。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。まず、具体的に詳細ということですが、事前の通告等がございましたので、現在の資料では御説明できる項目といたしましては、先ほど申しました数値というよりは、何のどこが増えたんだという増額の理由だけを述べさせていただきたいということで、御了承願いたいと思います。

【議長】 ただ今の回答についていかがですか。

【公述人（岡田）】 細かい点をお聞きしましたけれども、やはり起業に対する質問でありまして、県としても、県民の大事な税金であるものが負担になってくるわけですよ。事業費が、要するに直轄負担がこれで膨らむということになってくれば、それだけ県民の税金が増えて投入されることになるわけですから、このところをきちんと精査をしていただければ収用に当たるということはできないと思いますので、この辺もしっかりと、どのような形で事業者と、それから直轄部分の負担がどうなってくるのか、はっきりさせていただかなければいけないと思います。

それともう1つ、先ほどの、まだ民事訴訟中であるということでありましたけれども、これもはっきりとさせなければ、やはり税金の負担になるわけですよ。ここもしっかりと、収用に当たる前に行わなければならないと思いますので、はっきりとさせてください。

それから、1番目の問題については、全国40万キロメートルのネットワークということで、そんなに広い範囲のものが外環道路の影響が及ぶというようなことは全く考えにくいものなんですね。ですから、このところもしっかりと精査をしていただければ困りますので、その辺も、もう一度できることをお願いできたらと思います。どういった形で今後出していただけるのかどうか、お願いします。

【議長】 今の3点につきまして、今後どのように回答を得られるかと。

【公述人（岡田）】 そうですね、はい。

【議長】 では、起業者のほうで回答をお願いいたします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。3点について、再度内容の精査をはじめ御質問をいただいておりますが、まず1番目につきましては、本日資料を持ち合わせしていないということですので、後日御回答をさせていただくという中で、説明をさせて

いただきたいというふうに思っております。

事業費につきましては、大枠ではございますが、先ほど申しました工事費の増額の理由につきまして、一部手元に資料がございますので、大枠ではございますが御説明を申し上げたいと思います。

【公述人（岡田）】 ごめんなさい。それにつきましても、ちょっともう時間がなくなったので、後日きちんと手元に渡していただければと思いますので。大枠ではなくて、詳細ということで、形をお願いします。

【議長】 それでは、今ちょっとこの場で答えられないものにつきましては、後日、国土交通大臣あて文書での報告をお願いします。

【公述人（岡田）】 質問はほとんど後日という形になってしまったわけです。やはり、こういったものがはっきりと提出されなければ、この不明朗なこと、まだまだ続いているわけですね。ですから、収用事業の適用などは、こういったことをきちんと精査していかなければ、絶対に行ってはいけないということを申し上げまして、次の清水さんにバトンタッチをいたします。

【公述人（清水）】 清水美奈子です。私は、外環道路関係の工事落札率、これがあまりにも高い値であるという点について意見を述べ、1点伺います。工事落札率の高さが特に際立ったもの、これは2005年、平成17年の7月、鹿島・西松建設合同企業体、JVが落札をした小塚山トンネル工事、72億円で97.33%で落札しています。また、鹿島・白石建設合同企業体、JVが落札をした国分地区南堀割試験工事、これは99.97%となっています。国分地区南堀割試験工事について、公開されている入札状況調書、これを見ますと、予定価格が18億5,040万円。これに対して、1回目の入札は、3社で入札額がいずれも予想を超えていたため、2回目の入札を行っています。1回目の入札は、1位が鹿島建設・白石JVで、落札率が19億円。2位が戸田建設・大本組JVで20億1,900万円、3位が大豊建設で21億8,000万円となっています。2回目の入札も順位は変わらず、鹿島建設・白石JVが18億5,000万円、わずかに誤差が40万円です。99.978%の落札率となっています。

国分地区北堀割試験工事については、予定価格が15億1,070万円に対して4社が入札をし、入札順位は1位が大林組・東亜建設工業JVで14億円です。落札率は92.27%となっています。2位は前田建設工業で14億3,300万円、3位が清水建設・東洋建設JVで14億6,900万円。第4位が鉄建建設・西武建設JVで14億9,000

0万円となっています。南堀割試験工事も、北堀割試験工事も、いずれも落札業者の額は19億円、18億5,000万円、14億円と、切りのいい数字で落札をしています。それ以外の業者は、落札金額に幾らかずつ加えた金額に相当する金額を充てているように見えます。

これらは、限りなく100%に近い値で談合の結果と疑いざるを得ない不自然な落札となっています。国分地区南堀割試験工事については、新聞でも報道されました。旧日本道路公団の調査担当者が、明らかに高過ぎるとして調査を約束したにもかかわらず、何の調査も行っていない。国土交通省担当事業については、調査しようとする姿勢さえ示されませんでした。

そこで伺います。限りなく100%に近い値での落札、これについて事業推進をしている起業者としての見解をお聞きます。

**【議長】** ただ今の質問も公述の要旨にはございませんけども、事業に関係することですので、答えられる範囲で回答をお願いします。

**【起業者（丸山）】** 首都国道の丸山と申します。国土交通省発注工事につきまして、私のほうから御説明を申し上げたいと思います。

まず、公共事業の発注につきましては、国におきましては会計法令などに基きまして、公正かつ競争性、透明性の高い方式により、入札契約手続を適切に実施しているところでございます。先ほど工事名が出ましたが、当該トンネル工事の契約を進める中で、談合を疑うに足る事実が確認されないことから、適正入札が行われたと判断した中で契約を行ってきたところでございます。国土交通省につきましては以上でございます。

**【起業者（松村）】** 東日本高速道路株式会社の松村です。国分地区南堀割試験工事、これの入札につきまして答弁させていただきます。国分地区南堀割部試験工事につきましては、当時の日本道路公団の契約規定に基きまして、公正かつ競争性、透明性の高い方式により入札、契約手続を適切に実施しているところでございます。以上でございます。

**【議長】** ただ今の回答に対していかがですか。

**【公述人（清水）】** 公正、透明性が高いというふうにおっしゃっていますが、99.978%というのは、とても公正、透明性というふうに……。だれが見ても不透明というか、不自然という気がするんですけども、なぜそういうふうに公正、透明性が高いというふうに言えるのでしょうか。もう一度説明をいただきたいんですけども。

**【議長】** では、起業者、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。先ほどのお答えとラップするところがあるかと思いますが、国土交通省では工事発注手続きにつきまして、客観性、透明性、競争性を確保した入札が行われるよう、工事規模に応じた適切な入札方式や、選定や、すべての工事を対象にしました電子入札の導入などにより、談合防止等に努めているところでございます。以上でございます。

【議長】 いいですか。

【公述人（清水）】 同じ答えですけれども、誤差が40万円というのは、とても公正である、透明性があるというふうに思えません。先ほど岡田さんが述べました、高谷ジャンクション付近の焼却炉移転に伴う補償金の問題、そして、それには6億円支出をしているという事実、そして、談合に近いこの数字で落札をしている工事など、不透明な、不明朗な部分を放置したままで事業認定をするということは、公正な行政のあり方というふうには言えないと思います。

さらに、その説明も、地権者や私たち住民も納得するものではありません。そして、莫大な費用に、最終的に県民や市民の税金が投入されるということがあってはなりません。土地収用事業としての事業認定をするべきではないということを申し上げまして、私、清水と岡田の意見陳述を終わりにしたいと思います。

【議長】 どうもありがとうございました。それから、最初の公述人岡田幸子さんの質問で、公述の要旨になかったために、手持ちの資料がなくて答えられなかった点が若干ありましたので、それにつきましては、先ほど申しましたように国土交通大臣あて文書での報告をお願いいたします。

それでは、公述人及び起業者は降壇してください。

○公述人10：山口 英彦

【公述人（山口）】 中国分の山口です。私の家の前をですね、外環の計画がありまして、今何やかの工事らしきものが進んでいるという状態です。私の家の角のところをですね、少し削るということらしいんですけども、それはどのくらいになるかというようなことはですね、国土交通省のほうに聞いても、測量しないとわかんないということで、非常に誠意のない回答をもらっています。航空測量なんかは既にやっているはずですから、少なくともですね、プラマイ10%ぐらいの精度では出るはずなのに、あえてそれを出さうとしないという、そこら辺の意図はよくわかりませんが、そんな状態、そんな環境に私の家はあります。

土地収用騒動のですね、これは法律面からのちょっと検証をしてみたいと思います。私は法律の専門家でもないんですけども、最近ネットで見ればこういったものを見ることができるわけですね。土地収用法第2条、公共の利益となる事業の用に供するため土地を必要とする場合において、その土地を当該事業の用に供することができる。土地利用上の適切かつ合理的であるときが、この法律の定めることによりこれを収用し、または使用できると書いてあるわけですね。ここに条件、公共の利益となることと、それから、土地利用上の適切かつ合理的だということですね、この条件がないと、逆に言えば収用はできないということでは明らかですね。

じゃあ、その内容を検証してみます。公共の利益、利益に公共性がないといけないわけですね。これがあるのかどうかですね。公共性というのは、これは辞書を見ますと、広く社会一般に利害、影響を持つ性質。特定の集団に限られることなく、社会全体に開かれていること。これは「大辞林」という非常に有名な辞書ですね。じゃあ、外環道路はどうなんだろうと。特定の集団、これは特定の集団の利益に影響されてるわけですね。土木建設業の方、それから、国土交通省のお役人さん、その関連法人、それから、自動車関連産業と石油産業ですね、これらが一体になってこういった計画を進めているわけです。ですから、これは一般市民の目線というのは入ってこないわけです。特定の集団の利益とすることができると思います。これは公共性がないと、先ほどの法律からいきますと、そういうことになりますね。

それから、広く社会一般に利害や正義を有する性質。これは「広辞苑」での定義です。利害や正義、正義という言葉が入っていますね。移動させられる人、私もそうなるかどうか

か微妙なところですけども、それから、周辺の住民、納税者にとって、これは害であるわけですね、この外環道路というのは。ということは、正義ではない、不正義であるということだと、やはりこちらの面からも公共性がない。2つの日本の代表的な辞書の言葉から図ってきますと、そういうことを言わざるを得ないわけです。

ということになると、外環道路は公共性がないということを断定していいかと思います。その土地を当該事業者の用に供することが、土地利用上の性質上適切かつ合理的であるときはと言っているわけですね。市内有数の自然の残っている風致地区、私の住んでいるあたりもそれに該当するんですけども。それから、多くの人が住んでいる市街地、住宅地ですね、そこに公害を振りまくことが確実な、確実なというのは、埼玉外環の例を見てもわかるわけです。確実な外環道路が万一できたら、これは外環道路の土地利用上です、不適切で、不合理なわけですね。こんなものができちゃったらということです。

もう一回ですね、この2条を検証しますと、公共の利益というところでは、外環道路は公共性がない。それから、土地の利用が適正かつ合理的であるかということと……、何ですかこれ……、土地の利用が適切かつ合理的であるかということと、先ほどの検証によって不合理であるということが言えるわけです。ということになると、この法律の定めるところ、土地収用法2条ですね、定めることにより、収用し、使用することができるということが否定されているわけですから、収用し、使用することはできないという結論になるわけです。

今回の国土交通省のですね、やり方というのは、単に手続面の正当性を主張するのみで収用を推し進めようとしている。この何ですか、公聴会ですか、公述人の公述をする会ですか、これも形式的に法律で決められているのでやっているということ、実際に本気です、考えて判断しようとしているようにはとても思えないんですけどね。そういう中で、その手続自体も、土地収用法の趣旨からいって条件を満たしていないというわけですね。

土地の収用というのは、収用される人の生涯の人生設計に影響するわけです。決定的に影響されるわけですね。よほどのことがない限り、こんなことはやれないはずですね。つまり、単にですね、事業者の便宜や、今回の事例のような一部の業者の利益のために行うということは、社会正義の観点から許されるべきことではない、ということです。

国交省と促進団体に今我々は脅迫されている、そういうような感じを持っています。土地収用がもし許される場合、そんなことを考えてみたんですけども、例えばですね、大勢の人命や多大な財産が失われることを避けるためということであれば、許される場合も



ある。それだけでいいというわけじゃないですけどもね。しかも、緊急性がないと駄目だと思います。緊急性がないのに、土地の収用なんかは決して許されるものではない。代替手段がない。今やろうとしている、外環をつくることの代替手段はないのか、交通問題を解決する代替手段はないのか。そんなことはないわけです。国土交通省、この事業を進める人が考えてないだけです。頭が悪いんだか、それとも意図的に考えようとしらないのか、そこら辺はわかりません。

それから、被収用者の良心に訴えられるものがある。例えば、私はですね、ちゃんと説得をしてみてくださいと。説得して、納得できれば土地を手放すということだってないわけじゃない。でも、今までの経緯とか話では絶対にそんなことはないですね。

それから、被収用者の生活基盤を確保し、損害を十分補償し、慰謝する。そんなことをすべてを満たすものでなければならぬはず。今回の強制収用の状況を見ると、外環道路ができなくても多数の人命を失われるようなことはないわけです。むしろ、これができると、環境問題とか、被収用者の財産のみでなく生活基盤を奪い、回復不可能なような事態を生じるということがあるわけですね。だから、この前記1の条件を満足していないわけです。

次に、今回の強制収用の状況を事業者の説明及び行動から見るとですね、地球環境の保護などに比べて緊急性が要求される状況ではない。地球環境の保護というのは、今緊急性が要求されていますよね。このままいったら本当にどうなるかということがあるわけです。そういうのに比べたらですね、外環をつくりたいなんていうのはわがままだけであって、要求されるもんじゃないと。まして、環境問題を考慮し、将来の交通の中心となるべきものは道路と自動車ではない。ないんですね、今行き詰まっていますよね。もうそれは、皆さんがそういう認識になってきているというのは、今の若者の自動車離れですね。

例えば、うちの息子なんかは車を欲しいなんて言いませんよね、たまに乘りますけれどもね。それから、鉄道、海運とか、そういった環境負荷が少ない手段、これを検討すべきなのに、外環道路建設は、今の自動車中心交通政策を無理に引きずるに過ぎない。時代の要請に逆行し、20年後の人類の後輩のためにも決して行ってはならないことだと、私は思うわけです。これはオバマさんですかね。オバマさんは、日本やヨーロッパで高速鉄道が機能している実例を挙げて、我々は21世紀にふさわしい賢い移動システムが必要だと述べたと言った。これは余興ですけども。日本の政治家、官僚にもこのくらいの見識が欲しい。

今回の強制収用の状況を事業者の説明及び行動から見ると、3番目、東京都に流れ込む車を減少させることのみを気を使っている。いつもこれを言うんですね。東京の公害を防ぐために、何で市川が犠牲にならなきゃならないのか。この質問に対してですね、市川市も、県もですね、それから国土交通省も、まともに答えてもらったことはないですね。答えられないですよ、ないわけですから。そのために多大な公害を引き起こすことが確実視されている外環道路ですね。

東京のためのバイパスを市の中心に引き込む。これは昔から言っているんですけども、何回でも言いますけれども、こういうことは全く顧みられていない、回答もされていない、そういう状態なわけです。迷惑行為を押しつけている国と、それに迎合した市の愚策、このような近視眼的な判断を行うのではなく、もっと頭を柔軟にして考えてください。もっといい方法はいっぱいあるわけです。外環道路をつくるよりましな政策。あえて矮小化して外環道路の代替手段と言ってもいいですけどね、本来はそんな小さなものじゃないんですけどね、幾らでもあるはずですね。

それから、被収用者の良心に訴えるものがあつたかどうか。事業者の考えは、今までに行われた説明会で述べられているけれども、残念ながら納得できる説明はいまだに一度も聞いたことはないですね。それを聞いてもですね、その回答を聞いても、単に役人が40年前に考えたことを義務として、よく役人の好きな言葉で「粛々と進める」という言葉がありますね、そんな感じですかね。今まで買収に応じて移動した人も多いけれども、その中で移動先に定着できず、悲惨な状況に陥った人もたくさんいます。そういったことを事業者は実態を把握しているんでしょうかね。もう動いた人は、金払ったら終わり、そういう感じじゃないでしょうか。

それから、5番目の賠償金額に満足しているという人はほとんどいない。慰謝された、要するにすみませんねと、言葉だけじゃなくてですね、本当の意味で申しわけないけれどもというようなことを聞いた人は、聞いたことがないですね。多くの人は、納得いかない状態で国の権力に屈しているだけと思われまます。

以上のように、今強制収用を行わなければならない状況ではなく、逆に強制収用が許される条件は何1つ満たしていないということを今証明したわけです。なぜ今回強制収用などというひずんだ発想がなされたのか分析し、そのような愚策をとらなくても、むしろ外環道路をつくらぬ方が交通問題の解決への近道であることを、今回の公述で明らかにしたいと思います。

ここで、公述人は幾らかの具体的な案を述べたいと思います。自動車が東京へ集中して困る。それは、東京から見れば困るでしょうね。だけど、都内を通る車の中で通過交通が多いということ、それも確かにそうでしょう。通過交通は東京を通さないようにすればいい、東京の人はそう思うかもしれない。これは、東京優先の思考ですよ。自動車交通を減らすという考えに、なぜ立ち入れられないのか。それは、やはり先ほど言ったような業者の癒着とか、政治家の利権とかですね、そういったところが大きく影響していると思います。

そんなことで、通過交通を東京を通さないというので外環道路、その他3環状とか言ってますけれども、外環が一番代表的ですが、そんなことを考えているわけですね。これは非常に発想が貧困で、柔軟性に欠けた発想ですよ。外環道路ができれば、通過交通は市川に回ってくるわけです。市川だけじゃないですけども、市川には一番端的に害が出てくるわけです。

市川市長は外環を認めているから、市川に公害が起きようと関係ないと、そう思っているんじゃないのかなと思っちゃうんですね。東京で駄目なものを何で市川に持ってくるんだと、その答えは一度も聞いたことはないですよ。反対するやつらの土地は強制収用だと、今回やろうとしていることがまさにそれですよ。脅かせば出て行くだろうと。いろいろな団体、促進団体なんかを使って少し前からですね、脅迫めいた文書を流したりしていますよね。それは国土交通省の差し金かどうか、証拠がないので断言はしませんけれども、非常に足並みをそろえたというようなやり方ですね。

既成事実をつくっちゃえば、あとは野となれ山となれと。これは実績があるわけです、国では実績がありますね。憲法9条なんか、まさにそのとおりですよ。そもそも交通というのは何のためにあるんだと。人の移動と物の移動、その他も何かあるかもしれないですけども、考えてみますと人の移動というのは、共同作業するためにはどちらかが動いてこなきゃいけないと、そういう必要性はある場合があるわけ。あと情報の交換。あともっとですね、人間性といいますか、人に会いたい。仕事でも、個人的にも、それから、いろいろ見たい、経験したい、旅をしたいとかですね、そういったことはあると思います。

これなんですけれども、なくなりたくないです、と思います。ただ、必要以上に今動かなければならないような状況ですから、そこら辺はですね、通信手段とかによって大分軽減することができるんじゃないかと思えます。それから、物の移動です。生活物資と生産物資、これらは環境を考えてですね、物をつくり過ぎない。ばかなGDPの国際競争をや

める。それから、コストだけの国際化、すぐ中国へ持って行ってどうのこうのというのをやっていますけれども、そういうこと、ばかな政策をやめるといふことが必要だと思いません。

だから、今のですね、不況というのはセーフティーネットがないという状況では、非常に悲惨な状況になっているわけですが、それを除けば無理に物をつくり過ぎないという観点から、むしろですね、チャンスとして生かすべきなんです。それを、ばかな政府が景気対策だとか言って環境に悪いような、例えば自動車を買いましょうなんて、そんなことをやっているような政府じゃ、これは本当にもう政権交代しないと駄目ですね。どこまででしたっけ。

そもそも交通は何のため、そうですね、あと生産物質なんかは、わがままな生産方式をやめさせる。カンバン方式なんていうのは、非常に賞賛する人がいましたけども、あれ、実は非常に効率の悪い迷惑な方式ですよ。名前を変えていろんなのがあります。ただ、非常にはた迷惑、自分だけ良ければということです。これは実証してもいいんですけども、そこまでやっていると時間がないので、先へ行きます。

現状や成り行きで交通量の前提をするんじゃないで、工夫すれば防げる無駄を省く。質の高い、安全で楽しい公害のない交通へ誘導する。東京の混雑は車を減らすという方法で解決しなきゃいけない。通過交通を入れないというのは、本質を外した発想といいますかね。通過交通を入れないといたら、どこへ振り分けるんだ、振り替えるんだと、それがまさに市川に振り替える、迷惑な話です。この外環道路が必要というのは短絡的な発想ですね。

交通量を減らす工夫。無駄な交通を減らすという、こちらのほうが本筋です、本質です。車に頼らない世界をつくんなきゃいけない、社会をつくんなきゃいけない。これは、外環の計画でいくと40年、無為にこんな時間を過ごしているわけですね。で、今、これから進めようたって、まだ何十年かかるのかわからない。少なくとも10年や20年でできるような状況じゃないわけです。またここで40年、50年、100年経つんだったら、もう根本からですね、一からやり直したほうが早い、結果的には交通問題の解決には早いということになると思います。

それで、交通量は減らすことができる、減らすべきなんです。人の移動、人口が減少を考慮して、第一次産業というのは元々人の移動は少ないです。二次産業は週休3日制。これは今ですね、第二次産業でつくっている生産量というのは過剰なわけですよ。そんな

につくらなくたっていい。競争でシェアをとるために作り過ぎる、そんな状態があるわけですから、今日本ですら、やっていくんだったら、皆さんが週休3日で働いたって十分生産量は追いつく。資源の無駄使いも省くことができるわけです。第三次産業は通信の発達で、週1回か2回でコミュニケーションは十分とれる。そのとり方をうまくする必要があります。

物の移動は、生活物質は地産地消、これはいろいろ言われていますけれども。それから、流通を優先した小ロット配送、これはコンビニなんかに典型ですよ。1回の配送で、ほんのわずかな量、それを何回か必要以上に繰り返している。生産物質は物をつくり過ぎない、国際競争力至上主義はやめる、わがまま生産方式などをやめるということです。

交通量はゼロにはできないですね。交通手段を選ぶんですが、例えば自動車を見てください。1人運ぶ、60キロとして、それなのに1トンから2トンの鉄の固まりを運んでいるわけですね。こんな効率の悪い移動手段でないですよ。でも、なぜ自動車が主流になっているのか。これは国家戦略で優遇してきた。国家戦略で優遇してきたのは石炭、鉄鋼、造船、自動車、家電、半導体、そういったことを順に時代とともにですね、スライドしながらやってきたわけです。今、自動車と利権の巣窟の土木業との癒着、それから石油産業ですね、ここら辺が一番がんになっているわけです。ですから、こういった問題をもっと変えなきゃいけない。

ちょっと時間が厳しいですね。車はですね、とは言っても便利なところもありますし、体の弱い人にとっては必要な面もあります。何かというと、ドア・ツー・ドアの魅力というのはやはりですね、あるんですね。これを、じゃあ、どうするか。これを考えても解決手段というのがあると。この地図をちょっと見てください。ここに外環道路をつくったのがありますね。この外側に武蔵野線があるわけです。この武蔵野線を使ってですね、こちらのほうに荷物とか、車ごと乗っけるピギーバック、御存じだと思いますけれどもね。日本で前試みにやったので、なかなかうまくいかない。それはいろいろな理由があります。だけど、それをもっとヨーロッパでは成功していますので、うまく、やり方が悪いんですね。武蔵野線をそういうのを使えば、こんな外環道路は要らないということが言えると思います。

それで、自動車の姿として、例えば1つの提案ですけれども、エンジンとキャビンに分けてですね、このキャビンのほうは個人所有でいいです。エンジンのほうは共有にしておいて、これは状況により使い分ける。例えば、自宅から駅まで行くのには非常に短距離で

すから、今の技術でもバッテリー以下で十分なわけですね。それで郊外、ちょっと長距離行くと、今の例えばハイブリッドを使うとか、水素エンジン、将来燃料電池、そういったことが間もなく実用になると思いますね。長距離移動にはこのエンジンは使わないで、このキャビンごと車じゃなくて、車両に載っけて運ぶと。例えば、ドライブのイメージ。自宅があつて駅まで行くわけです。駅からキャビンのみ積み込んで目的地、これは時速100キロぐらいです、ノンストップで行きます。これは、車両ごとに行き先を決めておいて、その途中の駅は止まらない。そういった制御方式は今十分技術で可能です。

それで、例えば郊外の駅へ行って、どこか山小屋へ行くとき、こちらのほうはちょっと距離が延びるので、こういうところはとりあえずはハイブリッドまたは燃料電池。こういうような使い分けをすれば、今のですね、車世界の便利さは保ったまま公害を減らすことができる。貨物輸送はね、今のコンテナと似たようなところがありますけれども、これも同じようにですね、中間をこういった鉄道輸送とか船にかえる。貨物輸送のイメージとしては、こういったですね、こちらの武蔵野線、これは鉄輪型リニアというような鉄道方式なんですね、東京で言えば地下鉄の大江戸線、あれは非常に能力がある方式で、それに例えば、当面はこんなピギーバックで車ごと載っけてもいいんですが、もっと効率良くやる方法があります。

それで、外環は要らないので、外環の跡地で買収しています。ただ、虫食い状態で非常に使いにくいんですが、どうしたらいいかという1つの提案です。例えばですね、この真ん中にLRTという路面電車、床の低い、これをすればいいんですけれども、今虫食い状態ですから、これは無理にしなくてもいい。両わきでも真ん中でもいいですけれども、屋根つきですね、自転車道と歩道、これを今の外環のコース跡地にですね、ずっとつくる。そうすれば、通勤のときに今は雨だとどうしようもなく、自転車で通常通っている人でもですね、バスに乗らざるを得ない。車も混むわけですね。これは、こういうことですね、屋根つきの道路があつて、そこに集まるようにすればいい。

ただ、この外環の跡地はですね、菅野あたりですから、やはり市川と本八幡につながたいというので、JR総武線の高架がありますね、その下は切り売りをして駐車場なんかに使っていますね。そこをやめて、そこを動く歩道をつくる。動く歩道も一工夫してですね、横にちょっと低目にしておいて、そこに座れるようにしたい。その両わきにこういった駐輪場をつくる。ところどころに駐車場を置いてもいいと思いますね。そうすることによってですね、分散することができるんですよ。今はこの市川駅と本八幡駅に車も自転

車もみんな集まってくるわけです。こういう方式にして、この外環跡地をそういうようにして、この下を動く歩道でいけば、自転車で来た人でもこういったところに分散して駐輪をして、それでそこから動く歩道で行けばいいわけですね。集中しないで分散することができて、ここら辺の交通もスムーズになると。そういうような提案をしたいと思っています。

まとめです。40年間ばかな構想に固執をし続けたために無為な時間を過ごしてしまった。どうせ2015年になどできそうもないのだから、今の外環道路は一時中断し、今からでも40年後の交通体系を根本的なところから考えたらどうでしょうか。

御清聴ありがとうございます。まだありますか、時間。

【議長】 タイマーに表示されているとおおり、あります。

【公述人（山口）】 それではですね、原稿はつくっていないんですけども、今回の公述ですか、収用問題ですね、これは我々は非常に憤慨しているといいますか、憤慨しているというか、怒るのもばからしいという感じもするんですけども。いわゆる形式に則って進めているだけですね。先ほども言いましたように、非常に脅迫されているような気がするんですね。業者と事業者とが結託をしているように見えます、言っていることが同じですから。

ですから、そんなことをですね、いつまでもやってなくて、本当に根本的に考えるのであれば、私もできるだけ知恵を出して協力したいと思っています。それから、収用のときに私の家は土地がかかるわけで、話し合いをしたいという話は口頭で来ています。正式な申し入れはまだ一度も受けてません。で、それに対してなんですけども、話し合いをしたいというのであれば、最初から、もうお互いに何も譲歩する気持ちがなければ、それは話し合いじゃなくって、脅迫の場でしかないわけですね。相手に押しつける場でしかないわけです。

国土交通省が本当に話し合いをしたい気持ちがあるんだったら、話し合いに応じます。応じますけども、それはあなた方も一部考え直すことも前提にしてもらわなければならないわけです。私の話し合いに応じる、今のところですね、前提はですね、考え直しをお互いにしましょう、そこで言う私の提案は、今の外環道路を、先ほど言ったように、一度、一時凍結をして、そこでもうちょっと交通問題、それから環境問題を根本的なところから考え直しましょうと。今、このまま進めたってですね、先ほど言いましたように10年や20年でできるものじゃないですね。そんなことをやっているよりは、もう一回根本に立

ち返って、いろいろな人の知恵、アイデアをもらって、お互いに誠意を持って話をするんだったら、話し合いに応じたいと思っています。以上です。

【議長】 どうもありがとうございました。では降壇してください。

【議長】 これで本日予定しておりました公述はすべて終了いたしました。

明日、4月25日は午前10時15分より公述を開始することとしております。公聴会の円滑な進行に御協力いただきましてありがとうございました。

会場の管理上の都合がありますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかに御退場をお願いいたします。

— 了 —



平成21年4月25日（土） （2日目）

【議長】 定刻になりましたので、ただ今から、一般国道298号新設工事、千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内までの間、及びこれに伴う県道付替工事、高速自動車国道東関東自動車道水戸線新設工事、千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内までの間、並びにこれに伴う市道及び下水道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会2日目の公述を開始します。

私は、昨日に引き続き議長を務めます国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の山本と申します。どうぞよろしく申し上げます。

本公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、平成21年2月10日付けで起業者代理人である関東地方整備局長及び起業者である東日本高速道路株式会社から申請がありました事業の認定の申請について開催するものでありまして、今後、事業認定庁として、当該申請に係る事業の認定に関する判断をするに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものであります。

なお、本公聴会の開催に当たっての注意事項等につきましては、国土交通大臣決定としてあらかじめ公聴会開催実施要領として制定したものにに基づき、国土交通省ホームページに掲載しました開催案内に記載しておりますが、本日、会場受付にてお配りしました整理券の裏面にも記載しておりますので、御一読いただき、遵守されるようお願いいたします。これを遵守いただけない場合には、議長より退場を命じることがあります。また、状況によってはやむを得ず公聴会を打ち切らざるを得ないこともありますので、あらかじめ御了承ください。

○公述人 11：石居 隆行 佐々木 陽子

【公述人（佐々木）】 皆さん、こんにちは。

私は市川の北の外れ、北国分という街に30年前から住んでおります。隣はすぐに松戸市というところなんですけれども、市川の外れということでまだ自然が多く残っており、いくつかの森、森といっても小さな森ですけれども、森もあり、住むには本当に環境のいいところなんです。そんな静かな北国分の街、住宅地なんですけれども、その真ん中を横切る形で外環道路ができるということで、もう既に工事は始まっておりますが、私は市川の街、北国分の街をこれからも守っていききたいということで、この外環道路計画に反対の立場でお話ししたいと思います。

反対の理由には幾つかあるんですけれども、一番大きく心配しているのは環境の問題です。千葉県の環境影響評価審査会でも指摘されているように、幾つかの問題点がこの外環計画にはまだ未解決のまま残っております。それが解決されないまま、どんどん工事が進んでいる今の現状ではとても安心することはできません。北国分は市川の市街地からちょっと離れておりますし、バスの便や電車の便も悪いという点では困ることもありますけれども、多くの自然が残っており、その静かな街の真ん中を外環が4車線、国道が4車線、それに市道部分も含めて道幅が60メートルにも及ぶ、大きな車が走る川ができるようなものですよね。その道路ができたら北国分の街は本当に分断されてしまいます。市川の街も分断されてしまいます。

その大きな川のような道路を24時間絶え間なく大きなダンプカーやトラックが走るといことになると、この静かな街が一変して、今よりも住環境が悪くなるということにはだれが考えても当然に起こるだろうと思います。特に、これから大きくなる子供たち、今、成長期にある子供たちの健康被害が一番心配です。市川の南部のほうには京葉道路とか湾岸道路とか大きな道路が走っており、そのため市川の北部よりも空気は汚れており、NO<sub>2</sub>の数値も高くなっていると聞いております。児童の小児ぜんそくの子供たちの患者数も千葉県一ということで聞いております。もしも外環道路ができて、市川の北部にもそのような大きな車がどんどん走るようになれば、空気の汚れは目に見えるようで、環境悪化につながるのではないのでしょうか。未来の子供たちを守る責任のある大人として、このようなことを許すことはできません。

私の住む北国分には、市川市では数が少なくなっています自然の森、小塚山市民の森が

あります。数多くの木々が茂り、その森を目指して、冬から春、秋から冬へと渡っていく多くの鳥たちの貴重な休憩の場所となっております。また、数多くの植物や小動物たちの貴重なすみかにもなっております。この貴重な森の真ん中を外環道路が横切っていく計画です。今はもうそのトンネル工事も始まっており、山肌があらわになって、昔の森の姿はなくなっております。地元住民はこの景色を見るたびに、悲しい思いになってしまいます。

人間が自然を壊すのは簡単です。でも、それをもとに戻すのは、その何倍、いや何十倍もの時間と労力がかかります。そんな人間の利益優先のための道路で自然を壊していいのでしょうか。一度切ってしまった木はもとに戻りません。一度いなくなった小動物たちはなかなかもとに戻ってくれません。私たちはこの小塚山を含め菅野地区のクロマツなど、貴重な自然を守るためにも、この外環道路に反対したいと思います。

私たち市民が願う道路とは、大型車が通る高速道路ではありません。住民が安心して歩けるような道路です。バスが安全に通れる道路です。市川のバス通り、主に県道や市道はどれも道幅がぎりぎり、安心してバスにも乗れません。それに京成電車の踏切があって、渋滞は日常茶飯事になっております。外環道路には1兆3,000億円もの費用がかかると言われておりますが、その一部でも、これら住民に本当に役立つ道路の整備に使って欲しいと思います。私は、市民が安心して利用できる道路の整備にこれらのお金を使って、市民が安心して暮らせる街づくりを求めたいと思います。

【公述人（石居）】　　続きまして、北国分、小塚山に住んでおります石居でございます。

大きく3つ、大気汚染問題の観点から、それから沿道付近の騒音問題の観点、費用対便益の観点、この3つについてお話ししたいと思います。

まず大気汚染問題の観点です。これは皆さん、いろいろな方が再三再四もう述べているわけですが、国をはじめ事業者側が提示しております二酸化窒素NO<sub>2</sub>の予測値、これも国の環境基準を超えないとしておりますが、埼玉区間の実測値はもう既に基準を超えていると、昨日、鈴木一義さんのほうから大変わかりやすい御説明、解説がございました。鈴木さんをはじめ有志の方々が、機会があるごとに再三にわたり、この問題について具体的数値や検証を明示し意見を述べております。それに対しまして、国、起業者側というのはこれに対する明確な回答をせずに今日に至っております。

それでは、なぜ明確に回答しないのかと。現実にはもう本当に測定実測値は基準を超えていると、本当のことを言うのであれば、もう基準を超えてしまっているから回答ができないのではないかというようなことも考えられます。私も、なぜこのように数値をきちっ

と検証しているデータを出しながら、明確な回答が延々とされないのかと常々疑問に思っておりまして。

そこで大きな問題点に気づきまして、それはですね、外環道路が都市計画事業としてつくられないということです。都市計画決定はしたが、事業認定はしていないと。それでは外環道路が都市計画事業としてつくられないということで、どのような弊害が生じるかと申しますと、大きく4点ございます。まず第1点ですが、都市計画とその事業に住民の意見が反映される制度保証がないということ。第2点、当事者も周辺住民も不服申し立てができず、国や事業者は聞きおくだけになるということ。第3番目、交通量条件の変化に対応できない。交通量条件の変化、すなわち外環道路の役割は機能増大。そして4番目なんですが、すべては土地収用ありきで、公益の以前に生存権の尊重や法律の定めがあることを無視しているということです。

1番目の都市計画とその事業に住民の意見が反映される制度保証がない、周辺住民も不服申し立てができない、国や事業者はただ聞いているだけと。こういった観点からすると、先ほど初めに申しましたいろいろなデータ、有志の方々が提示しているにもかかわらず、起業者側はのりくりという対応。まあ、それでいいんだというようなスタンスになるわけです。これは大変ひどい話なのではないかと、全くもって問題なことだと私は思います。

3番目の交通量条件の変化に対応できないということなのですが、現在、都市計画道路の浦安鎌ヶ谷線、3・4・18号線の地権者の方、有志の方が行政訴訟、裁判ですね、4月7日から開始されました。皆さん最高裁まで争うと頑張っておられます。今から最高裁まで、これから始まって争うというのですから、相当長期化することが予想されますね。現時点でも。実際に静岡の伊東市の判例なども出ております。

ということで、3・4・18号線は少なくとも現時点ではできる見通しすら立っておらず、3・4・18号線は事実上できないことになればですね、3・4・18号線の交通量も外環道路の算定などに非常に勘案されており、総合的に考えられていると思いますので、多大な影響を与えてくるわけですね。例えば3・4・18号線だけでも4万台以上の交通量といった誤差が生じまして、これらの交通量が外環道路のほうにも及んでくることになります。ということは交通量条件の変化に対応できないような外環道路も事実上、こういったことからすると、じゃ、できないんだという結論に至るわけですね。交通量の問題だけとっても外環道路はできないんだということになります。

それと4番目、これは大事な点ですけれども、土地収用ありきで、買収した土地の中であれば何やってもいいんだというような形で、今現在工事が進められております。私の住んでおります小塚山、まさに今、目の前でトンネル工事が起こっているわけです。

今この問題と並行しまして、沿道付近の騒音問題の観点に入りたいと思いますが、例えば私の住んでいる小塚山は日常昼間は野鳥のさえずり、北国分は信号機がありませんから、ほとんど車の往来も近隣の住民の方しかありません。非常に閑静で、音などしないところです。夜は虫の鳴き声しかしないような本当にいいところです。

ここに今現在、外環道路、小塚山トンネル工事がかなり進んでいるわけで、仮にですよ、外環がここに開通した場合にですね、事業者が提示しました資料によりますと、例えば平成20年3月国土交通省首都国道事務所外環環境予測資料B、イロハ29、これの11ページ、予測結果、官民境界上、ほとんど中矢切から平田、大和田も、昼間、夜間50デシベルから60デシベル以上の予測値が出ております。これは当然予測値ですから、少なく見積もっていると思うんです。

これ以上の騒音が当然開通すれば出るわけです。虫の鳴き声しか夜聞こえなかったところに四六時中、夜中に50デシベル、60デシベルの騒音が発生すると、寝ることなんかできるわけですね。安眠することはできません。当然、小塚山だけではなくて、ほとんど沿道付近の方は今現在、比較的騒音など発生していない地域の方は、180度劇的に環境が変化するわけです。全くもってこんなことが許されるのかと。本当に人権無視ですね。公益以前の生存権の尊重、法律の定めがあることを無視して、収用した、買収したところは何をやっても構わないんだというような感覚で、スタンスで工事が進められているわけです。

現在でも当然工事は進んでいるわけですが、もちろん3・4・18号線の沿道付近の方にもお伺いしましたところ、沿道付近の予測値は60デシベルとか、ひどいところでは70デシベルという予測値が出ているわけです。3・4・18号線、八幡地区ですか、市川市役所の裏あたり、この辺も大変閑静で静かな住宅地ですよ。こういったところに同じような4車線道路ができる。当然全く劇的に環境が変化して、皆さん受け入れられるわけがないと。当然皆さん裁判されて長期化する、絶対反対だということで頑張っていらっしゃると思います。

こんなことが本当に生存権の尊重、住民無視でやれるのかと。再度強調させていただきますと、私は小塚山なので目の前でずっと見ているのですが、例えば小塚山を切り崩した

ときなんかですね、バックホーだとか大型ユンボの重機、これを3台動かしますと、だいたいうちの自宅なんかは震度3以上の揺れが朝から晩まで続いて、これが1日2日ではないんですね。切り崩している間、3週間、1カ月と続くわけです。たまたま私、仕事で自宅でパソコン作業をしまして、液晶ディスプレイがずっとぶるぶる揺れていまして、その間当然自宅の建物そのものも震度3以上で揺れているわけです。ずっと3週間、1カ月続いたら、これはちょっと異常じゃないですか。どのように思いますか、皆さん。頭がおかしくなってしまいますよね。こんなことを平気でやっているんです、今現在、小塚山トンネル工事というのは。

小塚山も切り崩されて防音ハウスなどができて、その立坑でコンクリート工事とかが行われているわけなんですけど、現在でも定期的にトンネルを掘削しているわけですから、掘削残土が定期的にもものすごい量出るわけです。週の初めに、大型ダンプ10トン車が何十台とウエイティングをしまして、次から次へ残土を搬入して往来しております。かなり徐行運転されていますけれども、振動は出るわけです。コンクリートも大型の圧送が来ますから、圧送の騒音だけでも結構すごいです。

こういったことが絶えず、私の住んでいるところでは発生しています。これから工事がどんどん工事を進めれば、菅野だとか平田地域のほうの方だって同じような現象が起きるわけです。とてもじゃないけれども、もうノイローゼになってしまいます。若い人ならいいですけども、お年寄り、具合の悪い方なんかは本当に寿命が縮まってしまうんですね。

あと、小塚山トンネルは24時間やっているんです。これは皆さん御存じですかね。24時間で深夜というのは、首都国道事務所の方も、当然深夜ですから、音を出す工事はしないことを大原則でやっていらっしゃると言うのですが、現実には夜中0時ごろ、突発的な揺れですとか、全く地震ではない揺れが起きているんですよ。今日も私は朝4時半に目を覚まして、起こされてしまいました。地震じゃないんですね、微振動で振幅は同じなんです。地震みたく強弱の揺れはないんです。同じ小刻みの振幅で、これが30分とか1時間続くんんです。どう考えても、今日は風が強いから風なのかということ風でもないんです。これは明らかに防音ハウスの中で何かやられているんです。

今までこういった現象も多々あるので、首都国道事務所にお話ししても、施工会社の鹿島あたりから報告が上がってきまして、「いや、そんな音の出るようなことはしていませんよ」と、それをそのまま首都国道事務所はこちらに言うだけですので、ただそれだけです。何の回答もないんですよ。詳しい説明も。私も目の前ですから、夕方になってしまえ

ば防音ハウスのシャッターを閉めてしまいますので、あの中で何をやっているかはわからない。全くのブラックボックスなんですね。これは非常に不安ですよ。近隣住民としては。不安で不安でしょうがない。こんなこと本当にこれからずっと1年、2年、どんどん工事が遅れています、延びます、許されるんですかね、こんなことは。

それで、この辺についても通常の工事であれば、長くても1カ月ぐらいで終わるから許容範囲におさまるかもしれませんが、こういったものすごい振動が、いろいろな地域の方、高柳さんはじめ再三再四、首都国道事務所を通じて言っているんですけども、ただ本当に事業者側は聞いているだけということなんですね。じゃあ、しかるべき処置を立てます、それで終わりです。せいぜい防音ハウスちょっと増やすぐらい。ずっと長期にわたって、こういった現象が起きているわけですから、もう耐えられないというぐらい耐えられないですね。これは基本的人権、憲法の大原則に違反しているのではないかと私は思います。

例えば国が事業者だからこんなことが許されるのかと。例えば市川市民が、自分個人1人で、この国府台地区の風致地区ですか、建ぺい率40%、容積率80%、北側斜線も厳しい、隣地1メートル、道路境界2メートル、壁面後退、様々な厳しい制約があります。1個人が市川市の建築指導課に申請して、しかるべき処置をとって建てるまでにかかなりいろいろな制限、御指導を受けます。民間とか1市民がこういった北国分の国府台付近の風致地区に建てる場合、非常に制約を受けるのに対し、国がやる事業であれば何でもありかと。そんなばかな話は私は全くないのではないかと思いますね。

国府台から小塚山、堀之内付近にわたる風致地区住民は、私同様、長年、空気がきれいなこの土地を愛し、また、他の地域からこのきれいな空気を求めて移り住んできた人たちも大勢いるわけです。私もその1人で、東京の下町の空気の悪い幹線道路におりました。うちの兄も小児ぜんそくで体が弱かったものですから、うちの父が市川の堀之内の博物館の近くにでも住めたらいいねということで、25年前に現在の小塚山に移り住んできたわけです。

いながらにして、週末は小塚山、堀之内の森に双眼鏡片手に行けば、今年の正月に私も見たんですが、堀之内のやぶの中でうぐいすがチュッチュと鳴いているところを見ましたら、横からルリビタキの雄が目の前に飛んできて非常に感動しました。さらに今年は、ジョウビタキの雄が私の家の周りをぐるぐる旋回してしまして、本当に自然豊かなところで、決して私は休みでも家の周りをずっと散策しているだけで、東京のわざわざ空気の悪いところに電車で行こうなんて思いません。私同様この辺に住んでいる方は、こう

いうことで地域を愛してしまっていて、この地に住んでいるわけです。

外環道路がこういった形で、道路は巨大な通過交通等、市川市街地の真ん中に集中させることで、同じく通過交通道路の北千葉道路、都市計画道路、浦安鎌ヶ谷線、3・4・18号線とともに住宅都市市川を直撃するわけです。その結果、市川の街づくりは分断されて、市全体が荒廃することは明らかです。これは市のための適正な都市交通計画を立てていないためであります。こうした誤りに満ちた環境破壊の道路計画は、破棄するべきであります。

沿道付近の方だけでなく、実害が及ばないと思っていらっしゃるちょっと離れた方でも、外環が仮に開通し、大気汚染物質SPMですとかNO<sub>2</sub>が、この付近を含めて市川全域に拡散されることになれば、緑あふれる文化都市市川の存在意義すら全くないのではないかと私は思っております。

次に費用対便益の観点からなのですが、先日発表されました費用対便益において、従来と直近のBスラッシュCの数值は大きく乖離してしまっていて、4月1日の朝日新聞、5面に出ていました。全国紙に出ているのでも、国民の1人、皆さん周知の事実となるところなのですが、こういった形で地方の道路計画が凍結となりました。民間企業のビジネスモデルが、半年、1、2年で終了、変更、修正を余儀なくされる今日、依然として国の事業が10年、20年前の決定がほぼそのまま遂行されることは、もはやだれが考えても通用しないのではないかと。

直近で発表された本件当該数值のBスラッシュCの値は1.0です。日に日に不適切な数值、1.0を割り込むような形で数值が乖離していくのではないかと、これも予想されます。そうなればもう事業継続の困難が大いに予想されます。絶対に外環はできるわけがないと、ほとんどの方が考えております。外環道路を含む計画道路は、このように国策によって強行されており、予算の制約を受けた例を見ないずさんな計画道路であると、沿線住民は皆さん認識しております。このような道路づくりは、市川市民の支持を受けることは決してできないであろうということを再度強調させていただきます。

環境影響評価書等のいずれの数值をとりましても、確固たる算定根拠もなく、あくまで計画を正当化するようなものにすぎないような資料、こういったものを信じることはできません。私たち国民も一人一人、昨今の年金問題、薬害問題、霞が関から出てくる数值データ、こういったもの一切の数字、全く皆さん信用することができないのではないのでしょうか。こういった不明瞭な問題がいまだに山積しているという本件事業は、土地を収用し



てまでも道路をつくる必要性のある事業では全くないことは明らかであります。今現在、私が先ほども申しました小塚山も切り崩されて、地域住民も意気消沈していますが、この機会にまた皆さんと結束を固めて、最後まであきらめずに頑張っていきたいと思えます。

これで私の公述を終わります。

**【議長】** どうもありがとうございました。降壇してください。

○公述人12：杉原 重夫

【公述人（杉原）】 私、市川の平田に住んでおります杉原と申します。ちょうど諏訪神社という、非常に松の木が多い神社のすぐ隣接地に住んでおります。私の家のちょうど幅が道路の幅になっております。ですから私の土地は、すべて外環道路の用地ということになっております。私は現在でも、立ち退く、そういうふうな意思は全く持っておりません。最後まで戦う、そういう考えでおります。

いろいろ質問をしたいのですが、その前に、何でこんなところに会場を持ってきたかということが非常に不満ですね。大体道路の予定地からずっと離れている関係ないところで、こういう公聴会を開くのは、非常に住民を無視したやり方だと思うんです。皆さんは、だいたいネクスコですか。会社から交通費が出て、出張旅費が出てくるんでしょうけれども、我々は自弁で来るわけですよ。なるべく予定地のそばで、こういうふうなものはやるのが本当だと思うんです。何で関係ない行徳でやるんですか。おかしいじゃないですか。来てほしくないという、何も言ってほしくないということがありありとわかるように思いますけれども、いかがでしょうか。私、先ほどここまでのタクシー代を出してくれと言ったら、タクシー代は出せませんと言われました。もう少しちゃんと場所を考えて、そしてこういう会場を選んで欲しいと思います。

外環道路に関して、いろいろ科学的なデータや何かを、ここにいらっしゃる高柳さんはじめ多くの方がもう既に述べられているか、あるいはこれから述べられると思いますので、私はあまりそういうことについてはここでは触れたくありません。むしろ不満を申し上げたいと思っています。

私は現在の勤め先の前は、市川市役所に勤務しておりました。4、5年ほど勤務しておりまして、皆さん御存じの市川の考古学博物館、あの博物館の建設に携わりました。また、市川市の市史の編さん事業とか、そういう市川市の事業にかなりいろいろ携わってきまして、市川市の土地の形状、土地の性質というものについては非常によく知っているつもりです。市川市につきましては、私は地盤図もつくったことがありますし、京葉工業地帯の埋立地の造成に際しては、地盤調査をアルバイトでやったことがあります。そういうことで、非常に土地のことについては精通しているつもりでおります。

この外環、環状道路の反対運動は、考えてみればあと2年で大体40年を迎えます。40年ですよ。この道路を策定した人は、もう既に定年でいなくなっている、そういう道路

です。それをまだやろうとしている、そういう状況です。40年前、反対運動の初期には、多数の住民の意思を反映しまして、市川市議会、県会、市長、県知事、それから国会も動かして、この道路は住民が反対するのだったらつくらないと、そういうふうなことが言われてきた、そういう経緯がある道路です。

しかしながら、市川市がこの外環道路の計画に反対したということで、当時、建設課の人間、市役所内部の人間が何と言ったと思いますか。「お宅は外環道路に反対しているから、補助金はあげないよ」と、そういうふうなことを言ったわけです。私は、仲間がそういうことをやられているのをよく知っていますから、そういう脅しをかけてきているわけです。補助金は出さない、道路も補修しないと、そういうふうなことを言って、仕方なく、だんだん市長もそれではと、あるいは市議会もそれでは何とかしなければならないということで、やむなく通すようにしたという、そういう経緯。これは実際、私は勤めていました非常によく知っています。そういうことです。この道路を市川市が引き受けたことについて、後悔するときにいずれまた来るだろうと私は思います。もう既に後悔している人もいますけれどね。

実際、この市川市の外環道路は、引き入れる、賛成に回っている人が結構おります。それは知っています。それはこの道路をつくることによって、道路をつくるということではなくて、その土地を収用する、土地買収の補償、それから工事という関係で、市川市内にお金が落ちるのではないか、建設業者が潤うのではないかという、そういうふうなことが、道路をつくるより前にまずあるわけです。そういうふうなことを言う人がたくさんいます。

しかし、私は仕事柄、北海道から鹿児島まで方々を調査して回っていますが、高速道路を使う場合もあります。実際道路が通って、その街が繁栄したということは私が見る限りどこにもありません。現に我々の近く、東京湾横断道路ができたから、例えば館山の街が、房総半島の先端の館山、あの辺の街がにぎわったか、あるいは白浜の灯台が、あの付近の旅館に、ホテルにたくさんお客が来たか。実際にそんなことは何もないわけです。みんな日帰りで手弁当でもって帰ってしまう。だから街は全然にぎわっていない。実際に行ってみればわかります。閑散としています。

道路ができたためにその地域が繁栄するというのは幻想なんです。これは北海道に行っても、稚内のほうに行っても、みんな今、道路ができたために日帰りで帰ってしまう。そういうふうなことが実際現状なんです。実際、道路をつくっておられる当事者として、市川市の街のそのような実態を把握されているのかどうか、そういうことについてお聞きした

いと思います。

それから、外環道路が現在のルートになったことについて、なぜ、だれも市川市民が考えている江戸川沿いのルートになぜ行かなかったのか、これについてです。市川市の住民の大部分が不思議に思っていることです。今日乗ってきたタクシーの運転手も言っていました。「何で江戸川沿いにつくらなかったんでしょうね。つくってたらもう既にできていますよ」、そう言っています。

建設省はそのとき、説明として、立ち退きの戸数が少ないこと、江戸川沿いは地盤が悪いこと、それから自動車の吸い込みがよいこと、そういうことを条件に、現在のルートを決めたということです。私はこのとき市役所でその委員会がありまして、それを聞いていますよよく知っております。

実際、江戸川のルートを通った場合、現在のルートより地盤が悪いのでしょうか。最近になって工事の関係者が、「どうも今のルートは地盤が悪そうだ、こんな地盤が悪いところを通すのはね」そういうことを言っております。工事の関係者が既に。すなわち、当時の空中写真を見ても、江戸川ルートのほうが立ち退き戸数がずっと少ないのは明らかです。どういう数え方をしたのか。すべてそういう数値のでっち上げ、数値を偽って報告することによって、どうしても現在のルートに通すことが、初めに結論ありきということではないかと。

もう一度、本当に江戸川ルートができなかったのか。何か国土交通省の中では、河川局と道路局があって、両方で仲が悪くて、言うことを聞かないんだという話も聞きましたけれども、本当なんですかね。

それから、外かく環状道路沿いの都市計画について申し上げます。現在の外かく環状道路のルート策定に当たっての最大の問題点は、沿線の住民に配慮した都市計画、区画整理が全く行われなかったことです。私は役所にいたとき、もしどうしてもつくりたいんだしたら、周辺を区画整理して、都市計画をちゃんとやって、それで作らなければ駄目であるという話をしました。しかし、当時私はまだ若かったこともありますし、だれもそんなことを聞くような耳は持ってくれませんでした。それが現在、この計画が行き詰まっている最大の理由になっている。

それは何かというと、現在残っている沿線の住民、用地買収をしなければならない沿線の住民の行きどころがない、土地がないということです。ちゃんと都市計画をして区画整理をしておけば、それなりに土地の確保ができたわけです。それを全くやっていない。し

たがって、移転したくても移転することができない。これが現状です。この40年間、建設省あるいはネクスコっていうんですか、何かコーヒーの名前みたいなんです、何をやってたのか。はっきり言えば、高速道路を通すことだけを考えてきたのではないのでしょうか。

次に、外かく環状道路の環境破壊について申し上げます。騒音、振動、排気ガスの対策が不十分であることは、既に何度も指摘されております。今日も先ほどそういう発言がありました。外かく環状道路の現ルートは、市川市でも最も住環境がよいところを破壊して通過することになっています。

国土交通省、ネクスコはクロマツの植えかえを試験的に行き、いかにも環境に配慮しているようなふりをしていますが、市川市内、菅野、平田地区だけでも100本近いクロマツが絶滅の危機に瀕しております。初めは全部移植する、全部大丈夫です、クロマツは切りませんという話をしていたのが、最近、口調が変わりましたね。老木は駄目です、若い木だけ移します、植えかえは不可能です、新しく植えかえます、口調がまるっきり変わってきた。市川市のクロマツは老木が多いんです。大体江戸時代の終わりぐらいから生えている、そういう松が多い。100年、200年を超えている松が大部分です。そういうふうな、いかにも環境に配慮しているようなそぶりをして、実は形だけのそういう作業をしているということではないのでしょうか。

それから、次に、外かく環状道路の用地買収についてです。前回、市川の市民ホールで発言しましたが、私のところに来たネクスコの社員は、人はどこでも住める、そういうふうな意味のことを言っていました。どこでもいいからのいてくださいと、そういうふうな発言でした。大体、ネクスコの社員が用地買収するのに資格か何か持っているんですか。何も土地のことを知らない、土地の性状、形状、どういう住民が住んでいるか、そういうことも知らない。そういうふうなことで用地買収に来る。

しかも以前はよく言われたのが、ピジョン跡地ということを言われました。国分の。あの場所は市川市内でも特に地盤が悪い。周りの人間はだれでも知っている。そういうところの用地を確保して住民に移るようと。代替地ありますかと言うと、大体北のほうの山奥。そんなところに行ったらどうやって通勤するんですか、どうやって生活するんですか。本当にのいて欲しいのだったら、基本的には現在よりも良好な土地を紹介すべきなんです。それが全く紹介できない。紹介された土地をよく見てみると、権利関係が複雑であったり、道路の半分が私道であったり、それから隣に大きなビルが建っていたり、そういうふうな

土地しか紹介できないじゃないですか。それも3カ月に1度ぼつんと来て、どこかの不動産屋のビラを持ってきて、それでここはどうですかと。そんなことで納得すると思いますか。全くですね、もう道路を通せばいい、そればかりしか考えていない。何が市川の道路ができたら便利になる、市川市のためにつくるんだと、そんなことは全く考えていないと、そういうように思います。

再度言わせていただきますが、現在、路線上に残っている家は高齢者を抱えてのくのにのけない、あるいは移転先がない。例えば農家であれば、農地の補償がない、農地の代替地がない、生産緑地であれば、それを取り上げたら行くところがない。そういう家がみんな残っているのではないですか。そういうふうなところの手当てができているのでしょうか。私が見る限りでは、全くなされていないということです。

これは何によるかという、先ほど言いましたように、初め道路をつくる時にちゃんと都市計画をして、それで行くことをやっていない。土地を新しく生み出そうというふうな、来た人はそこに移っていただくという考えは全くない。成田空港の工事は、反対住民がまだ残っていますが、あの現在残っている彼らに対しては、もう既に移転先が実は用意されているんです。土地が用意されている。それでも連中はのかないんです。ここは用意も何もしていない。この40年間、何をやってきたのですか、あなた方は。

もう既に世代がかわりました。私が初めに対応した方はもう既に配置転換されるなり、定年なり、もうおやめになって、私は知らないよということになっています。おそらく、この壇上に登っている6人の方、あるいは下におられるネクスコの方、おそらく今の部署を離れば、私はもう関係ありませんというふうな方なんだろうと思います。ですから、私あまり信用していません。何と惨めな職業についているんだなというふうに考えております。もう少し沿線住民のことを考えてやるのであれば、もうちょっといろいろな配慮が必要なのではないでしょうか。

あと7分ぐらい残っているようですね。

以上の状況から、現在居住している住居や土地を国土交通省あるいはネクスコに、現在の状況ではお渡しする、そういう意思はございません。測量はやりたければやってください。やっていただいて結構です。ただ、人間が住んでいるところを強制的に取り上げることができるのでしょうか。成田闘争が何で起こったか、今まで何であれだけ長引いているか、そういうことをよく考えていただきたい。成田の二の舞をやらないうでいただきたい、そういうふうに思います。もし本当に道路を通すということであれば、ちゃんと都市計画

するなり、あるいは土地がなかったら、今、日本はシールド工法ではもう世界一です。完全地下化をして、立ち退きの土地、戸数をなるべく少なくすると、いろいろな方法があると思うんです。そういうふうな配慮をしない限り、現在残っている100数十戸の住民の土地は生み出せないというふうに考えております。いかがでしょうか。あまり回答は実は期待しておりません。

【議長】 今、質問が何点かあったんですけども、まず最初の質問、市川市の実態を把握しているかというのは、この外環道路の計画決定の経緯についてということによろしいですか。

【公述人（杉原）】 はい。

【議長】 それから5つ目、質問かどうかはっきりしなかったのですが、これはつまりまだ残っている方々に対する移転先の手当てなり何なり、そういったことがきちんとできているのか、考えているのかということで、これは御質問でよろしいですね。

【公述人（杉原）】 うん。

【議長】 わかりました。最後は、シールド工法による地下化について検討できないのかという御質問でよろしいでしょうか。

【公述人（杉原）】 うん。

【議長】 わかりました。では、今確認した点を含めまして質問は6点になります。回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。御質問にお答えいたします。

1点目の市川市の現状について把握しているかという部分につきましては、市川市、松戸市、両市におきましては地域を南北方向につなぐ一般国道や幹線道路がないため、その交通は県道、市道を利用しているということでございます。そのほとんどの区間が2車線道路でありまして、慢性的な渋滞を引き起こしているということでございます。

それに付随しまして2点目の御質問の現在ルートを選定につきましては、外環のルートを選定に当たりましては、先ほど述べましたような点を配慮するような形で、地域の交通状況を改善するなど道路としての機能を最大限に発揮していくという基本概念のもと、選定されております。なお、平成8年には千葉県知事により適切な手続を経まして、高速自動車国道部を半地下、掘割構造とするなど、都市計画変更がなされているところでございます。現在のルート及び構造が最適なものということで判断されているところでございます。

3点目でございます、江戸川ルートはできなかったのかという部分についてお答え申し上げます。路線の選定に当たりましては、先ほど申しました交通需要の方向や地域の総合的な整備の考え方、土地利用状況などもろもろ勘案いたしまして計画等を立てているところでございます。現在のルートにつきましては、先ほど述べましたとおり、メリットという部分で江戸川ルートでなかったという部分を補足させていただきたいと思いますが、松戸市、市川市を結ぶ南北交通を効率的に処理する交通軸になっていると。幹線道路として欠落している地域を通過するため、ほかの道路と一体となって均整のとれた道路網を構築するという部分から現在のルートがいいということで、江戸川ルートにはなっていないこととなります。

4つ目の御質問でございました、区画整理事業につきまして、行われなかったので用地不足が発生しているのではないかと御質問につきましてお答え申し上げます。区画整理事業につきましては、関係行政との協議がなされたかどうかという部分につきましては、この場では不明でございます。ただし私どもといたしましては、移転先候補地につきまして、当方においても代替地の提供に努めているところでございます。移転先の候補地が見つからない場合には、市川市、商工会議所も加盟する用地促進部会の協力をいただきながら、誠心誠意、事業者としてできる限りの協力をさせていただいているということでございます。引き続き、移転先につきまして御希望に添えるように努力してまいりたいという所存でございます。

冒頭、4点、先ほどお答えさせていただきました。

【公述人（杉原）】 もう結構です。そういう答えをされていてむなしくないですか。

【議長】 回答は続けなくてよろしいですか。

【公述人（杉原）】 うん、結構です。むなしくないですか。文章だけ読んでいて。

【議長】 ちょっと待ってください。これは起業者に対する質問ですか。

【公述人（杉原）】 ええ。

【議長】 ただ、これ……。

【公述人（杉原）】 もう結構です。降りますから。

【議長】 どうもありがとうございました。起業者も降壇してください。



○公述人13：石原 修

【公述人（石原）】 松戸市の中矢切に住んでおります石原と申します。

これから話したいことは、今年2月10日に起業者たちが国土交通大臣に外環道路の千葉県部分についての土地収用法に基づく事業認定の申請を行った件についてであります、私は事情はよくわからないのですが、195軒現在残っているうちの114軒、4万3,200平米の部分についての申請を行ったと言われております。114軒という大量の強制収用ということが、これまでも幾つもあったのでしょうか。まずそこから不思議に思うんです。

もう1つはその理由として、首都国道事務所の課長さんが、テーブルについてもらえない人がたくさんいて解決の糸口が見つからないからこうしたんだというふうな説明を、新聞にしていることにあります。そんなにたくさんの人たちが、100軒を超えるような軒数が残っているときに、こういう強制収用、土地収用ということをしようとするのはどうなんだろう、そういうふうに思います。しかも、外環道路の建設が、これからだんだんお話ししていきますけれども、環境問題については、人命にかかわる、少なくともそこに人が住んで生活している、そういう人々の人命にかかわる問題なんですけれども、それについての答えがほとんどないまま強制収用だというのは無謀に近いんじゃないかなと私は感じております。

そして、さらにもう1つ大事な問題があるんです。それは現在、外環道路の主に環境問題に関してなんですけれども、公害調停を申請して行っているところです。これは公害紛争処理法に基づいて、公害調停を千葉県に、平成19年調第1号事件、平成19年調第3号事件として申請をしております。被申請人は国土交通大臣、東日本高速道路株式会社、そして千葉県知事、そういう相手に、現在その公害調停が進行中です。

調停というのは両者が、お互いに話し合って、どこかに結節点を求めていくことなんじゃないかと思います。現在既に9回、10回目も5月に予定されております。これから何回続くのかよくわかりませんが、まだこれから話し合いは続くだろうと思うんです。その話し合いをしている途中で、突然こういうような土地収用、強制収用という行動を起こしたことは、一体国土交通省は何を考えているんだろうかと思います。

公害調停をやっている相手は国土交通省です。そして、この土地収用ということも、事業認定の申請を行ったのも国土交通省です。国土交通省というのは上が大臣だけであつな

っていて、別々のところだからそれは知らないよと言うかもしれませんが、国土交通省は2つあるのかなという感じがします。そして同じ人間が、同じ省庁がこのような行動に出てくるというのは、「ちょっと待ってください」と言わざるを得ません。非常に不思議なことだと思います。

2015年の完成を目指すんだというので必死になっていらっしゃることはわからないではないですけども、肝心のそういう人命にかかわる環境問題その他が解決しないで、それで何でもかんでも通そうというふうな行動の一端なのかと考えざるを得ません。これは今までお話しになった公述人の人たちが言っているけれども、とにかく人間のことを考えないで、道路建設だけに夢中になっているんじゃないかという気が私どもはします。

少し翻って、今までの外環道路の計画の経緯をこれから話してみたいと思います。外環道路、東京外かく環状1号線ですが、東京都心を中心にして半径15キロのところをつなぐ環状道路だと言われています。現在、埼玉部分が一応建設されまして、そして千葉県部分に及んでいます。東京部分についても、国幹審ですか、最近やる方向に動いてきたと言われています。

千葉県部分ですけども、松戸、市川のところを高速道路4車線、それから一般国道298号線4車線で、ここを通ろうとする道路です。その道路なんですけれども、松戸のところでは葛飾橋というところを渡って6号線を突っ切って、そして矢切というところを通ります。この矢切のところの通り方っていうのはどういうことかと言いますと、旧矢切村ですけども、上矢切、中矢切、下矢切、そして栗山という4つの古い集落がありました。そこを栗山だけ通らないで、御丁寧の上矢切、中矢切、下矢切を斜めに切るんです。これは分断なんですけれども、そして先ほどから話していらっしゃった北国分のほうへ入って、道免き谷津から国分川の谷を通して、そして市川の市内を真ん中で分断するという道路です。ですから市川市にとっては、まさに分断ですけども、矢切にとっても、真っ二つに切るのではなくて斜めに全部に渡るように分断していくというような道路計画です。

どこでそういう線引きが行われたのかよくわかりませんが、その道路ができれば、道路幅も広いことですから完全に北側と南側が違った集落になってしまう可能性が非常に大きいところなんです。この道路建設計画ができてから、矢切というところは県道が通っているんですけども、特に中矢切の商店街は既に壊滅状態です。そうでなくても県道の交通量が多いものですから、この外環道路に比べればずっと狭い幅なんですけれども、それでも向こう側へ渡って買い物をする状態ではなくなってきたりしていることがあるのかもし

れませんけれども、ともかく中矢切の商店街はある意味でゴースタウン化しております。

分断というのはそのようなことがあるし、さらに分断のことで1つ2つ言いますと、ここで立ち退いていった人たちが、新しい土地といってもすぐにいいところがあるわけではないですから、比較的近くに、今まで自分が付き合っていた人たちが住んでいる比較的近くに移るんですけれども、それでも生活環境や何かがすっかり変わってしまいます。生活環境が変わってしまいますと、結果論として、こんなことを言いたくないんですけれども、早く死にます。40年道路問題にかかわっていて、どうしようかどうしようかと不安になって、最後に移っていった人たちも世代が替わってきています。年にとって新しい土地へ行ったけれども、近所との付き合いもまだきちっとできていない。そのような心労がたまっていて、早死にしてしまう人がすごく多いんです。

ですから立ち退かせれば、そしてある程度のお金を払えばそれでちゃんとしてやったんだなんて思っていたら、とんでもない間違いだと私どもは思っています。当然その周りに残された人間にとっては、今度は環境の問題が残ってきます。公害の問題が残ってきます。

そういうことを頭に置きますけれども、もう1つ話をしたいことがあります。8車線の大型道路が通り、そしてその大型道路に北千葉道路なんかが接続し、大きなジャンクションができ、そして各地にインターチェンジができることが予定されているわけですが、その道路自体が産業道路として、高速道路を大型ダンプなんかがどんどん走ることが想定されているところです。先ほど北国分の人が周りは緑だとおっしゃっていたけれども、松戸の矢切も、低地から台地にかかるところに斜面林の緑がありますし、かつては松戸の宿場といったらおかしいんでしょうけれども、旧市街の人たちは矢切といったら松戸の軽井沢だと言ったような自然環境に恵まれたところだったんです。それだけに駅から離れていても、多くの人たちがここについてのすみかとしての住居を求めた、そして住宅地化した。だんだん住宅地化してくるときに、都市計画というのが発表される。

その都市計画決定というものが、少し過去に背景として遡ってみますけれども、69年5月に都市計画決定されたのですが、これは大正8年にできた、俗にいう旧法なんですね。68年は既に新法が出されて、そこの移行期間のところをねらって駆け込み的に、この外環道路の最初の都市計画決定がなされた。

具体的なことを言いますけれども、私なんかは初めて首都国道事務所の説明会があるというのでお宮に集まったんです。お宮に集まったら、最後のせりふが「あと1カ月後に立ち入り測量しますから、みんな覚悟してください」という言い方です。これは絶対王政の

もとだった、戦前のやり方と全く同じです。それで、いた人たちがみんなびっくりしまして、これじゃ大変だと言って、凍結、再検討をお願いしますと、何も知らない人たちが慌てて市役所に飛び込んでいったというのが私どもの反対運動の始まりでもあるし、きっかけになったときです。

そのとき以来、この道路というのは突然降ってきた大きな道路です。商店街の人は商店街の人で、住民は住民で、やっと自分が緑のある郊外に家を求めたところを、斜めに突っ切る形でそういうような巨大な道路が入ってきた。道路ができるというので案外みんな便利になると思っているのかしれないですけども、道路幅が現在の60メートル、70メートルという幅だったら、これは川です。だから川向こうと川のこっちになっちゃうんです。そこを斜めに切るといのは、勝手に地図の上で線を引く人々がやれることであって、そこを知っている人間がやることではないような気がします。

時間がありませんから少しはしよりますけれども、とにかくそういうようなことでびっくりして、そして市川は市川市議会に、松戸は松戸市議会に、そして県議会も反対の請願を出します。そういうようなことがありまして、さらにこれが国会に行って、12万人の署名を集めて国会まで行きます。70年代に反対運動というのが出てきて、これで外環道路はもうそろそろ通らないんだと。75年には千葉県知事がルート及び構造の変更を国に要請する段階になっていますから、これはもう通らないんだというふうに思っていました。思っていましたところが、87年に現在の都市計画変更案が示されるんです。

そのときのことで1つ大事なことは、ルート及び構造の変更と言ったんですけども、ルートは全く変更されませんでした。結果的に。先ほど申しましたように、斜めに矢切を切り、市川市のだ真ん中をぶった切る道路は、ルートについて考えることをしていないんです。その地域は人間がたくさん住んでいる地域のだ真ん中です。それだけ細心にいろいろなことを考えなければならないはずだったのに、それについては考えず、1つ出てきたのが半地下スリット構造といわれる案なんです。その半地下スリット構造という一種の蓋かけ案と私どもは呼んでいましたけれども、その蓋かけ計画が進められています。そして、道幅もかつての40メートル幅から平均60メートル幅に広げられていきます。木も植えるからこれで大丈夫だというような言い方になってくるんですね。

そういう形で話が進められていくんですけども、環境影響評価というのがやがてなされます。その環境影響評価をたくさんしゃべりたかったのですけれども、もう時間がありませんから簡単に言いますけれども、環境影響評価というのが出てきて、私どもは多くの

意見を言いました。その中で環境影響評価についての審査会が持たれて、委員の中からもたくさんの不備を指摘するような声が上がってきます。そのときの審査委員会の委員長が、最終的に知事にもう一步踏み込んだ対応を求めるという異例の発言をしています。それは外環の環境影響評価の見直しは必至であるという新聞報道がなされまして、その時期にはこの道路は環境面からいってつukれないものだと私どもは考えておりました。

しかし、現実はどうかと言いますと、事業を実施するのは大丈夫大丈夫だというような起業者の方の意見が通って、そして千葉県の中でこの環境影響評価というのは通ってしまいますけれども、そのとき1つお忘れにならないで欲しいことがあります。それは附帯意見がつけられたことです。附帯意見だけを読み上げておきます。「東京外かく環状道路は長期にわたる計画であり、大気汚染や騒音等の環境問題が顕在化している地域や良好な自然環境を有する緑地の一部を通過することから、環境影響評価書に記載されている対策を適切に実施するとともに、事業の実施に際して関係機関が十分に連携し、必要な対策を講ずることにより、環境保全に万全を期すこと」という内容の附帯意見がつけられております。

それから先の話になるんですけれども、ここで環境影響評価が通ったということになってきて、国交省はすぐ実行に移ろうとします。そして、土地の買収やいろいろな問題が発生してまいります。その中で首都国道事務所の人たちがとっていた姿勢というのは何だといひますと、とにかく道路をつくらせてくれ、道路ができれば何とかなるんだということ、道路建設に必死で、そこに住んでいる住民とか、その環境の悪化とかいうようなことは無視されている、後回しにされている、そういうような傾向が非常に強いんです。それが建設優先、環境問題は後回しという形でごり押しされてきているのが現在のことだと思ひます。現在でも多くの人たちが反対しているというのは、一番その点なんですね。

その点がありますからこそ、最初に申しましたように私どもは公害申請を行ひまして、そして現在、調停段階に入っております。この公害調停を申請しているというのは、千葉県の環境影響評価審査会が出された条件を十分に果たしてもらいたいという願ひからです。と申しますのは、もうちょっと言わせていただきます。時間がないのであまり言えませんが、1つは大気汚染の問題については……。

もう1つ言っておかなければいけないことは、環境影響評価というのは起業者が自らの手でやる場所の環境を評価するんです。これから仕事をやろうという人が、ここはどうだということ調査するんです。ですから、大抵答えは大丈夫だと、こうなってしまうんです。

第三者の意見だとか住民の意見なんていうのは入りっこないんです。日本では。

そういうことですから、どうなっているんだということなんですけれども、なぜそんなことを言うかという、大気汚染の数値が低そうな場所、工場や道路の接点がない場所を選んでやっていることが1つですし、もう1つ大事なのは、SPMなんか、DEPについてはいまだに何もやるということをおっしゃっていません。SPMも、こういうことなんです。環境基準が決まっていないからこれの調査はしないということで、約10年我々を待たせました。その後で1つのモデル、環境予測が出てきたときは平成42年の数値を出してきて、これで大丈夫ですという言い方です。平成42年というと私なんか多分生きてないだろうと思うんですけれども、とにかくそういうようなところなんです。

そしてNO<sub>2</sub>に関して言えば、それだけに低い場所を選んでいますが、数値がぎりぎりです。ぎりぎりでも中に入っているから大丈夫だという言い方というのは非常に欺瞞なのではないかと思います。その違いは、先に開通しております埼玉県の外環道路がまず交通量で2倍も違った。予測値と。そして現状と予測値との乖離が非常にはっきりしている、そういうことが出てきます。建設省の人は言います。向こうとこっちは違うんだ、向こうは高架だけれども、こっちは半地下式なんだ。しかし、半地下式で通るとするならば、掘割スリットで通るとするならば、北国分から市川にかけてのところは谷間なんです。谷間のところに掘割式でやっていけば、そこにたまった排気ガスは上に出るんです。そうすると結果的には当然濃い反応が出てくるはずなんです。

そのようなことを考えていけば、いろいろな環境問題がたくさん残っています。少なくとも人間というのは、最初に私どもは住んでいた人間です。そここのところへ道路を通そうとしたら、それだけの十分な配慮がなされなければなりません。それをしないで建設すればいいんだというような、やり方で国民に迫ってくるやり方というのは現在の憲法でも許すのでしょうか。それを考えてみていただきたいんです。

そして、強制的な土地収用を、テーブルについてくれないからというような言い方でそういうことを進めるのはどうかと思います。少なくともこここのところでお考えいただきまして、土地収用の問題というのは一応とめ置いて、環境問題に対するはっきりしたけれども納得できるような、これで大丈夫ですよというものを指し示して、それから建設するのが本筋ではないかと思います。それが民主主義というものではないかと思います。住民がいるのですから、住んでいる人間のことに心をいたして、その上でこういう建設計画というのを考える。そういうふうに、ぜひしていただきたいと私は考えます。

以上です。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

○公述人14：松林 久雄

【公述人（松林）】 私は、平成19年2月6日に千葉県公害審査会に公害調停申請した事項に対し、起業者側の対応が不十分になっています。私は以下のことについて、改めてその対応を求めます。

1、国と東日本高速道路会社は、1996年に外環道路の環境影響評価を実施した際、千葉県環境影響評価審査会が不十分であると指摘した事項に沿い、以下のような環境影響評価の見直しを行うこと。

(1) 大気汚染も騒音も環境影響評価での予測を大きく上回っている埼玉区間の外環道路の現状について、詳細な実態調査を行うこと。

(2) (1)の埼玉県区間の実態調査の結果に基づき、交通量など予測条件を見直すこと。

(3) ジャンクションやインターチェンジ、トンネル坑口など、特殊部について模型実験や類似道路の野外調査によって予測結果の検証を行うこと。

(4) 大気汚染の影響予測地点に既存の道路や工場などの影響と外環の影響が相乗りされるような場所を選んで、影響予測評価を行うこと。

(5) 二酸化炭素、NO<sub>2</sub>に関し、長期にわたり安定した環境保全を確保するために、千葉県の環境保全目標値として定めている日平均値0.04ppmを達成できる根拠を示すこと。

(6) 騒音のレベルが長期にわたり安定して保全目標を達成できるよう、住宅地域における予測値は、これまでの住宅地域としての環境基準を、既存の道路沿線地域では現況の騒音レベルを超えないことを示すこと。

(7) 予測を行わなかった浮遊粒子物質SPMとディーゼル微粒子についての予測評価を行うこと。

(8) ボーリング調査、地下水調査の結果を公表し、地域ごとに振動対策、地盤沈下対策、地下水脈遮断対策を具体的に示し、影響が回避できることを示すこと。

(9) 道路建設に伴う治水面の影響を総合的に調査し公表すること。

(10) 埼玉県内の外環道路、市川市内の京葉道路、湾岸道路など既存の類似道路での路面排水が、周辺河川の汚染、汚濁に与えている影響を調査し公表すること。

(11) 小塚山、矢切斜面の改変に際し、生態系への影響をどのように把握し、どのよ



うな対策を講じ、その結果、改変による生態系への影響が回避できたかの結果を明らかにすること。国府台団地など、その他のまとまった緑地で外環道路が生態系に与える影響を調査し公表すること。

(12) 計画路線のクロマツへの影響調査を実施し、これらのクロマツの大半が保全できることを示すこと。

(13) 予定している工事手法に従い、施工中の騒音、大気、振動影響予測を詳細に行い、工事中も一般生活環境に相当する環境基準が達成されることを示すこと。

2、国や東日本高速道路会社は、上記見直しに用いた予測条件、予測手法、予測結果を冊子やCD-ROMの形で公表し、関係住民に説明すること。また、意見書を提出、公聴会等の形で関係住民に意見表明の機会を設けること。

3、千葉県は、国や東日本高速道路会社の行った見直し結果とそれに対する住民意見を千葉県環境影響評価委員会の審査に付し、委員会としての意見を求めること。

4、千葉県は1996年の都市計画変更後、環境影響評価の結果をフォローアップするためとして設けた、東京外かく環状道路連絡協議会環境保全専門部会が設置された目的を達成できるよう、県職員だけではなく、千葉県環境影響評価委員会の委員など専門家を加え、体制を強化するとともに、非公開で行われている審議を公開すること。

5、国、東日本高速道路会社、千葉県は、上記の1～4を2009年に行う外環道路の事業再評価までに実施し、その結果に基づき道路計画を見直すこととし、環境保全が図られないことが明らかになった場合は、事業そのものを中止すること。

6、国や東日本高速道路会社は、上記の過程を経て、道路計画について関係住民の納得できる結論が出るまで工事をストップすること。

最後に、そこに住む住民が用地収用に応じないということは、住み慣れた街に大変な環境破壊がもたらされるという思いがあるからです。2007年2月に公害調停を申請しており、現在まで9回の調停期日が持たれ、調停員が合意形成に努めています。申請人側はそれに答える方向で対応しています。土地収用に優先して合意形成を図るべきです。

以上です。

【議長】 確認したいんですけども、最初の1つ目、(1)から(13)までおっしゃっているのですが、これはすべて質問でよろしいのでしょうか。

【公述人(松林)】 ええ。時間内には当然終わらないと思いますので、現実はこの不十分な部分があると私は感じておりますので、それについて今やっていることについて、

もし時間内で答えられる部分があれば答えていただきたいと思います。

【議長】 わかりました。(1)から(13)まで、これは個別の項目について、あらかじめ公述の申出になかったものですから、今答えられる範囲でということによろしいですか。

【公述人(松林)】 そうですね。

【議長】 わかりました。それから、その後2、3、4、5までにつきましては、ほぼ要望のような形で来られていましたけれども、それぞれについての起業者の見解を求めることによろしいですか、御質問の趣旨で。

【公述人(松林)】 ええ。時間内にできれば、その範囲でお願いしたいと思います。

【議長】 わかりました。それでは、起業者は可能な範囲で回答をお願いします。

【起業者(絹川)】 はい。首都国道の絹川と申します。

ただ今公述人の松林さんがおっしゃられた内容につきまして、一番最初、公害調停をやっている、改めてこの場で意見を聞きたいというふうなお話だったと解釈していますが、それによろしいでございましょうか。

【公述人(松林)】 はい、結構です。

【起業者(絹川)】 そうすると、起業者といたしましても公害調停そのものが非公開、非公表という形になっております。答えとしましては、公害調停の中のほうに突っ込んだ回答はできないことになろうかと思っておりますので、それでやらせていただきます。

【起業者(丸山)】 首都国道の丸山と申します。

そうしましたら20問、確か20問だと思います。順番に追って御説明申し上げます。

申し訳ございません。問いの数につきましては、申し訳ございません、問いを復唱しながら、私どもで回答を述べさせていただきたいと思っております。今の数につきましては、申し訳ございません、各々の問いに対しての回答という形で、もし不足等がございましたら後ほど指摘していただければというふうに御理解していただきたいと思います。

まず1点目でございます。環境影響評価に対して千葉県の環境影響評価審査会が不十分であると指摘した事項に沿って、見直しを行うことという問いに対しましてお答え申し上げたいと思っております。当該環境影響評価におきましては、千葉県の環境影響評価審査会による答申を踏まえまして、提示されております環境担当部局からの意見の対応について、都市計画権者であります千葉県知事より見解が示されているところでございます。それにつきましては、都市計画地方審議会に付議されているところということでございます。

それに対しまして都市計画決定権者の見解では、浮遊粒子状物質 SPMのうち自動車交通に起因するものとしては、自動車の排気管から排出されるもの、タイヤ、ブレーキ、路面などの磨耗によるもの、及び路面堆積物の巻き上げによるものなどが考えられますが、各々排出量が明確には把握されていません。また、バックグラウンド濃度についても発生源の寄与率等が十分に解明されておらず、予測困難な状況であります。今後、SPM、DEPの研究事例などの収集を行い、SPMの予測評価の実施について調査研究に取り組む他、定期的な路面清掃の実施や積極的な植樹の実施などを行うなど、道路からの対策について積極的に取り組んでいますというふうにされてございます。この部分につきまして、平成18年度に実施しております一般部の10断面におきますSPMの予測につきましては、千葉県環境保全部会の方に検討状況や対応状況などを報告させていただいているところでございます。起業者といたしましても、今後も環境影響評価のフォローアップを適切に講じてまいりたいというふうに考えているところでございます。

2点目の御質問でございます。国や東日本高速道路が、今述べました予測条件、予測手法、予測結果を冊子やCD-ROMで公表していただけないかということでございます。また、意見書の提出などについては、関係住民に意見表明を設けることということでございます。これはまず、大気汚染、騒音、振動及び動植物などにつきまして、環境基準などを満足すると評価されておまして、内容につきましては平成8年12月に、公告縦覧されているところでございます。起業者といたしましては、この内容につきまして、平成10年以降これまでに計17回、千葉県の環境保全専門部会において検討状況、対応状況などについて報告させていただいているところでございます。今後も環境影響評価のフォローアップを適切に実施していくということを考えておりますので、御理解のほうよろしくお願ひしたいと思います。また、復唱になってしまいますが、この結果につきましては千葉県のホームページで公開されているところでございます。

3つ目でございます。千葉県はということですが、国や東日本高速道路株式会社が行った見直し結果、それに対応する住民の意見、千葉県の環境影響評価委員会に対して、委員会として意見を求めることという問いがございました。この問いにつきましては、県に対しての質問ということで起業者は認識しております。ですので、本日は回答を差し控えさせていただきますと考えております。

問いの4つ目でございます。千葉県は1996年の都市計画変更後、環境影響評価のフォローアップをするため設けた東京外かく環状道路連絡協議会千葉県環境保全部会が設置

された目的などを達成できるよう、県の職員だけでなく、千葉県環境評価委員会の委員など専門家を超えて体制の強化をするとともに、審議会を公開していただきたいというところでございます。この件につきましても、千葉県に対しての質問というふうに認識してございます。起業者としましては、今回は回答は差し控えさせていただきたいという状況でございます。なお、これも復唱になってしまいますが、起業者につきましては、平成10年以降これまでに17回、千葉県の環境保全専門部会に検討状況、対応状況等について報告させていただいていることを、改めてこの場で申し上げさせていただきたいというふうに思っています。

次に問5になります。国、東日本高速道路株式会社、千葉県は、上記1から4という問いですが、先ほど述べました件でございます。2009年に行う外環道路の事業再評価までに実施し、その結果に基づき、道路計画を見直すこととするというところでございます。さらにその事業についても明らかになった場合には、環境保全が図られない場合には、その事業についても中止することという問いでございます。これにつきましては、千葉県区間の環境影響評価につきましては平成8年に適切に実施されているというふうに認識してございます。その時点におきましても、環境基準などを満足するという評価を得られているところでございます。また、平成20年12月には、環境影響評価の照査を実施しているところでございまして、環境基準を満足することを確認しており、御指摘のような見直しを行う必要性はないというふうに考えているところでございます。

問6でございます。国や東日本高速道路株式会社は、上記というのは今まで出てきました1から5番の問いでございます。国や東日本高速道路株式会社は、過程を経て、道路計画について関係住民の納得できる結論が出るまで工事をストップすることというところでございます。これにつきましても、問5でお話しさせていただいたとおり、千葉県区間の環境影響評価の手続等につきましては、平成8年に適切に実施されているというふうに認識しているところでございます。結果といたしましても、環境基準などを満足すると評価されているというところでございます。また、平成20年12月についても環境影響評価の照査を実施しておりまして、環境基準を満足していることを確認しているところでございます。

以上、大きく分けまして6つの問いがあったかと思えます。以上6つの問いに対するお答えをさせていただきました。

【議長】 すみません、1つ目の問いですね。確かに13項目すべてについて準備はし

ていないと思うんですけれども、例えば埼玉県区間での調査をすべきではないかとか、工事中の環境への影響についてもちゃんと配慮すべきではないかとか、個別具体的に答えられなくても、そういった環境への取り組み姿勢とかについてお答えいただきたいという趣旨だと私は思ったのですが、もう少し答えられることはないでしょうか。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。

申し訳ございません。事前に申出書にございましたが、13項目あることにつきまして、起業者としても認識しているところでございます。情報不足の点もあるかもしれませんが、現時点で御報告できる項目だけ、それでは13項目、順にかいつまんでわかる範囲内でお答えさせていただきたいと思っております。

【公述人（松林）】 よろしくお願ひします。

【起業者（金子）】 首都国道の金子と申します。よろしくお願ひします。（1）から13項目まで、わかる範囲内でお答えいたします。

まず最初の（1）でございますが、御質問のほうは、埼玉外環の現状について詳細な実態調査を実施し報告することという御質問です。これにつきましては、東京外環沿線における騒音の状況につきましては、国土交通省北首都国道のホームページにより調査結果が公表されており、だれでも見られるようになっております。大気の状態につきましては、埼玉県のホームページにより閲覧が可能となっております。まず最初の問いになっております。

次に（2）でございます。交通量、汚染排出係数など予測条件を見直すことという御質問だと思われまゝ。これにつきましては、騒音につきましては平成18年度、道路環境センサス測定結果によるすべての箇所環境基準を満足しています。また、大気につきましては、二酸化窒素濃度の測定データによると、すべての箇所環境基準を満足していると確認しております。千葉県区間の環境影響評価の手續につきましては、平成8年に適切に実施され、大気汚染、騒音、振動、動植物等について環境基準等を満足すると評価されております。また、平成42年を推計年次とする計画交通量等を用い、環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、平成20年12月に環境影響評価の照査を実施したところ、大気汚染及び振動等については環境基準を満足し、騒音については遮音壁等を設置することにより、環境基準を満足することを確認しております。

（3）でございます。湾岸道路、京葉道路、北千葉ジャンクション等の3カ所、特殊部のですね、実態に合った予測評価を行うことという御質問だと思われまゝ。これにつきま

しては、特殊部の予測につきましては、平成8年の環境影響評価時に、当時の最新の知見を踏まえ、参考に計算を実施しており、環境基準を満足する結果が得られております。また、当該環境影響評価において、千葉県環境影響評価審査会による答申を踏まえて提示された環境担当部局からの意見への対応については、都市計画決定権者である千葉県知事により見解が示され、都市計画地方審議会に付議されているところでございます。また、特殊部につきましては、都市計画決定権者の見解におきまして、起業者としましては都市計画決定権者の見解の内容について関係機関と連携を図り、着実に実施していく所存です。

次の(4)の御質問ですが、土地利用の状況から影響が著しいと思われる地点を予測地点に選ぶことという御質問だと思われます。これにつきましては、道路の構造は地形、地質、沿道の土地利用状況、その他種々の条件によって定まるものであります。一定ではありません。したがって、環境影響評価を行う断面は、沿道状況を勘案し、一般的な条件下で行うことになっています。環境影響評価時においてそれらを勘案し、標準的な構造となる10地点を選定しております。なお、特殊部としましては国道6号ランプを含む7カ所を選定しております。

(5)の御質問ですが、二酸化窒素NO<sub>2</sub>の千葉県目標値平均0.04ppm以下が達成できるような根拠を示せという御質問だと思われます。これにつきましては、環境影響評価時から現在まで、外環近傍の多くの大気環境常時観測測定局では、二酸化窒素に係る千葉県環境保全目標値を超過しており、千葉県環境目標値を1道路事業の環境保全目標に設定することは現実ではないと思っております。当該事業における二酸化窒素に係る環境保全目標としましては、環境基準を考えております。二酸化窒素の予測評価は、道路の環境影響評価において一般的に用いられている信頼性の高い手法で実施しており、環境保全目標、環境基準は達成されると評価されています。千葉県環境目標値の達成を図るためには、自動車単体対策や交通流対策などの自動車交通公害対策を含めた総合的な対策が必要と考えられます。

次に(6)の御質問です。これにつきましては、騒音のレベルが大気汚染と同様に長期にわたり安定的に、住宅地として環境保全目標値が達成できる対策を示すとともに、現況の騒音レベルを悪化させない対策を示すことという御質問だと思われます。これにつきましては、私どもとしましては、千葉県区間の環境影響評価につきましては、環境影響評価の実施について、平成8年に適切に実施され、大気汚染、騒音、振動及び動植物等について、環境基準等を満足すると評価されております。また、平成42年を推計年次とする計

画交通量を用いまして、環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、平成20年12月に環境影響評価の照査を実施したところでございます。大気汚染及び振動等については、環境基準等を満足し、騒音については遮音壁等を設置することにより、環境基準を満足と確認しております。なお、当該環境評価におきましては、千葉県環境影響評価審査会による答申を踏まえて提示された、環境担当部局からの意見への対応については、都市計画決定権者である千葉県知事により見解が示され、都市計画決定に付議された内容を踏まえ、最新の手法で等価騒音レベル、 $L A e q$ で照査を行っております。

次に(7)の御質問です。これにつきましては、SPM浮遊粒子状物質、ディーゼル微粒子について予測評価を行うことという御質問だと思われま。

【公述人(松林)】 恐れ入ります。時間もかなり近づいておりますので、ずっと最後まで聞きたいのですが、途中ですみませんがやめていただいて、最後に私のほうから、最後に要望しました土地収用に優先して、きちっと合意形成をして欲しいという要望を最後に出しましたけれども、これについて最後に見解をお願いしたいと思ひます。

【議長】 それでは、起業者は回答をお願いします。

【起業者(丸山)】 首都国道の丸山と申します。

もしかしたら今の御質問にそぐわないかもしれませんが、私どもの考えといたしまして、まず事業者といたしましては、用地交渉におきまして基本的に話し合いで解決したいということで、長年にわたりまして用地取得を実施してきたところでございます。それをもちまして、現在用地取得率は約95%まで達成しているところでございます。しかし、未取得用地にまだ交渉にも応じていただけない方がいらっしゃるという依然として厳しい状況が続いております。今後も引き続き任意交渉により、用地取得に全力を尽くしていく所存ということで考えておりますが、事業の計画的な遂行を図るためにも、任意交渉と並行して、今回事業認定手続を進めさせていただいたというところでございます。

以上でございます。

【議長】 今の回答について……。

【公述人(松林)】 納得はできませんけれども、そういうふうな姿勢であれば、それはそれとして承っておくということで。

【議長】 以上でよろしいですか。

【公述人(松林)】 結構です。

【議長】 どうもありがとうございました。それでは公述人と起業者は降壇してくだ

い。



○公述人15：塚原 道夫

【公述人（塚原）】 私は塚原道夫と申します。

本日、公聴会におきまして公述する機会を与えていただきまして、ありがとうございます。私は緑の専門家であり、また緑の活動家でもあります。みどりのネットワーク千葉や樹の生命を守る会などのNPO法人に参加しまして、活動しております。

私は、緑豊かな道路空間の創造を掲げて計画されているこの外環事業につきまして、微力ながらも力添えができればと思ひまして、これまで種々の協力をさせていただいております。現在の環境資産を保全するために、事業者や地元市川市などが設置しました小塚山地区の樹木移植検討会及び樹木復元検討会や、菅野、平田地区のクロマツ移植技術検討会への委員としての参加、それから将来にわたり、これから新たに育てていく環境資産の手助けとして実施している、地域の子供たちがクロマツの苗を育てる取り組みへの参加などがあります。本日は、これらの体験と私のこれまでの経験を踏まえまして、まず外環事業の環境に関する取り組みを御紹介し、次に地域に及ぼす効果と、その効果を活用した地域づくりの取り組みの提案について、緑の立場から述べさせていただきます。

道は、私たちの身近な施設であります。人が通り、荷物を運び、そして情報が行き交います。私たちの社会生活の基本となる施設であります。高速道路網の整備とモータリゼーションの普及によりまして、私たちは車を使って遠方に、しかも迅速に行くことができるようになりました。

新たに道路をつくるためには、そのための土地が必要であります。野原や山林を切り開くことによって、地形の改変や自然の破壊が起こります。しかし、私たちが高速道路を使って旅をするときに、土がむき出しになって自然が破壊された光景を目にすることはありません。改変された地形や切り倒された緑は新たに緑化されて、復元されております。桜などの造園木が植えられて、美しい緑の景観が出現して、ドライバーの目を楽しませてくれます。さらに近年では、野生生物の生息に配慮した自然の復元が取り組まれております。このように道路整備に伴って生じる自然の改変は、緑化技術や自然再生技術によって克服されてきました。私たち造園家、樹木医、自然復元技術者などが、これらの事業に微力ながら貢献してまいりました。

では、まず外環事業の環境に関する取り組みについて御紹介させていただきます。既に皆さんも御存じのとおり、東京外かく環状道路千葉県区間の整備は、松戸市、市川市の南

北方向の慢性的な交通渋滞解消と生活道路の機能回復といった移動手段としての効果の他に、地域住民にとっての緑豊かな道路空間や新たな防災空間機能の創造などの効果が期待されております。さらに市川市では、一般国道14号、京葉道路、東京湾岸道路の東西方向の主要な道路とつながり、均衡ある道路ネットワークを構成する幹線道路になると聞いております。この地域住民にとっての効果につながる緑の保護と復元に関する取り組みについて、私の知っている範囲で紹介させていただきます。

市川市北国分地区には、小塚山公園、小塚山緑地があります。この緑は、市川市に残る貴重な里山でございます。外環はこの緑を守るためにトンネルを掘って通ります。しかし、トンネルの深さが浅いために一部は開削されます。そこで、開削される箇所は樹木は移植して保存することになりました。難しい事業ですので、国土交通省は専門家による検討会を設置して研究を重ねた結果、里山の樹木を安全に移植する方法を確立いたしました。この方法に基づきまして、クヌギやコナラなど約1,500本と林床の貴重な植物が移植して保存されております。

菅野、平田地区周辺は、市街地の中にクロマツの大木があります。JR総武線の車窓からも見ることができます。クロマツの街並み景観は、市川市を代表する景観になります。ちなみにクロマツは、市川市の木になっております。クロマツは古くから屋敷林として用いられてきており、大正のころにはこの地区で盛んであったナシなど果樹栽培のために防風林として多く利用されておりました。この地区は、市川市の低地部が海だった縄文時代に来た市川砂洲の名称を持つ砂質土壌が分布しておりまして、クロマツに適した土壌関係を形成しております。

外環はこのクロマツが多くある市川砂洲の中間部を通ることになります。東日本高速道路株式会社は工事区域のクロマツを守るために、専門家による検討会を設置いたしました。この地区のクロマツは非常に高齢であること、それから樹勢の弱っているものが多いこと、さらに土壌が砂地であるために根鉢が崩れやすいことなど、移植するには解決しなければならない困難な条件があります。そのため専門家を交えまして、平成16年から今まで、長期間にわたる検討の結果、これらの悪条件を克服しまして、移植保存を行う方法を確立することができました。この方法に基づいて、現在根回しが行われており、クロマツは移植して保存されることになります。

小塚山地区におきまして、子供たちがドングリをまいてクヌギやコナラなどの苗木を育てる取り組みが行われております。ドングリ探検隊と名付けられたこの活動は、地域の子

供たちの環境教育にも役立ち、市民参加による里山の復元の取り組みとして評価されております。

菅野、平田地区では、子供たちがクロマツの種をまいて、クロマツの若木を育てております。新たな芽吹きのお手伝いと名付けられたこの取り組みは、平成16年から東日本高速道路株式会社を主体としてこれまで毎年行われてきました。事業者によるクロマツの移植保存と連携しましてクロマツの街並み景観を再現する取り組みとして評価されております。4月28日には、日出学園小学校の子供たちがこれまで育ててくれたクロマツの苗を外環用地に植えつける催しの開催を予定しております。

次に、これらの取り組みを通じ、創造される環境空間の効果と緑の街づくりの取り組みについてお話しさせていただきます。千葉県の外環事業の多くの範囲を占める市川市は、万葉集に詠まれたように歴史ある豊かな文化都市であります。都市化が進み、多くの方が住みますが、北部には昔からの里山が残されており、市街地には公園や緑地があります。市内には約400カ所、面積にして約141ヘクタールの公園が整備されております。外環事業によって環境保全空間や緑地など、新たに14ヘクタールの緑が生み出されます。これは既存の公園面積の1割に当たり、標準的な公園である街区公園56カ所分に匹敵いたします。外環事業によってつくられる緑地は市川市にとって、貴重な環境資産となります。

緑は、空気の浄化、騒音の緩和、美しい景観、野生生物のすみか、火災時の延焼の防止、災害時の避難場所など、様々な機能を果たしております。花と緑に囲まれた生活環境は、私たちに潤いと快適な暮らしをもたらしてくれます。このように緑は、都市にとって貴重な存在であります。国民の価値観は、お金や物よりも心の豊かさを大切にする傾向にあると言われております。土に触れて草花を育てる、木を手入れする、このようなことを体験したいと考えている市民が増えております。外環によって新たに生み出される緑地は、地域の環境資産であり、地域の環境を良くすることに有効であります。さらに、地域の方々が緑づくりに参加することによって、緑を通じた心豊かな生活、地域の人々の交流、緑豊かな街づくりに役立つことができます。

ここで私がかつてかかわった、道路整備に伴う公園づくりの事例を御紹介させていただきます。千葉市稲毛区で、新港横戸町線という道路づくりが進んでおります。この道路のわきに小さな公園ができました。黒砂台ながぐつ公園といいます。ちょうど長靴の形をしているので、みんなで名前を決めました。この公園は住民の方々が管理に参加していらっし

やいます。先日も見に行きましたが、住民の方々が植えられた草花がいっぱい咲いており  
ました。この公園は、ごみが落ちておりません。落書きもありません。住民の方々が地域  
の庭ととらえて、みんなで守ってくれております。

この公園をつくる時には、住民の方々と話し合いをしました。話し合いの結果に基づ  
いて設計し、工事を行いました。工事の際は、子供たち、大人たち、大学生などが参加し  
てくれました。この地区にはこれまで公園がなかったのですが、公園で花や緑に触れる機  
会が増えたためでしょうか、住宅にも草花が増えて、街全体が明るくなったように感じら  
れます。この事例は、道路づくりに伴って生まれた公園は、地域の方々が花植えや掃除な  
どに参加することによって、緑豊かな明るい街をつくるきっかけになり得ることを示して  
おります。

市川市は、緑や自然環境を大切にしております。市民による緑や環境保護の活動が盛ん  
であります。例を申し上げますと、市川市は花と緑の市民大学を開催しております。この  
大学の卒業生から緑のボランティアが誕生しまして、今、里山の管理に取り組んでいらっ  
しゃいます。2月には、市川市とNPOとの共同事業で巨樹・古木フォーラム・イン・い  
ちかわを開催しました。大変多くの市民の方々が参加してくれました。市内の巨樹、古木  
や里山を語り合ひまして、市川市の緑やそれを育んできた文化を再認識しまして、緑を愛  
し、緑を守る市民の交流の輪が広がりました。

先般開催されましたワールド・ベースボール・クラシックでは、日本チームが見事優勝  
いたしました。サムライジャパンは私たちに感動を与えてくれました。チームを率いた原  
監督は勝因を日本力という言葉であらわしました。これからの社会は行政に依存するばか  
りではやっていけません。地域の人々の役割が極めて重要になります。御近所の力、いわ  
ゆる地域力がこれからの社会の鍵になると私は考えております。

行政の厳しい財政状況を考えれば、行政が公園や緑地を増やしていくことは今後あまり  
期待できません。外環によって街の中に新たな緑地が生み出されます。私たちが安心して  
快適に暮らすためには、緑と花に囲まれた生活環境が必要不可欠な条件と言えます。これ  
らは生活に憩いと潤いを与えてくれるだけではなく、大気汚染やヒートアイランド現象の  
緩和、災害時における避難場所や緩衝帯としても効果を発揮し、その重要な役割は計り知  
れないものがあります。これらに加え、さらに市民、行政、事業者が協力して緑豊かな街  
づくりに取り組むきっかけになることができます。外環によって新たに生み出される緑地  
は、地域の環境の緩和などに役立ちますが、さらに地域の方々が花や緑を育てる体験を通

して自然との触れ合い、地域の人々の交流、美しい街づくりに役立つことができます。このような取り組みによって、地域の人々の絆が深まり、ひいては安全な街づくり、災害に強い街づくりの実現に役立つものと考えられます。

外環事業では、市川市にとって重要な緑である小塚山地区の里山、菅野、平田地区のクロマツが移植によって守られます。失われつつあるクロマツの街並み景観の復元が図られます。環境保全空間などの新たな緑地が生み出されます。これは都市化の進んでいる市川市にとって貴重な環境資産となります。この緑地を活用して、住民、行政、事業者などが協力して、花と緑の美しい街づくりに取り組んで、地域コミュニティの絆が深まり、ひいては安全な街づくりが実現する。私は外環事業を、このように地域づくりに役立つ事業として前向きにとらえていくことが必要であると考えております。私は、地域住民、行政、事業者などが連携して、外環によって生み出される緑地を活用した緑の街づくりの取り組みを提案いたします。これまでに培った緑の経験やノウハウを提供し、この事業の実現に貢献することができれば、緑のエンジニアとしてこれに優る喜びはありません。

以上、緑の立場から外環事業について述べさせていただきました。御清聴ありがとうございました。

**【議長】** どうもありがとうございました。降壇してください。

○公述人16：樽屋 國雄 樽屋 君江 近藤 タマ子

【公述人（樽屋國雄）】 外環道を促進する会、会長の樽屋と申します。私は以前、市川市北国分1丁目に居住しておりましたが、平成10年に外環道事業に用地を提供し、転居した者です。私は、外環道は市川市民のためになる道路であるということを信念を持って住み慣れた土地を後にしました。また、市民運動として外環の必要性を訴える様々な活動を続けております。平成元年には外環道を促進する会を結成し、その会長として20年間行動を行ってまいりました。

本日は、私の他に私の妻と、もうお一方、私と二人三脚で20年以上の長きにわたり外環道促進のために御尽力を賜りました故近藤静正さんの奥さんにも出席していただきました。近藤さんは一昨年の11月23日に急逝され、本日奥様が故人の遺影とともに参加くださいました。生前近藤さんは、外環道の平成27年度の全線開通を心待ちにしておりました。生きておれば公述人として、今、この壇上で発表されたことでしょう。本日は近藤さんの分まで屋が樽 故人を偲び、発表させていただきます。

外環道は平成の大手術なんです。必ずや市川は近い将来、骨太の健康都市に生まれ変わるでしょう。また、外環道は、孫や子供たちのため、市民のため、国民のため、貴重な財産になれると確信しています。私は、外環道のルート、構造、環境問題、地域分断、移転者の声等々について総合的に検証してまいりました。本日は、本事業の公益性について6点に絞って発表させていただきます。

まず1点目は、外環道は弱者のために必要な道路であるということです。日本は今後急激な高齢化社会を迎えます。私も70歳になりますが、モータリゼーションの時代に生きてきた者にとって、車は生活に必要不可欠な道具となっています。ひと昔前なら免許を持っていない年寄りも多かったと思います。これからの時代、免許を持ち車を日常的に使うお年寄りも多くなると思います。なぜならば、昔のように近所に八百屋であるとか魚屋、薬屋、電気屋さんがあるというコミュニティーが変貌し、巨大なショッピングセンターが、それと大きな専門店で品ぞろえが豊富な商品を安く、大量に購入する形に社会構造が変わってきているからです。

年金も減る一方の年寄りは、安い商品が手に入る大型店に生活防衛のためにも行かざるを得ません。それらのお店に行くのに年寄りが歩いていくには遠過ぎます。重い荷物を運ぶのはしんどいです。しょうがないので車を使うことになります。足腰の弱った年寄りに

とって、車と運転しやすい道路は生きるために必要なんです。私も車で遠いショッピングセンターに買い物に行ってますが、これがやむを得ない現実なんです。車を使わない社会に変えるといっても、現実には車を使える人が、より便利でより有利に暮らせる社会になってしまったんですよ。

体を患っている人にとっても車は絶対に必要なものです。今日ここに来ている私の妻も、足の関節が悪いので壇上に上がるのに手を引いてやっとのことで上がらせてもらいましたが、病院通いに車は不可欠です。特に高度医療を受ける場合は、遠くの総合病院に行かなければならないので、私が運転して病院に連れていっています。車いすで電車を乗り継いでという手もありますが、時間もかかりますし、寒さ暑さで病院への行き来で体を壊すかもわからない。何のために病院に行っているのかわからなくなる。

体に障害をお持ちの方にも、車は強い味方です。最近ではサポート機能がついた車も手に入るようになり、障害をお持ちの方でも車を運転できるようになりました。メーカーさんには、これから安価なものをどんどん市場に出していただいて、ますます普及させて欲しいですし、普及させるべきだとも考えます。障害をお持ちの方の行動範囲が格段に広くなり、より充実した生活が営めるようになってきているんです。こんな素晴らしいことはありません。高齢者や病人、障害をお持ちの弱者にとって、車は自分の手足のようなものなんです。生きることと車は切っても切れない関係にあるのです。

その場合、道路の事情が大切となります。弱者が日常的に利用する身近な道路は、長距離を移動するような車や大型車が入り込んで困ります。私も経験ありますが、身近な道路で制限速度を守ってゆっくりと安全に走っていると、後ろの車が幅寄せをしてきたんです。その車を運転しているのはいらいらしているのでしょうか。恐ろしい形相をしたドライバーで、今にも追突してくるかと思や汗ものでした。片側1車線の歩道もない道路でしたので、やり過ごすために停車することもできず、行き先と違う交差点で曲がったら、運が悪いことに、その車も曲がってまいりました。その車をやり過ごした後ハンドルを見ると、手の汗でぬれていました。この場合、後ろの車のプレッシャーに負けてスピードを出せば、我々高齢者の身体能力では事故の危険性が増します。死亡事故を起こすかもしれません。

なぜこのようなことになるのでしょうか。大きな原因が1つ、市川の道路事情が悪いという事です。特に南北方向の幹線道路は皆無です。歩道もろくになく、バスやトラックなどの大型車同士がすれ違うことも難しい、貧弱な2車線の道路が数本あるだけです。ここ

にいろいろな車が入り込んでいるんです。市川を通過するだけの車や、込んでいる道路を避けて抜け道を求めて入り込んでいる車は急いでいる人がほとんどです。運転が乱暴になるほうがどうしても多くなります。スピードを出して我がもの顔で走り回っている車をよく見かけます。厄介なことに、このような人に車の運転に関して思いやりとか、人のいたわりはあまり期待できません。通勤、通学の送り迎えや買い物、病院通いなど、日々の生活で利用している道路に、その地域に用事のない通過交通や一刻も早く目的地に着きたいという乱暴な運転の車が入り込み、大混乱というか危険極まりない状況が日常的に起こっているのです。こんな道路を高齢者や障害のある方が安心して運転できるわけはありません。

事なかれ主義で、弱者をいじめるようなあってはならない道路の状態を何十年も放置してきたのが、今の悲惨な市川の道路事情です。外環道は市川市の南北方向の幹線道路となり、高速道路が4車線、国道が4車線、8車線の道路ですから、早く行きたい人は高速道路へ行きます。狭い道路を走ってほしくない大型車は国道に乗ってもらえばよいわけです。外環道というよい道路ができれば、市川市に用事のない通過交通や狭い道で難儀していた大型車は利用すると考えます。外環ができる、ドライバーは目的に応じ道路を選択できるようになり、道路の望ましい利用がなされるものと確信しています。

2点目、首都圏の幹線道路ネットワークに外環道は不可欠であるということです。社会は、人、物、情報がスムーズに動き、伝わることにより成り立っています。とりわけ首都圏は、人、物、情報が大量に移動しています。このうち人と物の移動を支えるのが、道路であり鉄道です。首都圏の鉄道網は世界一と言われるほどの充実度を誇っており、人に限ると鉄道の輸送分担率は世界主要都市と比べると、断トツに高いと思われま。データがやや古いのですが、ここに1992年の主要先進国の人の輸送分担率を調べたデータがあります。御紹介しますと、鉄道の分担率がイギリスが6%、フランスが9%、ドイツが7%、アメリカに至っては1%です。一方、日本は27%と、車に頼っている諸外国に比べ鉄道を圧倒的に上手に活用しています。このことは裏を返せば、日本が鉄道網の整備に比べ道路網の整備が遅れていることをあらわしています。確かに渋滞で時間の読めない車での移動は、二の足を踏むほうが多いのはやむを得ない選択なのでしょう。

首都圏の道路渋滞に拍車をかけている原因が環状道路網の不備であります。都市においては、放射道路と環状道路のバランスのとれた幹線道路ネットワークが必要です。これは現在において広く認識されている考え方であり、世界各国の主要都市においても環状道路



は当然のごとく整備されています。

東京の後を追っていたはずの北京やソウルの環状の高速道路はほぼでき上がり、もたもたしている間に東京は追い越されました。我が国も首都圏では外環道を含む3つの環状道路の整備を国が一生懸命に進めてはおりますが、その整備率は50%にも満たない。半分さえもできていない状況です。これではね、国家間の経済戦争に負けてしまいます。

なぜ諸外国は道路整備を進めるのか。それは経済活動を効率的に進め、コストで国際競争に打ち勝つためには、渋滞のような無駄なコストを生じさせない幹線道路網の整備が不可欠であるからなんです。道路や鉄道、空港、港湾、通信網、電力網などの社会基盤施設は、平和的な経済戦争を勝ち抜くための平和的な武器なんですよね。渋滞の多い道路網という欠陥のある武器では、永遠に続く国家間の経済戦争に敗れる可能性は高いわけです。もう武力で戦争するのはやめるべきですし、分別ある国は人の殺し合いである戦争をしないように努力しています。その中で平和的な争いである経済戦争はますます激しさを増しています。経済でねじ伏せよう、他国を打ち負かそうという熾烈な戦いが日々繰り返されています。

経済戦争に負ければ、かわいい赤ん坊にミルクさえ与えられない悲しい国になりかねません。私は自分が子供時代に嫌ってというほど味わった、お腹がすいたという惨めな涙を未来の日本の子供たちに絶対に流してもらいたくありませんし、そんな国に絶対してはいけなと思っています。そんなばかなことがあるわけがない。資源も食料も乏しい我が国が貧しい国になるかもしれないというのは、世界から見れば珍しいことではありません。今の日本の繁栄のほうが不思議だ、驚異だという目で見られているのは、それほど危うい国なんです。

戦後の復興で外国からお金を借りて、血のにじむような努力で整備した社会基盤施設のアドバンテージも、今や競争相手となった韓国や中国に抜かれつつあります。きれいごとを言うてのうのうと暮らしていれば奈落の底に落とされてしまいます。私は道路をつくり続けることをよいとは考えていません。最低限の道路ネットワークを整備すべきと言っているんです。日本のエンジンである首都圏の社会経済活動を支える外環道の整備は、これからの日本にとって絶対に進めなければいけないことなんです。

3点目は、外環道は市川、松戸市内の道路渋滞の解消に大きく貢献するという事です。市川市、松戸市では先ほども申し上げましたように、南北の幹線道路が不足しております。市川松戸線や市川柏線などの南北方向の道路は、毎日激しく渋滞しています。特に朝晩は、

バスの定時性が確保できないなど、市民は多大なる不便を強いられています。これは南北方向の道路を利用したいという需要に対して、南北方向の幹線道路の供給量が圧倒的に足りないことに原因があります。外環道は市川市の中心部を通り、多くの人が利用しやすいルートとなっています。また、交通容量も大きく、外環の整備は市川市、松戸市の南北方向の交通混雑の緩和に大きく貢献すると考えます。ひいてはバスの定時性の確保など、多くの市民の日常生活の環境を改善することにつながります。

4点目は、外環道の環境保全空間は、都市のオープンスペースとして活用できるということです。都市において、公共空間は貴重です。特に地価が高く住宅等が密集している市川市のような都市では、公共空間は命を守る空間となります。地震時の火災発生時において、外環道の空間は延焼防止の役目を果たしてくれます。また、幅の広い歩道は避難路として安心して活用できます。当然、消防車や救急車などの緊急車両や大型の救援車両、復旧のための建設機械の通り道となります。外環道が災害時には市民の命綱となるわけですよ。今の市川のように狭い道路しかない状況では、災害時に命が助かるか心細い限りです。

環境保全空間には樹木も植えられますので、民間開発で緑がどんどんどんどん減る中、緑豊かな公共空間として長く残ります。また、環境保全空間内に整備される自転車歩行者道や側道、緑地帯は沿道の土地開発に大きく影響を与えるものです。安全で幅広い歩行者空間を利用した宅地の再開発、文化施設や商業施設の誘致など、市川や松戸市の街づくりの起爆剤となります。緑地もクロマツや桜など、地域性を生かした木を選んで植えることにより、新たな名所として街のにぎわいに貢献するものと考えています。

一方で、外環は全幅が60メートルと幅が広いゆえに、地域分断になるという指摘があります。確かに外環は幹線道路であり、どこでも渡られるわけではありませんが、横断歩道橋の橋詰めに、公共空間としての広場を外環の環境保全空間と一体的に整備すれば、市民の交流の場、にぎわいの場としても活用できると考えます。地域のお祭りやフリーマーケットの会場として使えば、快適に歩ける外環道の歩道を通ってたくさんの人が集まるはずですよ。地域分断ではなく逆に地域交流の場として、にぎわいのある場所になると考えます。このように外環道は交通空間としての機能だけでなく、地域の安全を守り、地域の活性化にも貢献する幅広い公益性を持つ道路なのです。

5点目は、外環道は葛南地域と東葛地域の住民の交流活動や一体化に貢献するということです。千葉県西部の東京に隣接する都市群で人口が4、50万の都市は市川、松戸、船橋、柏と4つあり、周辺の都市を含めれば人口200万人の巨大政令市の規模になります。

何と東京、横浜、大阪、名古屋に次ぐ5番目の都市となります。これまでは東京から放射状に延びる湾岸道路、京葉道路、国道14号で結ばれる市川市と船橋市、常磐道や国道6号で結ばれる松戸市と柏市というように、相互を結ぶ幹線道路がなかったために、葛南地域と東葛地域の結びつきは弱く、住民の交流活動も盛んではありませんでした。外環道は、市川市や船橋市などの葛南地域と、松戸市や柏市などの東葛地域とを直結する幹線道路であり、千葉県内の隣接した都市群でありながら、交通の不便さから結びつきが弱かった両地域の連携を高め、市民の交流を活発化させることにつながります。これにより、葛南地域と東葛地域に住む市民が相互に協力し合いながら、よりよい地域づくり、街づくりを行えるものと考えます。

最後の6点目は、外環道は地元経済の発展に貢献するということです。戦後の発展を支えた太平洋ベルト地帯は、東名や名神高速によって力を発揮できました。高速道路がなければ、物資の輸送効率は悪く、世界が目を見張った高度成長はなし得なかったと思います。特に横浜市の発展を見れば、早くから高速道路の恩恵を受けた横浜と、遅れて高速道路ができた千葉市やさいたま市を比べると明白です。今や経済力に圧倒的に差がついてしまったのです。それほど商工業に対する高速道路の影響は大きいのです。市川市と松戸市は伝統のある都市ですが、商工業の衰退など都市の活力が年々失われています。外環道は両市を全国津々浦々の地域と直結する路線であり、人と物の動きを活発化させることができます。外環道は100年に1度の経済危機にある現在において、市川市と松戸市に新たな需要を創出する貴重な社会資本となると考えます。

以上述べましたが、外環道は市川市、松戸市の住民のみならず、首都圏に住む人々の生活環境をより良くする道路であり、国益にも合致する高い公益性を有していると確信しております。

なお、外環道の整備に伴う自動車交通による大気、騒音が懸念されております。しかし、昨今の国民の環境への関心の高まり、自動車産業の急速な技術革新により、必ずやハイブリッド車より優れた環境性能を持つ電気自動車や燃料電池車などの開発がなされるに違いありません。これにより、外環道が完成する平成27年度には、車による大気、騒音などの環境問題は懸念を持つ必要のないレベルまで改善するものと考えます。

最後に、私が長年住んでいた土地を事業者売却してから10年の歳月が流れました。約3,000軒の地権者も現在は百数十軒にまで減っております。多くの人々が外環事業のために愛着のある地を離れたわけです。これは事業者が公平で適切な補償をしたため

あると考えています。私のように外環道事業に協力した多くの地権者のためにも、早期に外環道が完成することを望みます。そして質の高い道路としての完成を希望します。

以上、市川そして日本を愛する人間として、私の信念を述べさせていただきました。今日は発言の機会を与えていただき、感謝しております。ありがとうございました。

**【議長】** どうもありがとうございました。降壇してください。

○公述人17：高柳 俊暢

【公述人（高柳）】 外環道路に反対しております市民や団体の連合組織であります外環反対連絡会の世話人をしております高柳です。もちろん私は、この収用事業の認定に対して反対の意見を述べるわけです。内容的にはこれまで既に同じ立場で話された公述人の方と重なるわけですが、内容的に初めて出てくる話や、あるいはどうして同じようなことにこだわるのかということで、認定庁としてはいろいろ疑問に思うことも多々あるのではないかと思いますので、そうした点について、もう少し私なりの理解できちんとしたことをお話ししておいたほうが良いというふうに思います。その立場でお話ししたいと思っております。

一番最初に、この外環道路というのは環境問題が未解決である、そういう立場で、多くの方が公述されました。その中に出てきております環境影響審査会というものの性格でありますとか、具体的にどんなことを言ったのかということをごきちんとお話ししておきたいと思えます。外環の環境影響評価は、平成8年1月から7月にかけて、準備書の段階で、環境影響評価審査会の、これは千葉県にありますいろいろな環境問題の専門家で作っている、審査する機関です。そこでの審査が、平成8年の1月から7月まで行われました。実は、この環境影響評価を審査したときの環境影響評価審査会というのは、大変大きな決意を持ってこの審査に当たりました。そのことが第2回の2月2日の会議録に載っております。そのことをまず引用させていただきます。

森口会長、この方は大気の専門家です。どういうふうにおっしゃったか。「今までの道路アセスとはかなり性格が違う、大気で言うと、住宅地のど真ん中に8万台通り、掘割構造で、もし全く問題がなければ、これから後、大都市に道路をつくってもあまり心配はないくらいのものである。慎重にやる必要がある。千葉県だけの問題ではなく、千葉県のやり方はみんなが見ている」。つまり、この程度の環境対策でいいんだということになれば、もう都市部における道路の問題はもう解決してしまう。つまりそれは反語的な意味でありまして、本当にこんなので大丈夫なのか、そういう森口会長の受けとめ方がここにあらわれているんです。

そして、環境影響審査会は様々な答申をしておりますけれども、そのまず最初の段階で委員が、この環境影響評価をどんなふうにとめていたのか。そういうことについての各委員の発言も記録されています。例えば1月19日、これは第1回だと思えますけれど

も、岩瀬委員、この方は植生の専門家です。「市川市そのものが緑地に乏しい。そんな中に巨大な道路ができる。緑地は減るし、そういう認識を持って調査をされた報告をしてほしかった。それが見えてこない」。

同じ日の3ページ、瀧委員、この方は水質の専門家です。「河川をいじるが、使っているデータが極めて古い、新しい事業に対応できるのか」というふうにおっしゃっています。

それから、先ほどの2日の会議録の中では、騒音の専門家の山下委員という方がこう言っています。「例えば、日の出小学校、建物が高い、学校の基準を満たしているよと記述があるが、コンター、これは断面ですね、52、57ページにあるが、1横断面で計算しているけれども、実際には開口部があればその影響のほうが強い場合がある。220メートルのところでは聞こえるのは、正面の音ではなく斜めからの掘割の立ち上がりから聞こえるはずだ。その辺のきめ細かさが必要だ。引用式、昭和61年の(案)付きの式である、古い」と言っています。つまり、この環境影響評価で大丈夫なのか。それがまず委員の受けとめ方なんです。

もう1つあります。森口さんはこう言っています。「環境保全計画で大気質は丸になっているが、大気汚染の保全計画というのはほとんどやっていない。バッファゾーンをとったぐらいだ」。途中ちょっと飛ばしますが、「松戸のバッファゾーンの広さが、市川に入って環境の悪いところで狭くなってくる。しかも2階建てで環境対策を考えているのかという疑問がある。ここは」、ここはというのは大気についてという意味ですが、「ここは丸になっているが」、つまり大丈夫だということになっているが、「本当は丸にしたいという願望ですね」と大気専門家である森口会長は言っている。こういう受けとめ方でこの環境影響評価の準備書はさんざん委員から指摘されました。

結局どういう内容の答申をしたか、これは各公述人が言っていたことです。幾つも指摘されたことはあるんですが、特にこの事業の段階になって、こんなことまでやっていないことは問題じゃないかという意味で指摘したいことが2つあります。

1つは、ジャンクションなどの特殊部の予測の検証ということです。平成8年7月に出た千葉県環境影響評価審査会を通してどのように書かれているかということですが、大気質に係る事項の中に、例えばジャンクション等の特殊部について、「事業の実施までに」、供用までにではありませんよ、「事業の実施までに予測の確認のため、野外調査等により調査すること」。それから、騒音に係る事項の中にジャンクション等について同じことで、事業の実施に際して予測結果の確認のため、「模型実験等により検証し必要な対策を

講ずること」と書いてあります。つまり、ジャンクションについての予測結果が一応載っています。だけど、本当にこの程度で済むのか、予測手法も通常の道路の部分と同じようなパフモデルであるとかブルームパフモデルとか、そういった単純な式を用いている。これで大丈夫なのかという意味なんです。

それからもう1つのことはですね、予測結果が環境保全目標値と非常に近いという立場なんです。環境影響評価審査会の立場は、で、このように言っています。大気質にかかわる事項では、「当該道路が二酸化窒素の高い地域を通過すること、及び予測結果が環境保全目標値に近接する地点が多いことから、予測に用いた設定条件の今後の変動も考慮し、長期に安定した環境保全を確保するため、さらに窒素酸化物対策にかかわる最新技術の知見を収集し、事業の実施に際して道路構造上の対応を含め、具体的な対策を講ずること」と書いてあります。

騒音についても同じです。一応念のために読みます。「当該計画が市街化された地域を通過すること、及び予測結果が環境保全目標値に近接する地点が多いため、事業の実施に際し、道路構造上の対応を含め具体的な対策を講ずること。それから、交差点など遮音壁の設置が困難な地点における騒音対策を検討し、これらを明らかにすること」、こういうふうに指摘しています。

これは環境影響評価審査会の会議録を見ていただくとわかるのですが、何を問題にしたか。予測地点が10カ所あります。これはどんなところを予測地点としているかという、既存道路の交差点などから500メートル以上離れた場所であるとはっきり説明していません。

現在はこういう予測の仕方はしません。先ほどちょっと違うお話がありましたけれども、現在では影響が著しいと思う地点を選んで、そういう地点で予測するべきだと環境省のガイドラインではそうなっているんです。この時点ではそういった法整備が行われていない時点の予測だったんです。ただ、審査会の委員としては、これだけの住宅地にこれだけの道路をつくる予測のあり方としてこれでいいのかということで、こういうことを問題にしたんです。

それで、しかもこのような地点を選んだ結果が保全目標にかなり近い値になってるんじゃないか、だから条件の悪いところでは保全目標が達成できないんじゃないかということの問題にしたんです。

二酸化窒素の濃度の環境基準を多くの人が指摘しましたが、このようになっています。

日平均値が0.04 ppmから0.06 ppmのゾーンまたはそれ以下。この意味は、0.06 ppmまではいいという意味ではありません。0.06 ppmを超えている地域があれば、そこは早急に0.06 ppm以下にすると。このゾーンの中であれば、できる限りこの状態を少なくとも維持しろと、できればもっと改善しろ、こういう意味です。

この外環道路の予測の場合は、予測値が先ほどのようにかなり条件のいい地点を選んだにもかかわらず、予測結果が0.05 ppm以上のところが8カ所もあった。例外は小山と国分だけ、それも0.05、つまりゾーンのかなり上位の値になっている、これでは心配だと。もっと条件の悪いところはいっぱいあるんだから。そういう趣旨だったわけです。

それから、騒音の予測値についても当時は中央値だったので、朝ならば55デシベル、昼ならば60デシベル、夕方なら55デシベル、夜は50デシベルということです。外環道路の予測値というのは朝昼晩ほとんど同じです。そうすると、どういうことになっているかという、夜間の部分、環境基準50に対して48であるとか、場合によっては51.0とか、これはもう超えているわけですが、こういう値になっている。繰り返しますけれども、かなり条件のいいところを選んでいるはずなのにこんな値になっている。じゃあ、条件の悪いところはこれを超えるだろうと。だから先ほどのような答申をしたわけです。

先ほど起業者が一番最初に、環境影響評価で、例えば騒音だったらこういう値になります、かなり余裕をもってクリアできますというような趣旨にしましたけれども、それは小山地区なんですね。この小山地区でこういう値を示しました。この小山地区とは準工業地域で、基準が緩いところなんです。こういうものを示してかなり余裕があってクリアしたような印象を与えたのは、かなり意図的な起業者の操作であると、むしろ私はそのように受けとめています。

起業者は一昨年从去年にかけて、新しい環境影響精査というのをやって、騒音と大気について確認しましたということをおっしゃっていました。それはどこが問題か、いずれも平成42年を予測年次にしているんです。だから、例えば大気汚染なんかに関しますと、車はすべて厳しい排ガス規制を達成するものに置き換わっているという前提でやっています。じゃあ、起業者の外環の供用目標はいつなのか、平成27年度です。27年度でやれとは言いませんが、少なくとも状況が確定する平成30年ぐらいまでを前提に予測しなければ意味がありません。住民にとってこんな予測は意味がない、そういうことを言っていたわけです。

それから、現在の騒音の環境基準は幹線道路に対して大きく緩められています。こうい



う環境基準を十分に満たしますとおっしゃるんだけど、等価騒音をここで話をすると少し時間をとりますので言いませんが、騒音レベルは昼間70デシベル、夜間65デシベルです。実は国道43号線訴訟で最高裁判例が示した受忍限度というのは、等価騒音レベルで昼間65デシベル、夜間55デシベルです。

何でこんなに環境基準が緩められたのか、言葉は一言一句正確ではありませんが、環境省はこういう趣旨のことを言っているんです。厳しい環境基準にしてもどうせ達成できない。幹線道路では、達成できないような環境基準では意味がないでしょう。幹線道路沿いというのは土地利用を変えていくべきなんです。防音対策可能な建物にしてその中で一定限度の基準、環境省が言っているのは夜間45デシベルにするだけの防音対策をすればそれでも達成できるんだ、つまりそれが現実的なんだということを言っているわけです。つまり、これは外環をつくっても環境は守れますという起業者の主張とは全く相入れない環境基準だということです。だからみんながそのところを言ってきた、このことを認定庁としてはよく御理解いただきたいというふうに思います。

それから交通問題です。現在、市川市内の南北交通の交通量は、だいたい私の大ざっぱな見当ですが、1日4万台程度です。外環道路の交通量は1日10万台ぐらい、9万何千台ということに今度の申請書ではなっています。この外環道路ができて、既存の南北方向の交通量の減少は大体2割程度です。とすると、市川市内の南北方向の交通量は9万ほど増えるわけです。一方で4万なのが3万と少し減ったとしても、その分差し引いて、1万台ぐらい減るとしても、外環で10万台走ることは9万台ぐらい増えるということです。そうすると、その車はどこから来るのかということです。外環に接続する道路から外環に入ってくる、それはだれが考えてもわかることです。つまり、市の中心部に車を集めるような都市計画は、交通政策上やっぱり誤りなんだというふうに私は考えますし、それは皆さんも主張してきたということです。

交通事故の問題もあります。ここに示したのは、交通事故総合分析センターというのがまとめた年度ごとに、横軸が年度で、それに対して縦は自動車走行距離1億キロメートル当たりの事故件数、これを見ると大体1980年代ぐらいから完全に一定値になってきている。この部分でちょっと段差があるのは、統計のもとになるデータがちょっと変わったために、見かけ上できているけれども、実際上は平坦なんですね。つまり、こういうふうに車が走る距離と事故が一定値になってくるということは、車の走行量と事故とは比例するということです。

これは各都道府県における、横軸が自動車の走行キロメートル、縦が交通事故の死傷者数です。これを各県ごとに、この県はどれだけの自動車の走行距離があつて交通事故死傷者数が幾つと、これを各県ごとにグラフ上にとると、きれいな比例関係のグラフができるんです。つまり、車の交通量が多ければ交通事故は多い。考えてみれば常識的な事実になっているわけです。だから交通事故を減らそうと思ったら、交通量そのものを減らしていくのが都市計画として求められることです。

そのことは埼玉県の外環の状況を見ればわかるんです。ここに青く書いてあるのは埼玉県における事故の多発地区です。これを見れば一目瞭然で、ここに外環道路があるわけですが、外環道路のある埼玉県の南部地域に事故が多発していることは明らかです。これをことさら千葉県の部分を取り出して、市川や松戸で事故が多い、それが外環をつくれば解決するんだというようなことを主張するのは全く的を射ていないことだということが理解いただける。

この例は、外環といっても国道298号ですが、さいたま市南区に文蔵4丁目交差点というところがありまして、すぐそばに学校があつて子供たちが歩道橋をこうやって渡るんです。ここでは、ちょっと古い話なのですが、4年間に交通事故による23名の死傷者、つまり1カ月おきに1人ぐらいの交通事故が起きているということです。これが埼玉の状況だったわけです。今はさすがに対策をしていますから少しは改善しているかもしれませんが、外環の埼玉の状況はこういう状況だったということです。実際、これは文蔵4丁目の歩道橋のすぐ下の状況です。子供たちが、学校の先生とかいろいろな人がついて渡ろうとしています。これは一般部です。そういう部分がこういう状況になっているということです。

もう1つ、次の問題は外環のBバイCが、つまり費用と便益の比が1.0となった意味。これは非常に重要です。私は、日本の道路というものにおいて、考えによっては歴史的なことだというふうに思っています。便益とはそもそもどういうものかということをお皆さんに御理解いただきたいんです。便益とは供用後50年です。外環の場合で言えば、平成28年から平成77年間の合計です。ですから便益が幾らと言つたって、それはかなりの幅を含めて考えないといけません。幅、あるいは誤差と言つてもいいと思います。そうするとどうなるかという、BバイCが1.0ということは便益が費用を上回る可能性と、下回る可能性が半々だという意味です。

外環が莫大な費用がかかることを考えるとすると、確実に便益が費用を上回るという保

証がない状態では事業はやれないんです。どうしてもつくる必要があるんだという立場の方がもしここにいらっしゃるとすれば、それは確実に将来、便益が費用を上回るように計画を見直した上で実施すべきです。まして現在の計画で収用事業を認定するなんてことは、論外なんだというふうに言えると思います。

それから、東日本会社というのは、必ずしも税金で道路をつくるわけではありません。だからBバイCは関係ないではないか、道路会社がつくりたいと言うならつくってもらいたいのではないかという考えもあるかもしれませんが、東日本高速道路会社は412キロの高速道路事業を担当します。事業費は1兆4,000億円です。多分、年間2,000億円ぐらいの事業費でやっていますから、現在の残事業費8,000億円ぐらいだと思います。外環、三郷南から高谷は20キロです。事業費は1兆95億円となっています。残事業はどのくらいか私もわかりませんが、目算を立てて、大体6,000億円程度ではないかと思っています。

つまり、この外環の費用とこの全事業の費用を比べてみれば、いかに大きな負担を東日本高速道路会社はしなければならないかということです。じゃあ、それをつくってもちゃんと採算が合うのなら会社としてはやるでしょう。だけど、投資限度比率といって、通行料で回収できるのはこの11%だというわけです。そういう道路を民間会社がつくることはあり得ないわけです。どうしてやるのか、それは国の意向を受けて外環をつくらされているわけです。だから国は、この東日本会社が借金をする、道路債券を発行するのを保証すると。そして借金をする。これは国が責任を持ってやるということと同じことなんです。つまり、このBバイCの問題は非常に重要だというふうに言えると思います。

もう1つの問題は、外環の問題は非常に不明朗な事件が相次いでいます。これは昨日も指摘されました。2005年に多額の費用補償の名目で、国土交通省から暴力団関係者に補償費が渡されたということが、読売新聞に11月に出ました。どういうことだったか。通常なら第三者の見積りを取ってやるのに、そういうことをしないで、相手側の持ってきた見積りだけに基づいて補償額を決めた。こんなことがあるかと。

同じ記事なのですが、今度は朝日新聞の12月30日の記事にありました。補償額が適正額の数倍だ、見積書は相手任せだと。国交省は、暴力団関係とされている業者からの要求を次々にのんだ、こう書かれています。

国土交通大臣もそれを認めたんです。払い過ぎはあった、だから徹底した内部調査を行い独自の処分を行うというふう言明しました。この会場の受付に行ってください。暴力

団追放のポスターが張ってありますから見てください。行政はこういうふうに暴力団を追放しましょうということを言っているんです。その暴力団関係者とされる人に、国がこんな多額なお金を渡した、これは大問題ですよ。例えば自治体がこんなことをやっていたら補助金をとめられてしまいますよ。どういう対策をするんだ、ちゃんと釈明しろということを言われますよ。場合によっては、その事業が御破算になってしまう、そういう場合だってあります。でも、外環は続けられてきました。

そういうことについて、1つも決着をつけていないのが現状だと思います。談合の問題もあります。談合によって異常に落札が高い。今日あたり、これは千葉市市長ですね、市川も千葉市長なので。千葉市市長が逮捕されました。大体90%から93%という非常に高い落札率だと指摘されている。外環での落札率は99.97%、おかしいでしょうと、これはだれでも思うことなんです。こういうことに対して、ちゃんとした説明がありません。これまでの事業の進め方に疑義があれば、収用法など適用できません。例えば、警察官は泥棒を捕まえることができるというふうに、ある程度の行使が認められています。でも、警察官があるところでは泥棒を見逃していた、場合によっては泥棒と協力していたとしたら、その警察官はやめなきゃ駄目ですよ。同じことですよ。こういうことに対して、きちっとした釈明をしないで収用ということは考えられない、そういうことを言いたいと思います。

もう1つは、千葉県においては成田空港という問題がありました。新任の国土交通大臣が、成田はゴネ得だと発言した。そうしたら大臣は引責辞任です。なぜですか。これを考えなければいけないんです。つまり、外環と成田のどこが違うのか。成田については収用を適用しませんと言い、外環は住民が何を言おうと応じないので収用法を適用するという行政の違いです。住民に環境問題についてこれだけ言われたでしょう、説明しなさいと言われても収用を適用する。それはどうしてなのか。これは大きな問題です。

私が質問するのは、1つは昨日、環境予測の検証は適切な時期に行うと。ジャンクション、特殊部ですね、その旨の発言がありました。これは岡田公述人に対してのときですが、「適切な時期」という言葉が使われましたけれども、この発言は予測の検証の必要性を認めたという意味だというふうに私はとりたいんです。そうとっていいかということです。それから、過払い補償について、民事訴訟を検討中だという発言がありました。これに対して何を訴えようというのか具体的に説明していただきたい。

3つ目を言うと長くなりますので、時間がありませんから、この2つについて回答をお

願いたいと思います。

【議長】 それでは、起業者から今の2点について、回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。

1つ目の回答でございますが、環境影響評価につきましては、先ほどもありましたように、千葉県の環境影響評価審査会の答申を踏まえて、提示された環境担当部局からの意見を踏まえまして、都市計画権者であります千葉県知事の見解が示されております。私ども起業者としましては、それに沿った形で実施しているところでございます。

以上でございます。

【公述人（高柳）】 検証の必要性を認めたということですね。

過払い補償について。

【起業者（井上）】 首都国道事務所の井上でございます。

本件につきましては、現在民事訴訟に向けて、関係機関と協議を継続しているところでございます。今後もより一層、用地補償は適正に行われていかなければいけないという原則を継続して、その旨努めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

【公述人（高柳）】 この件については、一体だれの責任でやっているのか。その責任者はきちっと処分されたのか、あるいは過払いだったお金はどこまで回収されたのか。そういう努力をどこまでやったのか、そういうことが明らかにならない限り、収用事業の認定はすべきではないんだということを強く求めておきたいと思えます。

それから3番目のことについて、時間があるのでもう少し言いますが、成田には収用法を適用しない。けども外環には収用法を適用する。何が違うのか。どっちも住民はこの事業のやり方に納得していません。成田の場合は、これは別に私は批判するつもりではないけれども、実力で収用をとめました。だから仕方なく、成田については、恐ろしいから収用は適用しないんだという意味なんだろうか。外環を本当にストップさせれば、実力でとめてみろという意味なのかどうか。このことをきちんと確認したいと思えます。

【議長】 成田空港につきましては、本件事業とは……。

【公述人（高柳）】 関係ありますよ。事業認定という意味では同じで、何が違うのか、千葉県においては、これは重要なことですよ。

【議長】 いや、成田空港については違う事業で、これはちょっと答えられないと思いますので、もう少し質問を変えていただけませんか。同じ観点からの質問ということで続

けられるのであればですね。

【公述人（高柳）】 うん、だから外環道路の事業は、成田とどこが違うのかということです。住民が同じように納得していない。それに対する対応の仕方の違いですよ。なぜ違ってくるのかということです。それは答えられるでしょう。同じ国土交通省なんだから。

【議長】 いや、成田との比較という点では、成田空港自体が本件事業と関係ありませんので……。

【公述人（高柳）】 関係ありますよ。収用を適用するという点については同じですよ。

【議長】 本件事業にもうちょっと絞った形で質問をしていただけませんか。

【公述人（高柳）】 だから、成田については土地収用を適用しないと、これははっきり言明しているんですよ。国土交通省は。外環については何が違うんですか。住民が反対しているのは同じではないですか。現時点で145名ぐらいの方が用地を売らないと言っています。そのことについて、それをどういうふうにか考えるのか。やはり成田の経験を生かすべきでしょう。事業者としては。大きな反省をして、運輸大臣ですけれどもボタンのかけ違いがあったと。それをどういうふうにかこういう事業に適用し生かそうとしているのか。時間ですから結構です。そういうことをよく認識して、これは認定庁の責任だと思います。

【議長】 公述終了時刻を超過しましたので、公述を中止してください。

【公述人（高柳）】 以上で終わります。

【議長】 どうもありがとうございました。公述人と起業者は降壇してください。

○公述人18：内山 久雄

【公述人（内山）】 外環の早期整備の必要性について公述したいと思います。公述人は、今紹介がありましたが、東京理科大学の理工学部土木工学科におります内山でございます。私の専門は土木工学でありまして、地域計画、都市計画、あるいは交通計画という分野を専門にしております。

もう御存じだとは思いますが、首都圏は3環状線及び9放射線のネットワーク構想がございます。そのうち放射方向の道路は随分昔から整備されていて、それがゆえに東京の都心部・中心部に自動車が多く集まる。それを回避させるために環状線をつくりたいところ。ところが、これで3環状といっておりますのは、この圏央道という道路と、外環道といわれる道路、それから今、首都高速道路株式会社が管理している中央環状線という3つの環状線をいいますが、青で示した部分が開通区間ですが、ほとんどまだ全線開通にはほど遠いのが現状でございます。

図が小さくて恐縮ですけれども、首都圏における道路の交通ネットワークはどのように変化してきたかという図がこれでございます。一番左上が東京オリンピックのときに初めて首都高速道路がわずかですが開通したわけですけれども、右の絵で、これが次々に東名道、あるいは中央道等々、放射方向の道路が整備されてきた。しかしながら、都心部というのは首都高の都心環状線しかなく、そこへの圧力が極めて高かった。そんなわけで3環状線も少しつくらなければいけない、そうしないと本当に東京があつく、あつくなってしまうということまで今に至っているわけですけれども、残念ながらまだ未完の状態でございます。

外国の例で見ますと、例えばこれはソウルですけれども、合計14から16車線の環状道路の整備率が96%、それから今、モータリゼーションが非常に活発な中国の北京におきましても6本の環状道路を整備しておりますが、その整備率ももう9割に近いと。対して、我が国ではまだできた部分が環状線については40%しかないという状態でございます。さらに、パリやベルリンでも、パリでは整備率が74%、ベルリンでは96%、もちろん人口規模が我が首都圏では3,000万人いますが、パリやベルリンはそれほど人口が多くないわけですけれども、相対的に見れば首都圏の環状道路の整備というのは非常に遅れていることが指摘できます。

環状道路というのは、そういう意味で、非常に重要だと言われるわけですが、鋭意、今

首都高速道路は中央環状線というのをつくって、池袋から新宿まで、さらに新宿から渋谷まで、渋谷から品川までと中央環状線をつくっているわけですが、現状においてもこの赤いのが渋滞区間であり、黄色いのが混雑区間、都心部では非常に混雑が激しい状態でございます。こんな写真は日常茶飯事の写真ですけれども、首都高速道路の都心環状線は、とにかく慢性的な渋滞だというふうに指摘できます。

この内訳を見ますと、首都高速道路というのは神奈川線、埼玉線とございますが、そのうちの東京線だけに限って言えば、とにかく、通過しちゃう交通量が3分の2まではいきませんが、6割強が通過をしてしまうわけです。ですから、どうしても都心部に自動車が集まってきちゃう。それに対して、内外交通はこういう東京都内に足を持つ車ですが、要するに目的地がこういうところにある車は全体の37%しかない。ですから、通過交通の車がこういうところを通過して必然的に混んでしまう。だから環状道路をつくってぐるっと回すべきであるということでございます。

今の3環状道路が整備されますと、中央環状線の絵ですが、現状はこうでまだ西半分はできていないわけですから、この西半分ができて、外環道ができて、圏央道ができますと、明らかに赤い部分、黄色い部分が少なくなると、道路混雑、特に東京都心における道路混雑というのが少なくなるということでございます。そういうわけで、ネットワーク的に見れば、どうしても環状道路の整備というのは緊急課題であるということが言えると思います。

事実、これはデータが古くて恐縮ですが、中央環状線のこの部分が平成19年12月に開通したわけですが、その効果として、とにかく午前11時の総渋滞長が22%減ったとか、あるいは渋滞損失時間が25%減ったという報告もございます。このわずか一部であっても、そのぐらいの効果が、環状線には期待できるということでございます。

それと、渋滞が厳しいと自動車の運転の仕方は停止して、加速して、発進して、減速してという繰り返しになりますので、よりたくさんのエネルギーを使うと。そういう車の動きが円滑になると、正直言ってCO<sub>2</sub>というのが大分減ってくる、年間2、3百万トンのCO<sub>2</sub>を減らすことができる。これを換算すると、森林といいますか、林のCO<sub>2</sub>の吸収効果で見ちゃうと、ちょうど東京都全部に植林するのと同じぐらいの効果があるということになります。

御指摘がありましたけれども、日本ではおおむね13億トンぐらい排出しているのですが、日本の面積で37万平方キロ、3,700万ヘクタールですけれども、うち2,500



万ヘクタールが山林でありまして、そこで約1億トン吸収されている。だからばかにできないわけです。植林する、木で減らす。しかしながら、渋滞を減らすことはさらにもっと効果があることを指摘しておきたいということでございます。

それから、物流支援に関しましても、東京の都心部にいろいろな事業所が立地していたのは、埼玉外環ができて、大分、埼玉外環沿いに立地が移ってきたと。ですから、無駄な交通が東京都心になくなって、環状方向にそういう物流基地が集まってきたということは、さらに交通流の円滑化を促す絶好のチャンスであるということも、だんだん、実際立地が促進していることから見えてくるということでございます。

改めて外環千葉の事業の概要も皆さん御存じだと思いますけれども、今、対象となっているのは、この千葉外環部分という12キロ強の区間でございます。ここは一般道路4車線、高速部分4車線、合計8車線の強力な交通路ができ上がるわけです。12キロで幅員60メートルですから、松戸市と市川市の道路率を簡単な計算でやると、0.6%ぐらい押し上げる力がある。道路率を0.6%押し上げるというのは、相当、道路空間が豊かになることを意味します。ここに書いてある4つのことですが、これもこれまでいろいろな公述人の方がおっしゃられたことなので、省略いたします。

標準断面ですが、左側、これは埼玉外環の標準断面で、元々はこういうふうな断面構成でずっと千葉外環もいこうとしていたわけですが、どうもこれだと、いろいろな御指摘があるように、周辺の環境に良くないと、いろいろなことがございまして、千葉外環は構造を見直して、御存じのようなこういう掘割スリット構造になった。しかも、ここに環境施設帯をつくりまして、20メートル弱のですね、一般国道からの影響を軽減しようとしているということが言えると思います。さらに、ここにはサービス道路という道路を併設しまして、いわゆる生活道路対応もするというような、人々の生活や周辺環境を配慮したような構造に見直されたということです。その意味で都市計画決定されていたものが変更された、幅員も60メートルになったということでございます。

これは参考の写真でございますけれども、常磐道というのは、昭和54年ごろに開業したわけですが、常磐道も環境施設帯を持っているわけですが、開業した当初というのは何も植わっていませんから、ペンペン草というか、裸地であるわけですが、それからもう何十年も経って、ここに植えた緑が立派に育って、今、このような空間をもたらしておりますし、一歩中へ入ると、これが常磐道の環境施設帯に生えた木でございます。この木が後背の住宅地を守って、ある意味心理的な影響もございまして、どういうこと

かと申しますと、この宅地に住んでいる方が直接外環道と接しているという心理的な影響もございしますが、とにかくアイソレートされた、隔離されたと言いますか、緑でもって隔離された、そういう沿道住宅地が形成されております。ちなみに、当時、こういう環境が悪くなると、住宅地価というのは下がるものだとされていましたが、ちなみに、ここでは住宅地価は下がることはなかったということでございます。

これから先、3つほど外環自動車道の主な整備効果を申し上げます。道路事業というのは、当然のことながら先ほどもBバイCの話が出ましたけれども、道路単独で便益がコストよりも上回らなければおかしいんだという理屈でございますが、道路単独以外にも、周辺地域にいろいろないい影響をもたらす可能性がある。そういういい影響をもたらす可能性というのは、BバイCのBにはカウントされていないということでございます。

まず最初に、目的地までにかかる時間が短くなる効果。これは外環千葉部分だけで年間約1,800億円と言われております。この600億円とはどういう計算かということ、松戸市と市川市に関係する部分だけで年間約600億円の時間短縮効果があるということ、逆に言いますと、この600億円は一体だれが支出していることになるかということ、松戸市とか千葉市の道路上を運転する自動車が負担していることとなります。

ですから、ある意味、社会的費用ということになるわけで、社会的費用を負担しているのは道路利用者である、松戸市と市川市に住んでいる道路利用者が、とにかく自分では気がつきませんが、渋滞等があるおかげで、時間がかかるおかげで、年間600億円支払っていることとなります。年間600億円ですから1日にすると1.何億円、2億円はいいいっていませんけれども、そのくらい毎日毎日負担しているということになります。ですから、1日も早く開通して道路ができないと、ずっとこれを払い続けるということになります。社会的費用をずっと払い続けることは本当にいいことかどうか、やはり1つの問題として指摘しておきたいことであろうと思います。

それから、もちろん、今の国道298号と外環の高速部分ができることによって、周辺の街並みもこういう生活道路も安全になりますし、このごちゃごちゃした空間がきれいな空間になり整備される。交通の安全性、事故に対しては、こういうほうがいいのかはっきりしたことはわかりませんが、少なくともすっきりすることは確かであるわけですね。ヒヤリ・ハットということが少なくなる。ヒヤリとしたり、ハットとしたりすることが少なくなることは確実にございます。

それから3番目でございますが、これも松戸市と市川市に限って言えば、年間約15万

トン、要するに渋滞がなくなることによるCO<sub>2</sub>削減効果はこれだけあると。もちろん日本の場合、京都議定書で約束してしまったものですから、大分1億トンぐらい減らさないといけないわけですが、15万トンなんて微々たるものかもしれませんけれども、そういうことでもってCO<sub>2</sub>の排出量を減らすということは、国際的な約束事からいってしまうと、やはりできることはどんどんやっていかなければいけないんだということになると思いますし、この分というのは、松戸市、市川市の合計面積の1.2倍ほどの植林をしないと間に合わないぐらいの削減量といいますか、吸収する量だということです。

4番目ですけれども、先ほどの環境施設帯、環境保全帯という言葉が出ましたが、これはモデル地区の写真でございまして、まだまだ木が成長していませんから、こんな感じで植えたばかりであり迫力がないんですけれども、先ほどの常磐道の例でお見せしましたけれども、これが何年も経つと立派な木に育っていくことになりまして、こちらが生活道路になりますので、住宅に住んでいる方は生活道路側に背を向けなくて、こちらに玄関をつくって、門をつくって、こちらから出入りするようなコミュニティー空間の創出も可能でしょうし、いろいろな意味で環境施設帯というのはコミュニティーのために利用されることは明らかであろうと思います。

また、こっちは高谷地区でございます。まだ木を植えていませんけれども、いわゆるクランク構造になりますのでオランダでいうデルフトのボンネルフみたいな、住区内の道路としては日本ではそんなに経験がないと思いますけれども、このように車の走行速度を強制的に直すことによって、コミュニティー空間としての期待も持てるということであると思います。

それから5番目といたしましては、火事で延焼してしまうことがあります、立て込んでいるとどうしても火事になってしまうところや隣の家に移ってしまうことになりまして、道路が細くて消防自動車も入ってくるのが非常に大変ですけれども、ある程度整備されれば、当然、消防自動車も活動ができますし、延焼防止にも役に立つ。これは幅員別にどれだけ延焼が進んだかどうか、幅員が狭い道路、この赤で示したものは延焼してしまうということです。青で示した幅員の広いほうが延焼をとめられると、昔の戦時中の疎開と同じ理屈であるということです。

これは最後の整備効果ですが、ライフラインを整備した生活道路に埋めることができる。下水道、ガス、上水道、あるいは電線共同溝等々です。そうすることによって、少なくとも、電信柱がない等々で歩道が広がるということですし、下水ができることによって、

これは春木川の水質予測ですが、もしこういう形で下水ができれば、BODなんかも平成29年では5.2ミリグラムパーリットル、何もしなければ16ミリグラムパーリットルぐらいになっちゃうのが、こういう形で整備が進めば水質にもいい影響を及ぼす。そういういわゆる生活基盤施設、都市基盤施設をうまく設置する空間ができ上がるということでございます。

今、6つの効果を申し上げましたけれども、これは直接道路の便益、さっきのBバイCのBにカウントされるわけではありませんけれども、しかしながらこれからの成熟社会を迎える私たちにとって、こういう街並みをつくることは1つの義務でもあるし、こういう形で整備する先導的なプロジェクトは早期に実現すべきではないかというふうに考えます。

これが最後のスライドでございますけれども、外環の千葉区間に関する有識者懇談会というのが3年前にありまして、有識者というと笑われる方もおられるかもしれませんが、3回ほど非常に熱心な議論をいたしました。座長は私が務めました、委員は市川の千葉市長と松戸の川井市長はじめ、両市の市議会の議長さん、商工会議所の会頭さんと8人で、深いディスカッションをいたしました。

とにかくいろいろな意味で、早く外環道ができないと、さっき言った社会的費用も莫大になっちゃうし、とにかく行動方針の決議を出そうということで、何回かの協議を重ねた結果、ここに書いてあります5つの行動ポイント、行動方針を決議いたしました。

最初から事業に協力してきた人たちの思い、早期開通を願う多くの声を広く伝えていくべきである。最初に、当然この事業はアクセプト、受け入れられるべきだと言った人たちの立場を悪くしてはいけない。それから、もちろんできるところから部分開通を進める。なかなか、工事あるいは用地等で苦しいところもあるのですが、できるところから早くどんどんやっていきましょう。結果的には用地取得というのが、早く開通するには鍵であって、もっと理解をしていただくようなことを皆さんとやりましょう。4つ目としては、用地を取得してそのまま放っておくと、夜になると真っ暗になってしまって、60メートルの幅員がありますから、犯罪等に襲われる危険もございますので、そのためには、何とでも用地を取得したところから良好な環境をつくり出すことを、市民一人一人が自覚して、その目線でもって地域と一体となって進めるべきである。最後に5番目ですが、地域の取り組みとして自ら行動し、継続的にいろいろな情報やどういう意見を持っているかという交換を行うべきであるというような5つの行動方針を決議いたしまして、有識者懇

談会を閉じた経緯がございます。

これで私のお見せするスライドは最後になるわけですが、最後に一言申しつけ加えたいことがございます。社会資本、今は外環自動車道がそれに対応していますけれども、そういう社会資本整備というのは、わりと空気みたいなものであると言ってもよくて、良さをなかなか理解できないわけですが、例えば皆さん朝起きると顔を洗いますが、水道の蛇口をひねるだけで水が出てくる。場合によっては温水も出てくる。暖かいお湯ですね。そういうふうに気が付かないうちに、顔を洗う水なりお湯も、そういう都市インフラのおかげでもって享受できている。さらに会社に出かける、あるいは学校に出かけるためには家を出るわけですが、ちゃんとバスが通っていたり、歩いていけるような道がついています。こんなことは当たり前だと思っていますけれども、そういうふうに都市基盤というのは整備されている。さらに駅へ行けばそこに電車が通っている。電車だって、鉄道だって、立派な都市基盤の1つであります。さらにトイレに行けば、ぴっと流せば全部処理されていなくなってしまう。

そういう都市基盤というのは、当たり前のように思っていますけれども、1つ1つがもしなくなっちゃった場合、例えば水道が出なくなっちゃったら非常に困る、朝顔も洗えないとか、トイレの水が流せなくなっちゃったら困る。そういう困ることがあまりなくなっちゃったような時代ですので、わりと都市基盤とか生活基盤とかいう施設に対して、ありがたみを感じていないのも事実ではありますが、そういう空気みたいな存在であって、しかしながら、私たちの都市生活を維持していくためには、決して欠くことのできない施設であることを改めて申し上げて私の公述を終わります。

御清聴ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。それでは降壇してください。

○公述人19：村岡 幸生

【公述人（村岡）】 私は、市川菅野に住んでおります村岡幸生と申します。よろしく  
お願いいたします。私はですね、野鳥、いわゆる野の鳥ですけれども、この調査を通しま  
して、生態系の保全のため外環道路建設の反対を申し述べさせていただきます。

私は今から11年前の1998年2月18日から、市内の、皆様御存じの小塚山を基点  
に、保存緑地、じゅん菜池の順に、およそ2時間をかけて歩きました。赤線を通っている  
のが私のルートでございます。主にそこに生息する野鳥の調査を始めました。翌年の19  
99年の1月12日からは、堀之内貝塚を基点として調査を行い、今日まで続けておりま  
す。これにより1998年から2008年までの10年間の調査結果に基づきまして、申  
し述べる次第でございます。

調査はですね、目視または鳥の声でもって確認した鳥の種類とその数とを、堀之内貝塚、  
小塚山保存緑地、じゅん菜池の別に、時間とともに記録しております。小塚山だけとって  
も、この10年間でおよそ70種の野鳥が観察されております。大変多い数です。これは  
小塚山を中心としたこの区域が、野鳥にとって大変重要な里山となっているからです。

ここで少し話が横道にそれてしまうんですけども、これから私が申し上げます鳥に関  
する陳述の中でもってですね、正しく理解していただくために、ちょっとお時間をいた  
だきたいと思っております。

小塚山等、里山に生息する野鳥はですね、その行動から留鳥、留まる鳥と書きますけれ  
ども、留鳥、冬鳥、夏鳥、旅鳥の4つに分けられます。

留鳥は1年じゅうそこに生息して、初夏に繁殖をいたします。例えば、あそこに書いて  
ございますエナガ、シジュウカラ、ヤマガラ、メジロ、コゲラ、ウグイス、ヒヨドリ、オ  
ナガ、ハシボソガラス、ハシブトガラス等でございます。

冬鳥は冬季、冬にですね、大陸北東部、これは中国大陸北東部やシベリアあたりを指し  
ます、から海を渡って日本にやって来て、冬季、日本の里山等でもって冬を越して、春に  
なりますと大陸の方に戻っていく鳥です。それから日本の山が寒くなりますので、高い山  
から低い里山の方におりてきて冬を越す鳥があります。それがシロハラとかシメ、ジョウ  
ビタキ、アトリ、アオジ、アカハラ、トラツグミ、アカゲラ、ルリビタキ等がございます。

それから夏鳥ですが、これは初夏に東南アジア、例えばカンボジアであるとかボルネオ  
とか、いわゆる南半球の国々からもやって来ます。海を渡って日本にやって来て、日本の

山で繁殖する鳥です。小塚山には初夏、北上の途中、立ち寄っていったり、また秋には、南下の途中に立ち寄っていきます。キビタキとかオオルリ、サンショクイ、サンコウチョウ、センダイムシクイ等がいます。それからツミは日本の山にいるんですけども、初夏、春先ですけども、小塚山等にやってきてあの辺で繁殖いたします。

それから旅鳥ですけども、これは日本よりさらに北の国に行く、あるいはその帰り、南下するときに日本の里山に立ち寄っていく鳥で、エゾビタキ等がいます。

このように数多くの鳥たちが、1年を通じて小塚山を中心としてその生息場所としておりますので、小塚山が渡りのルートにあると考えられております。

さて、10年間の調査の結果なのですが、特に注目したのがアオジ、アカハラ、シロハラ、トラツグミ、シメ、ウグイス、アカゲラ、ツミの8種類に関し、年度別、それから地域別、地域というのは堀之内貝塚、小塚山、保存緑地、じゅん菜池の地域別に、調査回数、年間に何回調査したかという調査回数、種別の出現数をあらわしました。それがこの表でございます。一番上は調査回数なんですけれども、年間およそ30回前後調査しております。ただし、2003年は私の都合によりたった2回しかやっておりませんので、これは比較等に影響を及ぼすので、考察から省略させていただきます。当然、調査回数が多ければ、出現した鳥の総数も多くなります。比較するのに不都合が生じますので、これを年度別、地域別、種別、出現率に直しました。つまり、あのように出現数を調査回数で割って100を掛けたものを、一応この出現率としまして、これに基づき各鳥の調査結果を検証させていただきます。

アオジはですね、日本の山にいまして、皆さんも御存じと思うんですけども、冬に里山におりてくる鳥でございます。春になるとまた山に戻っていきます。1998年、今から11年前になりますけれども、そのころは小塚山にたくさんいたんです。最も多く生息して、出現率も97.6、下に表がございますけれども、翌年の1999年にはその3分の1に減じてしまいました。そして2001年には何とその10分の1に激減してしまいました。そして、2003年以降、2008年まではゼロです。1羽も生息を確認しておりません。しかし、小塚山に比べて、最初から比較的少なかった堀之内貝塚、保存緑地、じゅん菜池はまだその生息数を保っております。これはとても興味深いことなんですけれども、小塚山が激減した2000年には、じゅん菜池では逆に約2倍に増えております。

アカハラ、これは、小塚山やじゅん菜池に比べて、堀之内貝塚に多く生息しております。一時期減少したものの、その生息数を保っております。

シロハラという鳥、この鳥ですけれども、これは先ほども話しましたシベリアだとか中国北東部に住んでおられて、冬日本に渡ってくる渡り鳥でございます。小塚山に最も多く生息しておられて、1999年には出現率が92.3にも達しておりました。しかし、翌年の2000年にはその2分の1となって、2008年までにはさらにその3分の1になって激減しております。ところが、堀之内貝塚、その他の地域は、もともと小塚山ほどはいなかったんですけれども、1998年以降、今から11年前の2008年まで、その生息数は何とか保っております。

それからトラツグミ、これは1998年、これはトラツグミという鳥も日本の山にいて、冬の間里山でもって越冬して初夏に山のほうに帰る鳥でございますけれども、10年前の1998年から2001年まで、小塚山を中心に、大体1羽程度が越冬しておりました。ところが、翌2002年、堀之内貝塚で1羽を確認した後はどこにもいなくなったんですが、2005年に保存緑地でもって1羽を確認したのみでございます。これは非常に環境に敏感な鳥なので、もしかするとこの近辺があまり生息にそぐわなくなってしまうのではないかなと危惧しております。

シメ、この鳥ですけれども、シロハラと同じようにシベリア等におられて、冬に日本に渡ってくる渡り鳥でございます。元々堀之内貝塚に最も多く生息して、1999年の出現率は75でしたけれども、逆に、増加しまして、2008年にはその倍の157.9とさらに増加しております。しかし、小塚山は2000年がそのピークで、そのときの値が62.8だったんですが、2008年までにはその4分の1に激減しております。

それからウグイス、皆さん御存じのホーホケキョと鳴く鳥なんですが、これも日本の山にいて里山等にいて冬を越す鳥でございます。特に小塚山に多く生息しておりましたけれども、数を減らして2008年には、その2分の1以下になってしまいました。しかし、堀之内貝塚は元々少なかったんですけれども、2001年から逆に増加を始めまして、2008年にはその一番多かったピーク時の2.5倍に急増しております。ところが、このウグイスにもおもしろいことがありまして、ウグイスも小塚山が減少した2002年には、隣接する保存緑地と堀之内貝塚が急に増加しております。

以上、アオジ、アカハラ、シロハラ、トラツグミ、シメ、ウグイスは、主に地上に、または地上近くの茂みに生息している鳥でございます。

次にアカゲラはキツツキの仲間で、これも山にいて、冬の間里におりてくる鳥でございますけれども、これはもっぱら樹上生活です。しかし、非常に警戒心が強く人影を見ると



すぐに逃げてしまいます。2002年までには毎年1羽程度が、小塚山を中心に冬季来ておりましたけれども、それ以降は来ておりません。2006年に堀之内貝塚とじゅん菜池で1羽を見て、また翌年2007年には小塚山でも1羽を見たんですけれども、2008年にはどこにも来ておりません。これもトラツグミと同じように、環境がすぐわなくなってしまったのではないかなと危惧しています。

それからツミ、これはワシタカの仲間で、オオタカを小さくしたような鳥でございます。これも毎年のように小塚山を中心に春にやって来まして、繁殖行動に入りますが、1998年、10年前に確認したのを最後に来なくなってしまいました。しかし、2005年と2006年に小塚山で確認しております。しかし、その後は小塚山では確認しておりませんけれども、2008年にじゅん菜池で確認しております、このときは繁殖に成功しております、2羽巣立っております。

以上、調査結果をまとめたものでございますけれども、繰り返しになりますけれども、私が11年前から現在まで、小塚山を中心にそこで生息する野鳥を直接調査してきました。そして、小塚山にはおよそ70種の野鳥が生息していることを確認しましたと、さっきもお話し申し上げました。それは四季を通じて、多くの種類の鳥の生息場所になっているからということでございます。しかし、それが2000年ごろから、小塚山の特にアオジ、シロハラ、ウグイス等が激減してしまったということ、今、申し述べさせていただきました。

特にですね、小塚山で主に地上生活の鳥が壊滅的に減少した理由は、減少の始まった時期から考えても、外環道路建設に伴う調査、測量、トンネル工事が原因であることは確実であります。しかし、それなら原因であるという証拠を提示せよと言われても、これは出すことができません。しかし、これが大変重要なことなんですけれども、よくお聞きいただきたいんですが、原因であるという証拠はありませんが、と同時に原因でないという証拠もないんです。つまり、小塚山の鳥が激減してしまったのは、外環道路の建設工事が原因であるという証拠を挙げろと言われても証拠は出ません。しかし、それが原因でないんだという証拠も同時に挙がらないものなんです。

つまり、直接的、間接的に複雑に関連し合う自然界の生態系においては原因究明がとても難しいんです。むしろ不可能なんです。人には感じられない低周波、高周波の音や振動が、鳥や小動物、昆虫に対しても悪影響を与えていることは優に考えられます。しかし、それが原因としても、その音や振動をどうやって測定するのか。このような測定値には、

その場所、方法などにより、大きくその値を変えるのが常であります。また、その対象となる野鳥や小動物等がどの範囲の音や振動を嫌うのかも、その資料もなく、測定も難しいのです。仮にかごの鳥を持ってきて実験してみたところで、人の飼いならされた鳥では資料に全くなりません。

したがって、原因は明白でありながら、測定した数値等をもって小塚山の野鳥の激減の原因が、一連の外環道路の工事にあるとする証拠を挙げることは元々できないんです。証拠とするならば、あくまでも状況証拠。昨今、刑事問題でもってよく使われている言葉でございませうけれども、状況証拠ぐらいのものになってしまいます。

元々生態系にはさしたる悪影響はないという約束で始まった一連の外環道路工事ですけども、既に小塚山の生態系が破壊されております。ただ単に野鳥のアオジ、シロハラ、ウグイスがいなくなっただけとの指摘もあるでしょうけれども、これらの現象はほんの氷山の一角にすぎず、ほんの一部にすぎません。他にどんな破壊が起きているかわからないのが実情です。そもそも測定値とか基準値とか、明確に表示できるものは多くの動植物が複雑に関連し合う、生態系においては初めからないのです。

しかし、この多様な生物が生息する豊かな生態系が、我々人間にとって最も重要なものなであります。人間もその生態系の中の一員なのです。仮に自然に触れたければ、車で遠くに行けばよいというのではなく、日々の生活の中にこそあるのです。主として、生きとし生けるものが同じ空気を吸い、同じ水を飲み、同じところでとれたものを食べているのです。生態系というのは1つが崩れると、総崩れする脆弱性、弱さを秘めております。仮に騒音、振動、大気等が環境基準を満たしていたとしても、周辺の動植物への予想もつかない悪影響もあると考えられます。その結果は、最終的に人の住む環境も悪化させます。

小塚山の環境破壊は、今は1点であります。狭い範囲でございませう。これがだんだん広がって面となり、その面がつながって帯状に延びていくと、どんな悪影響を及ぼすか予想もつきませう。しかし、その生態系の破壊はなかなか人の目につくものではありません。いつの間にか進行し、気付いたときには取り返しのつかないところに至っているのが常であります。そして、その原因が何であるかも明白でありながら、その因果関係を特定することができないのです。

しかし、測定値がないからといって、また基準値がないからといって、環境評価や環境基準の対象外としては決していけないのです。数値等の証拠が明示されなければ、検討に値しない、取り上げないとする態度は改めるべきであります。先にも北の国々の話、また

南の国々から鳥が、渡り鳥がやってくると申しましたけれども、生態系の環境保全には国境はなく、1地域1国の問題ではないのです。今や地球規模で考えなければならない問題でございます。

昨今、外環道路建設が行き詰まったからといって、憲法で保障された個人の権利を奪う土地収用法なる強権をもって強引に工事を推し進めようとの考えが出ていると聞いております。とんでもないことです。事業者が今やるべきことは、声が聞こえ、目に見えないものをどんな小さな現象にも真摯に耳を傾け、人々が住むこの生態系への配慮を深めていくことが最重要課題なんです。後の人々に、外環道路はどんなに便利だろうと言ったところで、環境が破壊されてしまっただけは何もなりません。物事には利害得失があるのはもちろんです。もちろん外環道路にも利があります。しかし、あまりにも失うものが多過ぎます。私はこのことを強く強く訴え、外環道路建設に反対するものでございます。

まだ私の持ち時間が少しございますので、私が今申し上げたことをさらに御理解いただくために、1つ皆様に御案内を申し上げたいのですけれども、よろしいでしょうか。

来る4月29日水曜日、昭和の日なんですけれども、北国分外環対策協議会の主催でバードウォッチングの集いを行います。私がお案内役を務めさせていただきます。小塚山にある東屋を午前10時に出発して、先ほども申し上げました保存緑地、じゅん菜池まで、およそ2時間をかけて歩きながらバードウォッチングを楽しみます。これは今から12年前から始めた行事でございます。1年間に3回行っております。小さいお子さんから御年配の方々の参加をいただいております。もうすっかり地元の行事として根づいております。

4月29日は、先にも説明いたしました夏鳥のキビタキとか、センダイムシクイ等が南の国から渡ってまいります。そのきれいな姿も見られるかと思っております。また、そのすばらしいさえずりも聞かれるかと期待しております。実際に触れることにより、より深い御理解が得られるかと思っております。ぜひ御参加いただきたいと思います。

これにて私の供述を終わらせていただきます。長い間お聞きいただきまして、ありがとうございました。

**【議長】** どうもありがとうございました。降壇してください。

○公述人 20：米山 精次

【公述人（米山）】 市川市塩浜協議会、米山鉄工所の米山でございます。本日は、東京外かく環状道路千葉県区間の整備事業に関し、意見を述べさせていただきます。読み上げさせていただきます。

市川市の工業は、内陸部を中心に軽工業が、臨海部を中心に重工業が発達してきました。内陸部は、衣服、食料品、出版などの生活関連型産業や金属加工等の事業所が主に立地しています。一方、大企業を中心とした金属、鉄鋼、石油、化学等の事業所は、昭和32年から49年まで、17年間の第1期埋立工事により造成された臨海部へ進出しています。

市川市内の工業4団体は、製造業や民間埠頭などの流通業などにより、それぞれ設立された団体であり、内陸工業会、市川港開発協議会、市川臨海工業会、市川市塩浜協議会と称して、合計180事業所、市川商工会議所に属しておりまして、事業の健全な発展と経済的地位の向上を図ることを目的として活動しております。

工業4団体の1つであります市川市塩浜協議会は、東京湾に面した臨海部の市川市塩浜地区で、工場、倉庫などを営む事業所により構成されている団体であります。ここは東京港や市川港など、原材料の輸送、集約に有利に発展していきました。最近では、特に首都圏、千葉港、成田国際空港、市川港などを背景とした好立地に、大型物流施設の進出が目覚ましいところであります。

一方、市川市域の陸上交通の現状を見ますと、東京方面、千葉方面といった東西交通は、臨海部より国道357号、東京湾岸道路、京葉道路、国道14号といった高速道路や幹線国道が整備されており、比較的恵まれた状況にあります。

ところが、内陸部に向かう南北交通については、茨城、埼玉、栃木、群馬県などの北関東地区、さらにはその先の東北地方、上信越地方に向かう幹線道路が少なく、そのためにこれら方面へ向かう車両は、東京湾岸道路を東京方面に向かい、葛西ジャンクションから首都高速道路中央環状線へと迂回し、東北自動車道や常磐自動車道、関越自動車道などといった高速道路へ至るか、もしくは市川、松戸市内の主要地方道若宮西船市川線や市川松戸線といった道路を通過し、国道298号線や埼玉県内の東京外環自動車道を利用して、常磐自動車道、東北自動車道、関越自動車道などといった高速道路に至るしかありません。ところが、このルートは遠回りとなる上に、首都高速道路自体、過密な道路であり、日常的に混雑している上、渋滞となれば多大な通行時間を必要とし、経済活動にとって大きな

損失となります。

一方、市川、松戸市内の主要な南北交通のルートとなっている若宮西船市川線や市川松戸線を通過する場合、これら道路は市川、松戸市の生活道路でもあり、マイカーでの利用や公共交通機関であるバスルートにも使用されています。沿道や周辺には大学、高校などの文教施設、病院、公園やスポーツセンターなどがあります。私どものような工業会加入事業所が使用するような貨物自動車、重量運搬車、トレーラーなどの超大型車、さらには自転車やオートバイなどがこれらの道路に集中し、混在している状態であります。市川松戸線では歩道がない区間が多く、車線は対面通行で、道路は幅自体も狭く、電柱や標識が突き出しているため、交通事故の発生など非常に危険な状態であります。

私どもは、市川、松戸市内を南北に縦断する外環の整備が進められていることに、非常に大きな期待をしております。また、外環は、私ども工業会の超大型車両が通行する高速道路部、国道部と、沿線市民の皆様が生活道路として利用される副道や自転車歩行者道とが、植樹帯や遮音壁により分離されるために、歩行者と私どもの超大型車両が分離され、歩行者や自転車の安全が飛躍的に向上するものと期待をしております。

現状では、湾岸道路や国道357号は、東京ディズニーリゾートや船橋地区の大型ショッピングセンター、幕張メッセなどの影響を受けやすく、これら施設での各種イベントの開催で、その開始終了時間帯に大渋滞を引き起こすことが間々あります。その際、外環により並行する湾岸道路と東京京葉道路を接続することにより、容易に迂回し、お互いに互換性を持つことになるものと思います。

道路は市民生活、環境の向上、経済発展の根本であります。でき得るところから早期部分着工、部分供用をされますよう、何卒よろしくお願い申し上げます。

市川市、松戸市、千葉県広報、新聞記事などで外環の詳細にわたる情報をお願いいたします。

質問1、外環道路が整備されることにより、もたらされる公益性についてはこれまでも地元説明会などでも説明していただきましたところですが、私ども市川市内の事業所もそれに対して期待をしておりますが、外環道路の整備による効果、公益性について改めて説明をお願いいたします。

質問2、外環の京葉道路から東京湾岸道路までの区間については、先行整備区間2に位置付けられて、現在、国道298号が先行して暫定2車線で工事が進められていると聞いています。その進捗状況について教えていただきたい。また、外環の千葉県区間沿線の開

通予定などについて教えていただきたい。どうかよろしく願いいたします。

【議長】 それでは、ただ今の質問2つにつきまして、起業者から回答をお願いします。

【起業者（丸山）】 首都国道の丸山と申します。

2点ほど質問いただいております。1点目は公益性についての御質問、2点目につきましては、外環の京葉道路から湾岸線までの供用並びに進捗状況ということ、あと全線の開通時期ということで、2つについてお答え申し上げたいと思います。

まず1点目でございます。公共性につきましては、昨日私どもが公述申し上げた中でも御説明しておりますが、再度この場をお借りしまして御説明を申し上げたいと思います。まず、一般国道部の完成により既に供用済みの区間と合わせ、南北方向の幹線道路が新たに整備されることとなります。主要地方道市川松戸線などを利用している交通を分担することにより、県道などの交通混雑の緩和、生活道路の安全性の向上が図られます。また、災害時の避難路や火災時の延焼防止空間としても効果を発揮することができ、地域の防災機能の向上に貢献することとなります。

2つ目といたしまして、高速自動車国道部の完成により、既に供用済みである大泉ジャンクションから三郷南インターチェンジまでの区間と一体となって機能し、関越自動車道新潟線、東北縦貫自動車道弘前線、常磐自動車道及び東関東自動車道水戸線などが相互に連絡することとなります。これによりまして、都心方向に集中する交通を円滑に分散、導入し、また、都心に帰終点を持たない交通をバイパスさせることなど機能が発揮され、首都圏の交通混雑の緩和などが図られます。さらに、災害などによる一部区間の不通の際、代替路が確保されるなど、緊急時の救援や物資輸送の円滑が図られるなど、首都圏における防災機能の向上に貢献することとなります。

以上が公益性についての御説明でございます。

2点目でございます。2点目の外環京葉道から湾岸道路までの区間についての進捗状況と一般部、高速部の全線開通予定について、お答え申し上げます。まず外環につきましては、京葉道路から湾岸道路までの間につきまして、先行整備区間2として位置付けております。現在は鋭意工事を進めているところでございます。今年の夏ごろ開通を予定しております。また、詳細につきましては日程が決まり次第、公表してまいります。また、全線開通につきましては、平成27年度を予定しております。

申し訳ございません。質問の中にごございました外環の京葉道路から湾岸道路という区間につきましては、田尻地先から高谷地先ということで改めさせていただきまして、先行整

備区間2として御報告申し上げたいと思います。すいません。全線開通時期につきまして  
も平成27年度ということで予定しているところでございます。申し訳ございません。

以上でございます。

【議長】 ただ今の回答につきまして、いかがですか。

【公述人（米山）】 はい。いいですかこれで。終わっていいですね。

【議長】 どうもありがとうございました。では、公述人と起業者は降壇してください。

#### ○公聴会閉会

【議長】 これで予定しておりました公述はすべて終了いたしました。

それでは、これにて一般国道298号新設工事、千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から  
市川市高谷二丁目地内までの間、及びこれに伴う県道付替工事、高速自動車国道東関東自  
動車道水戸線新設工事、千葉県松戸市上矢切字塚ノ下地内から市川市高谷二丁目地内まで  
の間、並びにこれに伴う市道及び下水道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を終  
了いたします。

公聴会の円滑な進行に御協力いただきまして、ありがとうございました。会場の管理の  
都合がありますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかに御退場願います。

— 了 —