

一般国道468号新設工事（首都圏中央連絡自動車道）〔有料道路名「東京湾横断・木更津東金道路」〕（千葉県長生郡長南町報恩寺字住地面地内から木更津市下郡字湯名地内までの間）に係る公聴会

日 時 平成21年2月27日（金）

17：15 ～ 18：50

場 所 千葉県市原市 市原市勤労会館 youホール 多目的ホール

## ○ 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468号新設工事、首都圏中央連絡自動車道、有料道路名、東京湾横断・木更津東金道路、千葉県長生郡長南町報恩寺字住地面地内から木更津市下郡字湯名地内までの間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と申します。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20年11月17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、これを御一読いただきまして、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、議長により退場を命ぜられる場合があります。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（永江）】 公述人の国土交通省関東地方整備局長菊川と、東日本高速道路株式会社代表取締役社長井上の代理人でございます国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所の永江と申します。よろしくお願いいたします。すいませんけれども、座って説明させていただきます。

本日の公聴会では、対象事業でございます首都圏中央連絡自動車道、以下圏央道といいますけれども、千葉県長生郡長南町報恩寺字住地面地内から木更津市下郡字湯名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などについて説明し、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ございます。

なお、本路線は、国土交通大臣と東日本高速道路株式会社による公共事業有料道路事業合併施行方式により建設するものでございます。

本日御説明させていただきますインターチェンジ、ジャンクション、橋梁、トンネル名称につきましては、工事中のものはすべて仮称でございますので、あらかじめ御了承願いたいと思います。

それでは、前方のスクリーンを使って説明させていただきます。

圏央道の事業の経緯、目的及び内容について御説明させていただきます。

本日説明いたします対象区間は、千葉県長生郡長南町報恩寺字住地面地内から木更津市下郡字湯名地内までの間の17.61キロメートルの区間でございます。図で見ますと、赤く表示されております報恩寺5号線から国道410号までの区間、この範囲が対象区間となっております。

続きまして、これまでの経緯について御説明いたします。対象区間につきましては、平成4年度に事業化になりまして、平成7年3月に都市計画決定されてございます。その後、設計説明会、用地説明会を経まして、平成13年度から用地買収に着手して、平成15年度から工事に着手してございます。なお、これまでの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。

起業者といたしましては、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、用地の取得率も9割を超えておりますが、残る方々について用地の御協力が得られてない状況でございまして、平成19年9月7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20年の11月17日に事業認定の申請を行ったところでございます。今後も圏央道事業の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たいと思います。

続きまして、事業の目的について御説明いたします。

今回の圏央道対象区間の御説明の前に、圏央道全線について御説明させていただきます。この図の中で、太いオレンジ色の実線と破線で赤く示した道路が圏央道でございます。オレンジ色は既に供用している区間でございまして、赤色の破線が事業中区間でございます。なお、今回公述する対象区間は、茂原長南インターから木更津東インターまでの区間に含まれてございます。

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ございます。また、起点側では首都高速道路湾岸線と接続しまして、終点側では東京湾アクアラインと接続してございます。

この図の中では、既に開通しております区間をオレンジ色の実線で示しておりまして、中央自動車道八王子ジャンクションから川島インター間、常磐自動車道つくばジャンクションから阿見東インター間、それと木更津東インターから東関道の木更津ジャンクション間でございます。また、今回の対象区間は緑色の実線で示している部分でございます。

東京都心の周辺都市としまして、神奈川県横浜市、それと厚木市、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、それと木更津市などがございますが、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しま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道路、中央自動車道、関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道水戸線及び千葉線、これら放射状の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ございます。

現在首都圏における環状道路の整備についてでございますけれども、図の中で赤線で表示されているもので、一番外側から首都圏中央連絡自動車道、圏央道でございます、と、その次が東京外かく環状道路、その内側が首都高速道路中央環状線となっておりますが、これらを環状道路と呼んでおります。また、図の中では青線で表示されているもので、神奈川側から湾岸道路、第三京浜、東名高速道路、中央自動車道、関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道、東関道水戸線、東関道千葉富津線となっておりますが、これらを放射道路と呼んでございます。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ございます。そのような整備計画の中で、現在圏央道における整備状況としましては、全線約300キロのうち約90キロが開通しているというのが現状でございます。

このように首都圏における道路整備が課題となっている中で、圏央道では開通目標と達成条件を目標宣言プロジェクトとして公表しまして、徹底した事業推進管理のもとで整備を進めているところでございます。最近では、千葉県内の圏央道としては、初めて木更津

東インターから木更津ジャンクション間が平成19年3月21日に開通しました。引き続き、茂原長南インターから木更津東インターについても平成22年度を開通目標として事業を進めているところでございます。

現在整備中の区間としまして、茂原長南インターから木更津東インターまでの延長約21.3キロメートルの区間について、鋭意事業を進めているところでございまして、その中には市原南インターも計画されてございます。当該区間の圏央道は、既に供用している木更津東インターから木更津ジャンクション間と合わせて、東京湾アクアライン及び東関東、東関東自動車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。

次に、茂原長南インターから木更津東インター間における圏央道の整備効果について御説明させていただきます。

この区間には、茂原市から木更津市へ至る幹線道路といたしまして、一般国道409号などがございます。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上の利用はもとより、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まして、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ございます。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。

千葉県には重篤患者などを受け入れる第三次救急医療施設が9か所ございます。しかし、長生・茂原地域には第三次救急医療施設がなく、医療の空白地域となっております。現在、第三次救急医療施設である亀田総合病院までの所要時間は、茂原市からですと104分を要しておりますが、圏央道が整備されますと、君津中央病院までの所要時間は茂原市からおおむね37分となっております。短縮時間でみますと67分というように大幅に時間短縮が実現されることとなります。

あと、千葉県ではアクアラインだとか館山自動車道の供用に併せまして、東京とか神奈川方面への高速バスのネットワークが拡大するなど、アクセス性の向上が図られております。外房地域の長生・山武地域では、仕事、住宅、学業、娯楽のバランスのとれた生活空間を創造するため、地域のさらなる発展を目指しております。圏央道が整備されると、当該地域から羽田空港までの所要時間が約33分短縮され、アクセス性の向上が図られます。

引き続きまして、圏央道の対象区間における環境保全対策について御説明します。

環境影響評価書は平成7年2月に作成されてございまして、これは事業の実施に先立ち、

周辺環境を調査し、環境に及ぼす影響について予測を行い、環境保全対策の基本的な方向を検討したものでございます。また、環境影響評価以降もさまざまな調査・研究を行い、学識経験者や専門家の意見を聞きながら具体的な環境保全対策を検討・実施してきてございます。

それでは、まず環境影響評価の流れについて御説明いたします。

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いたします。その上で、抽出した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、現状調査を行う環境要素を設定いたします。御覧のとおり千葉圏央道は、大気汚染、騒音、振動、地形・地質、植物、動物、景観の7項目が選定されました。

次に、選定された項目について事業着手前の状況を調査いたします。さらに、事業の実施が環境に及ぼす影響について現況調査に基づき予測評価を行うため、環境要素の設定を行います。設定に当たっては、事業の種類、規模、地域環境の特性を考慮しつつ、予測評価を行う項目を設定いたします。御覧のとおり、千葉圏央道で予測及び評価を行う環境要素といたしまして、大気汚染、騒音、振動、植物、動物、景観の6つの項目が選定されました。

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。予測評価の結果を受けて、周辺の環境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いたします。

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、工事に着手していきます。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ございます。

次に、対象区間における環境影響評価結果について御説明いたします。このグラフは環境影響評価時における圏央道完成後の市原市養老地区の騒音レベルを示してございます。赤線で示しているのが評価の指標であります環境基準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評価の指標である環境基準を満足することが確認されております。なお、市原市養老地区以外においては、遮音壁なしで環境保全目標を満足してございます。

なお、参考として平成42年における計画交通量を用いて、最新の手法により試算した結果を示します。騒音の環境基準は、平成11年4月より従来の中央値から等価騒音レベルに改定されてございます。このため等価騒音レベルについて騒音予測を行っております。グラフに示しますとおり、近接空間及び背後地で昼と夜、共に環境基準を満足することを確認しております。なお、近接空間とは官民境界の地点、背後地とは官民境界から20メートル離れた地点での予測を指します。

次に大気汚染についてでございます。このグラフは環境影響評価時における圏央道完成後の沿道地域の大気質の予測結果を示しております。その結果、いずれの大気質においても評価の指標でございます環境基準を満足していることが確認できます。環境影響評価時においては、二酸化窒素と一酸化炭素を対象に予測評価を行ってございましたけれども、その後、環境影響評価法の施行に伴う見直しで、二酸化窒素と浮遊粒子状物質が道路事業での参考項目となりました。このグラフでは浮遊粒子状物質について、平成42年の将来推計交通量により予測した結果を示しております。これにより、浮遊粒子状物質についても環境基準を満足していることが確認できます。

なお、スクリーン上にありますSPMというのと、浮遊粒子状物質は同じものでございます。浮遊粒子状物質とは大気中に浮遊している粒子状の物質のことで、発生源は工場のばい煙だとか、自動車の排気ガスなど人の活動に伴うもののほかに、自然界由来の火山だとか、海塩の飛散などがあります。粒形は10マイクロメートル以下のものとされております。

先ほどのグラフで、ppmという単位が記載されていたかと思えますけれども、このppmとは物質の濃度を表す単位でございます。1ppmは100万分の1のことでございます。具体的には、1ppmとは、空気1立方メートル中に対象とする気体が1立方センチメートル存在する濃度でございます。参考までに、NO<sub>2</sub>の環境基準0.06ppmというのは、6畳の部屋でいきますと大体直径1.5センチ程度の濃度となります。

このグラフは環境影響評価時における圏央道完成後の沿道における振動の予測結果を示してございます。これにより、どちらの時間帯においても評価指標である基準値を満足していることが確認できます。

次に、対象区間における環境保全対策について御説明いたします。

圏央道では通常の舗装ではなく、路面に空隙をもたせた高機能舗装を採用する計画です。この舗装は雨水をすき間にしみ込ませて路面の水を排水するものですが、走行音を吸収す

るという機能も有しておりますので、騒音を低減する効果もございます。

引き続きまして、用地・工事の進捗について御説明いたします。

これまで茂原長南インターから木更津ジャンクションについては、平成7年に都市計画決定してから地域の皆様の御協力のもと、鋭意事業を進めてきたところでございます。おかげさまで、平成19年3月には木更津東インターから木更津ジャンクション間の約7.1キロメートルが開通したところでございます。茂原長南インターから木更津東インター間についても、平成22年度の開通を目指して引き続き用地取得を進め、1月末時点で用地進捗率も91%、現時点では95%までなっております。工事着手が可能となった箇所から順次施工に着手しているところでございます。

これは、平成22年度開通を予定している区間として、茂原長南インターから木更津東インターまでの主要な構造物の概略位置を示したものでございます。茂原長南インターから木更津東インターまでの間では、インターが3か所、トンネルが6本、橋梁が22橋計画されていますが、このうち既に着手している工事としては、笠森トンネルを含めトンネル工事が6本、養老川橋を含め橋梁工事が18橋となっており、残る構造物についても早期に着手していきたいと考えております。

これは笠森トンネル工事の写真でございます。長南町側におけるトンネル入り口の写真となっております。

これは長南町における茗荷沢高架橋でございます。県道長柄大多喜線との交差部に施工しております。このように、まとまった用地が取得できたところから工事に着手しているというところでございます。

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ございます。

また、圏央道の早期完成に対する期待に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要でございまして、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て最大限努力していく所存でありますので、地元の皆様の御協力をお願いしたいと思います。

これで公述を終わります。どうもありがとうございました。

## ○ 公述人 2 : 塚定 良治

【公述人（塚定）】 公述人の塚定良治でございます。

私は千葉県の県議会議員をさせていただいております。また、超党派の県議会議員で構成いたします千葉県議会首都圏中央連絡自動車道推進議員連盟の副会長もさせていただいております。これまでも圏央道推進キャンペーンに参加するなど、さまざまな推進活動をさせていただいているところでございます。本日の公聴会では、圏央道の早期整備の必要性と整備効果について公述させていただきます。よろしくお願いたします。

座ってお話させていただいていいでしょうか。

圏央道は言うまでもなく、首都圏高速道路中央環状線、東京外かく環状線と一体となって形成する首都圏 3 環状道路の一番外に位置しております。東京都心から半径およそ 40 キロメートルから 60 キロメートルの位置で、横浜、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの都市を連絡する延長約 300 キロメートルの環状道路であります。この圏央道は、首都圏全体における道路交通の円滑化、環境改善、沿線都市間の連絡強化、地域づくり支援、災害時の代替路としての機能など、多くの役割を担うことが期待されております。

千葉県内におきましても、当面圏央道の一部として活用する予定の千葉東金道路 2 期区間約 16 キロメートルが平成 10 年に供用されており、平成 19 年 3 月には木更津ジャンクションから木更津東インターチェンジまでの約 7 キロメートルの区間が開通、県内延長約 95 キロメートルのうち約 24% の区間が既に供用されております。

現在事業中である木更津東インターチェンジから先の区間の早期開通についても、千葉県経済のさらなる発展、及び地域活性化のために欠かせないものだと思っております。千葉県内の圏央道が開通することによって、県内はもちろん、県外への移動時間が大幅に短縮されます。これによって生活の行動範囲を広げるとともに、いろいろな分野へ波及的に効果をもたらすことが期待されます。

例えば工業団地などへの企業進出や、これに伴う雇用創出が期待されます。三方を海に囲まれ、広い県土と豊かな自然を生かした農水産業、豊富な観光資源を生かした観光産業などの発展にも大きく寄与し、千葉県経済の発展や地域活性化に貢献するものと考えます。また、消防・救急活動などの速やかな対応を図り、安全・安心な暮らしの実現のためにも

重要な道路と考えます。

以上のように、圏央道の早期開通が千葉県経済の発展や地域活性化、安全・安心な暮らしの実現などにどれほど期待されているかについて、これから詳しく述べさせていただきます。

最初に、圏央道全体のことについて触れてみたいと思います。圏央道の道路交通の骨格として、圏央道を含む首都圏3環状線が計画されたのは今からおよそ40年前であります。それ以来、東名、中央、関越、東北道など放射方向の高速道路の整備が進んできた一方で、環状方向の高速道路の整備は遅れました。その結果、用のない車も東京都心方向に向かうことになり、慢性的な渋滞が発生し、千葉県にも多大な影響を与えております。今後放射方式の幹線道路相互を接続する圏央道が完成すると、都心をただ通過するだけの交通を排除することができ、適切な交通分散により首都圏の交通混雑を緩和することができます。

千葉県でも、例えば外房地域から東京都心に向かうとき、国道128号や国道297号で千葉市方面へ向かい、東関道、京葉道路回りで東京臨海部を通過することになるのですが、このルートだと朝夕の通勤時間帯や土曜・休日など、渋滞することがしばしばあります。圏央道ができれば圏央道経由でも、アクアライン経由でも都心に行きやすくなり、渋滞が回避できます。さらには、現在随所で起きている渋滞の緩和効果が期待できます。

渋滞緩和により、現在低速度で走行しています自動車の走行速度が向上されることは、二酸化炭素や窒素酸化物、浮遊粒子状物質の排出を低減できます。地球温暖化防止、環境改善にもつながるわけです。圏央道は木更津、成田、つくば、川越、青梅、八王子、厚木、横浜などの主要な都市を連絡することで業務機能を適切に分散させ、地域開発を促進するなど、首都圏のさらなる発展のために重要な役割を担います。

県内に目を向けますと、圏央道周辺には千葉県の基幹プロジェクトの1つであるかずさアカデミアパークがあります。かずさアカデミアパークは、上総丘陵に位置し、中核的施設であるかずさDNA研究所を始め、バイオテクノロジー、情報通信、新素材など、先端技術産業分野の研究所が集積する、国際的水準の研究開発拠点づくりを進めております。また、年間約2,640万人が出入国し、206万トンの貨物が取り扱われる成田国際空港もあります。成田国際空港では、現在平行滑走路の2,500メートル化工事が進められており、完成すると年間の発着枠が現在の20万回から22万回に増え、さらなる発着枠の拡大の議論も始められております。一方、羽田空港においても、拡張、再拡張工事が進められており、成田と羽田の連携により、さらに国際交流が拡大し、千葉県の国際化が

大きく進展いたします。

圏央道は、成田・羽田とかずさアカデミアパークの連携を強化し、産業立地と就業機会の拡大、新技術や研究成果の広域的な活用、国際競争の向上など、産業振興効果を広く波及させるとともに、次世代の人材育成などにも大きく貢献する基盤施設として期待されています。さらに、長生・山武地方拠点都市地域は、北総・東総地域と南房総地域をつなぐ交通の要として、県土の均衡ある発展のために重要な位置にあります。こうした拠点同士が圏央道で連結されることによって、千葉県全体のポテンシャルの向上、魅力アップにつながるのです。

さらに具体的に圏央道の効果や期待について述べさせていただきます。

まず、千葉県経済のさらなる発展や地域活性化への期待について、企業立地、農水産業、観光の3つの視点で述べたいと思います。

1つ目の視点、企業立地についてですが、圏央道周辺には、現在造成あるいは分譲中の工業団地が立地しています。また、先ほども申しましたかずさアカデミアパークや長生・山武地方拠点都市地域といったプロジェクトを併せて企業進出が期待されます。特にかずさアカデミアパークは、最近では平成19年に5社、平成20年には3社の立地が決定し、さらに平成21年、平成22年も新たな企業進出が予定されるなど、今後の発展が期待されます。圏央道の整備により、こうした工業団地などから東京や神奈川方面、及び成田・羽田両空港へのアクセスが飛躍的に向上することは、企業にとって大きなメリットになります。

製造品などの輸送時間の短縮や、定時性が確保されることは企業にとって輸送コストも縮減につながり、さらなる企業の進出が望めます。また、工業団地へのアクセスは、房総半島中央部を東西に横断する国道409号が幹線道路機能を担っているのですが、国道409号は一部区間に特殊通行規制区域があります。特殊通行規制区域とは、大雨などの異常気象時には通行できなくなる区間です。圏央道が代替ルートとなれば、大雨などで東京方面などに行けなくなるおそれも小さくなります。

こうした圏央道の効果によって、新規事業者の増加も期待でき、雇用の創出、県民所得の増加、地元自治体の税収増にも期待されるところであります。平成10年に千葉東金道が開通した後、山武市では事業数が増加し、従業員数が2割増加しているとも聞いております。圏央道の開通によって長生地域等でも同様の効果を期待してよいのではないのでしょうか。

2つ目の視点、農水産業についてであります。千葉県は三方を海に囲まれ、広い県土と豊かな自然を有しています。この恵まれた地勢を生かし、全国有数の生産を誇る農業県であります。そのうち圏央道周辺の長生・夷隅・君津・市原地域では、千葉県の農業支出額の約2割を占めております。また、千葉県は水産県としても全国有数です。房総半島南部に位置している勝浦漁港では、初ガツオや伊勢エビ、アワビなどの水揚げで全国的に有名です。特に初ガツオの水揚げ量は全国第1位、勝浦のカツオとしてブランド化されています。勝浦からの水産物の流動のうち4分の3が東京と神奈川に輸送され、また東北自動車道や東名高速道路を利用して、東北地方から関西・四国方面への各市場へも輸送されています。

圏央道の整備により、大消費地である首都圏への農水産物の輸送時間が短縮され、千葉県の特産物である生鮮食品の市場拡大が期待されます。また、輸送時間が短くなれば、鮮度を確保することができ、新鮮でおいしい海の幸や農産物を提供できるようにもなります。このように千葉県の農水産業の発展に大きく寄与するものと思います。

3つ目の視点、観光についてであります。圏央道周辺地域及び南房総地域には、風光明媚な海岸線や美しい自然景観、歴史、文化、レクリエーション施設などさまざまな観光資源が存在します。関東の三大七夕祭りの1つである茂原の七夕祭りをはじめ、花火大会のイベントも数多く開催されるなど、千葉県には首都圏から多くの人々が観光に訪れているわけでありです。

長生・夷隅・君津・市原の圏央道周辺だけでも年間約2,600万人もの観光客が訪れていると聞いております。圏央道の整備で東京方面からの移動時間が短縮すれば、観光客の増加にどんなにか成果をもたらすことになるでしょうか。

まず、出発時間や帰宅時間にゆとりができます。観光地での滞在時間を長くできます。また訪れる観光地をもう1つ増やしたり、観光地の選択肢を増やしたりすることができるのです。千葉県の観光客増加につながると考えます。また、圏央道は海水浴シーズン、交通渋滞の緩和にも期待できます。外房の海は毎年約200万人以上の海水浴客でにぎわっており、このうち半数近くが東京都、埼玉、神奈川から訪れています。近年ではサーフィンやダイビングなどを楽しむ人もたくさん房総の海を訪れるようになっています。千葉東金道路の大宮インターチェンジ付近や市原市の米沢交差点では、海水浴客などの車で大きな渋滞が発生しています。圏央道にとって適切な交通分散が図られることによって、こうした渋滞箇所の混雑緩和にも貢献していくものと思われれます。このように圏央道は、外房

の海へのアクセス性を高めることができ、千葉県への海水浴客を増やすことにも貢献すると考えます。

また、千葉県は全国上位のゴルフ場を有しており、首都圏では一番の数を誇っております。東京・神奈川方面の多くのゴルファーが千葉県のゴルフ場でプレーをしております。千葉県内のゴルフ客の約4割は、東京と神奈川から来ていると言われます。圏央道が整備されれば、浮島から60分で到着できるゴルフ場の数は現在の約2倍に増え、東京・神奈川方面のゴルファーにとって千葉のゴルフ場が最も身近なものになり、さらに多くのゴルフ客を呼び込むことが期待できます。

このように圏央道を整備することで、千葉の豊かな観光資源をさらに生かすことができ、地域活性化が期待できます。

続きまして、千葉県の安全・安心な暮らしの実現への期待から、医療、大規模災害への対応、交通事故削減、3つの視点でそれでは述べてみたいと思います。

1つ目の視点、医療についてですが、山武長生夷隅医療圏には、脳卒中や急性心筋梗塞など、重篤な緊急患者を特に受け入れることができ、高度な治療が可能な第三次救急医療機関がありません。また、ハイリスクの妊婦や高度な医療を必要とされる新生児の産科と小児科の専門医が24時間体制で医療に当たる終産期母子医療センターや、小児への高度治療が可能な地域小児科センターもないわけであります。山武長生地域は、赤ちゃんから大人までが高度医療を受けることが困難になっている地域と言えます。圏央道が整備されることで、山武長生から高度医療が受けられる、木更津にあります第三次救急医療機関までの時間が大幅に短縮されます。

例えば出血多量の場合、処置までの時間が30分以上になると死亡率は50%を超えると言われております。救急医療にとって搬送時間が短縮されることは非常に大きなことなのです。また、一般道路ではなく高速道路を使って患者を搬送することは、信号による加減速やカーブ区間、路面状況などで起こってしまう振動や揺れが少なく済み、患者を安定して搬送できるとできそうです。このように圏央道の整備は安心して暮らすこと、安心して出産、子供を育てる環境にもつながるわけであります。

2つ目の視点、大規模災害への対応についてです。近年、日本各地において大規模な地震災害が発生しております。千葉県においても千葉県東方沖地震が懸念される所であり、東海地震や東京湾北部地震なども発生確率が高まってきているとも言われております。内閣府の中央防災会議において、各断層に着目した地震動予測や、応急対策活動計画など

が議論されているところであります。房総半島には災害時の緊急輸送路の基軸となる高規格幹線道路が県西部地域にしかなく、房総半島中部や東部地域は一般道路に頼らざるを得ない状況であります。圏央道の整備により、茨城方面や神奈川方面から半島中央部や東部地域への基幹道路が確保され、緊急物質の輸送や災害救急活動が迅速に展開されるなど、災害時の交通路として重要な役割を果たしております。

3つ目の視点、交通事故削減についてですが、圏央道において唯一の東西方向の幹線道路となっている国道409号は、平成13年から17年の3年間で死亡事故が約3件発生しております。特に国道297号と交差する市原市の牛久付近での交差点は、千葉県事故危険箇所指定されています。また、国道409号は歩道が設置されていない区間もあり、歩行者や自転車が安全に通行することができる環境とは言えません。

本来、自動車専用道路を利用すべき通過交通も国道409号を通過するしかない状況であり、この通過交通が圏央道に転換することで、国道409号の交通量も少なくなり、歩行者や自転車が安全に通行でき、また交通事故の削減も期待できます。

圏央道は、安全・安心な暮らしの実現に向け、大きな役割を担う道路として期待されているところであります。

日本は既に人口減少を迎えております。今後千葉県も減少に転じるでありましょう。千葉県に東京、神奈川県、埼玉県を加えた東京圏には、我が国の4分の1にも当たる3,450万人もの人が住んでおります。圏央道はこの東京圏から千葉県をより身近なものにすることができます。東京圏からの交流人口を増やすことで、千葉県を元気にすることができます。圏央道は千葉県を背骨のような形で走り、東京湾アクアラインや東関東自動車道、東東金道路と接続して、新たな交通軸を形成します。

企業誘致や観光、地場産業の活性化を図り、就業機会を確保していかなければ、地域の衰退につながってきます。地域の衰退を抑止するため、その基盤、土台となる圏央道が必要であります。景気低迷の昨今、圏央道は一層千葉県を元気に、県民生活を充実させる道路として、その完成の日、待ち望まれていると思うのであります。

以上をもちまして、私の公述を終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。

○ 公述人3：鈴木 正 高橋 將通

【公述人（鈴木）】 私ども、ここにおります2名、今回、土地収用法、事業認定という言葉に、相イコールという部分がつけ加わっておりますけれども、これのまな板に載せられております市原高滝地区の道路対策委員並びに役員でございます。

地元には157所帯、この所帯の中でさまざまな協力を国交省にしていまいりました。平成4年事業化されて以降、平成7年都市計画をするときに至っても、地元では3,793名の人間がまな板に載せられ、調整区域という問題から圏央道はスタートしております。圏央道自体の公益性、道路の必要性たるものは、過疎地でございますから十二分に心得てございますし、道路については一切抵抗もしておりません。用地も協力すると、こういう流れできたことなんですけれども、いましがた公述人並びに、起業者から説明を受けた内容というのは、起業者が2組おったのかなど。今回、事業認定という言葉、この言葉、ここにいらっしゃる方並びに起業者、どれほど理解しておるのか。我々、今回はまな板の鯉なんです。別に土地が欲しくて、並びに嫌だから圏央道を反対しておるから今まで用地に協力しなかった、そういうことではございません。

一応今までの経緯を申し上げます。

都市計画が7年にされて、13年、19年、20年、先ほど起業者からの説明の中で、16年の2月から17年の6月、我々は国交省に無報酬で1年半協力してまいりました。用地の解決のために19年の8月、約束不履行を国交省が起こしたために、我々から和解をするための調停裁判まで行っております。ところが、これには千葉県、国交省が出て来ず、法務省たるものが相手側に出てまいりまして、和解調停が拒否されております。19年の2月から19年の8月まで話し合いを拒否して、地元には一向に千葉国道事務所は下りてきておりません。19年の9月7日、市原市市民ホールにおいて事業認定の説明会、このときにも我々は声を大にして任意交渉でお願いしたいと、再三にわたって申し上げてまいりました。あくまでも任意交渉でお願いしたい。

ところが、20年の2月、地権者ともめるような行動を千葉国道事務所がして、そこからまた11月まで音信不通と。11月にこちら側からもう一度交渉をやり直しましょうよ、やりましょうよと、再三の呼びかけをして、やっと12月から用地立会い等が再開されました。しかし、これも一時の話、口では19年の9月以降任意交渉も並行して、誠意努力してまいりますと、ホームページにも書かれております。並びに言葉でも何十回と聞いてまいりました。そんなかけら、表向き起業者側についている一般国民、市民、県民の方々

は、我々があたかも反対をして協力しないから今回収用法だと。とんでもない。約束事をきちんと守れば、いつでもいいよ、むしろ土地なんかいつでも契約するよ、出ていらっしやい、こういうことでやってまいりました。

しかしながら、また今年の2月19日、千葉国道用地課のほうからもめるような話をし てきまして、依然暗礁に乗り上げております。とても先ほどの最後にも起業者から言われ ました、今後とも用地交渉においては最大の努力をしてみますと、こういうふうな似 た言葉、19年の9月から何回も聞いてきております。ところが誠意は感じられません。都合悪けりゃ出てこない。半年か1年であろうと一向に出てこない。この流れで本当に協 力するという人間までが、収用法のまな板に載せられる必要があるのか。

そうでなくてもニュース等では千葉県外かん道路を含め、堂本知事になってから館山道、 土地収用法たるもの、我々は事業認定がどうたらという言葉ではわかりません。公益性が あるということは百も承知しております。

しかしながら、公益性イコール収用法なのか。

協力すると言っている人間まで収用法なのか。

どうしてまな板に載せなければならないのか。

その辺のイコールの部分が非常に読み取れないわけです。

ですから、今回の質問を含めて、公聴会という場で、起業者側で味方をして意見を言う ほど悠長ございません。

現に19年の9月、鳥だ、けものだ、植物だ、冗談じゃないよ、人間が虐げられている んだと、せめて法律でとっちめてやるんだ、このような話で我々はまな板に載せられたわ けです。

どうして今回の公聴会を踏まえた中で、事業認定たるものが公益性だ、何だというところでの質疑しかできないのか。我々は19年から、先ほどから言っているように、声を大 にして協力したい、お互いに話し合いの場で進めましょうよと、このようにやってきまし た。しかしながら調停踏まえてすべてが進んでおらない。

今、まな板に載っかっている方がこの会場にいるかどうか。我々の調査では31件、あ る文章には31人と書いてございます。我々の調査では300人からが収用法だと。

木更津から長南まで、31件の陰には300人からがおると。

ところがこの300人の中には事業認定も収用法も聞いてないよと。

千葉国道事務所、関東地方整備局、この起業者たるものが地元にいるときには、夜な夜

な地権者を脅して、今月中に契約しないと土地の値段が下がるよ、こういうニュースは地元でたくさん聞いてきました。

誠意ある説明会、きちんとした用地交渉、なされてないように見受けられます。

あえてこの場でもう一度申し上げます。我々は19年もしかり、平成7年の都市計画以降、道路は絶対必要、促進派でやってきております。ところが、我々を悪者にして、理由をそこに持って行って収用法と。この点がどうにも結びつかない。公共事業と事業認定、土地収用法のあり方について、まず1点質問です。

2番目、事業認定、土地収用法とはいかなる理由があろうともという言葉も聞きましたけれども、これはこの公聴会が始まる前に回答を入手しましたからいいとして、協力して速やかに進めようとしている者に対しても、果たして事業認定イコール収用法をかけなければならないのか。

それとホームページ並びに公式発表のページのところに、土地の協力が得られない、ときちんと書かれています。我々を指して言っているならば、いつでも協力すると言っているわけです。

ああいう表現は、一般の方並びにホームページ、公式ページを見た方に非常に誤解を招きます。もし協力が得られないという言葉に変えるならば、起業者側が地権者等地元地区に対してうそ八百を並べて、約束不履行、守れてないから、地元の地権者を含めた人たちが約束したことに対して腹を立てていると、このように理解を改めてもらいたい。その辺の再確認をお願いしたい。

並びに、約束事の何点か一応申し上げておきます。

本件圏央道、平成4年以降、調整区域の問題にもかかわり合っていました。

もう20年近くはっきり言う圏央道とかかわり合っています。正確には17年何か月ですけども。

297バイパス、並びに297の現歩道の整備、409バイパス、SA、工事車両の退避場所、その他土地改良を含めたさまざまな約束が地元ではなされると聞いています。しかし、その辺についてはあまり進捗しているようには聞いておりません。

環境アセス、騒音も結構、大気汚染も結構、動物も植物も結構。

人間の意見をきちんと吸い上げてください。都合悪くなれば出てこない。

それと起業者さすですよ、スライドだ、何だ、さまざまなもの、全部税金ですよ。我々はね、メモ用紙の裏に一生懸命、もう一度メモを書かなければいけない。地元役員た

る者、経費ゼロで闘っております。

あなた方の出方が悪いから闘いという言葉に変わったのです。

促進派がここまで開き直ったという原因、自分たちの胸に手を当てて、よくもう一度考えてから収用法と、そうでなくても千葉県内、成田というもので十二分に収用法がいかなるものかというのは勉強しておるはずです。

現に先ほど県会議員の方だということでは言われました、堂本さんが収用委員会を再開した。機動隊を何百人もはべらして、一切をシャットアウトして事案を通していました。情けない話ですよ。今は成田ではございません。市原です、別に成田抗争をやる気持ちはございません。

しかしながら一寸の虫にもという言葉がございます。目には目をという言葉がございます。過激な言葉になりますけれども、それだけ我々は平成7年以降虐げられてきていると。

何一つが守られてない、はっきり言うけれども、千葉県行政、市原市行政も本件の話し合いの中には過去何百回という中で参加しております。

ところが行政、3年もすると人が入れ替わっております。前の人が出たことだから知らないよ、我々は約束してないよ、何回聞いてきたことか。

行政たるもの一旦取り決め案件、議事録も作っていると。なぜ次の方々が議事録を閲覧しないのか、我々が議事録の写しを提出してください、これにもなかなか答えてくれませんでした。

このような状況で、行政対国民というか県民というか、我々がいざこざを起こさなければならぬのか。圏央道は200%必要です。早期完成望んでおります。誠意を持った対応で、ひとつお願いしたいと、とりあえず言うことはそのくらいにしておきます。回答の時間も必要だということで、それで余るようなら追加で質問してもよろしいですか。

【議長】 あ、はい。

【公述人（鈴木）】 はい。

【議長】 ちょっと今、質問事項を確認させていただきます。

【公述人（鈴木）】 はい。

【議長】 まず1問目が、公共事業と事業認定、つまり事業認定と土地収用法のあり方についてということでございましたね。

【公述人（鈴木）】 はい。

【議長】 2つ目が、この土地収用法の手続は、事業に協力する者に対しても適用され

るものであるのかという質問でよろしいでしょうか。

【公述人（鈴木）】 はい。

【議長】 3つ目がホームページ、これは起業者のホームページということかと私はちょっと理解したんですけれども、そのホームページに協力を得られないから収用法の手続をとるとあると、私はそのホームページのちょっと記載はわからないんですけれども、それは誤解を招くという……。

【公述人（鈴木）】 ホームページだけではございません。我々が今回、収用管理室からいただいている資料にも、土地の協力が得られないから土地収用法という処分をするんだというような文言がそれぞれに入っているんです。

はっきり言うけれども、これは法律ですから、かける側とかけられる側といたら、我々は今かけられる側ですから、処分されるような何か悪いことをしましたでしょうか。協力するからといって、こちらから和解していても出てこないんですよ。五十歩が九十歩譲っても出てこない。どうやってこれ以上我々に何かできるんでしょうか。それで片一方じゃ、収用法と淡々と進められているわけです。

【議長】 じゃ、ちょっとすいません。質問のちょっと内容をちょっと確認させていただきたいんですが、そうしますと、ホームページの文言という点につきましては、つまり先ほども申し上げました協力する者に対してもそういった土地収用法の手続が適用されるのであるかという御質問の内容ということでよろしいでしょうか。

【公述人（鈴木）】 はい。協力を得られないという言葉を使って収用法に結びつける必要があるのかどうか。

【議長】 わかりました。それでは3つ目の質問として、約束事についていくつか、297バイパスの件などについて挙げておっしゃっていましたが、その進捗が芳しくないといいますか、守られてないという御指摘なんですけど、つまりそれが、つまりその約束事についての対応の見込みなり、今後の予定なりという考え方についてということよろしいんでしょうか。

【公述人（鈴木）】 そうです。本当に守る気があるのかどうか。

【議長】 そうしますと、質問は以上の3点、起業者に回答させればよろしいですか。

【公述人（鈴木）】 はい。

【議長】 わかりました。

それでは、ただ今の質問、3点につきまして、ちょっと起業者のほうで回答をお願いい

たします。

【起業者（宮内）】 すいません、一番初めの公共事業と事業認定と土地収用のあり方について御回答させていただきます。

起業者としては公共事業の円滑な推進を図るため、土地収用法に基づき、所定の手続を進めているところでございます。

【起業者（永江）】 それでは、すいません、2点目の協力する者に対しても必要かというところについてお答えさせていただきます。

事業認定申請の申請単位としましては、一定の公益性が発揮できる単位とされているところでございます。

【公述人（鈴木）】 ちょっと聞き取りづらい。

【起業者（永江）】 すいません。それでは、改めまして回答させていただきます。

事業認定申請の申請単位としましては、一定の公益性が発揮できる単位とさせていただきます。それで用地契約に……。

【公述人（鈴木）】 ちょっとすいません。聞き取りづらいんですけども。

【起業者（永江）】 聞き取りづらいですか。近すぎますか。

【公述人（鈴木）】 マイクが、向こうには聞こえるんですけども、こっちには何か……。

【起業者（永江）】 わかりました。これぐらい外して話します。

すいません。それでは改めまして、事業認定申請の申請単位としては、一定の公共性が発揮できる単位とさせていただきます。用地契約には至っていない箇所だけではなくてですね、未買収箇所のある区間を事業認定申請における起業地の範囲とするべきでございまして、土地収用法上しとらざるを得ないものなので、御理解をお願いしたいというところで、圏央道についてはですね、先ほどの説明でもやったところではございますけれども、目標宣言プロジェクトによって開通時期を公表して、今回の区間、圏央道の5工区に当たりますは、平成22年度の開通を目標に事業を進めているところでございます。13年度から用地買収に着手しまして、用地の御協力をいただいているところではございますけれども、現時点において補償額について了解を得られていないだとか、権利関係が不明であるとか、相続がふくそうしているだとかで、そういった理由からですね、用地契約に至っていない箇所が残っている状況でございます。

このため、円滑な事業の推進を図るため、平成22年度の開通を考慮して、20年の1

1月17日に事業認定の申請を行ったものでございます。これまで同様、今後も引き続き用地の取得に向けて努力していく所存でございますので、御協力をお願いしたいと思っております。

3つ目は、ホームページ、土地の協力が得られないということでございましょうか。

【公述人（鈴木）】 え、あのね。

【起業者（永江）】 はい。

【公述人（鈴木）】 いいですか、やりとりして。

ちょっと今の回答も我々が聞こうとしているところとは、ちょっと回答者の立場で答えていまして、ちょっと理解しがたいんですよ。いわゆる一定の区間、いろんな理由の人がいるよ。多分土地の値段での交渉事もあるでしょう。しかし、我々は値段なんかこだわってない。あなた方からこういうこともしてあげます、ああいうこともしてあげます、土地とは別に我々地区で約束したことがさまざまにあるんです。説明会でやっているんです。きちんとした200人、300人集めた説明会で。だけど、あれは県がやるんだ、あれは市だ。挙げ句の果て、国がやるものについてはそんなものは誰が約束したのか、こういう手のひらを返すような出来事が再三起きて、地元に出てこれなくなった。

並びに、さっきも言いました、19年の9月以降、任意交渉も誠意努力してまいりますと言いながら、実際に1年半間空けちゃっているのは国交省側なんです。どうやって協力するんですか。こちらから連絡とって前へ進めようよ、何回も呼びかけてきているんです。なのに出てこないのに、どうやって進めるんですかと。これの答えを聞きたいんですよ。

【議長】 わかりました。先ほどの質問の3つ目にありました約束事への対応、考え方について、今答えを求めるといことでよろしいでしょうか。

【公述人（鈴木）】 はい。

【議長】 では、ちょっと起業者のほうからですね、ちょっと質問に対してもう少し簡潔に、的確に答えるようにお願いします。

【起業者（永江）】 はい。それでは回答させていただきます。

さまざまな約束事ということで先ほどお話があったところではございますけれども、今までですね、起業者としては、これまで地元の関係者の皆様に設計説明だとか、工事説明だとか、必要に応じて説明会を開催したりして、誠意をもって対応しているところでございます。これまで同様ですね、今後も引き続き用地の取得に向けて努力していきますし、話し合い等について継続していきますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【公述人（鈴木）】 いいですか。あと時間もないそうなので。

【議長】 はい。

【公述人（鈴木）】 じゃ、一言。今の、これからも努力していくという言葉、一応公聴会という場なので、中立の立場の収用管理室もいらっしゃることですから、誠意をもってきちんと話し合い、逃げないでこれからも継続していくということで、言葉をきちんと言っていただけますか。呼びかけには応じる、話し合いにはきちんと応じる、そこだけ約束してもらえませんか。

【議長】 それは要望ですか、質問ということによろしいですか。

【公述人（鈴木）】 質問、要望兼ねております。いわゆる先ほどの質問には、すべからずが回答になってない部分がございますので、いろいろ私、約束事を言いました。それを答えてもらったのでは時間になっちゃいます。総まとめで、これからも誠意をもって努力していくという言葉に代えていただければと思っております。

【議長】 そうしますと、つまり今後起業者が地権者との対応と申しますか、そういった交渉なり、協議に当たっての基本的な考え方について回答を求めるといふ、そういう趣旨でよろしいでしょうか。

【公述人（鈴木）】 地権者にこだわらずに、地元地区との約束というふうにこだわっていただきたいんですけども。

【議長】 地元の地区の方々との交渉なり、協議なり。

【公述人（鈴木）】 はい。

【議長】 対応についての基本的な考え方について確認を求めるといふ趣旨でよろしいですか。

【公述人（鈴木）】 はい。

【議長】 わかりました。それでは、起業者のほうから回答をお願いいたします。

【起業者（永江）】 今、出てきましたお話の中で、今後とも私どもはお話し合いにはきちんと対応していきますので、よろしくお話し合いしたいと思います。

【公述人（鈴木）】 うそがないことを祈ります。

そろそろ時間でしょう。

【議長】 はい。まだ時間若干ございまして、あとはお二人でいらしていただいていますけれども、よろしいですか。

【公述人（高橋）】 私のほうも再三繰り返しになりますが、平成17年のですね、6

月に国と約束のできた例のサービスエリアの件に関して、地域活性化のための地域に開かれたサービスエリアというような形で国と約束しております。

先ほど県会議員の方もいろいろおっしゃっていましたが、ただ単なる圏央道をつくるだけではない公共性のある、もう少し言いますと、公共性というと範囲が広いですが、一つ一つの地域のためになるような道路になってほしいと、我々は切に願っております。その中で地域に開かれたサービスエリアをつくってくれというような約束をしております。平成17年に約束して、それから約2年間話が進んでおりませんでした。そして去年、やっとその話がですね、また再開して進んでいくと。かなり後退した状況の話の中でまた進むような形になっておりますが、地域に開かれたサービスエリアを実現するためにもですね、我々と前向きな協議をしていってほしいというふうに思っております。

そのために我々の意識とすると、土地収用をかけてもう話し合いをしないんだと、そういう姿勢になられるのが一番我々にとっては大変なことでありまして、別に土地収用いかに問わず地元と協議していってもらいたいと、そのように考えております。よろしくお願いいたします。

【公述人（鈴木）】 まだある？1分ある？じゃ、会場にいらっしゃる千葉県、市原市各行政にも申し上げます。一緒に起業者共の話です。起業者側がそれぞれの各行政、これから収用法というものに本当になった場合、都道府県レベルの話、市町村レベルにもこの話が下りてまいります。できれば収用法を適用して新たな抗争を招くのではなくて、和解というところをお願いしたい。各行政の方も同時に聞いておいてもらいたいです。よろしく。

## ○ 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468号新設工事、首都圏中央連絡自動車道、有料道路名、東京湾横断・木更津東金道路、千葉県長生郡長南町報恩寺字住地面地内から木更津市下郡宇湯名地内までの間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。

— 了 —