

一般国道468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕
（神奈川県海老名市中新田字二番河原地内から厚木市金田字新神明下地内までの間
及び神奈川県厚木市上依知字道珍地内から相模原市緑区川尻字本沢地内までの間）
及びこれに伴う附帯工事並びに市道、農業用道路及び農業用水路付替工事に係る
公聴会

日 時 平成22年11月20日（土）
13：00 ～ 14：40

場 所 相模原市立あじさい会館ホール

○公聴会開会

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから一般国道468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕（神奈川県海老名市中新田字二番河原地内から厚木市金田字新神明下地内までの間及び神奈川県厚木市上依知字道珍地内から相模原市緑区川尻字本沢地内までの間）及びこれに伴う附帯工事並びに市道、農業用道路及び農業用水路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伊藤と申します。よろしくお願ひいたします。

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22年7月13日付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中日本高速道路株式会社から申請がありました事業認定の申請について、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して開催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、ご一読いただき、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は、議長により退場を命ずることがあります。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、あらかじめご了承ください。

○ 公述人：起業者（国土交通省関東地方整備局・中日本高速道路株式会社）

【議長】 それでは、まず最初に、本件事業の起業者に公述をしていただきます。

【公述人（松本）】 公述人の国土交通省関東地方整備局長の菊川の代理人であります国土交通省関東地方整備局相武国道事務所の松本と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（石倉）】 同じく横浜国道事務所の石倉と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（鈴木）】 中日本高速道路株式会社代表取締役、金子の代理人であります鈴木と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（松本）】 それでは、座って説明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首都圏中央連絡自動車道、以下圏央道といいますが、これまでの事業の経緯、事業の目的及び内容などについてご説明し、この事業が土地収用法第20条の要件を満たしていることを公述してまいりたいと考えております。

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、あらかじめご了承願います。

それでは、圏央道の事業の経緯についてご説明します。

まず、本件事業施行地の位置関係についてご説明します。本日公述する事業区間は、概要図に示された神奈川県海老名市中新田地内から東京都八王子市裏高尾町地内までの総延長約27.0キロメートルを全体計画区間とし、このうち、神奈川県海老名市中新田地内から神奈川県厚木市金田地内までの延長約3.1キロメートル及び神奈川県厚木市上依知地内から相模原市緑区川尻地内までの延長約13.9キロメートルを起業地区間とするもので、図で見ますと、右側に示す区間となります。

続きまして、各区間のこれまでの経緯についてご説明いたします。

この公述する区間のうち、海老名インターチェンジから相模原インターチェンジ区間における圏央道は、平成3年から平成4年にかけて都市計画案、環境影響評価書案などの説明会を行いました。そして、平成6年6月に都市計画決定がなされ、平成6年から測量説明会や設計・用地説明会を行い、平成11年7月に用地着手、平成13年5月に工事着手しております。

同様に、相模原インターチェンジから都県境区間においては、平成9年6月に都市計画決定、平成13年7月に用地着手、平成14年5月に工事着手しております。

なお、平成20年11月に神奈川県知事により、相模原市緑区葉山島地区及びその前後区間において、道路構造と縦断勾配の変更を行う都市計画の変更がなされております。

都県境から八王子南インターチェンジ間においては、平成9年2月に都市計画決定、平成13年3月に用地着手、平成13年11月に工事着手しております。

八王子南インターチェンジから八王子ジャンクションにおいては、平成元年3月に都市計画決定、平成5年4月に用地着手、平成14年1月に工事着手しております。

なお、これまで工事の実施に当たりましては、それぞれの段階におきまして工事説明会を開催したり、工事のお知らせを配布するなど、工事内容の周知に努めてまいりました。

起業者としては、事業の早期の完成のため、任意による用地交渉を進めてきた結果、圏

中央道の用地取得率は、現在約9割に達しておりますが、残る方々については用地のご協力が得られないなどの状況です。

これらのことを踏まえまして、平成21年12月16、17日に土地収用法第15条の14に基づく事前説明会を実施し、平成22年7月13日に事業認定の申請を行いました。今後も圏央道早期完成のために、調査設計、工事施工等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ご説明いたします。

今回の圏央道対象区間の説明の前に、圏央道全体についてご説明いたします。

この図は、現在の首都圏における、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。青い線は既に供用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。この図の中で一番外側の環状道路が圏央道です。

圏央道は神奈川県横浜市を起点とし、千葉県木更津市を終点とします延長約300キロの自動車専用道路であります。また、起点側では首都高湾岸線と接続し、終点側では東京湾アクアラインと接続しております。

この図の中で、既に開通している区間は黒色の実線で示しており、藤沢インターチェンジから西久保ジャンクション間、東名高速海老名ジャンクションから海老名インターチェンジ間、中央道八王子ジャンクションから桶川北本インターチェンジ間、つくば中央インターチェンジから稲敷インターチェンジ間、松尾横芝インターチェンジから東金インターチェンジ間、それと木更津東インターチェンジから東関道の木更津ジャンクション間であります。また、今回の対象区間は全体計画として赤い矢印で示している部分であります。

東京都心の周辺都市としまして、神奈川県横浜市、厚木市、東京都の八王子市、埼玉県川越市、茨城県つくば市、千葉県成田市、木更津市などがありますが、圏央道事業としましては、東京都心から約40から60キロ圏に位置するこれらの都市を相互に連絡することによって、地域間の交流を拡大し、地域経済及び地域産業の活性化を促すことを目的としております。

圏央道は首都圏から放射状に伸びます東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関道水戸線及び千葉富津線といった幹線道路と相互に連絡することにより、都心部への交通の集中を緩和し、都心部一極集中型から多極分散型への転換による首都圏全体の調和のとれた発展に貢献することなども目的としております。

首都圏における環状道路の整備状況についてですが、図の中で示されているもので、一番外側から圏央道、その次が東京外かく環状道路、その内側が首都高中央環状線となって

おり、これらを環状道路と呼んでおります。また、神奈川県側から湾岸道路、第三京浜、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関道水戸線及び千葉富津線となっており、これらを放射道路と呼んでおります。この3本の環状道路と9本の放射道路を総称しまして、3環状9放射と位置づけて整備を進めているところです。

そのような整備計画の中で、圏央道の整備状況としましては、全線約300キロのうち約107キロが開通しているというのが現状であります。現在整備中の区間としまして、海老名インターチェンジから八王子ジャンクションまでの延長約27.0キロメートルの区間において、鋭意事業を進めているところであり、その中には圏央厚木インターチェンジ、相模原インターチェンジ、城山インターチェンジ、八王子南インターチェンジも計画されております。当該区間の圏央道は、既に供用している海老名ジャンクションから海老名インターチェンジ間と合わせて、東名高速、中央道に連絡する自動車専用道路として計画されております。

続きまして、海老名インターチェンジから八王子ジャンクション間の周辺道路の状況についてご説明いたします。

この区間には、海老名市から八王子市へ至る幹線道路といたしまして、国道129号、国道16号などがあります。これらの路線は地域住民の通勤、通学、買い物などの日常生活の利用はもとより、その周辺地域の物流などにも広く利用されていることから、地域内交通と通過交通が混在しており、交通混雑や交通事故が発生するなど、安全かつ円滑な交通が阻害されている状況であります。これらの路線が担っております幹線交通を、圏央道が分担することによって、交通混雑の解消及び交通事故軽減に寄与し、安全かつ円滑な交通が確保されることとなります。

次に、本件事業の周辺地域の状況について、ご説明いたします。

この写真は圏央道に並行し、南北方向の主要なルートの一つとなっている国道16号及び129号における混雑状況を撮影したものです。国道16号及び129号は、神奈川県内の商業施設、住宅等が密集する海老名市、厚木市、相模原市等の既成市街地を通過しており、地域住民の日常生活上の利用はもとより、その周辺地域の物流等にも広く利用されていることから、地域内交通と通過交通が混在しています。加えて国道、県道及び市道等との平面交差箇所が多く、各所で慢性的な交通混雑を引き起こすなど、円滑な交通が阻害され、交通事故も多発している状況であります。

平成17年度道路交通センサスによると、関東地方の国道における平均混雑度は0.9

7ですが、厚木市内の国道246号では1.26、相模原市内の国道16号では1.37、同じく国道129号では1.01、八王子市内の国道16号では1.29となっており、いずれの箇所でも関東地方の平均と比べて高い数値となっており、交通混雑が発生しております。

次に、圏央道の整備効果についてご説明いたします。

初めに、分散導入効果についてご説明いたします。

この図、左側の紫色の実線は、現在整備されている高速道路ネットワークを利用して、東名高速から都心方面へ移動する場合の代表的な経路を例示しております。現在東名高速から都心方向の交通は、そのまま首都高3号線に流れ込むため、この路線に交通が集中することとなります。一方、圏央道が整備されると、右の図の紫色の線で示すように、首都高3号線に入る前に圏央道を利用して首都高4号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、首都高3号線への交通の集中が分散され、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ご説明いたします。

この図の左側の紫色の実線は、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へ移動する、いわゆる都心に用いない交通の代表的な経路を示しております。これを見ますと、圏央道が整備されていない現状においては、首都高中央環状線の一部経由せざるを得ないため、首都高中央環状線に交通が集中していることがわかります。ここに圏央道が整備されますと、右側の図の紫色の実線で示すように、首都高中央環状線を経由せず埼玉方面への移動が可能となることがわかります。このように圏央道の整備により、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ご説明いたします。

左側の図の紫色の実線は、静岡方面から東名高速を利用し、都心方面に向かう経路を示していますが、例えば災害や事故により町田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、圏央道が整備されると、右側の図の紫色の実線で示す経路、具体的には圏央道を経由して中央道、関越道を利用して都心方面へ向かう経路が確保されることとなるため、東名高速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。このように圏央道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、圏央道の整備による所要時間の短縮効果についてご説明いたします。

この図は、東名高速と中央道が結ばれることによる具体的な時間短縮効果を示した図です。図の青い矢印は、海老名インターチェンジから八王子ジャンクションへ至る経路について、圏央道が整備されていない場合を示しております。この経路について、平成17年度道路交通センサスなどの結果をもとに所要時間を算出し、図に記載しています。これを見ますと、78分から17分へ約61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ます。圏央道の整備による所要時間短縮効果が確認できます。

続きまして、本件事業の環境保全対策の内容についてご説明いたします。

本件事業の都市計画決定に当たっては、事業完成後の周辺環境への影響を予測するため、環境影響評価を実施しております。なお、神奈川県区間については神奈川県知事により、海老名インターチェンジから相模原インターチェンジ間は平成6年6月に、相模原インターチェンジから都県境間は平成9年6月に、東京都区間については東京都知事により、平成8年12月に、それぞれ実施されております。これらの環境影響評価の結果では、設定された環境保全目標は達成されると評価されています。

次に、起業地区間となっている神奈川県区間の環境影響評価についてご説明いたします。

まず、予測・評価項目を選定するために、対象事業を実施する地域の概況を把握いたします。次に、事業の種類、規模、その他事業計画の内容を検討し、環境に影響を及ぼすおそれのある行為及び要因について抽出します。その上で、環境に影響を及ぼすおそれのある行為や要因と、把握した地域の概況を十分に勘案して、必要な予測・評価項目を選定します。

ごらんのとおり、圏央道の神奈川県区間は、大気汚染、騒音、振動、低周波空気振動、水質汚濁、廃棄物・発生土、電波障害、日照障害、地形・地質、地象、動物・生態系、植物・生態系、文化財、景観、地域分断及び安全の16項目が選定されました。

次に、選定された予測・評価項目について、事業着手前の現況調査を行います。そして、事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価を行います。予測及び評価の結果を受けて、周辺に与える影響が大きいと判断された場合には、環境保全対策の検討を行い、その保全対策を実施しているところです。このような環境影響に関する十分な検討や環境保全対策の実施などにより、環境への影響が小さいと判断し、工事に着手しております。また、工事の実施に当たっては、事前に行った予測結果などで問題ないと判断された場合についても、さらに周辺への影響を小さくするよう慎重に工事を進めております。

続きまして、主な対象区間における環境影響評価結果の概要についてご説明いたします。

このグラフは、環境影響評価時における圏央道完成後の厚木市下依知地区と相模原市城山地区の騒音レベルを示しています。黄色線で示しているのが評価の指標であります環境保全目標を時間帯別に表したものです。評価の結果、遮音壁などを設置することにより、朝・昼・夕方・夜間におけるどの時間帯においても、環境保全目標を満足する結果となっています。

続きまして、大気質の環境影響評価結果の概要について、ご説明いたします。グラフをごらんください。このグラフは主なものとして、二酸化窒素及び一酸化炭素について、厚木市下依知地区と相模原市城山地区のものを示しています。予測評価の結果、いずれの項目においても評価目標を満足する結果となっています。

続きまして、騒音の環境影響評価のフォローアップの概要についてご説明いたします。グラフをごらんください。

このグラフは、平成42年の将来推計交通量を用い、環境影響評価以降新たに得られた知見を踏まえ、平成21年12月に行った騒音の照査結果を示しております。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_{Aeq}に改定されています。このため等価騒音レベルについて騒音予測を行っています。いずれの地点、時間においても、環境保全目標を満足する結果となっています。

続きまして、大気質の環境影響評価のフォローアップの概要についてご説明いたします。グラフをごらんください。

このグラフは主なものとして、二酸化窒素、一酸化炭素、浮遊粒子状物質について、厚木市下依知地区、相模原市城山地区のものを示しています。いずれの項目においても、評価目標を満足する結果となっています。

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ご説明いたします。

環境影響評価手続における現地調査により、ほ乳類、鳥類、両生類、は虫類、昆虫類などの動物、またシダ植物、種子植物等各植物が確認されています。

環境影響評価では、「主要な野生動物・重要な植物の生息・生育に著しい影響を及ぼさないこと」が評価目標とされており、動物では、計画路線は山地の大部分をトンネル構造で、河川を橋梁で通過することから生息環境の改変が少ないこと、土工等により生息環境の一部は改変されるが、改変される面積が周辺の生息環境の広がりに対して少ないこと、必要に応じて移動路や道路内での衝突を未然に防ぐための進入防止柵を設置すること、さ

らに、盛土・切土部には、植栽による樹林の回復等の対策を講ずることで、植物では、植生状況を考慮した植栽を施すこと、移植可能な種についてはできる限り移植することで、主要な野生動物・重要な植物の生息・生育に著しい影響を及ぼさないと予測され、評価目標を満足すると評価されています。

貴重な動物の代表的な事例としては、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、国内希少野生動物のオオタカが確認されています。改変される面積は周辺の生息環境の広がりに対して少ないことから、生息環境に対する影響は小さいと予測され、評価目標を満足すると評価されていますが、有識者からなる検討委員会を設置し、営巣状況を確認し、保護対策を検討しているところです。

また、環境省レッドリストなどに記載されている植物について、本事業による影響を検証しており、代表的な事例として、環境省レッドリストにおいて絶滅危惧Ⅱ類に指定されているキンランが確認されたため、工事による改変箇所に確認された場合には、有識者に意見をいただいた上で生育可能な箇所へ移植するなど生育環境の保全に努めております。

次に、公述の対象区間の工事の進捗状況についてご説明いたします。

写真は、山際地区の改良工事及び上依知第1トンネル工事の状況を示しています。山際、上依知地区においては、本線部の高架橋工事はおおむね完了し、盛土工事を進めているところです。また、上依知第1トンネルは全長約600mの掘削が完了し、今後はトンネル内の附帯施設工事や舗装工事などを進めていきます。

写真は、国道129号の下を通過する上依知第2トンネル工事及び相模原インターチェンジ工事を示しています。上依知第2トンネルは、平成16年度に着手し、全長約270メートルのうち、約190メートルの掘削が完了しています。また、相模原インターチェンジは平成15年度から下部工事に着手し、順次、本線及びランプ部の橋梁下部工及び上部工の工事を進めているところです。なお、相模川を渡る部分の橋梁上部工は平成21年9月末に完成したところです。

写真は、愛川トンネル工事及び相模川を渡河する相模川橋右岸下部工事の状況を示しています。愛川トンネル工事は、平成15年度に着手し、全長約2,700メートルのうち約1,800メートルの掘削が完了しています。また、相模川橋下部工事は、平成19年度から着手し、平成21年12月に相模川右岸側の橋脚が完成しました。また今年度は、左岸側の橋台及び橋脚の本体工事を行っております。

写真は、都畑地区の道路改良工事及び城山インターチェンジから八王子南インターチェ

ンジの間の城山八王子トンネル工事のものです。都畑、中沢地区については、圏央道本線整備に伴う地域の生活道路の機能補償を行うため、都畑跨道橋、中沢跨道橋等の整備や道路改良工事を鋭意進めています。また、城山八王子トンネルは、全長約3,600メートルのうち、上り線は掘削済み、下り線は約3,300メートルの掘削を完了したところです。

以上、公述対象区間における圏央道の事業の目的と内容についてご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、当該事業計画が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、または使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条の各号の要件のすべてに該当していると考えております。また、圏央道の早期完成に対する期待にこたえるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できるだけ早期に事業認定が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取得に向け最大限努力をしていく所存でありますので、皆様のご協力をお願いいたします。

これで公述を終わります。

○公述人：杉本 広行

【議長】 それでは、公述人、杉本広行さんから公述をしていただきます。

【公述人（杉本）】 杉本です。

意見の要旨として3点。

1、トンネル部分について。

(1) トンネル部分の上層部土かぶり量が20メートル以上ある場合は、土地使用承諾書のみとのことですが、納得のいく法的根拠を示してもらいたい。

(2) 将来、トンネル際まで採取可能である旨を文書で示してもらいたい。

(3) 十分な話し合い、説明、回答がないまま、短期間に収用手続きが進んでいることについて説明をお願いしたい。

2、高盛土区間の雨水排水及び景観について。

(1) 小倉地区内の高盛土区間の雨水排水を山沢川へ放流することについて、現状河川及び護岸等が安全である旨を文書で示してほしい。

(2) 高盛土区間の工法の補強土壁13.5メートルについて、景観、緑化、生活環境

等を十分配慮し、威圧感のない形状で施工を行うべきではないか。

3、工事用道路等について。

(1) 当初、県道より右折レーンを造り、車両等が工事用道路へ進入するとの説明であったと記憶しているが、いまだ造られていない。

(2) 工事説明会ではそのときだけの工事の説明であり、次の工事説明会までの間の工程説明はなく、その都度地域回覧で知る状況です。地域住民への説明会を増やし、地域住民からの要望、意見を聞いてほしい。

以上について回答をお願いいたします。

【議長】 それでは、ただいまの質問につき、起業者は回答をお願いします。

【起業者（能瀬）】 相武国道事務所の能瀬と申します。

まず1点目のトンネル通過部分の上層部の土かぶりが20メートル以上ある場合は、土地使用承諾書のみとのことですが、納得のいく法的根拠を示してもらいたいという1点目のご質問にお答えいたします。

地下空間を使用する補償につきましては、国土交通省の公共用地の取得に伴う損失補償基準及び国土交通省損失補償取扱要領に基づきまして、法律の専門家やトンネル技術の専門家の意見も参考にいたしまして、適正に補償を行っております。損失補償基準は、日本国憲法第29条第3項に基づく、土地収用法における損失補償原則にのっとりたものでございます。

これら法令等に基づきまして、葉山島トンネルの設置予定箇所につきましては、急傾斜の山地であり、周辺地域の法的規制の状況、将来の利用構想、そしてその可能性等を総合的に勘案いたしました結果、土地の最有効使用についても林地と認定いたしました。そして、トンネルの土かぶりが20メートル以上ある場合については、土地所有者の土地利用を妨げないとの認定から対価の補償はないものと判断しております。このため、土地所有者の方から土地使用承諾書をいただきまして、権原の取得を進めている次第でございます。

杉本様が共有持分をお持ちの土地につきましては、土かぶりが30メートルから78メートルほどの地下にトンネルを設置することとなります。そうした状況や、今お話ししました地下空間を使用する補償の考え方、及び土地使用承諾書に関しまして、これまでのお話し合いの中で資料をお示しするなどしてご説明をさせていただいております。

続きまして、2点目の、将来トンネル際まで採取可能である旨を文面等で示してもらいたいというご質問にお答えいたします。

これまでも申し上げましたとおり、土地の承諾をいただく範囲以外を採取するためには、主に採石法と森林法の許認可が必要となりまして、いずれの場合も許認可権者は県知事となりますので、国土交通省は文書等をお示しする立場にはございません。使用承諾をいただく範囲以外の箇所につきましては、採取に関しては異議は申し出ません。

3点目のご質問。十分な話し合い、説明、回答がないまま、短期間に収用手続きが進んでいるということについての説明をお願いしたいというご質問にお答えいたします。

杉本様ご所有の土地が所在します小倉地区につきましては、平成13年9月から設計説明会などを開始いたしまして、事業説明を行ってきております。また、杉本様ご所有の土地の一部につきましては、事業に関するご説明もさせていただいております。その際には、土地の境界について、杉本様と隣接地所有者との間の意見の相違がございまして、私ども起業者も加わりまして、十数回にわたるお話し合いを進めました。その結果、平成21年6月にはお話し合いがまとまり、平成21年10月17日に杉本様の全所有地につきまして、土地の境界立ち合いが完了したものでございます。

土地の境界立ち合い以降、これまで具体的な補償内容に関するお話し合いを9回実施しております。今回事業認定の申請を行った首都圏中央連絡自動車道事業につきましては、先ほど起業者公述の中でご説明しましたとおり、多くの地権者のご協力を得まして、現在まで約94%の用地取得を行い、順次工事を推進しております。引き続き事業進捗を図るためには、現在残る事業用地の確保が急務となっております。今後も見通しが立たない場合に備えまして、土地収用法に基づく事業認定の申請を行ったものでございます。

杉本様にはご理解いただけますよう、引き続きご説明に努めてまいりたいと考えておりますので、何とぞご協力のほどお願い申し上げます。

以上でございます。

【起業者（松本）】 相武国道事務所の松本です。続きまして、高盛土区間の雨水排水及び景観について、1つ目として、小倉地区内の高盛土区間の雨水排水を山沢川へ放流することについて、現状の河川及び護岸等が安全である旨を文書で示してほしいというご質問についてお答えいたします。

山沢川への雨水排水放流については、起業者から流域面積や水位変化量等の内容について従前より直接杉本様にご説明させていただいております。また、県の河川計画書に基づき設計させていただいており、河川管理者と現在の構造で安全が守れるということで協議済みです。その旨の文書を3月17日付で「さがみ縦貫道路の排水計画について」として、

杉本氏を含む小倉地区の住民の皆様あてに相武国道事務所名で提出しています。

続きまして、2つ目のご質問。高盛土区間の工法の補強土壁13.5メートルについて、景観、緑化、生活環境等を十分配慮し、威圧感のない形状で施工を行うべきではないかのご質問について回答いたします。

従前よりご説明させていただいておりますが、高盛土区間においては、各種工法について、盛土全体の安定性、施工性、景観性、経済性、維持管理等を総合的に比較検討した結果、補強土壁工法を採用しています。当該箇所は公道から離れており、住居からも見えにくい位置にあり、住民の皆様が日常生活をする上で威圧感を感じることは少ないと考えています。なお、景観の配慮に当たっては、有識者の意見を設計に反映させて検討しております。また、デザインを施した壁面材を使用し、さらなる景観性の向上を図っています。

緑化については、法面に植栽するなど、地区周辺の景観に配慮しています。

次に、工事用道路等についてということで、1つ目のご質問。当初県道より右折レーンを造り、車両等が工事用道路へ進入するとの説明であったと記憶しているが、いまだ造られていないというご質問についてお答えいたします。

工事用車両の運行は安全に最大限配慮しておりますが、地域の状況やご意見を踏まえ、県道から工事用道路への進入時の安全性をより高めるため、右折レーンを交差点に整備することとしています。地権者の方との調整は今夏に終わり、右折レーン工事着手のための説明会を平成22年9月3日に開催し、地域の皆様にご説明しています。その際、右折レーンと同時に信号機を設置してほしいという要望をお聞きしたため、一たん工事着手を取りやめ、公安委員会に要望をお伝えし、関係機関と調整中であり、できるだけ地域のご意見にこたえられるよう、引き続き努力してまいります。

その次の質問。工事説明会ではそのときだけの工事説明であり、次の工事説明会までの間の工程説明はなく、その都度地域回覧で知る状況です。地域住民への説明会を増やし、地域住民からの要望、意見を聞いてほしいというご質問についてお答えいたします。

これまでも6回の工事説明会を開催し、その都度実施する工事内容とともに城山インター周辺の全体事業計画をご説明しております。我々が通常地域の皆様に事業の説明をする際は、自治会を通じて開催時期及び方法を調整し、開催については事前に回覧等でお知らせしております。具体的には、自治会に役員や工事の対策委員がいれば、その方を通じて調整しております。今後もこれまでどおり、工事の進捗状況に合わせて説明会を開催し、地域の皆様のご要望に応じて事業説明や意見交換等を行ってまいります。

以上です。

【議長】 それでは、ただいまの回答につきまして、何かございますでしょうか。どうぞ。

【公述人（杉本）】 はい。まず1のトンネル土かぶりに関してなんですけれども、土かぶりと、これは何度もお話ししていますけれども、要するに、たまたま隣接している小川工業、採石工場があるために、私が言っているのは、将来採取が可能である旨を。

一応承諾書をくれということだったので、それに一応採取可能であるということのをうたってください。法的根拠というのはよくわからない要綱だとか、閣議了解、基準だとか、要領だとかという、いろいろわけのわからない、要するにそういう法律がある。それで幾らでもできるんだということなので、そうすると、法的根拠では自分ではわからない。

そうした中で、将来、50年、100年先になるかもしれない。だけれども、隣接している工場が山を崩したいと言ったときに崩せないのでは困るので、一応承諾書の文面に採取可能である旨をうたってくださいと言ったんです。

それと、(3)についてなんですけれども、21年10月17日に土地の境界立ち会いを行って、12月1日に土地調書の案を持ってきて、そこで買収はしない、使用承諾書のみで判をくれという話だったんです。その後すぐに、今度は12月16、17日で土地収用法の説明会が行われている。それで、3月にはもう事業の認定申請がスタートしています。だから、説明が何度もないんです。もう収用ありきの境界立ち会いだったからちょっと不満に思ったんです。

それと、あと2の高盛土区間についてなんですけれども、確かに県の資料、数値に基づいて計算したということで、問題ないということなのでそれであれば被害を被るとしても3軒しか被りませんけれども、その3軒に対して安全ですよという安全宣言を文書をもって示してほしい、ということをお願いしている。だけれども、いまだに示してもらえない。

だから、一番怖いのは、確かにその数値で、計算上は問題ないかもしれないけれども、今ゲリラ豪雨だとか、最近では小田原の山下町で、あそここのところに台風のときにもものすごく雨が降って、ものすごく被害が出ている。だから、そういうことが近くでも起きてるし、そういったものでも対処できるんですかということを確認したかったんです。だから、安全であるということを引きちんと、たかが3軒ですけれども、3軒に対して文書をもって安全宣言をしてほしいということを行っている。

それと（２）について。高盛土区間の補強土壁、１３メートル５００プラス盛土２８メートル、全部で４１メートル。その単純に１３メートル５００で、大した高さではないと言うけれども、自分からしてみると４階建ての壁が３００メートルから、山沢川からトンネルまででき上がる。自分の土地、将来畑にする土地の距離が１９メートルしかあいていない。そうするとものすごく威圧感がある。自宅から見てもものすごく威圧感がある。小学校へ行く生徒が眺めるにしても、あまりにも威圧感があるのではないか。担当者にもお話ししたんですけども、斜めにできないかとか、ある程度勾配を持って威圧感の少ない形状にしてほしい。その面に関しても緑化を施してもらえれば、かなり景観的にはいいのではないか。高さ的にはしょうがないものでしょうから。そういうことをお願いしていたんですけども、その後全くやる気がないというか、そういう回答がなかったものですから、そのままこういうお尋ねをしているんです。

それとあと、３の工事用道路について。この右列レーンについても、当初、５年前、一番最初に工事車両が入るための右列レーンをつくって、近隣住民に迷惑をかけないように。については、右折レーンのところに一番近い家の人が何しろ信号をつけてほしい。道路幅が広がってしまうから、押しボタン式を付けてほしい。そうすれば、事業に関して反対しているわけではないから、幾らでも協力するというので、それが第一条件でスタートしているにもかかわらず、いまだに造られていない。この間説明会がありましたけれども、そのときも結局その人が、なぜ信号機の話を全く無視して道路をつくるんだということで、ちょっと憤慨していたような状況でした。

（２）について。結局、工事説明会のときに質問とか要望とか意見とかが出ているんですけども、それについての回答が今まで全くなされていない。だから、その都度工事説明会のときに、今までの質問だとか疑問だとか要望だとか、その回答というものを全部張り出してもらえないかということをお願いしているけれども、いまだにそれもない。たしかに相武国道の用地の担当者の方は小まめに説明には来てもらっていますけれども、きちんとした回答がないまま、何度もお話をしている状況です。

【議長】 それでは、さらにご質問いただきました今の内容につきまして、起業者は回答をお願いします。

まず、１のトンネル部分についてお願いいたします。

【起業者（能瀬）】 １点目のご質問は、採取できる図面を添付した形での承諾書というご質問でございますが、それについて回答させていただきます。

これまでもご説明申し上げましたとおり、国土交通省は採取の可否に関します許認可権がございませんので、採取できる範囲を明示した図面を添付することはできません。ただし、使用範囲を明示した図面の添付はさせていただくこととしております。

2点目でございますが、収用ありきということで進んでしまったのではないかというご質問に関してでございますが、こちらにつきましては、先ほどもご説明させていただいた中で、土地の境界が確定しましてから、事業用地として必要な範囲が確定いたしましたので、それ以降、杉本様を含めまして、共有者の方々にも補償の考え方をご説明させていただき、大半の共有者の方々にご理解いただいております。杉本様にはご理解いただけますよう引き続き説明に努めてまいりたいと考えておりますので、何とぞご協力のほどお願い申し上げます。

【議長】 それでは、次に、2の高盛土区間の雨水排水及び景観についてお願いします。

【起業者（松本）】 3軒の方に文書を出せないのかというご質問についてご回答いたします。

既に先ほどご説明しましたが、3月17日付で、「さがみ縦貫道路、山沢川周辺の排水計画について」として、杉本様を含む小倉地区の住民の皆様あてに相武国道事務所名で文書を提出しています。行政の立場として、特定の方だけでなく、関連する地域の皆様に対してお伝えすべきことと考えているところでございます。

その次の質問。高盛土のところの景観についてお答えいたします。従前よりご説明させていただいているところでございますけれども、高盛土区間については各種工法についての盛土全体の安定性、施工性、景観性、経済性、維持管理等を総合的に比較検討した結果、補強土壁工法を採用しています。事業の進捗に合わせて現在詳細設計を行う段階にあり、有識者の意見を聞きながら、より景観に配慮した設計をしているところです。直壁部は凹凸のある壁面材を使用し、一定間隔で設置される壁面の目地部を立体的にするなどし、また法面には植栽するなど、景観に配慮してまいりたいと考えております。

【議長】 それでは、引き続きまして、3の工事用道路等についてのご質問にお答え願います。

【起業者（松本）】 先ほどの説明と重複してしまう部分はあるんですけれども、工事用車両の運行は安全に最大限配慮しております。地域の状況やご意見を踏まえて、県道から工事用道路への進入時の安全性をより高めるため、右折レーンを交差点に整備することとしています。右折レーンの工事着手のための説明会を平成22年9月3日に開催したん

ですが、先ほどお話のありました信号機のお話がありました。その際、そういうお話がありまして、今一たん工事の着手を取りやめ、公安委員会に要望をお伝えし、関係機関との調整中であり、できるだけ地域のご意見にこたえられるよう、引き続き努力してまいりたいと考えております。

その次、要望、ご意見についてご回答いたします。

これまでの工事説明会の中でその都度実施する工事内容とともに、城山インター周辺の全体事業計画をご説明しております。今後もこれまでどおり工事の進捗状況に合わせて説明会を開催するほか、地域の皆様のご要望に応じて、事業説明や意見交換等を行ってまいりたいと考えてございます。

以上です。

【議長】 それでは、ただいま起業者から回答をいただきましたが、さらに何かございましたら。まだ時間もございますので、どうぞ。

【公述人（杉本）】 もう結局堂々めぐりなんですけれども。結局きちんとした回答がもらえないですし、逆に言うと、補強土壁に関しては、傾斜をつけるとか、そういうことはできないんですか。

結局地域住民というのはまだ補強土壁の構造だとか、盛土があと何メートル上がるとか、そういうことはまだ説明を受けていないのです。たまたま自分のところに来た佐藤さんに説明を受けたんですけれども、あまりにも威圧感があり過ぎるので、その形状に関して、今ちょっと考えることはできないんですか。

だから、その13メートル500を斜めにして、その土壁に、結局植栽なり緑化を試みることはできないんでしょうか。そうすると、かなり形状が変わってくるかと思うんですけれども。

【議長】 それでは、起業者は回答をお願いいたします。

【起業者（松本）】 擁壁を直壁でなく斜壁にできないのかというご質問について回答いたします。

今の高盛土の区間に関しては、各種工法の安定性、施工性、景観性やその経済性、維持管理等を総合的に検討した結果、現在の直壁を採用したものであります。景観については、有識者の意見を設計に反映させて検討しております。また、デザインを施した壁面材も使用し、さらなる景観性の向上を図ってまいります。また、緑化については、法面に植栽するなど、地区周辺の景観に配慮してまいりたいと考えてございます。

【公述人（杉本）】 同じ回答しかないんですけれども。それとあと、山沢川への水なんですけれども、これは今現状は盛土工法でやっていますけれども、今テレビなどで問題になっている谷埋め盛土というんですか、浸入した雨水を全部外へ排出するような、ほとんど保水させないように計画していると思うんですけれども、その水をすべて山沢川に流し込むということで、ほんとうに安全なんですかという、そこなんです。だから、今テレビ等で谷埋め盛土工法とかというのがあちこちで崩れたりしているから、非常に問題になっているような話をテレビなどでもやっていますけれども、浸透した水をすべて抜くような工法だとかと言っていましたけれども、それは安全性に関してどうなんでしょう。

なおかつ、水をほんとうにすべて山沢川に流し込んで、あの小さい川があふれることはないかということもきちんと文面になっていて、個々には提出できないのであれば、小倉自治会に対して山沢川のはんらん等は一切ありません、護岸についても問題ありませんという形をきちんと回答願いたい。3月17日に「山沢川周辺の排水計画について」という回答はいただきましたけれども。

【議長】 時間が残り少なくなりましたので、起業者は手短かに回答をお願いいたします。

【起業者（松本）】 山沢川の雨水排出量に関してですけれども、さがみ縦貫道路整備事業による流水量の増加については、山沢川への水位上昇などの影響は小さいと考えており、河川管理者とも現在の構造で安全が守れるということで協議を行っているところです。

以上でございます。

【議長】 時間となってしまいましたのでこれで終了ということにさせていただきます。

【公述人（杉本）】 うん。時間来てしまった。

【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：中村 文彦

【議長】 それでは、公述人、中村文彦さんから公述をしていただきます。

【公述人（中村）】 横浜国立大学の中村と申します。横浜国立大学にて、道路計画、交通計画、都市計画の勉強をしている者です。本日は首都圏中央連絡自動車道、いわゆる圏央道でございますけれども、この種の環状の国道道路というものの意義というところに関して意見を言わせていただける機会を得ましたので、限られた時間ではございますけれども、私の思うところについてお話しさせていただきます。いろいろな資料を寄せ集めた

スライドではございますが、スライドを使って説明させていただきます。

横浜の大学にありますもので、首都圏の交通にかかわるいろいろなお仕事をさせていただいておるんですけども、ご説明するまでもないことではあります、道路というのは、相変わらず非常に混んでいる時間帯が多い。その中身を見ますと、このスライドの左下の円グラフでございまして、首都圏の都心部に目的地がない交通、これを通過交通と言いますけれども、このような交通がかなりの割合を占めている。したがって、特に都心部のあたりの道路の混雑というのは、都心に用のない車がかなり大半を占めているということが言われております。

特に、例えば左上のものがそうでございますけれども、東名とつながるところ、都心環状線に向けて道路の混雑というのは非常に顕著でございます。左下のところに行きますけれども、都心に向かう高速道路が混む、その結果として一般道路に下りる、それも混んでいる。その結果どうなるかという、市販の抜け道マップのようなものもあるようでございまして、抜け道ということで、生活道路の中にどんどん車が入っている事態はそこで見受けられます。

右上は、これもいただいたデータではございますが、実際に抜け道となっている道路と、そうではない道路でどれぐらい事故の起きる確率が違うかということで統計をとったもので、非常に有名なデータなので、私もあちらこちらで使わせてもらっています。これは環状8号線のところでとったデータですけども、細かい資料の説明は省略しますが、抜け道で事故が起きる確率は5倍ぐらいということが言われております。

次は、縦軸が環境基準を満たしているところの割合になると思いますが、全体的に見ますと、平成に入ってから環境の状況というのはいい方向に向かっております。これは関係する方々のご尽力もあるし、車自体の性能もよくなっていることもあります。しかしながら、このグラフを見ますと、東京23区の環境はまだ課題が多いということがわかってと思います。

右側にある3つのグラフですが、これは自動車の速度と環境負荷の関係を示した研究データのグラフでございまして、車の速度が下がると、環境負荷はどうしても多くなる。したがって、やはり渋滞というのはある程度のところまで解消するという努力をいろいろな形でしないといけないということがこのグラフからわかるかと思っております。

幸いにして、大学で研究しておりますと、世界のあちらこちらの状況というものを見る機会がございまして、これもそういう勉強の中からちょっと加工してつくってもらった図な

んですけれども、これは縮尺をそろえてあります。出てくる都市は真ん中が東京で、それに対してロンドン、パリ、あるいは北京、ソウルというアジアの国も用意しましたけれども、大都市が大都市として機能するには環状道路の役割というのが大きいと言われていて、いずれの都市も実際に環状道路をきちんと造っており、ロンドンはこの大きいものが1本ですけれども、パリ、北京はたくさん造っております。それぞれ道路交通にいろいろ課題はございますけれども、環状方向をきちんと造っていくということをやっている都市がたくさんある中で、東京、首都圏に関して言いますと、この図でわかりますように、例えば最近、首都高速道路の中央環状線が大分できてきたり、外かく環状に関してもかなり進んできてはおりますけれども、全体としては環状道路、環状方向の移動のための空間というのは、諸外国の大都市と比べると、競争的な関係にあるところも含めてですが、弱いのではないかというのが現状かと思えます。

実際には計画がありまして、40年以上前、全国総合開発計画の後に首都圏で整備基本計画が出たぐらいから3環状9放射という言い方をされていますけれども、環状と放射のバランスをとっていくということが理想だということで、その構想はきちんと位置づけられ、それに向かって計画を進めてきたということになっております。

しかしながら、この真ん中の図でわかりますように、青い部分は2010年4月現在で供用が開始されている部分で、赤い部分が未供用の部分ということからしますと、当初こういうふうにするということを進めてきてはいるものの、その進捗率というのは実は遅く、しかも放射方向はかなりできているんですが、環状方向が全部残っているというのが我が国の首都圏の実態だというふうに理解しております。

これは同じような話になるんですけれども、環状道路の整備によって、今放射方向の自動車専用道路、幹線道路ネットワークが抱えている渋滞のかなりの部分が緩和できるし、環状道路でも、例えば相模原市で言えば、国道16号という道路が橋本から相模原を抜けて町田、東名のインターにつながっておりますけれども、このような環状方向の一般道路も含めて、先ほど示しました環状方向の自動車専用道路のネットワークがつながっていくことによって、渋滞が減る予測がされています。

例えば平成11年の時点で、仮に環状道路ができていれば、つまり同じだけの交通量でもう少し道路ネットワークができていればどれぐらい渋滞が減るか、そこから逆算していくと、どれぐらいのCO₂が減るかという計算で、これはいろいろ計算の前提がありますので、結果の数字には多少ぶれはあるものとは理解しておりますけれども、かなりの量のC

O₂が減るということは想像に難くない話だし、そういうレポートが実際に出ております。

環状道路がないと言っていますけれども、実際には、例えば外かく環状道路、1つ内側の道路ですけれども、その埼玉部分などはわりと早い時期に供用を開始しております。そのところの変化を見ますと、道路というのは、必ずしも通勤とか、休日のレジャーだけに使われるというものではなくて、その一番大事な機能の1つが物流だと私は認識しております。その物流が回っていくということが首都圏の、あるいは日本の経済状況を支えている根幹的な役割の1つだと思えますけれども、その物流というのは、ただトラックが行き来するだけではなくて、積みかえる場所という意味で、物流の施設というものがが必要です。この施設がどういうふうに変わってきたかというのがこの地図の肝だと思えますけれども、物流関係の施設が、もちろんそれぞれ施設自体は都市計画、そして開発、あるいは環境に関する手続を経た上でできたものだと理解しておりますけれども、物流施設の立地というのが少しずつ動いてきて、それが環状方向の移動というのをさらに支える形になってきていると言われております。

次は平成20年8月3日の事故の話でございますけれども、首都高速の5号線のところでタンクローリーの火災が起き、これで1カ月以上にわたり首都高速道路が閉鎖になったということがございました。私はたまたまNHKの首都圏の番組でこの特集をしたときにも声がかかりまして、そのときも少し勉強させていただいた記憶がございますが、首都高速の5号のほんの何十メートルかがとまることによって首都圏の北西から西側のあたりの道路ネットワークが影響を受けてしまいました。

そしてまた、このタンクローリーが非常にすごい火災を起こしたので、その復旧にまた時間がかかる。したがって、ネットワークが直るまでの間のロスが蓄積されてきますので、首都高としては料金の減収とかいろいろありますが、経済活動にもかなり影響を及ぼしたと思います。

これが、例えばネットワークが複数あると、専門的には補う効果という言い方をしたり、リダンダンシーという言い方をしますけれども、かわりの道路を使うことでこの損失というものが抑えることができる、少なくすることができるというふうに言われています。

今の日本の道路のネットワークというのは、あるいは首都圏のネットワークはいろいろつながってはおりますけれども、どこか1つの場所がだめになったときに機能が麻痺してしまうという危険はまだある。その意味では、当初言っていた3環状9放射のレベル、あるいはそれに近いレベルまでネットワークをきちんとつくり、しかもそれを維持していく

ということが必要なことは間違いないと思います。

これがそのときの影響のもう少し細かい図で、事故の箇所は5号線の板橋の近くですが、その周りの一般道路に当然影響しますし、図では東京23区とその外側ぐらいまでが入っていますが、このあたりのいろいろな道路にも影響が及んでしまい、交差点によっては、その信号の処理の仕方を見直して何とか対応しなければいけない場所なども出てきたと聞いております。

今の話はネットワークにはリダンダンシーが要するというお話でしたけれども、もう1つ違うお話をここでさせていただきます。これも有名な話なんですけれども、外かく環状、外環の埼玉区間ができたときのお話ですが、ほかの近くにある道路の交通量が減っています。左側の棒グラフですが、具体的にどこかというところは右の図中にありますけれども、一般国道463号、蕨・鳩ヶ谷線、環状7号線、それぞれの区間で交通量が1割あるいは2割ちょっとぐらい減っております。その交通量の1割、2割という減り方はどれぐらいのイメージかということですが、渋滞しているところの渋滞がなくなったと思うのは、直感的なところですが、大体1割から1割5分ぐらい交通量が減っています。

交通量というのは、特定の、自分の目の前でもいいんですけれども、その点を通り流れてございまして、渋滞して混んでくると、車の密度は上がるけれども、交通量は下がってくる。その一方で、少し密度を下げると車がどんどん流れていく、そうするとまた交通量が増えてくるという形になってございまして、見た目では渋滞がぐっと伸びているときというのは、密度は高いんですけれども、意外と交通量は思ったほど多くないんです。この関係がベースにあるんですが、いろいろなデータを見ますと、交通量が1割減れば、かなり渋滞が減っているというようなことはよく言われ、実証されております。

幹線道路の渋滞が減ることなんですけれども、渋滞が減ることによって、直接にその道路での交通事故も減り、それから、抜け道を走っていた車が幹線道路に戻り、抜け道のほうはさらに交通事故が減っていく。スクールゾーン指定されているようなところの近く、そういうところで車が走っていたものがなくなっていくわけですから、子供たちが巻き込まれる事故も減るし、そういうことも実証されていて、これに関しては幾つかの研究論文もございまして、私は当時まだ研究者になりたてころでございましたけれども、こんなに減るんだということをすごくびっくりして論文を読んだ記憶がございまして。

最近の例ですと、中央環状線の新宿と渋谷間ができました。これによって、首都高速道路を通って、例えば西から東へ抜ける、西から北へ抜ける、逆でもいいんですけれども、

そのときの経路の選択肢が増えました。この経路の選択肢が増えるということは、それによって、1つが混んでいるときにもう1つのところに、あるいは先ほどのように、あれほど深刻な事故ではないにせよ、ある区間で事故があつて、一時的に通行止め、あるいはかなりの渋滞が発生しているときに違う道に分散していくことができる。その結果、利用者の所要時間のロスというのもそれほど増えないし、渋滞が積み重なってこないものですから、渋滞が回復する時間も減っていく。これは「スイスイ走れる」という言い方をされていますけれども、迂回できる、分散できるということの効果は、首都圏全体で非常に大きいと考えることができます。

今国際化ということで、これから先のますますの利用が想定されている羽田空港へのアクセスの例ですが、リムジンバスというのはすごくきちんとデータをとっていて、そのデータを使うといろいろわかるということもありまして、リムジンバスのデータをお借りしてきたんですけれども、所要時間が確かに減る、遅れの見込みもそれほど立てなくて済むということが実際に起きています。

これは首都高速道路の環状方向がつながっていくことによって、先ほど申しあげましたように、ネットワークの選択ができることによって混雑も分散していくということです。その結果として、所要時間というものをもう少し少な目に設定することができるし、そのぶれ幅というものも小さくなっていく。そういうことが言われておりますし、現実に、リムジンバスのデータを見ていると、そういう結果が出ているということでございます。

次は、圏央道の八王子から鶴ヶ島のあたりの話でございますけれども、いろいろなことが絡まってくることで、あまり単純に言えないところはあるんですけれども、圏央道ができたとき、インターチェンジの周りの土地利用というものが変わってきます。インターチェンジの周りの土地利用をどうすべきかということに関してはいろいろな意見があるし、私自身も個人的には思うところは多々あり、一言で言えばケース・バイ・ケースであるのですが、実際に大規模店舗の出店が見られたところでどんなことが起きているか。混雑が起きているということが1つあるので、そこに関しては交通の処理であるとか、そもそもの店舗側の駐車場の運用とか、幾つかやることはあるとは思いますが、私はそのところも大事だと思いますが、同時に、それによって固定資産税の収入が増えた自治体があるという実態もあり、そのことによって、財政上いろいろなことができる余裕ができた。入ったお金は、どのように使われたかというところ、そこはそう単純にはなかなか言えないところはありますけれども、首都圏の圏央道、具体的に言うと、日の出のあたりですけれど

も、自治体の動きとして、政策の方向性ももう少し福祉のほうに余裕が出てきた、実際にそういう自治体もあるということでございます。

道路の整備効果というのはいろいろな形で計算されて、それを直接にまっすぐに積み上げていくと、それはそれでいろいろなことが言えますが、実際にはいろいろなプラスとマイナスがあるというのが事実だと思います。ただ、それをどうやって組み合わせていくかということで形は変わってきますし、上手に組み合わせていくということが求められているというふうに理解しております。

これは圏央道の海老名ジャンクションと海老名インターチェンジ間のところでございますけれども、海老名市の方と話す機会がございまして、実際に聞いてみると、海老名のこのほんのちょっとの区間の開通なんですけれども、これが幾つもの混雑区間と関連している場所ございまして、結果的にはいろいろなプラスがあったということです。救急車の搬送のデータを借りてきておりますが、救急搬送でより高次の医療をしなければいけないときに、都内あるいは横浜、場合によっては小田原の病院へということが出てくるんですけども、その搬送時間が短くできる。それで、その救急車は搬送した後にまた戻ってくるわけですけども、その時間も短くできるので、今救急車がなかなか近くにないというような状況を改善するということができたといいふうに聞いております。

神奈川県は特に縦方向の道路が非常に弱いので、首都圏全体でつながっていくということとあわせて神奈川県内で言わせていただければ、縦方向に関して複数の経路が、それもきちんと車が流れる道路があるということの意義というのはとても大きいというふうに理解しております。

それにあわせて、先ほど申しましたように、いろいろな意見がございますので、ただインターチェンジができればということを私は申しませんが、聞いている範囲では、少なくとも地域と共生する形で経済活動の形が変わっていき、それが地方自治体の財政にもということ先ほど申し上げましたけれども、やはり地域にとって雇用の確保から始まっているいろいろなプラス効果を生んでいる面があるということはどうも事実のようでございます。

さて、この1枚で終わるんですが、効果がいろいろあるということであっても、インターチェンジ周りの開発も含めて幾つもの課題があることも事実です。将来人口は減るののではないか、人口が減れば交通量が減るのではないかという議論もございまして。交通量をマクロに見ると、日本全体では多分そうだと思います。ただ、首都圏全体で見たときに果たしてそうなのか。今後、東京、川崎、横浜の港湾の役割が変わっていくということが言われ

ていますし、これもまだその先どう動くか未知数でございます。国際的な港湾に関して言えば、釜山であるとか上海、あるいは香港、シンガポールなどとのバランスもありますので、いろいろなこと的前提が不確定とされています。

ただ、単純な人口減に比例して、いろいろな交通量が全部そのまま比例で減っていくということではなく、首都圏がどういう役割を担っていくのか、日本の中で、あるいは関東地方の中で、あるいは逆にアジア地域の中ということを考えていくと、ただ減っていくというふうに断言はとてもできません。さらに、人口が減り、人々の生活の仕方が変わっていく中で、特に物流がそうなんですけれども、その動き方というのはまた大きく変わってきます。これから先の日本で安定的な経済状態を保っていくには、首都圏の中で物流というものをどう支えていくのかという課題があり、その中での道路の役割を考えたとき、必要な交通量を考えたときに、若干の減があるということはいろいろな計算をしていくと出てくるんですが、それを前提としたとしても環状方向のネットワークというものの必要性和意義は大きいと思います。

渋滞というものが大分減ってきているというデータも確かにございます。車の保有率も下がってきていますけれども、繰り返し申し上げますが、物流のことを中心に考えていった場合、広域的な動き、あるいは国際的なもの、それを受けとめる動きも考える必要がありますし、今もいろいろな形で渋滞が起きており、その渋滞の緩和というのが、環境負荷を下げることになります。それから、渋滞がひどい中で事故が起きていて、特に大型トラックの事故というのは深刻なものが多々ございまして、これは物流業界の側にも幾つも課題がありますが、混雑している道路の中で過酷な労働条件という話もございます。そういうことを考えていきますと、この渋滞を緩和するということが多面的にプラスがあるんだということは多分間違いないと思います。

私自身は、先ほど自己紹介のときにも申し上げましたように、都市計画、まちづくりの少しミクロスケールの空間の話まで勉強しておりますが、そこで特に、例えばスクールゾーンのあり方とか通学路などということも研究テーマにしておるわけですが、そういう中で抜け道交通というのはずっと関心を持っておりました。これに関しても、先ほど申し上げましたように、何で抜け道に来るのかもととをたどってみると、幹線道路に対しての負荷の話があると考えていけば、高速道路のネットワークができることによって、生活道路の交通事故減少など、地域の安全、安心という面にも十分プラスはある。それから、先ほどのタンクローリーの話ではございませんが、いざ事故が起きたときにすべてがすぐ麻

痺してしまうということがないリダンダンシーがあってもいいだろうと思います。

これから先の日本の行く末を考えたときの首都圏の国際競争力ということも含め、地域の活力を支え、それを支え続けるには、圏央道というものは非常に大事だろうと思っています。

さて、この最後の数行なんですけれども、そういう意味からして、今の日本の状況を見据えると、圏央道の早期の整備というのは必要だと思います。今回この機会をいただくに当たって、少し勉強させていただいたんですが、事業の開始からかなりの時間を費やしています。1つのプロジェクトにどれだけ時間がかかる、どれぐらいのマイナスがあるのかというのはいろいろな計算があるんですけれども、できることによって時間短縮効果があるとすれば、それがおくれるということの損失はあるだろうし、実際に今少しずつ進んでいる途中だと思いますけれども、早期の整備ということの意味はあると思います。

しかしながら、この最後のところはきちんと申し上げようと思って今日来たんですけれども、私は今土木工学のほうに所属しておりますので、エンジニアリングの先生は何人もいらっしゃって、一緒によくお話するんですが、技術的な部分に関しては、日本の土木技術はものすごく進歩しているし、さらに変化しています。これをきちんと使うということとはとても大事だと思います。

そうしますと、具体的なところに関しては、私の理解に及ばないところもありますが、地域の方々の理解が得られるような整備の仕方というのはいろいろな形でできますし、建設に係るさまざまな工法の工夫というのも幾つもありようがまだあると思います。それにあわせて沿道の地域の空間的な整備、あるいは開発、保全に関しても、これは都市計画のmatterになるところもあるんですけれども、どういう順序でどのようにやっていくと地域の中でバランスをとって、道路とその沿道というのが共生できるのかということに関して、いろいろな工夫を日本中あちらこちらでされておりますし、例えばドイツであるとか、イギリスのようなところでの事例というのも幾つもあるようでございます。

このような形で地域の理解を得られる努力をぜひ起業者の方々にはお願いしたいし、それを頑張ってもらっていただくことによって、効果が発揮できるネットワークの早期の整備ができ、それが地域のためになり、我々日本人の将来のためにもなるというふうな形でつながっていくことを強く期待しております。

以上で公述を終わります。

【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。

これで本日予定しておりました公述はすべて終了しました。これにて、一般国道468号新設工事〔有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕（神奈川県海老名市中新田字二番河原地内から厚木市金田字新神明下地内までの間及び神奈川県厚木市上依知字道珍地内から相模原市緑区川尻字本沢地内までの間）及びこれに伴う附帯工事並びに市道、農業用道路及び農業用水路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ご協力いただきまして、ありがとうございました。

— 了 —