

常磐新線（千葉県内）に係る公聴会

平成13年12月27日（木）

（敬称略）

12時00分開会

【議長】 定刻となりましたので、ただいまから常磐新線千葉県内区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、本公聴会の議長、公聴人ございまして、本公聴会の主催者であります国土交通省土地収用管理室長の大原でございます。

本公聴会は、土地収用法第23条1項の規定に基づき、本年11月27日に起業者である日本鉄道建設公団から提出されました事業認定申請について開催するものであり、今後事業認定庁といたしまして、当該申請の審査、事業認定についての判断をするに当たりまして勘案すべき情報を収集することを目的としているものであります。

なお、本公聴会の開催に当たりまし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等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公述人の方への注意事項、傍聴人の方への整理券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。

それでは、ただいまより公聴会を開催いたします。それでは第1番、日本鉄道建設公団さん、それから首都圏新都市鉄道さんからの公述をお願いいたします。関係者の方、ご登壇ください。

それでは、あちらの時計で12時3分から12時33分まで公述をお願いしたいと思いますので、あちらの時計が12時3分になりましたら公述を始めてください。

ちょっと電気を暗くしてください、OHPを使うようですので。

では、始めてください。

【公述人（日本鉄道建設公団、首都圏新都市鉄道株式会社）代理人（高松正伸）】 私は、日本鉄道建設公団工務部の次長をしております高松と申します。本日は、日本鉄道建設公団、首都圏新都市鉄道株式会社の代理人として公述をさせていただきます。よろしく願います。では、OHPを使いながらご説明をさせていただきます。

まず、今回の申請いたしました常磐新線、つくばエクスプレスと私どもは現在呼んでお

りますが、その概要について、この場をおかりしまして皆様方にご説明をさせていただきたいと思います。

ちょっとすみません。見にくくて申しわけありませんが、今調整しています。

(O H P)

つくばエクスプレス 常磐新線は、ご承知のとおり、現在東京都がITの拠点としていろいろ考えておられます秋葉原を起点といたしまして、東京、埼玉、千葉、茨城の1都3県を通過しまして、国際的な研究学園都市であります茨城県のつくば市に至る延長58.3キロメートルの新線であります。1都3県をはじめとする沿線の皆様方のいろいろなご要望によりまして、昭和60年7月の運輸政策審議会、現在は省庁再編で交通政策審議会と名前を変えておりますが、この第7号答申におきまして、常磐新線の整備は都市交通対策上喫緊の課題、緊急の課題ということで答申されまして、昭和62年6月の第4次全国総合開発計画におきましても、大都市圏における地域交通体系の整備として、常磐新線

つくばエクスプレスの新設によって、交通混雑の緩和と、1都市1点集中構造の改善とを目指すことが明記されております。そういうことで、その当初から非常に重要なプロジェクトとして位置づけられてきたものであります。

このため、本プロジェクトの事業主体としまして、先ほど申しました首都圏新都市鉄道株式会社が、千葉県柏市、流山市をはじめとします沿線の自治体の方々のご出資によりまして、平成3年3月に設立されております。東京、埼玉、千葉、茨城、先ほど申しました1都3県は、この会社が設立されたことにあわせまして、つくばエクスプレス常磐新線の整備にあわせまして沿線のまちづくりを行うということで、一体化法に基づきます基本計画を平成3年9月に策定されまして、鉄道整備を推進してこられたところであります。

つくばエクスプレスに係ります建設事業の資金につきましては、ここに書かれてありますように、総建設費1兆300億円の80%を運輸施設整備事業団の無利子貸付金と沿線自治体の方々からの無利子貸付金で賄い、残りの20%を会社への出資金あるいは有償資金の調達によって賄っております。そういう意味では、国及び沿線自治体の方々の全面的なご支援のもとでこのプロジェクトが進められていると言えるかと思えます。

また、昨年平成12年1月に運輸政策審議会の第18号答申におきましても、速達性、速度向上の観点から、常磐新線等の郊外から都心部、東京の中心部に向けた高速鉄道を早期に完成することということで指摘されておりました、また都心構造の再編に対する対応という観点からも、各拠点間の連携交流を支える基盤整備として、常磐新線 つくばエ

クスプレスについても着実にその整備を進めていくべきであると規定されております。

また、沿線の皆様方からも早期開通をいろいろなところでいろいろな場面でご要望を受けているところでありまして、現時点においても本プロジェクトの重要性はいささかも変わることはないと確信しているところでもあります。

つくばエクスプレスは、起終点であります秋葉原、つくばの両駅を含めて、20の駅があります。大変見にくくて恐縮ではありますが、ここが秋葉原で、ここがつくばです。このうち、秋葉原、元浅草、これは現在都営大江戸線で新御徒町という名称になっておりますが、常磐新線ではまだ駅名は仮の名前ということになっておりますので、元浅草になっております。南千住、北千住、南流山、流山新市街地、守谷、この7駅につきましてはそれぞれ、秋葉原ですとJR山手線、京浜東北線、JR総武線あるいは営団日比谷線、元浅草につきましては、現在都営大江戸線と名前を変えておりますが、都営12号線、南千住ではJR常磐線、ちょっと抜けておりますが、営団日比谷線もここでは乗り換えが可能であります。北千住におきましては、JRの常磐線、東武伊勢崎線、営団の千代田線あるいは日比谷線、千葉県に入りまして南流山ではJRの武蔵野線と乗り換えが可能であります。流山新市街地につきましては、現在東武野田線と交差しますが、駅はございませんが、将来ここに駅ができる予定ということで、ここでも乗り換えが可能であります。さらに茨城県の守谷に行きますと、関東鉄道の常総線と乗り換えが可能になっております。

このように、つくばエクスプレスが完成いたしますと、秋葉原 - つくば間が現在の予定では45分で結ばれるということで、沿線地域の交通利便性が非常に大きく改善されることになるのではないかと考えております。現在、つくばにはなかなかアクセスがないということで、つくばにおられる研究機関の方々も都心に出てくるのに大変ご不便をしておられると聞いておりますので、そういう面でも大幅に改善されるのではないかと考えております。

例えば、千葉県の南流山と秋葉原を考えますと、これでありまして、現在は乗り換えを3回しまして52分かかっておりますが、これが現在の予定でいきますと21分ということで、半分以下になる。同じように、秋葉原 - つくば全体は、これは116分と、現在は鉄道がつくばまでありませんので、バスを利用したりとかということでかなり時間がかかっておりますが、これが45分に短縮される。あと、これは「流山新市街地」が「南流山」と名前が間違っておりまして、申しわけございません。流山新市街地と秋葉原は、現在東武線の沿線、東武野田線に乗って柏へ出て乗り換えてということになりますが、それに比べて26分ということで大幅に、これは半分以下、4分の1ぐらいになります。それから、

南流山から逆につくばのほうに行く場合も、現在はなかなか大変不便で、1時間半ほどかかりますが、それが3分の1になるというふうに、非常に利便性というか、時間が大幅に短縮されるものと考えております。

例えば、ここは柏の葉ですが、ここから秋葉原に行くには、ここから東武野田線の駅までバスで行かなければいけないということで、その後東武野田線から常磐線を利用して秋葉原に行くということになりますが、そうすると現行約1時間ほどかかるものが、柏北部中央という名前が予定されている駅から約35分で行くというふうに、そういう意味では時間短縮が大幅に図られるのではないかと考えております。

一方、ここ十数年でかなり首都圏の通勤電車も混雑が解消されてきているとはいいいながら、最近の新聞にも出ておりましたが、なかなか通勤地獄という言葉が終点遠くということで、解消されたということにはなかなかないというのが現状で、依然として鉄道のお客様には大変な苦痛を強いているのではないかと考えております。こういうものも、例えば特にJR常磐線の混雑ですが、松戸 - 北千住間快速、あるいは亀有 - 綾瀬間の緩行、これは国土交通省が調べておられるデータなんですけど、昭和60年、5年後の平成7年、5年後の平成12年と、着実には混雑は減ってきてはいますが、一般に言われる150%、皆さんが電車に乗ってゆったりと新聞なり本なり読んだりとか、そういうことができるような混雑状況にはまだほど遠い状況であります。こういう状況でありますJR常磐線が、つくばエクスプレスが開通いたしますと、大幅に混雑緩和が図られて、つくばエクスプレス、それからJR常磐線ともども、現状より大幅に快適な通勤ができるのではないかと考えられます。

つくばエクスプレスの建設は、平成5年1月に私どもから最初の工事施行認可という当時の運輸省の手続がなされて、翌月平成5年2月に私ども鉄道建設公団に運輸大臣から工事の指示がなされております。それから、沿線の皆様にご参加いただいて、各都県知事による都市計画決定がなされ、その前に、千葉県におきましては平成8年10月、平成9年3月と、都市計画、環境影響評価、アセスメントの説明会もさせていただきながら、順次測量あるいは地質調査の説明会、用地の調査、それを受けて測量の説明会をやり、工事説明会をやりという形で、皆様方に折に触れてご説明をさせていただきながら、用地の確保並びに工事を進めてまいってきたところでありまして、平成13年12月1日、今月1日の進み具合、進捗状況というものがどうなっているかということではありますが、必要な鉄道用地の面積のうち、すみません、これは数字が見えないんですが、94%の方々に既に

協力をいただいております。都県別の内訳を見ますと、東京で99%、埼玉で100%、茨城県で93%、本千葉県においても85%の方に既にご協力をいただいている状況であります。

それで、千葉県の区画整理を除いた、いわゆる私どもが個別にお願いして用地をお譲りいただくという方々の総数は137名であります。現在までに127名の方のご協力を既にいただいている状況であります。この127名の中には、今回の申請後ご協力をいただいた9名の方が含まれておまして、またこういう127名の方々に対してこの場をかりまして御礼を申し上げる次第であります。

一方、工事の現況につきましては、今年6月、茨城県で最後の、路盤工事と私どもは呼んでおりますが、土木工事の発注を終えまして、秋葉原からつくばまで全線の土木工事の発注が完了しております。現在、路盤工事、いわゆる土木工事の全線の進捗率は約29%、これがちょっと見にくいんですが、29%であります。この高さでわかると思いますが、最も進んでいる東京都で53%、一番低い千葉県が12%という状況であります。千葉県はこのように低いんですが、茨城県もまだ低いんですが、この工事を出した後いろいろ用地のご協力もいただいて、工事に着手するまでの準備期間もありますものですから、こういう数字が年度末に向けて大幅に改善というか、増加していくものと考えております。

なお、残念ながら現在工事に着手できない箇所につきましても、ご協力が得られたら速やかに着手していけるような準備は整えているところであります。

それでは、なかなかお目にかける機会もないので、最近の建設の状況を、ちょっと見にくいかもしれませんが、写真で幾つご紹介させていただきたいと思っております。

これは、起点の秋葉原の駅であります。ここが京浜東北、山手線の高架橋でありまして、このわきを新幹線が上がってくるというところです。それで、つくばエクスプレスはちょうどこの地下に駅ができます。現在、その地下工事と、手前に総武線がありまして、総武線の下をくぐるので、総武線の補強をしているところであります。

これはJRの南千住の駅であります。ちょうど南千住、JR常磐線がこの辺を通っていたんですが、それを少し横に移動しまして、ここのところの地下につくばエクスプレスの駅ができ、その上にJR常磐線が通るということで、現在つくばエクスプレスの地下駅の躯体をつくる工事中であります。

その隣は北千住でありまして、ちょうど手前、ここに見えていますのがたしかルミネの駐車場のビルだと思います。こちらの手前がルミネですが、そこから右側にもう既にこう

いう構造物ができ上がっておりまして、見にくくて申しわけありませんが、この先にちょっと大きな橋げたが見えますが、これが荒川の橋梁でありまして、現在、反対側のこういうけたの組み立てをやっております。

これは、都心はいろいろな事情から地下で、シールドトンネルと地下駅という形が多いんですが、そのうちの一つの青井駅というのが東京都足立区にあります。その手前、これが弘道シールドトンネルで、もう青井駅の下までコンクリートを打ってありますので、これはもうでき上がってトンネルとくっついた状況であります。

これは綾瀬川という、環境問題にお詳しい方はご存じと思うんですが、なかなか水質が悪いということで評判の川ですが、ちょうど東京都と埼玉県の間でありまして、この下をシールドで抜けているところで、こういう形で着々とトンネルができ上がっている状況であります。

これは埼玉県、ちょうど千葉県との境に江戸川がございますが、江戸川の渡って埼玉県へ入ったところですが、これもこういう形で大分構造物ができ上がってきているというところでもあります。

これは、千葉県を通り越しまして茨城県になります、柏のお隣の町になります守谷ですが、こういう形で、これはこういうアーチになっていますが、私どもがつくばエクスプレスのために、少しでも見やすいというか、景観にいいようにということで、景観に幾分なりとも配慮した形で設計したアーチスラブ高架橋と呼んでおりますが、こういうものがこういう形でもうでき上がっております。

これは、守谷の先に車両基地をつくりますが、両側がつくばへ行く線路でありまして、真ん中が車両基地に入る線路であります。

車両基地を越えて小貝川があります。小貝川の橋ですが、これはもう架け終わりました。こういう形で、もう既に架け終わった形の小貝川橋梁です。

これが終点でありますつくば駅で、地下駅ですが、現在、道路の上から大々的に工事を進めさせていただいているというところでもあります。

この写真はちょっと暗くて申しわけありません、見えにくいんですが、せんだって12月12日に、先ほどご説明しました車両基地の中でとり行われましたレール発進式、まず最初にレールを敷くセレモニーですが、茨城県知事とか常磐新線の促進議員連盟の会長であります葉梨先生をお迎えしてこういう形で開催し、沿線の首長さんたちがくす玉をお割りいただいたということで、平成17年度の開業に向けて、それに先立ちまして新しく入

れます車両の試験走行の準備も進めておりまして、こういう形で着々と進んでいるとご理解を賜れば幸いです。

このような全体で進んでいる中で今回、この図にお示いたしますちょうど江戸川から利根川までの間が千葉県内ですが、ここの太線で示したそれぞれの区間がいわゆる区画整理事業でないところであります。ここのそれぞれのこの上に書いてある5カ所を起業地として申請した次第でありまして、千葉県内の延長約1万3,500メートルのうち2,328メートルがこの起業地の延長になっております。今回のこの申請によりまして、つくばエクスプレスの公益性をお認めいただくことによりまして、本事業に対します皆様方のさらなるご理解を得られまして、予定された工期までに工事を完成させるということが可能になります。どうか沿線の皆様方のご期待に沿う形で進めさせていただきたいと考えておりますので、関係の皆様方におかれましては、今回の申請についてご理解を賜りますとともに、鉄道の工事に対します一層のご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりましたけれども、既に大勢の方にご協力を賜っておりますが、この場をかりまして再度御礼を申し上げまして、私どもの公述を終わらせていただきます。

【議長】 どうもありがとうございました。以上でございますか。それでは、以上で鉄道公団さんの公述が終わりましたので、ご降壇ください。

引き続きまして、総武流山電鉄の小宮山さん及び代理人の河合さんからの公述を12時35分から開始したいと思います。12時35分から小宮山さん、河合さんの公述を開始したいと思いますので、それまでにご登壇ください。

12時25分休憩

12時35分再開

【議長】 それでは、始めてください。

【公述人（総武流山鉄道株式会社）代理人（河合弘之）】 私は、総武流山電鉄株式会社の代理人の弁護士の河合でございます。当社は、基本的には常磐新線の工事には賛成でございます。誤解のないように初めに申し上げておきますが、この常磐新線自体については決して反対ではございません。ただ、当社が同じ公益的な使命を負う鉄道会社であるので、それに対する正当な補償なくしては当社の存続も危うい。そうなれば、ひいては利用者何百万人にも及ぶわけですが、その方たちにご迷惑をかけるということで、収用手続きについては反対するという立場でございますので、きちんとした憲法上認められた正当な補償があれば、反対はしない。むしろ賛成するという立場であることを初めに申し上げてお

きます。

この総武流山電鉄株式会社、以下当社と言いますけれども、これは大正2年11月7日に流山軽便鉄道株式会社として資本金7万円で設立された、非常に伝統のある、地場産業というか、地元の企業でございます。創業当時株主が116名で、そのほとんどが流山町民であったということに由来して、当社は町民鉄道と呼ばれて、地元の方たちに親しまれ利用されてきたわけでございます。

大正5年3月14日にJR常磐線馬橋駅から流山に至る営業キロ5.7キロ、軌間レールの幅ですが、76.2センチメートルの軽便鉄道を敷設して開業いたしました。さらに大正11年11月には社名を流山鉄道株式会社、同12年5月には資本金を20万円として、同じく大正13年12月には軌道を1.067メートルに拡幅しまして、JRと貨車の直通運転を開始しました。そして、要するに当時の国鉄とつながったわけです。そして、第二次大戦後の昭和24年12月から、通勤・通学の旅客輸送が主力になりまして、JRから直通電力の融通を受けて電化しました。そして、平成2年からは自前の変電所を持って運営しております。昭和46年1月には現在の社名、総武流山電鉄株式会社に変更いたしました。現在は株主は86名、資本金は3,800万円でございます。決して、例えば小宮山一族が全部を持っているとか、そのファミリー会社であるとかということではございません。

大正5年3月14日の営業開始以来、既に86年の歴史を経てきたわけですがけれども、その間、流山市民に愛される鉄道として懸命に努力いたしてまいりました。そして、近代化、省力化を進めてまいりました結果、鉄道事業の現況につきましては、1日約1万5,000人、年間にいたしまして延べ530万人の旅客を輸送しております。第142期、すなわち平成12年4月1日から平成13年3月31日までの営業期間の鉄道事業収益は6億2,300万円で、営業利益は3,400万円弱。これに自動車事業、付帯事業の利益金を加えますと、経常利益は5,500万円でございます。健全経営を維持しているわけでございます。この不景気の中にもかかわらず、きちんとした、もうけ過ぎもせず、しかも赤字も出さず、堅実に経営を維持しているわけでございます。ちなみに、従業員は100名でございます。

今お話ししたようなことが当社の歴史と存在意義というものでございまして、年間530万人ものお客を運ばせていただいているという公益的目的を持った会社であるということ、まずご理解いただきたいと思っております。

この常磐新線の建設計画が決定して、まだ全く白紙の状態において、平成3年3月、流山市は調査をいたしました。どういう調査をしたかという、流山市総合都市交通計画策定調査報告書というものをつくりました。そして、この首都圏新都市鉄道株式会社、以下MIRと言いますが、MIRが運営する予定の常磐新線が当社と交差することによって、開業の暁には利用客が4割減少するという発表をいたしました。私どもはその発表を聞いて大変驚きました。先ほど申し上げましたように、当社の経営は健全経営ではありますが、決してうんともうけているという企業ではありません。適正利益をかつかつに保っているという企業でございます。その中で収入が4割減少したらどうなるでしょうか。経費が4割も減って、ではとんとんでいけるのでしょうか。そんなことは全くありません。鉄道の運営というのは、固定経費が非常に多いんです。お客が1人しか乗っていなくても、きちんと運ばなければいけないんです。ですから、4割も減少するという事は、大変な大幅な赤字になって、すぐにもう1、2年で倒産するということを意味します。私どもはそれを聞いて非常にショックを受けて、千葉県をはじめ、流山市、MIR社に「私どもは常磐新線自体には反対しません。それは、もちろんつくば市をはじめとする沿線の皆様方の利便のために、また公益の目的のために結構なことだ。大変いいんでしょう。しかし、そのために私どもの会社が直ちに倒産していいということにはなりません。正当な補償が必要ではないでしょうか」ということで申し入れをいたしました。その結果、常磐新線の計画による今後の対応という名前で、一定の合意ができました。それは、補償の問題について、誠意を持ってMIR、流山、千葉県が対応していただくということでした。

ところが、その後、具体的な補償の方法、金額等について、全く交渉が進展いたしませんでした。まるで私どもが何かごねていて、常磐新線の開通を邪魔しているかのような言を弄する方がいらっしゃったものですから、もしくは一部そういう報道がなされたものですから、私どもは、そうではない、真剣にきちんとした話し合いの場が欲しくて、そしてきちんとした解決を目指しているんだということをはっきりさせるために、東京簡易裁判所に平成10年に適正な合意の成立を求める調定を申し立てました。そこにおいて、既に十数回を超える調定の期日が開かれております。しかしながら、大変残念なことに、千葉県も流山市もMIRも、具体的な補償案、解決案を一切示してくれておりません。

そればかりか、そうやって時間稼ぎをする中で、平成12年3月には鉄道事業法施行規則の改正を図りました。そして、従来の鉄道事業法施行規則ですと、既存鉄道事業者との間に協定書もしくは承認書が取れないとその鉄道工事はできないということになっていた

のですが、それを一方的に改正して、協議等は要らないということにしてしまいました。要するに、迂回作戦をとったというか、従来の前提を変えてしまう作戦をとったというか、我々との協議、合意が必要だったのが、合意をするのが嫌であるがために、その合意が要らないという規則にしてしまうという、私どもとしては非常に卑怯なやり方だと考えておりますが、そういう迂回作戦をとってまいりました。そして、どんどん工事を進めて、残すのは流山鉄道の部分と、あと数カ所というところにどんどん既成事実を積み重ねようとしているというのが現状であります。

このまま新線が開通すれば、当社は乗客及び収入の4割減によって倒産の危機に、それも急速に直面することは明らかであります。私どもがそのことを強調したら、流山市は何と、もう一度調査をやり直すと称して、一方的に調査をもう一度やり直しました。そして、今度は何と、乗客減は4割ではなく19%にすぎないという結果を出してきました。しかし、私どもはそんなことは信用できません。まだ問題が深刻化していないときに客観的な立場でやったものと、今何が何でも総武流山鉄道を横切ろうということで、その困難にぶち当たった後と、どちらが客観的な数字を出せる状況であるかというのは、だれが考えてもわかることです。流山市は、我々の主張をかわすために、「いや、4割と言ったけれども、間違いだ。もう一回やり直してみたら2割弱しか減らない」と言ってきたわけです。そんなことを私どもに信用しろと言うほうが無理でございます。

次に、そういう状況ですから、私どもとしては、鉄建公団やMIRが私どもと誠意を持って話し合っていて、円満な合意のもとで補償契約を成立させた上でやっていただきたいと思うのでございます。確かに、土地収用法というものがございます。しかし、憲法では、私的財産権の強制的徴収もしくは収用は、正当な補償の下にのみ行われなければならないということになっております。当社としては、当社が直ちに倒産の危機に瀕するような収用を何の正当な補償もなく行うということを容認するわけにいかないのでございます。まして、当社には現在でも86名に及ぶ株主がいます。私どもが法律上も持っている正当な補償請求権を行使しないで常磐新線を通させた場合に、その株主の人たちから株主代表訴訟によって経営責任を追及されないという保証は全くないのでございます。

MIRも鉄建公団も千葉県も流山市も、補償をする根拠がない、前例がないというようなことを言っております。しかし、そんなことは全くありません。例えば本四架橋の例、それから千葉のモノレールの例、アクアライン建設に伴う例などがございます。例えば、ここに新聞記事がございしますが、千葉都市モノレールの立体交差補償で218億円もの補

償が支払われております。また、東京湾のアクアラインの場合でも、フェリーボートのフェリー会社に50億円の補償がなされております。したがって、事実上も法律上も政治上も、そのような補償が不可能だということはないのであります。

また、私どもが要求している金額も、ここでははっきり申し上げませんが、決してこんな大きな金額ではございません。本件全工事に必要な1兆円から比べれば本当に微々たる金額でもありますし、またつい最近MIR社がマイカル社債を買って失った110億円に比べてもごくごく小さな金額でございます。MIR社は、私どもの正当なつつましい要求に対しては非常に冷たく「そんなものを払う根拠はない」と言って突っぱね、突っぱね時間稼ぎをしているかたわらで、何をしたんでしょうか。マイカル社の社債を110億円も買って、倒産をさせて、その110億円をすべて失っているではないですか。こんなずさんなやり方が許されるのでしょうか。そのお金のごく一部でも私どもに正当な補償をして、流山鉄道も成り立っていくようにして円満な合意をして通せば、本当に有効にお金が使えたのに、110億円もどぶに捨てるようなことをして、何で自分たちの正当性を主張し続けることができるのでしょうか。

私どもが申し上げていることは、先ほども申し上げましたように、この常磐新線を通すとか、やめろとか言っているのではありません。私どもが要求していることは、流山鉄道も経営していけるように補償をしてくださいと。この会社は決して私的な私利私欲の会社じゃないんです。これだけ株主がいますけれども、配当していないんです。利益が出て、一生懸命経営努力をしてお金がたまります。それをずっとためてあるんです。株主に配当していません。それが今2億5,000万ほどございます。これは今、近代化、安全化のために一生懸命ためてとってあるんです。この会社は、決して小宮山ファミリーとか、それからその他の株主の私益のためではないんです。そのために、今申し上げたように、利益が出て配当せずに、きちんと内部留保して、来るべき近代化、安全化、それからサービス向上のために、いわばためてとってある、そういう会社です。そういう会社を「もっと大きな鉄道ができるから、おまえらは関係ない。どけどけ。おまえらがつぶれても、そんなことは知らない」と言われて、「はい、そうですか」と言って黙って引っ込むわけにいかないわけです。その点をよくよくご理解いただきたいと思います。

私どもは、今言ったように、公益的目的を持っている会社です。決して私的利益のためにごねているわけではありません。補償金をもらって、それを株主に配当してしまうなどということは決していたしません。それは大事にとって、そして来るべき減収に備えて、

経営を維持していくための内部留保といたします。また、近代化し、安全性をより高めるための設備投資に使います。そういうお金として、私どもは要求しているわけでございます。したがって、この問題について言うと、公と公の利害の対立と考えるべきだと思います。公と私的利益の対立ではなくて、公の、大きい公と小さい公の対立なんだ、ぶつかり合いなんだと考えていただきたいと思います。そして、その場合にどのような解決をすべきかは明らかだと思います。やはり、4割減に見合う、それでも会社がやっていけるだけの補償を初めに払って、「後は頑張りなさいよ」と言っていただく、これが一番正しいやり方だと思います。

私どもは決してごねているわけではありません。当社が倒産したら、利用者の皆さん方はどうなるでしょうか。あの地域で流山鉄道がなくなると、大変な生活の不便を来す。また、当社の流山鉄道があるから、ここに住もうとか、ここに土地を買おうとか、家を建てようといった人が数多くおられます。その人たちは文字どおり2階に上げられてはしごを外された状態になります。そんな状態を招いてよいのでしょうか。私どもは、以上の立場から、権力行使による収用、権力行使による交差はぜひともやめていただきたいと思っております。

なお、現在千葉県には土地収用委員会が存在していませんけれども、本件収用のために、いわばスポットで土地収用委員会を結成して、裁決後にすぐ解散するというようなテクニックが考えられます。しかし、私はこのようなやり方は非常にこそくなやり方だと思います。そのようなこそくなやり方を絶対しないように、あらかじめ注文をつけておきたいと思えます。以上が、私どもの総武流山電鉄株式会社としての主張でございます。

最後に重ねて申し上げますが、私どもは常磐新線に反対しているわけではありません。賛成しております。しかし、それを完成することによって倒産しかねないもう一つの公目的の会社、これを正当な補償によって救っていただきたい。そして、その正当な補償は円満な話合によって決めていただきたい。私どもが願うのはそれだけでございます。

ご清聴ありがとうございました。（拍手）

【議長】 どうもありがとうございました。

引き続きまして、13時10分からでございますが、遠藤哲人さんの公述をお願いいたします。13時10分から公述を始めたいと思いますので、13時5分過ぎには遠藤哲人さん、ご登壇ください。また、遠藤哲人さんのほうから、起業者であります日本鉄道建設公団と、それから首都圏新都市鉄道株式会社に対しての質疑をご要望でございます。した

がいますて、13時5分に鉄道公団さんと首都圏新都市鉄道株式会社さんもお登壇ください。

12時58分休憩

13時10分再開

【議長】 それでは、遠藤さん、お願いいたします。

【公述人（遠藤哲人）】 柏市の藤心1丁目に住んでおります遠藤哲人と申します。貴重な時間をいただき、ありがとうございます。

最初にちょっと申し上げたいんですが、私は、今度の土地収用法の事業認定に際して、公益性というのが一つ論点になるだろうと思いますが、その公益性を、手続を踏んで決定されてきたということに一応なっています千葉県さんと柏市の方に、ぜひご質問申し上げたい。それから、同時に、きょうお見えくださっている鉄建公団さん、それから新都市鉄道会社の方にもコメントをいただきたいんですが、特に千葉県と柏市の方にご答弁をお願いしたいと思っております。というのは、先ほど流山電鉄さんのお話もお聞きいたしまして大変びっくりしたのは、憲法29条に、正当なる補償をもって初めて人々の土地、財産を公共の福祉に適合させるように変更させることができるとなっているわけですが、そういう正当なる補償さえどうやら、先ほどの方のお話によりますと、どうも十分にされていないのではないかということがあるようでございますので、私は大変びっくりした次第でございます。

先ほどのお話は、基本的には常磐新線を認めるというお話でしたけれども、私は、柏市に20年住んでおりますけれども、常磐新線そのものの公益性、公共性というものに対して強い疑問を抱いております。そういう点で、ちょっと失礼して座らせていただきますけれども、常磐新線が人々の財産権をも大きく変更せしめるような土地収用法の適用事業になる資格があるのだろうか、私は強い疑問を持っております。その立場で、常磐新線について見直していただきたいという立場で、ちょっと一言申し上げたいと思っております。

そういう意味で、結論としては、今回の事業認定に私は反対の立場でございます。やはり、私は柏市民として20年住んでいますけれども、一番強い疑問を持っていますのは、これ以上、首都圏の郊外地でこれほど大規模な宅地開発が必要なんだろうかということです。21世紀で、もう人口減少の時代でございます。そういう中で、今度の常磐新線開発計画全体は、最大の目標というのが、宅地供給ということが図られて、それで計画されているだろうと思っておりますけれども、その点から見て、そういう事業を行政が強制執行権まで

もってやるというのは強い疑問を持っております。先ほどの流山電鉄さんは小さな公益と大きな公益とおっしゃられましたけれども、公益というのはいろいろな概念があると思えますけれども、私は市民の公益ということをぜひ申し上げたい。その点で、私が考える市民の公益性というものを5つ基準を立てて検討してみたいと思っております。その観点から見て、この常磐新線計画は、公益性の基準を満たしていない、土地収用法第20条の基準を満たしていないのではなかろうかと考えているわけでございます。

その第1点の基準は、常磐新線開発計画が社会性、社会的な要請をきちんと担っているのだろうかということでございます。第2に、百歩譲っていささかの公益性が仮にあったといたしましても、本当にプライオリティー、優先度、緊急度が高いものであるかどうかということをごきちんと考えるべきではなかろうかと考えております。第3番目に、財政計画が本当に確かなものなんでしょうかということ、事業認定に当たっては、国はきちんとチェックすべきであろうかと私は考えております。第4番目には、自然環境への配慮が本当に行き届いたものなんでしょうかということがきちんとチェックされるべきだろうかと考えているわけでございます。第5番目に、これは非常に重要なことでございますが、住民が、市民が主権者としてこの計画に参加してきたのだろうか、あるいは市民参画をこの計画は体現しているのだろうかということをごきちんと検討していただきたい。というのが、私の公益性の基準として考えていることでございます。この点から見て、今度の常磐新線計画については、強い疑問を持っているところでございます。

質疑応答して下さるということですから、私は少し総論的に申し上げますので、ちょっとコメントをいただいて、最後に私にもう一言言わせていただきたいのですけれども、そういうやり方で進めさせていただきたいんですが、るる、今の5つの基準に照らして、この常磐新線計画について考えてみた場合どうでしょうかということでもあります。もちろん鉄道を敷く、それから大きな区画整理計画を計画するといったことでございますけれども、全体としまして最大の目的は、やはり首都圏の宅地供給、新規の開発計画に最大の計画がある。ということは、これはもう紛れもない事実でございます。国とか、それから県とか市もるる説明しているところでございますけれども、こういう計画が本当に市民みんなが望んでいる計画なんでしょうか。

私は柏市に住んでいまして、例えば在来の常磐線が非常に混雑しているところでございますけれども、これの混雑緩和というのは、私はサラリーマンとしまして、願っております。ですが、私の立場からしまして、例えば私は柏の南部のほうに住んでおりますけれど

も、今度常磐新線ができたからといって、その利便性にあずかることができるだろうか。そんなことはありません。在来線の鉄道からはるか10キロも北のほうに鉄道を敷いているわけでございます。そういう意味では、混雑緩和といった社会的な要請は確かにあるかと思えますけれども、今度の常磐新線計画というのは、それは一応おっしゃっていますが、何といても新しい宅地開発をするというところに主眼があるのは紛れもない事実でございます。例えば、足立区の六町から始まりまして、ずっとあと八潮からは市街化調整区域に鉄道を計画し、かつ市街化調整区域の農地をみんな市街化区域に編入して宅地化していく。そして、そこを都市基盤整備するというようなところでございますので、やはり最大の目的というのは宅地供給といったところにあるかと思えます。その点が本当に今の時点でみんなの願いなんでしょうか。

70年代から80年代にこの計画はつくられているということは承知しておりますけれども、その時代には確かにいささかの首都圏における宅地供給という目的が持たされていたかどうかとは承知しておりますが、しかし21世紀、今日の時点で本当にそういうことが公益性があるのだろうか、強い疑問を持つわけでございます。やはり何といてもそれを象徴的にあらわしているのは、地価の動向でございます。ご承知のとおり、皆様方も私のところもそうですけれども、どんどん地価が下落して、80年代からすると今は多分半値ぐらいの地価動向かなと思うんです。そういう中で、社会的に郊外地の宅地開発というのが、みんなの国民的な要求、みんなの願いからはちょっと外れているのではないかと。小泉さんが一生懸命主張されている都市再生というのは、もっぱら23区内の再開発、マンション計画とか、そういうところに力点が移っておりまして、首都圏の郊外地開発というのは、基本的に見直すべきものではないだろうか、と考えているわけでございます。

宅鉄法というのは、鉄道と宅地とを一体的に開発するということを法的に位置づけた制度かと思えます。でも、首都圏では宅地と鉄道とを一体的に開発する計画というのは非常に多うございます。例えば、埼玉新高速鉄道とか、今、地下鉄がずっと延伸して、南北線が延伸して開発しています。沿線に今全部区画整理の網をかけて事業をやっているところでございます。常磐新線計画も、何も秋葉原からつくばまでということだけではなくて、いろいろなところで似たような開発計画が相変わらず見直されることなく今日まで行われているわけでございます。このままずっと例えば10年、20年いったときに、この計画は本当に事業採算がとれるのだろうかということが、私は強い疑問でございます。

例えば、柏の中央地区とか東地区における事業費を稼ぎ出すために、この数字は間違い

ないと思いますが、2つの地区でおよそ1,000億円の土地 保留地と俗に呼ばれているものですが、それを処分して、それで事業費を稼いで、都市基盤整備公団なり、それから千葉県の事業採算を成り立たせるという計画でございます。このときに、計画上は平米概算でおよそ17万円ということで事業計画が立てられています。こういう全部で29ヘクタールの土地を処分して、それで採算を合わせようという計画でございます。しかし、今こんな値段で柏市で売れるでしょうか。

私は藤心に住んでいますけれども、私のところもどんどん地価は下がっています。最近の直近の例で申し上げますと、この常磐新線よりもはるかに早い段階で計画されて進行している北総鉄道の東松戸の駅前区画整理、この実情というのをぜひ皆様方もお含みいただいて検討していただきたい。紙敷という地名でございますけれども、東松戸の駅前の区画整理地区では、現在、宅地が全然売れなくて区画整理組合が破綻いたしまして、166億円の債務を区画整理組合が背負ったままです。この11月28日には、債務を払えない区画整理組合に対しまして、銀行ではありませんけれども、金融機関が千葉地裁に仮差押の申立てをしているほどでございます。区画整理事業、宅地開発事業というのは、首都圏でこのくらい破綻に瀕しているものでございます。

ちなみに、常磐新線計画とほぼ同時点での地価の比較でございますけれども、松戸市が破綻した紙敷の区画整理組合から一部事業費を賄うために保留地を買ったわけです。土地を買ってあげて、お金をあげたわけです。そのときの土地の値段が平米13万円でございます。13万円で東松戸の駅前の区画整理地の土地が売られた。これは、東地区、中央地区とほぼ同一時点での区画整理後の土地の価格がそういう値段でございます。東松戸というのは、首都圏、東京都心から20キロのところですが、常磐新線の柏中央駅は30キロです。明らかに、立地性からいっても、不動産の売買の価格を調査しても、東松戸のほうがはるかにいい位置でございます。にもかかわらず、常磐新線では、この柏中央では17万円、東松戸では13万円と、東松戸のほうが安い値段がついているのが今の現実の市場の動向でございます。

そういった点を考えてみましても、これは別に市場がすべてとは申し上げませんけれども、やはりみんなの国民的な願い、住民の願いから見ましても、そんな郊外地の宅地開発にそんなに皆さんの要求はないという点を考えますと、首都圏での宅地供給という観点から見たときに、非常に公益性の薄い計画ではなかろうかなと。宅地供給と鉄道というのは実は一体のものでございまして、一体型の区画整理がすべてではなくて、どこでも必ず宅

地供給と鉄道は一体に計画されるものでございますけれども、最近の宅地の市場動向からしましても、今日のこの常磐新線計画というのは、基本的な見直しをしないと、これは大変なことになると私は思っているところでございます。

それから、第1番目の公益性がちょっと疑問だということと同時に、第2番目に、では常磐新線だって混雑緩和にいささかは役に立つかもしれない。それは私も否定いたしません。特に流山市内とか、守谷とか、常磐新線を利用なさる方もいらっしゃると思います。しかし、私たち柏市から見ますと、今柏市はこの常磐新線計画に対して1,000億円のお金を用意しなければいけないということになっているわけでございます。1,000億円といってもなかなか私どもにはわからないわけですが、30万都市の役所を1年間動かすのにちょうど1,000億円かかるというスケールの大きな金額でございます。ですから、柏市が1,000億円を用意して常磐新線計画に参加するということにつきましては、非常に優先度の高い位置づけをしなければなりませんけれども、柏市民からすると、それは非常に疑問なわけでございます。今年から上水道・下水道料金もかなり引き上げられました。それから、特に集会施設の使用料・手数料もうんと引き上げられまして、柏市民からしまして、市民福祉はかなり犠牲にして常磐新線計画、もう既にマイカルで大分損失を出しましたけれども、100億円は出資し、その上になおかつ900億円を用意しなければいけないという計画は、柏市民からいって、これは何なんだろうかというのが非常に疑問であるわけでございます。この点などは本当は私は実は千葉県と柏市の方にきちんとご答弁をお願いしたいところでございますが、きょうはご出席になられていないので、もしコメントができる職員の方がいらっしゃればぜひお願いしたいところでございますけれども、基本的にこの点は見直していただきたいということでもあります。

第3番目に、3番目の基準で私は財政計画というのを申し上げました。今、財政計画を少しお話し申し上げましたけれども、この中で私が非常に心配していますのは、柏の東地区でございます。柏東地区の場合は、都市基盤整備公団さんが事業の施行主になるということで、中央地区と東地区でおよそ1,000億円の29ヘクタールの保留地処分をするわけですが、いまだに私たちの前には、都市基盤整備公団と千葉県あるいは柏市とどういった協定書、覚書が結ばれているかということも全然公開されていません。私も都市基盤整備公団さんにヒアリングさせていただきましたけれども、一般に地元から要請された都市基盤整備に関しては覚書なり協定書を結ぶというのが基本のお考えのようでございますけれども、この協定書、覚書すら、議会では公表されているかもしれませんけれども、

私たち市民の前には明らかにされていません。

よその地域の都市基盤整備公団と地元の自治体の協定書などを拝見いたしますと、例えば、今回の場合ですと東地区で500億円ほどの保留地を売らないといけないんですけれども、この保留地の処分に関しては、地元自治体がこれについてきちんと協力するということがうたわれているのが通例でございます。こういったことからしますと、この事業採算がもしとれない場合は、柏市なり千葉県は、都市基盤整備公団から、あなたたちが要請してきた区画整理なんだから、きちんと保留地処分に協力していただきたいということが迫られることは常識というんでしょうか、そういうことが当然考えられるわけで、そういった協定書につきましても、ぜひとも明らかにして、きちんと説明すべきかなと考えているわけでございます。

それから、第4番目の私が申し上げている基準は、自然とか環境とか農業というのが21世紀のキーワードだろうと思っておりますが、その点について配慮した計画になっているでしょうか。21世紀の公共事業というのは、その点をきちんと配慮することなしに行うことは、やはり問題がございます。その点も考えてみますと、確かに、こんぶくろ池とか、一般の区画整理事業などよりはいくらか公園を広くとったという点は認められるわけでございますけれども、その程度で自然環境というのは守れるものではありません。私は20年前に柏市に移り住んで、当時は、例えば東武野田線も単線の時代でございましたけれども、夏の暑いときに駅から降りると何か頬がひんやりするようなことがございましたけれども、今はもうそういうことはございません。周りの林が見る見るうちに切り倒されて、みんな宅地化される。特に、宅地化された結果、スーパーとか、いろいろな商業施設がどんどん大型店が出てきているのが現状でございます。そんな点を考えましたら、これ以上都市化を促進するような計画については、やはり基本的な見直しをしていただきたいと考えているわけでございます。

第5番目に、住民参加、住民参画というものがこの間きちんと保たれて、それで鉄道建設かということを考えてみますと、これまでの都市計画決定手続というのは非常に問題がございます。私も、今回はたまたま公聴会で発言させていただいておりますけれども、前回の都市計画決定に当たった公聴会でも、非常に疑問の多い公聴会の運営の仕方がございました。それからあと、例えば区画整理においても、事業計画もきちんと市民の前に、縦覧のときにもコピーも拒否するとか、そんなやり方をずっとこの間とり続けて今日に至っているわけでございます。ですから、そういう意味では、少し省略しますけれども、決し

て市民の民意をきちんと反映した都市計画決定の手続がとられているとは思えないわけ
でございます。

そんな点で、この5つの基準から見まして、やはりこの常磐新線計画というのは、私は
公益性を認めるわけにはいきません。きちんと基本的な点を見直していただいて、その上
でもう一度議論していただきたいというのが私の願いでございます。

それから、きょうは主催者の国の方にも申し上げたいんですけれども、今回の公聴会と
いうのは土地収用法に基づく公聴会ということで、担当の方はこれは初めての案件だとお
っしゃっていましたけれども、それは確かに、お上が一方的に事業認定して、それでもっ
て収用事業をやるというやり方は大変古うございまして、その点では一歩前進というこ
は思いますけれども、特に公述で、きょうは千葉県と柏市の方にもご返事いただきたいん
ですけれども、ご返答を少しディベート方式なども取り入れるという新しい試みはありま
すけれども、しかし申し上げたいのは、こんなに拙速なやり方はいかなものか。土地収
用法の改正の国会の決議なども私は拝見しましたけれども、きちんと民意を反映して、あ
るいは広く公聴会を組織して、今回も私はたまたまお話しさせていただきましたけれども、
選外に漏れた方が随分たくさんいらっしゃると思っています。そういう意味では、こうい
う大きな計画、大きな事業でございますから、もっときちんと皆さんの意見を聞いて、そ
れで手続を進めていただきたいというのが私の願いで、その点では今回の公聴会という
のは非常に拙速、12月15日に公告がありまして、それで27日です。こういうやり方
については、もう少し再検討をぜひお願いしたい。

それから、一番質問したい千葉県知事さん、それから柏市長さんがお見えになっていな
いというのは、私はちょっといかなものかと。公益性を判断する一番の立場というのは
都市計画決定権者でございますから、そういう方々がきちんとこの場にご出席いただいて、
お話をいただきたいなと思っています。その点では議論を尽くされていませんので、この
公聴会はきょうで終わらせないで、ぜひともきちんと来年にでももう一度行っていただい
て、みんなの意見を聞いていただきたい。この件に関して、土地収用法では3カ月以内に
判断しなければならないとなっているから、なかなかそうはいかないのだということを国
の職員の方が私におっしゃったんですけれども、でもそれは、土地収用法を私も拝見しま
した。3カ月以内というのは、これは義務ではなくて努力目標として法文上は書かれてい
ます。なるべく速やかにという趣旨でございますけれども、しかし同時に、きちんと公益
性を体现するためには、みんなの意見をきちんと聞かないと、これは公共事業としてはい

かなものかなと思うところで、公聴会については引き続き、来年も早い段階で結構ですから、ぜひやっていただきたいというのが私の願いでございます。

申しわけございません。私、時間が来ていますけれども、私の意見に対して起業者のお立場からちょっとコメントをいただければありがたいなと思います。よろしく願いします。

【議長】 願いします。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 首都圏新都市鉄道の木村と申します。今、遠藤さんからのご指摘がありまして、5つの視点がありました。社会性、プライオリティー、財政、それから自然環境の問題、あるいは住民参加。そこまでの問題を私がすべて今のお話のとおりお答えするべきところではないかもしれませんが、今の視点はいずれも重要な視点だということは、私自身も全く同感でございます。ただ、遠藤さんがご指摘された中で、この鉄道が常磐線の混雑緩和という点は多少は理解できる。もう一つ、一方で宅地開発というのはちょっとどうかと。これは言葉はどうか分かりませんが、時代錯誤ではないかというようなご指摘だったと思います。常磐線の混雑緩和、これ自体も大変大きな目的でございますし、もう一方、私は、宅地開発ということではなくて、この鉄道は、鉄道の整備とあわせていいまちづくりをこの沿線で行っていただいている。確かに今、都心居住ということで都心部の再開発は進んでおりますけれども、はっきり申しまして、だれもが再開発地区に住みたいわけではなくて、もうちょっと21世紀、ゆったりした環境の中で安心して安全な暮らしをしたいというお年寄りは多くなるんだろうと思います。ですから、そういう方々のニーズにこたえられるまちづくりとあわせてこの鉄道整備を進めたいと思っておりますので、ご理解いただきたいと思えます。

【議長】 申しわけございません。時間になりましたので、よろしく願いいたします。

【公述人（遠藤哲人）】 どうもご清聴ありがとうございました。引き続き、別な方にぜひ補足の発言をお願いしたいと思います。よろしく願いします。（拍手）

【議長】 どうもありがとうございました。

それでは引き続きまして、広野尊士さんから公述をお願いしたいと思います。広野さん、それから代理人として稲川忠男さん、古賀亘さん、広野とよさん、13時45分からの公述でございますので、ご登壇方よろしく願いいたします。13時45分から14時15分までの公述でございます。

13時42分休憩

【議長】 それでは、お願いいたします。

【代理人（広野とよ）】 すみません。広野尊士の代理人の広野とよでございます。きょうは東初石から参りました。それで、これが原文なんですが、とりあえず常磐新線のこれまでの経緯と目的から簡単に読み上げていきますので、よろしくお願いいたします。

1984年、運輸政策審議会都市交通部会は常磐新線の建設について答申した。この答申を受けて、1都3県、JR東日本、日本開発銀行なる第三セクターを設立。

1986年4月1日、国鉄の民営分割に伴い、常磐新線建設の問題はJR東日本で判断する問題となり、下記事由により検討委員会を設けるように提案。常磐新線の建設には巨額な資金が必要である。2、沿線開発が計画よりおくれ、長期にわたって採算がとれない可能性が強い。公的助成、地方公共団体などの支援措置が具体的についておらず、建設を進める準備としては不十分である。第三セクターとしても、その役割ははっきりせず、資金を食いつぶして解散するだけのことになりかねない。

それで、1986年9月、常磐新線整備検討委員会が発足。委員会の構成メンバーは、運輸省地域交通局審議官、東京都、千葉県、埼玉県、茨城県の各副知事、JR東日本副社長でした。それで、1年後の1987年11月、常磐新線整備検討委員会は、常磐新線整備のための基本フレームをまとめる。1、開業時期は平成12年。2、整備主体は第三セクター、運営主体はJR東日本。3、建設は秋葉原から茨城研究学園都市を第1期工事とし、その間の建設費を約6,000億円に見積もる。4、建設費は、出資金は600億円。用地費相当額900億円は自治体において調達。

それから2年後、1989年6月に、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法 宅鉄一体法が成立し、公布された。それから2年後、1991年3月、首都圏新都市鉄道株式会社の設立。その1年後の1月、第1種鉄道事業の免許を取得です。それから、その1年後の1993年2月、工事費、設備などの指示を開始。

1996年12月には、常磐新線の整備計画の見直しをしております。見直し概要といたしましては、開業時、平成12年度を平成17年に5年繰り下げられたわけです。事業費としまして、当初7,998億円を1兆283億円としました。支援措置概要といたしましては、無利子貸付対象事業費が7,998億円から1兆283億円になっております。2番としまして、無利子貸付の実施期間を平成11年までとしていたのを平成16年度まで。3番、無利子貸付金の償還条件が、国が5年据え置き、10年償還を、6年据え置き

の10年償還。地方といたしましては、5年据え置きの10年償還に対しては、8年据え置きの10年償還。

上記の件において私たちが驚いたことは、1987年11月の常磐新線整備検討委員会にて、常磐新線整備のための基本フレームとして、整備主体は第三セクター、運営主体はJR東日本と決めたにもかかわらず、肝心の運営主体であるJR東日本は常磐新線建設から下記の理由により撤退いたしました。その理由といたしましては、鉄道建設費は予定額よりも大幅に高くなると予想される。首都交通に関する線は用地買収が難航して開業が出来るのが通例で、この間の金利負担が巨額になる。鉄道は完成しても、予定どおりに沿線人口を含む人口が増えない可能性がある。4番、予定どおりに建設費に対する大幅な公的補助がなければ、採算に乗らない。建設費を回収するには年間690億円の収入が必要だが、予定どおりに沿線人口が増えても、開業時での運賃収入は250億円、10年後で320億円であり、維持費として必要な190億円は回収できても、建設費までは回収できないから、建設費に対する大幅な公的援助がない限り、JR東日本は経営に参加できない。このように、経営のプロであるJR東日本が撤退し、常磐新線整備の基本フレームが崩壊したにもかかわらず、JR東日本が指摘した上記問題点を検討することもなく、残った鉄道業務に関しては素人の人々により、首都圏新都市鉄道株式会社を設立して、ゼネコン救済のために容易に整備計画の見直しを行い、県民の血税を湯水のように使い、住民の生活を無視して、平成17年の開通を目指す暴走列車のような事業なのです。また、平成13年10月6日の日経において報道されたように、石原都知事にも「当事業は採算無視で始めた事業で、完成後の経営のほうがよく大変だ」と言わしめている事業なのです。

常磐新線は、首都圏新都市鉄道によって行われる事業であります。首都圏新都市鉄道株式会社は、下記のような無責任な会社であります。その一つといたしまして、首都圏新都市鉄道株式会社は、沿線自治体が90%、それと民間企業が10%出資による第三セクターの、鉄道に関しては素人同然の民間会社である。平成10年3月13日付の読売新聞にて報道された「首都圏新都市鉄道株式会社は、常勤役員は県や国のOBばかりで、元県住宅供給公社理事長、元県農業開発公社理事長など、県職員から2度目の天下りと見られる役員を含んでおり、1997年度に8人の常勤役員に計約1億2,000万円の報酬が支払われるなど、開業前で利益がない時点で天下りの役員に高額報酬や退職慰労金を支給するなど、一般市民には理解ができない会社なのです。経営はもう事実上ブラックボックスの会社である。それで結局、平成13年10月4日付新聞報道にて報道されたように、「第

三セクター首都圏新都市鉄道、マイカル社で110億円の損失」と報道されるなど、住民の血税を財テクのために資本金1,801億円のうち57%の1,027億円を有価証券に投資し、そのほかの証券もマイカルのようにならないでしょうか。また、損失が生じた場合にはただ頭を下げるだけの居直り会社です。このような会社の下請の日本鉄道建設公団が申請したものです。

今回、土地収用法に基づく事業認定を申請した日本鉄道公団とは、例えば、東初石の住民の意向を無視して、強硬に常磐新線の工事が行われているのです。その際に、例えば一つの例として挙げているのですが、平成13年5月25日及び6月17日の東初石6丁目の鉄道工事の説明会に対し、平成13年9月25日の日本鉄道建設公団東葛飾鉄道建設所の柿崎所長あての要請書を提示して頭を垂れ、下記の内容をお願いしました。

「平成13年6月17日、十太夫福祉会館にて行われた東初石6丁目の鉄道工事において、一体型特定土地区画整理事業では、工事を始めるには、仮換地の通告を行い、工事にかかわる建物の移転・除去の報告がなされた後工事を行うとされてきました。仮換地指定も行われていない時点での工事開始はルール違反ではないかとの質問に対し、9月3日付の貴公団の手紙では、我々の質問に対し、回答らしきものが書かれていました。土地区画整理事業においては、換地計画を先行させるべきか、工事を先行させるべきかの議論があり、その議論は堂々巡りになり、そこで考え出されたのが換地設計イコール仮換地指定案の制度です。換地設計イコール仮換地指定案、次に工事、次に換地計画との流れで実施するものです。また、建設省も、土地区画整理事業を施行する過程において、仮換地指定も行われずに借地などによる道路などの工事を先行するものが見受けられるが、種々問題を引き起こすことがあるので、必ず仮換地指定後工事を行うようにされたいと周知を求めています。貴公団の報告では関係機関の総合的な見解とあるが、関係機関は事業の早期達成のためには、建設省の通達も、住民の要望をも無視するのですか。

平成13年6月25日、都市基盤整備公団施行の工事用道路工事において、公道にて事故が発生したとき、住民は都市基盤整備公団に対し、直接住民に事故経緯や事故対策について説明するよう要請してきましたが、その住民要望を無視して、工事用道路の工事を再開しました。貴公団も、都市公団と同様1枚の手紙を持参され、工事を行うとのこと。私たちはただ茫然とするのみであり、このような住民を無視したやり方に怒りの抗議をし、下記要望をします。

我々の工事区には、小山小学校や多数の住民が隣接しているため、工事開始前に別紙の

とおり工事の確認書案を相互に取り交わすこと。住民との意思の疎通を図り、騒音、振動などの工事公害を住民に及ぼさないこと。老人が多いために、特に注意をお願いしたい。常磐新線にかかわる環境影響評価書はどのように当工事に反映しているのか、具体的に示すこと。工事施工に当たり、安全確保、危険防止の対策をとり、事故防止を図ること。また、万一事故が発生した場合は、工事を凍結し、住民説明を開催し、詳細に説明を行うこと。」

この要望書に対して、回答は全くありません。この要望書に対し回答をいただくようお願いしましたが、回答がないため、やむを得ずそのままということなのですが、平成13年11月21日、日本鉄道建設公団関東支社奥田支社長あてに下記の内容のファクスをいたしました。

「平成13年5月26日及び6月17日の東初石6丁目の鉄道工事説明会において、私たちは下記事項を要請したところ、工事の開始の時期は、一体型特定土地区画整理事業では、仮換地の通告も行っていない現時点での工事開始は違法ではないのか。常磐新線にかかわる悪影響は、環境影響評価書はどのように当工事に反映しているのか。住民と事前に意見を交換し、工事の協定書を作成し、事故のない安全な工事を実施すること。工事の具体的な説明」、そういうことがいろいろあるんですが、「9月3日、貴社より1通の手紙が持参され、工事を進めたい旨一方的に通知してきました。9月25日、貴社東葛飾鉄道建設所を訪問して頭を下げ、再度要望書を提示して、住民の切なる願いを返答していただくようお願いいたしました。今日まで書面での回答を得ることができず、困惑しています。このような現状において、会員より、貴社東葛飾鉄道建設所長の住民に対するこのような対応は本社よりの指示ではないかとの疑念を抱く者も出てくる始末です。このような現状のため、貴社に対し、下記内容を確認していただきたく、責任ある立場の方の書面、ファクスによるご回答を平成13年11月30日までをお願い申し上げます。」

つくばエクスプレス工事に関して貴社の住民に対する基本的な姿勢と、住民との工事協定書など、それから上記ファクスの回答がないため、平成13年12月19日、日本鉄道建設公団関東支社奥田支店長あてに再度ファクスをいたしました。

「平成13年11月21日に支店長あてにつくばエクスプレス工事に関する質問状をファクスし、平成13年11月30日までに回答していただくようお願いしましたが、いまだ回答をいただけていません。つくばエクスプレス工事に関し、貴社の住民に対する基本的な姿勢、住民と工事協定書を取り交わしてもらいたい。ここに再度お願いいたします。」

平成13年12月26日までに回答願います。」

しかし、現在まで何ら回答もない。住民を無視する日本鉄道公団の体質には怒りを禁じ得ません。収用法を改変する際、扇大臣は、議会での過去の悪例を反省し、住民との合意、説明会、公聴会の義務づけ、審議の透明性を公言されました。扇大臣の意向にも反する日本鉄道公団に事業認定することは、泥棒に自分の家のかぎを与えるようなものです。また、常磐新線は、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法に基づいて整備される鉄道であり、この法律によって各都市が作成された基本計画に従い整備を推進するものと、日本鉄道建設公団発行のパンフレット「つくばエクスプレス」に表示されています。なぜ自分たちに都合のよいように法律をあやつり、今回も土地収用法なる他の法律を適用しようとするのですか。

私たちは、宅鉄一体化法に基づく当事業に反対するものではありません。そのやり方に反対するのです。ただ、私たちは今のささやかな生活を守りたいのです。そして、私たちは一生この地で過ごしたいのです。そのために、私たちが納得できるまちにしたいのです。日本鉄道建設公団のまちではないのです。工事をされるのはよいのですが、住民の意見をよく聞き、住民の意見に沿ったまちづくり、鉄道建設をお願いするものです。土地収用法に基づく事業認定書は取り消し、住民との話し合いを基礎とした鉄道建設をお願いするものです。

長くなりましたが、これが一応代理人としての言葉ですので、あと後ろに控えております2人の方に何か……。

【議長】 どうぞ、お願いします。15分まででございますが、お願いいたします。

【代理人(古賀巨)】 私は、流山市の十太夫に住んでいる古賀と申します。後にも控えているので、要点だけ申します。

これは、おたくが監修した「土地収用法のQ & A」という本ですけれども、その第9ページに、「ルール通達について」という、「事業認定に関する適期申請のルール化について」という通達がございます。これは、平成元年7月14日、建設省建設経済局長、河川局長、道路局長通達、発、出先は各地方建設局長、北海道開発局長、沖縄総合事務局長、いろいろたくさんこうあれしてはいますが、時間がないので要点だけ申します。

この通達は、平成元年10月5日に中央用地対策連絡協議会事務局局長通達としても、改めて出されています。内容としては、原則として、用地取得率80%になったとき、または用地幅くいを打設から3年たったときのいずれか早い時期までに事業認定申請にかか

わる準備に着手し、着手後1年以内をめどに当該申請を行うこととされています。ただし、ダム事業など大規模な事業、または特別な事情がある事業については、これによらないことができるものとされています。今回の場合は特別の事情ということかどうか、そこら辺は、この通達は、中央用地対策連絡協議会には鉄建公団の方も委員に出ておられるので、ちょっとその辺のことをよく考えてもらいたいと思います。

それから、公共用地取得に伴う損失補償基準要綱の施行について。これは昭和37年6月29日の閣議了解事項で、5項目にわたって了解事項がございます。ただ、私の近くの駒木地区で、鉄道用地と境界ぎりぎり、騒音とか振動に困っている家があるということなので、あえてここに挙げておきますが、この出所は後でまた主催者側にお教えします。

第3番目に、事業施行に伴う損害の賠償について。事業施行中または事業施行後における日陰、臭気、騒音、水質の汚染等により生ずる損害については、この要綱において損失補償として取り扱わないものとされている。しかしながら、これらの損害等が社会生活上受忍すべき範囲を超えるものである場合には、別途損害補償の請求が認められることもあるので、これらの損害の発生が確実に予想されるような場合には、あらかじめこれらについて賠償することは差し支えないものとするという閣議了解事項がございます。ところが一切、県なり国土交通省なり、いろいろ陳情しても、鉄建公団とかそういうところにも陳情しても、何らいい回答がないというのが現実で、この閣議了解事項を尊重して、そういう家に対しては十分な賠償をしてもらおうように、ここに要望しておきます。ただし、このような公聴会は、時間も制限されて短いので、再度公聴会を開催されることを希望して、私の公述は終わりとします。ありがとうございました。（拍手）

【議長】 引き続き15分までお願いいたします。

【代理人(稲川忠男)】 十太夫の稲川といいます。時間があまりないんですけども、言いたいことは山ほどあるんですけども、時間までやりたいと思います。

一番先に言いたいのは、住民合意がなされていないという中で今に至っているということだと思えます。最初、市と公団のほうのアンケートが来まして、常磐新線が通るんですけども、どうですか、いいですか。いいか、悪いかというアンケート。あと道路が広くなりますけれども、どうですか。水路が今よりもきれいになりますけれども、どうなんでしょうか。か×かというアンケートが最初にあったんですけども、そういうアンケートでしたら、いいほうに をする人が多いと思えます。それで、第1回目の説明会の

ときに、公団及び流山のほうの説明会で質問したところ、8割の方が賛成していますという、そんな常磐新線のためのアンケートとは知りませんですし、一体型で区画整理をするなどという話も聞いていない段階で、公団と流山のほうでアンケートをとって、それでもって常磐新線一体型区画整理に対しての賛成だというようなことに対して、そんなことはないだろうと言って、ずっともう今までも何回か説明会があったんですけども、それを求めると、ご協力をお願いします、ご協力をお願いしますということで、質問もはぐらかされてしまって、現在に至っているんです。

時間がないので、もう一つだけあれなんですけれども、環境問題が一番大きく僕は思っているんです。僕も遠藤さんと同じように20年前に流山に引っ越してきたんですけども、流山市のアンケートの中にも、どうして流山に住みたいと思いましたかというようなアンケートがあったんです。その結果が出てきたんですけども、一番多かったのが、「緑が多くて環境がいい」という流山の人だったんです。自分もそうですし、ほかの人も流山は緑が豊かで住んでいるんだなと思っていたんですけども、今回の新線の計画で市野谷の森は、この間ちょこっと見たんですけども、豊かな山というか緑がもう全部平地にされてしまって、僕の家の前小さな森というか、林というか、そういうところも1週間ごとに変わっていくんです、どんどん切られていって。それで、最近まではコジュケイとかキジが家の前をチョコチョコつながって歩いていたり、春先はウグイスなどが聞こえていたんですけども……。

【議長】 すみません、時間でございますので。

【稲川忠男】 今は本当に真っ白けというか、見通しがよくなってしまって、全然見えなかったところまで見えるというような状況で、大変失望しています。それで、時間が言われていますので、ぜひ、先ほどからも言われていますように、今回だけではなくて、公述会を再度開いてほしいと思います。どうも、失礼します。（拍手）

【議長】 どうもありがとうございました。

それでは引き続きまして、14時20分から14時50分まで吉川洋さんの公述をお願いしたいと思いますので、吉川さん、14時20分からスタートいたしますので、ご登壇して準備していただければ幸いです。

吉川さんからは質疑のご要望がございますので、鉄道公団さん、それからMIRさん、ご登壇ください。お願いいたします。

14時15分休憩

【議長】 では、吉川さん、始めてください。

【公述人（吉川洋）】 柏市高田在住の吉川と申します。座って公述をして、また質問もさせていただきたいと思います。

まず、今回の公聴会のあり方について、国土交通省の皆さんに一言申し上げたいと思います。

今回、12月15日に読売新聞1社だけに、こういう公聴会がありますよという公告を国土交通省は行いました。しかし、読売新聞のこういう公聴会があるよというのをどれだけの人が見たでしょうか。私は、朝日新聞やサンケイ新聞、あるいは毎日新聞、各メディアにきちんと、こういう公聴会がありますよということを事前に広く知らせるということが必要であったし、今回そういうことを行わなかったということに対して、大変遺憾に感じております。

そして、こういう公聴会のあり方、土地収用法の改正 改悪とも言いますが、今年の7月に行われたわけですけれども、このときに国会のほうで附帯決議が行われました。1から6までありますけれども、その中の3つ目に「公聴会については、その透明性を高めるため、開催に当たっては、開催期日、場所等について、事前に十分な周知を図るとともに、議事録の公開など、情報公開の徹底に努めること」と、こういうことが国会決議で出されているわけです。国民の代表である国会議員が決議をしたことに対して、お役所がこの決議を無視した今回の公聴会のあり方は、大変に問題があるということでもあります。よく林寛子さん、扇千景さんに伝えておいていただきたいと思います。

そして、大室の農家の75名の方たちから、私はきのうお会いしまして、今回の公聴会のあり方は、私たち農家にとっては大変忙しい時期、公聴会にも出られない、公述人も申請する時間的な余裕がないということで、ぜひ来年度1回でも2回でも、もう1回開催、2回開催ということをお願いしたいということも申しつけてきておりますので、私の要望とあわせて、今、要望しておきます。

さて、今回そちらに鉄建公団と鉄道会社、常磐新線の会社の方に質疑を行いたいということを出てきておりますので、ずばり聞いてまいりますので、的確にお答えください。

まず、今回のこの鉄道そのものは、税金垂れ流し鉄道であると、先ほど皆さんおっしゃいました。財政的にも大変な問題がある。また、環境破壊を起こす。また、農業もつぶしてしまう。ですから、大室の農家の人たちは絶対反対ということでもあります。そして、こ

れは、広く柏、流山、千葉県民すべての方たちにとって、税金で負担をする。1兆500億円のうちの何と1兆円を超えるお金が皆さんの県民の税金であり、流山、柏市民の税金で負担をしていくという事業でありますから、これは一部沿線の住民だけの問題ではなくして、私たち広く全体の市民の問題である。そういう意味においては、先ほどの公告のあり方は全く問題でありますし、こういう財政破綻を招くということについて、大変な危惧を持っていますし、それは今まで千葉県内で行われておりました第三セクターの鉄道、例えば東葉高速鉄道や公団鉄道がものすごい赤字を出して、結局は関連した自治体が税金で追加負担をしているということは、皆さんご承知のことだと思います。

さて、そういう中において、まず公団のほうにお聞きしたいのは、柏には2つの駅、流山には3つの駅ができるということでありまして、それぞれの駅の建設予算、概要で結構ですから、概算で結構ですから、大体このぐらいの駅舎についてはこういう予算でやっているんだというのを、これは公団でも鉄道会社、どちらでも結構です。答えていただきたいと思います。

【議長】 では、お願いします。

【公述人（吉川洋）】 一問一答ですよね。

【議長】 一問一答でいいです。どちらでもご希望で。

【公述人（吉川洋）】 では、一問一答のほうがいいですね、わかりやすいから。どうぞ。

【議長】 では、お願いします。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 お尋ねのありました駅の建設予算ですが、駅につきましては、今一生懸命計画をしております、我々は開業設備と言っていますが、建築設備だとか機械設備だとか電機設備を今一生懸命設計をしております。もうすぐ発注準備に入りまして、公告をして入札をしていただく手続に入るんですが、そういうタイミングでの極めて発注金額と想定されるようなお金を要求されましても、なかなか私どもとしては非常に辛い立場にありますので、あそこの駅はこのぐらいでできるんだということがわかるようなご質問はちょっとお答えしにくいので、ご理解をいただきたいと思うんですが。

【議長】 では、お願いします。

【公述人（吉川洋）】 いや、それはおかしいと思いますよ。当初、国のほうに事業計画書というのを出していますよね。その中には例えば、次にお聞きしたいんですけども、初乗りの運賃とか、鉄道運賃の営業キロの運賃だとか、事業費の中で細目、駅はどのぐら

いでやりますよ、工事はどのぐらいですよと、こういうものも全部出していますよね。出していないか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 いえ、もちろん予算をつくるためには出していますけれども、細かい数字を、この駅はこれだけでできますというようなことは公表はしていません。

【公述人（吉川洋）】 いや、公表していないと言ったって、私たちの税金ほとんどで運営される建設費は、私たちの税金でほとんど運営されるものですから、事業費というものが投入される、それについて、公表されていないのではなくて、持っているんでしょうと聞いているんですよ。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 もちろん計算はしてありますけれども、今お尋ねは、ここで尋ねられていることは、例えばここで教えてくださいとおっしゃっているわけですね、吉川先生は。

【公述人（吉川洋）】 ええ。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 ですから、ここで話しするということは、公になることだと私は思うんですが、もう既に……。

【公述人（吉川洋）】 何で。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 いや、例えば、おっしゃるように流山新市街地の駅がありますと。この駅はこれだけの予算がありますというようなことをここで話しするというのは、私どもとすると、もうじき一般に公告を出して工事を発注しなければいけないんですが、そうすると、発注する前に、ここにはこれだけの予算があります、工事費としてはこれだけ見込んでいますということを事前にお出しする格好になるので、私どもはそういう形ではしていないので、そのようにはお答えしにくいんですがというお答えをしたつもりなんです。

【公述人（吉川洋）】 それはおかしいですよ。国の予算でも、市の予算でも、あなたたちの公団の予算でも、予算の中で、例えば大体概算はこのぐらいと。予算と実際の発注額は違って当然ですよ。ところが、あなたたちは事業というものの計画の中で予算をついているんでしょう。だから、予算を出してもらいたいと言っているんですよ。予算の中で、流山と柏市のそれぞれの駅舎の金額はどうですかと言っている。それは持っているでしょう。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 もちろん持っています。

【公述人（吉川洋）】 持っているんでしょう。持っているのをなぜ出せないのかを聞いているんですよ。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 だから、なぜ出せないかということは今その……。要するに私どもの予算というのは、実際に工事を発注するものと極めて密接に連動していますので、逆に発注前に、例えば駅舎がもう10億ですよということをお示しする格好になるのは、私どもとしては非常にしにくいですねとお答えしたつもりなんですけれども。

【公述人（吉川洋）】 だから、それがおかしいでしょうよ。国だって、全部予算は出していますよ。そして、公共工事の透明化ということも、国土交通省は全部出しているじゃないですか。金額によっては、事前にすべて出しましょうと。場合によっては、電子入札もしましょうという、そこまで来ているんですよ、国は。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 いや、お言葉ですが、電子入札をするときには……。

【公述人（吉川洋）】 いいですよ、電子入札のことはいいですよ。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 例えば予定か価格がこれだけですということは、国でも……。

【公述人（吉川洋）】 予算は出しているでしょうと。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 あっ、予算ですか。予算とその個別のことは違うので……。

【公述人（吉川洋）】 じゃあいいです。あまり時間がなくてしょうがないんで。ではお聞きします。そういう当初の事業計画の予算書は、私たち納税者に、市民に公開していただけますか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 それは私どもとしてはお答えする立場じゃないと思うんですが。

【公述人（吉川洋）】 いや、それは会社でもいいですよ。鉄道会社のほうでもいいですし、公団、どちらでも結構です。鉄道会社のほうは全部持っているはずですから、公開していただきたい。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 今のお尋ねの件は、今公団のほうからもお答えしましたように、全体としての予算、先ほどお示しいたしました約1兆500億円でございますけれども、具体の個々の箇所についてどういう予算を組むかということは、今申しましたことは、入札行為にかかわる話にかかわってきますので、それはどこの場合においても具体的なものの積算内訳をあらかじめ皆様方にお示しするような形はとっておら

ないはずですよ。

【公述人（吉川洋）】 いいですか。積算内訳を出してくれとか、予定価格を出してくれと言っているんじゃないんですよ。予算の概要を出してもらいたいと言っているんですよ。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 では、ちょっとお答えがすれ違ってもわかりませんが、例えば、既に土木工事の構造物につきましては発注しております。これらについては、地下駅を除きます高架の駅は、駅区間が150メートルほどありますので、これらはおしなべて5億円程度のお金でできると、今はそういう計算でやっております。

【公述人（吉川洋）】 いいですか。要は、それを情報公開していただきたい、出してもらいたい。どうですか。今、個別に5億円程度とか言うんじゃないで、当初出された事業費の予算があるでしょう、予算書、細目にわたったやつ。それは入札の予定価格じゃないでしょうよ。予算書なんだから。それを、予算の概要を出してくれますか。それに一言だけ答えてください。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 入札予定価格を類推させることは、出せません。

【公述人（吉川洋）】 入札予定価格じゃない。まあ、いいや。じゃないでしょう。おかしいよ、そんなの。

じゃあ次、今回の土地収用法の事業の申請というものを12月15日に公告しましたけれども、柏、流山の当局に対しては、いつごろこういうことを行いたいという相談をして、いつそういう通知をしたのか、お答えください。

こういう時間はカウントしないでくださいよ。ねえ。

【議長】 いや、どうぞお答えください。

【公述人（吉川洋）】 時間稼ぎですよ。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 事業認定の申請につきましては、鉄道公団のほうからされているわけですけども、当然、関係する自治体に……。

【公述人（吉川洋）】 ちょっと、しゃべる前に、所属とあれを教えてください。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 ごめんなさい。首都圏新都市鉄道の木村と申します。10月の中旬ごろに、こういう予定であるということはお話し申し上げております。

【公述人（吉川洋）】 これは鉄道会社のほうで言ったんですか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 申請は鉄道建設公団でございますが、私どもがご承知のとおりお願いして工事をさせていただいているわけですから、私どもとしても一緒に検討はさせていただいております。

【公述人（吉川洋）】 それで、そのときに柏市の職員はどういう対応をしましたか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 ご質問の趣旨がちょっと不明なんです。

【公述人（吉川洋）】 だから、市の職員に聞きましたら、柏市で今話し合いを進めているのに、非常に困惑しているということをおっしゃいましたが、どうですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 直接私どもは言っていないので。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 関東支社の用地部長の迫田と申します。事業認定のお話につきましては、県、柏市、流山市と打ち合わせをしながら進めております。そのときに柏市の職員の意見というものはどういうことかと言いますと、困惑しているというような記憶はございません。

【公述人（吉川洋）】 はい。そして、ではお聞きしますが、今回の土地収用法の事業申請について、柏市と流山市、個別な事情がいろいろあると思いますが、土地収用法の適用が必要と思われる場所というのは、今回縦覧で示されましたけれども、その理由はどこにありますか。個別に言ってください。ここはこうだから申請が必要なんだ、認定が必要なんだと。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 鉄道公団の奥村と申します。

【公述人（吉川洋）】 はい。区画整理区域外ですからね、当然。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 今回申請したのは、まだ用地協議が調っていないところ。それを5カ所にブロック別にして申請しております。

【公述人（吉川洋）】 そうすると、そのブロック別の5カ所については、事業認定を受けなければ事業の推進ができないという判断をされたわけですね。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 いや、あくまでもやはり任意で円満解決をすることが最善と考えております。しかしながら、まだご協力いただいていないところ、そこにつきましては、別に協議がどうということではなくして、申請しております。

【公述人（吉川洋）】 今年の夏に、堂本知事が柏に行きました。そして、大室のふるさと会館で私たちと話もしました。そのときに堂本知事は、今回の事業については、あくまでも話し合いを進めたいということをおっしゃいます。このことについて、ぜひ知事に確認していただきたいと思っておりますけれども、どうですか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 知事がそういうご発言をされたということは、私どもはその場におりませんでしたからわかりませんが、新聞報道等で承知しております。それは知事のお考えで、そのことについては私どもがお答えする立場にはございませんけれども、鉄道公団並びに私ども会社といたしましても、引き続き皆様方との任意での円満解決ができることが最善だと思っておりますので、そういう努力はしてまいりたいと思っております。

【公述人（吉川洋）】 そういう円満な解決をするには話し合いというのが非常に重要だと考えませんか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 もちろん、ここで事業認定申請をさせていただいたときに、お話し合いを続けている中で、一方的に打ち切るとか、もうお話し合いをしないとかということではなくて、もちろん今までお話をさせていただいたものはそのまま継続して、いろいろな形でご理解をいただくようには努めてまいる所存でありますので、そこはちょっとご理解いただきたいと思うんですが。

【公述人（吉川洋）】 土地収用法と話し合いというもののどちらを優先させるかといったら、話し合いではないでしょうか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 それは私どもも、先ほどから申しているように、お話し合いでご理解をいただくというのがまず第一義だと思っております。

【公述人（吉川洋）】 そして、ではこの5ブロックの中で、話し合いが難しいと思われるところがあるんですか。あるいは、土地収用法を適用しないと難しいと思われるところがあるんですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 話し合いが難しいとかということではなくて、私どもは話し合いをさせていただいて、それから事業に対するご理解をいただきたい。そういう中で、私どもだけではなくて、第三者的に事業の、先ほどからご意見、ご異論もあるのは聞いておりますが、公益性なりをご判断いただける場をかりて、皆様方のご理解もさらにいただきたいと考えております。

【公述人（吉川洋）】 次へいきます、公益性については見方がいろいろありますので。

次に、青木建設が倒産いたしましたね。そして、この青木建設は、柏北部中央駅の請負を平成12年12月26日から平成15年3月25日まで、鹿島、鴻池、青木建設のジョイントでやっておりますけれども、この青木建設の倒産というものは、青木建設はほかの工区でもやっておりますが、全く影響がないのか否か。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 一言でお答えしますと、影響はないです。その理由は、共同企業体の構成員として青木建設は入っておられます。単独で受注しているわけはありません。それで、主たる構成員は青木建設ではありません。私どもが共同企業体として工事をお願いする場合には、共同企業体と契約を結びます場合、当然、企業体として責任を持って工事を遂行するということになっておりますので、そういう意味で、青木建設がデフォルトした場合でも、全く影響がないと考えております。

【公述人（吉川洋）】 はい。そうした場合、平成15年の3月ぐらいまで、それから守谷の駅も平成15年3月28日まで青木建設がやることになっていきます、当初のジョイントで。この経営診断というものは、公団として、発注者として、非常に重要ですね、入札に参加するときの。このジョイントの見直しは、する必要はないと考えますか、あると考えますか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 これは、もし仮に青木建設のほうで辞退されても2社でやりますし、現時点で民事再生手続を開始したということを経由に、私どものほうから契約解除ということはないと思います。

【公述人（吉川洋）】 青木建設のほかに、株価で額面割れしているゼネコンが何社も入っていますね。そういうことについての経営診断の見直しをするつもりはありませんか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 これは私どもとしては、国の国土交通省のほうの基準に準じてやらせていただいていますので、そういう意味では、国のほうでそういうご指導があれば、それに準じてやらせていただきます。

【公述人（吉川洋）】 次に、これは後で資料でいただきたいと思います。工事中の労働災害の発生状況、こういうものを公開していただきたいと思いますが、いかがですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 それは、ちょっと労働災害状況というのは、具体的に何かこういうものというのをご希望はありますか。ちょっと漠としていて。

【公述人（吉川洋）】 希望があるんじゃないかと、請け負った企業としては報告義務がありますね。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 ええ。そうではなくて、労働災害っていろいろな指標もありますので、そのおっしゃっている部分が何かということをご確認したかったんですけれども。

【公述人（吉川洋）】 ですから、公団の規則の中で、労働災害がゼネコンに発生した

といったときに報告義務を義務づけているものがありますね。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 はい。

【公述人（吉川洋）】 それについての公表はしていただきたいと思いますが、いかがですかということなんです。別に今じゃなくて、後で資料でいただけますかと。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 わかりました。

【公述人（吉川洋）】 いいですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 はい。

【公述人（吉川洋）】 それから、ゼネコンがジョイントで組んでいますけれども、地元業者の発注状況、どういうところに発注しているかということも情報公開していただきたいと思いますが、いかがですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 ちょっと、どこの……。

【公述人（吉川洋）】 下請業者、いわゆる。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 下請業者ですか。ちょっと、すみません。それは私がここで即答できないので、後でご返事を返すことでよろしいでしょうか。

【公述人（吉川洋）】 基本的には公開していただきたいと思いますが、どうですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 いや、私どもは担当でないのでもっとお答えしかねるので、後でご返事ということではいけないでしょうか。

【公述人（吉川洋）】 後でというのは、どういう場所で……。もう1回、次の公聴会を開いたときに、では言ってください。

【議長】 それでは、こういうことですか。私に伝えてもらって、それをお伝えするというのかということですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 そういうことでよろしいでしょうか。

【議長】 どうでしょうか。

【公述人（吉川洋）】 まあ、それはいいですよ。伝え方はいいですけども、そういう責任ある答弁者が出てきていないのは問題ですよ。そうでしょう。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 受注者がどこであるかということは当然鉄道公団でもお答えできると思いますが、その先のことまでを鉄道公団がお出しするという立場なのかどうかということで、今ちょっとお答えを検討させていただきたいと申し上げたことだと思えます。

【公述人（吉川洋）】 柏、流山市民からすれば、地元の受注率がどのくらいあるかというの、地域の経済の問題にも大きく絡みますので、これはぜひ、どれだけ発注しているのか、地元の中小業者がどれだけ受注しているのか、公開していただきたいと思います。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 ご意見は承りましたけれども、お返事は後で認定庁を通じてお答えします。

【公述人（吉川洋）】 いつまでですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 年明けでもよろしゅうございますか。

【公述人（吉川洋）】 年明けと言ったって、来年1年年明けだけ。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 そういう……。いつまでというのは、速やかに吉川先生のほうにお答えするようにいたしますが、よろしいでしょうか。

【公述人（吉川洋）】 はい。

次に、新線会社のほうにお聞きします。まず、株主というのは、柏、流山市、千葉県もそうです。株主というのは、自治体としてはそうですけれども、現実的には市民ですよ。市民です。市民に対して、経営の徹底した情報公開を行うべきだと思いますが、会社の考え方を示してください、まず。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 私どもとしては、株式会社でございますから、証券取引法その他の規定に定められたところに従いまして、公表すべきものは公表してまいりますし、株主たる県、市に対しましても、そういう範囲内におきましてできる限りの努力はしてまいりたいと思っております。

【公述人（吉川洋）】 株主というのは、民間と沿線自治体が株主になっておりますけれども、その割合を教えてください、金額。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 民間株主につきましては200余社、195億円余りでございまして、残りは全部公でございます。圧倒的に公共団体が多いということでございます。

【公述人（吉川洋）】 いわゆる1兆500億円のうちの195億円が民間で、残りは全部沿線自治体の住民の税金ですよという意味ですね。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 1兆500億円が全部公共団体からの出資ではございませんで、出資金として工事費に充当する分としていただいておりますのは、1兆300億円の14%、1,440億円でございます。

【公述人（吉川洋）】 はい。そして、出資金のほかに貸付金もありますよね。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 貸付金は工事費の4割でございます。

【公述人（吉川洋）】 そういう貸付金も、沿線自治体は市債の発行などをしながら借金で前倒しで出したりしているわけですね。ですから、情報公開というのは、9割方沿線自治体の市民の税金でありますよね、現実的には。ですから、9割以上の株主に対して情報公開をきちんとすべきであるということをお答えいただきたいと思います。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 先ほどもお答え申し上げましたとおり、法律の規定に基づきまして、やるべきことはきちんとやってまいりたいと思っております。

【公述人（吉川洋）】 次に、歴代の社長が何人かおりますけれども、その簡単な経歴、出身母体を教えてください。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 社長につきましては、現在で2代目でございますので、歴代というよりは2代でございます。出身につきましては、元運輸省の公務員でございます。

【公述人（吉川洋）】 社長が運輸省出身で、そして今回木村さんが公述人になっておりますけれども、木村自身の出身はどこですか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 私は、ここへ来る前は財団でございます。お尋ねの趣旨はどこの役所かという趣旨かと思っておりますので、そういう意味では建設省のOBでございます。

【公述人（吉川洋）】 社長が運輸省、そして専務であるあなたは建設省出身ですということですね。そして、今回マイカルの関連で110億円、社債が紙くずになるということですが、この社債を購入したときに、あなたはどのような立場でありましたか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 現在と同じ役職でございました。

【公述人（吉川洋）】 専務取締役。110億円の内訳を見ますと、平成9年6月に30億円……。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 すみません。最初からいたわけではございませんで、一部かぶります。

【公述人（吉川洋）】 ええ、平成9年にはあなたはまだいませんでした。別な団体にいました。ところが、平成11年6月にあなたは就任していますね。マイカル社債を平成11年8月31日に40億円購入していますね。それから、平成11年の12月に、さらに40億円を購入しています。それは、あなたの在職期間中ですね、専務として。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 はい、そうです。

【公述人（吉川洋）】 今回の件で、あなたの責任はどのようなとり方をするんですか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 私も常勤の取締役の一人として、その問題については責任を当然感じております。会社全体としてどういう対応をするかということにつきましては、会社の取締役会において決定いたしましたところでございます。その内容につきましては、県並びに柏市、流山市の当局にもご説明申し上げております。

【公述人（吉川洋）】 その報告説明によりますと、あなたの責任は、報酬の1割を返上、それをたった3カ月間。こういうことがあなたの責任のとり方ということですね。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 それで十分か不十分かは皆様方のご判断されることであれば、それは私も受けとめますけれども、私としては、仕事をしっかりやらせていただきたいと思っておりますし、やめろということであれば、いつでもやめる覚悟はありますけれども、今、私どもはこの仕事をきちんとやり遂げることが重要な任務だと思っております。

【公述人（吉川洋）】 次にいきます。この損失について、あなたが考える、だれに責任があるかということ、役職名と氏名を教えてください。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 この問題は、会社の経営として行ったことでもありますから、会社の役員の責任であることは間違いのないと思っております。

【公述人（吉川洋）】 次に、マイカル社債購入に際して、いつ、どの会社から話が来て、だれが対応して、だれが決定したのか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 これにつきましては、会社の社債の購入につきましては担当部署がございますので、担当の者が相談し決定いたしております。

【公述人（吉川洋）】 その担当者はどこの出身ですか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 その名前を一々お答えするのは、この公聴会の趣旨とは私は思っておりません。

【公述人（吉川洋）】 いや、教えてくださいよ。財テクの問題なんですから。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 その問題につきましては、ですから、担当職員の情報をもとに担当役員が決定いたしております。

【公述人（吉川洋）】 次に……。

【議長】 すみません。お時間でございます。

【公述人（吉川洋）】 ちょっと待ってください。さっきのロスのタイムがあるから。

【議長】 いえ、今、時間ですから、それはお守りください。

【公述人（吉川洋）】 はい。では簡単にざっと聞きますから。

【議長】 もう時間です。

【公述人（吉川洋）】 このマイカル関連以外に、柏や流山に資金援助を求めるということはないですね。確認だけします、ちょっと。

【議長】 一言。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 ちょっと意味がよくわかりませんでした。マイカルの社債が損失に、債務不履行に陥ることに伴って、県、市にこのことの穴埋めのために補てんを求めることは全く考えておりません。

【公述人（吉川洋）】 議長、僕が聞いたのは、マイカル関連以外でと聞いたんです。マイカル関連以外で資金的、財政的な支援を求めるということはないですねと聞いたんですよ。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 このプロジェクト全体についてという意味でございますか。

【公述人（吉川洋）】 そういうことです。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 このプロジェクト全体については、今のフレームの中で一生懸命経営収支が成り立つように努力してまいりたいと思っております。

【議長】 以上でございます。どうもありがとうございました。

【公述人（吉川洋）】 終わります。（拍手）

【議長】 どうもありがとうございました。

ここでしばし休憩をとらせていただきたいと思います。次は、15時20分から石蔵保夫さんの公述です。

その間しばし休憩でございますが、途中でお帰りになり、再度こちらの会場にお戻りにならない方は、恐れ入りますが、受付へ入場整理券、ブルーの紙をお返しくくださいますようお願いいたします。

15時20分まで、しばし休憩をしたいと思えます。石蔵様、15時20分から公述が始まりますので、それまでに登壇をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

14時51分休憩

15時20分再開

【議長】 それでは、石蔵様、お願いいたします。

【公述人（石蔵保夫）】 私は、柏市の豊四季団地に住んでおります。昭和39年7月

から住んでおりますので、相当な年月になります。私もこの公聴会では反対の立場から意見を申し上げます。メモを用意しておりますので、ざっと読ませていただきますので、速記の方、後ほど必要であったら、渡します。

意見の要旨。1、そもそも常磐新線は、昭和60年7月の運輸政策審議会第7号答申で、昭和75年（西暦2000年）までに整備すべき路線として、東京を起点に北千住を經由して守谷町南部までの路線が盛り込まれました。このときは、将来は筑波研究学園都市まで路線延長検討ということになっておりました。

同年、「鉄道新線整備のための新たな方策を確立するための調査研究委員会」という長ったらしい名前の委員会の報告が出されています。これによりますと、「新線の開発利益見込みは、対象地域（東京の荒川以北）の昭和60年現所在地価総額は約41兆円であるが、将来、対象地域全域において開発プロジェクトが完成し、人口定着が完了した時点での地価総額は、『新線有り』の場合で68兆円、『新線無し』の場合で47兆円と試算」されています。すなわち、この新線ができたことによる開発利益は、その差額である21兆円という膨大なもうけを計算していたわけです。しかも、その21兆円のうち20兆円は住宅地で発生したということが前提になっています。これを都県別に見ますと、最大の開発利益を上げるのは千葉県で8兆円、次いで茨城県の6兆円、埼玉県の5兆円、東京（荒川以北）2兆円の順となっています。

先ほども流山の方が言われましたが、昭和62年9月、運輸省、東京都、埼玉県、千葉県、茨城県等関係自治体、それにJR東日本をメンバーとして、常磐新線整備検討委員会が発足したということになっています。

今述べましたように、常磐新線は、その沿線を開発して大量の宅地を供給することにより、莫大な開発利益が得られる。そして、供給される宅地は必ず高価格で完売できるというバブル時代の発想のもとに生まれた鉄道であり、沿線開発プロジェクトであったということでもあります。

ところで、沿線開発は莫大な開発利益を生むのに反して、鉄道建設は、地価が高騰する、あるいは資材、人件費の値上がり、さらには鉄道を地下に通すとか、あるいは高架等に建設するといったときには莫大な費用が必要になります。投資の割には利益の薄い、甚だ不利な投資事業であると言えるわけです。

このため、鉄道を通すだけで多額な開発利益を得ることができる沿線開発地域から、その利益の一部を鉄道建設資金に還元し、鉄道の経営を保証する必要が生じました。その結

果できたのがいわゆる宅鉄法 大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法という、これもまた長ったらしい名前の法律をつくりました。沿線自治体を株主にした第三セクター、首都圏新都市鉄道株式会社もこの後できます。しかし、JR東日本は、経営リスクが大きいと判断して、第三セクターへの出資を見送りました。そして、開発プロジェクトから撤退しました。このことは、将来 つまり現在ですへの警告であったし、また宅鉄法の法案段階の審議過程で日本共産党の上田耕一郎参議院議員（当時）が提出した修正案がありました。これは否決されましたけれども、大変含みに富んでいるものであり、今日的に大変意義あるものということで、以下に紹介させていただきます。

「財政負担を自治体に負わせるなら、自治体の過重な負担となり、区画整理手法による開発は、農民や住民に過大な減歩や清算金の負担を強いる。鉄道建設の経営にも困難をもたらすおそれがあります。こうした問題を解消するために、政府が責任を持って財政措置を講ずる、強力な地価抑制策を実施する、大量の公的住宅の建設、適正な運賃水準の確保などが必要。そのためにも地元市区町村、住民の意向を反映し、民主的に事業を行うべきです」という修正案でありました。

残念ながら否決されたので、通っていれば、現在こういうことで私が反対の公述をする必要はなかったのだとここでつけ加えておきます。

地価は永久に上がり続け、首都圏の大都市近郊の宅地は無限の需要があると考えられた計画は、バブルが崩壊し、土地価格神話が夢になったとき、その計画はすべての前提条件が崩れ、その見通しは全く成り立たないものとなります。すなわち、本来この計画は、バブルの崩壊とともに見直さなければならぬものであったのであります。しかし、今日までその前提条件を全く見直すことなく、鉄道建設、沿線開発を続けようとしています。鉄道建設費は当初の計画では6,000億円だったのです。それが8,000億円になり、さらに1兆500億円に膨れ上がりました。そして、もはや沿線自治体の開発利益、これは地主からの減歩によって得た土地を処分して得る利益であります。その一部を還元するということだったのですけれども、それでは到底採算がとれなくなっており、さらなる自治体への負担は必至であると思われまふ。また、開発利益はその開発費の回収すら危うい状況となり、到底利益を出せるとは考えられず、むしろ開発で大きな損失すら受けるおそれもあり、鉄道と開発の両面から、沿線の各出資自治体の財政は多大な圧迫を受けるおそれが強くなってきたと言えまふ。

2番、ところで、常磐新線事業運営の主体である首都圏新都市鉄道株式会社には次のような問題点があります。

1つ、大株主である沿線地方自治体の納税者である住民に対して、全くと言っていいほど情報公開をしていないこと。とりわけ運賃や通勤・通学定期の料金はどうなるのか、快速が停車する駅はどこどこなのかなどなど、市民生活に関連した情報の秘匿の問題であります。

2番目、役員ポスト（社長1、専務2、常務4）が国（旧運輸省、旧自治省、旧建設省）と沿線自治体（東京都、埼玉県、千葉県、茨城県）からの天下りの指定席となっています。そして、営業活動を全くしていないにもかかわらず、平成12年度末までに退職慰労金が1億7,000万円、役員報酬が12億8,000万円、合計14億5,000万円も支払われております。大変な問題です。納税者、住民がこれに対して非難の声を上げるのは当然であります。

3点目、本年10月4日明らかになったマイカル関連社債、先ほども何人かから指摘されましたが、黙っているわけにはいきません。110億円もの損失を出したにもかかわらず、沿線自治体の納税者、住民には何らの謝罪も説明もしないという経営体質であることは、大変な問題であります。

4点目、昨年11月22日の朝日新聞の朝刊は、千葉県内の東葉高速線、北総公団線、千葉都市モノレールの3路線については、6,150億円の税金を投入しています。そして、1,103億円の赤字になっている。これを千葉県と千葉市、船橋市、松戸市の3市が負担するということを報じました。同時に、今進められています常磐新線も「お先真っ赤」と酷評したわけでございます。納税者、住民の見直しを求める声はさらに大きくなっているということに関係者、お役人はよく知っていただきたいと思えます。

首都圏新都市鉄道株式会社のこのような問題点をそのままにして、強制収用してまで鉄道建設を強行することは許されないと考えます。冒頭に述べた、「鉄道新線整備のための新たな方策を確立するための調査委員会」の報告で、昭和60年現在の対象地域の地価総額は約41兆円、開発利益は21兆円という金額は、現在どういう金額になっていると思われませんか。そういうことについてもぜひとも専門的知識、経験を持っている人たちによる再評価を行っていただいて、十分市民に公表公開をしてもらうような手続をやっていただきたいと思えます。

3点目、本件事業認定申請は日本鉄道建設公団が行っていますが、既に述べましたよう

に、本件事業は宅鉄法に基づいて鉄道建設と沿線都市開発が一体的に進められています。柏、流山両市とも、まだまだ住民合意は形成されておらず、多くの地権者が除外申請を提出し、また多くの地権者、住民がこの開発を見直しを求めています。また、両市も住民合意を得るための努力を重ねていると私は承知しています。そういう中で日本鉄建公団だけが、今強制収用の拳に出る手続をとる必要性は全くない。しかも、この事業認定の申請が地権者の反発を招き、住民合意の妨げになるやもしれません。この土地収用法というのはまさに毒薬であります。

4番目、千葉県には、成田空港建設の尊い教訓があります。意思の疎通を欠き、住民合意がないまま強制収用という実力行使がいかに高いツケとなったかということは、国も県も県民も忘れてはならないと思っています。話し合いと合意こそが唯一の解決策であります。堂本千葉県知事も、本年7月6日に流山、柏市を視察された折、柏市の大室ふるさとセンターでの住民との話し合いの中で同じようなことをおっしゃっていました。

最後になりますが、本件事業認定申請はあまりにも唐突であります。また、この前段に行われた意見書提出の縦覧公告は市庁舎の掲示板に公示しただけ。本件公聴会の公告は読売新聞1紙に掲載したのみ。多くの市民は知らずじまいです。日時の指定も不適切であります。常磐新線は住民の血税でつくり、住民が利用する鉄道であります。多くの住民が参加できるよう、再度の公聴会の開催を強く要望します。その節は、サラリーマンや勤労者が参加できるように、土・日の2日間に開催してくださいということをお願いします。以上です。（拍手）

【議長】 引き続きお願いいたします。

【代理人（川崎儀一）】 私は、柏市の東町に在住しております川崎儀一と申します。私も、本論の公述に入る前に、主催者であります議長に一言申し上げておかなければなりません。本公聴会の持ち方の問題であります。私も公述の申し込みをいたしました。その際の公述の方法の中にこのような記述がございました。公述は2つのいずれかの方法によってくださいということで、1つは、専ら自分の意見を述べていただく方法、もう1つは、自分の意見を述べるのとあわせて他の公述人と質疑を交わす方法だと記載されておりました。私は当然のことながら賛成の立場の公述人に質疑を展開したいと考えておりました。ところが、申し込みの段になりますと、他の公述人に質疑をする場合には、他の公述人の氏名をちゃんと書けと。この申し込みをする段で、しかも専ら自分の意見を述べる公述をする場合は12月25日、自分の意見を述べるのとあわせて他の公述人に質疑をする

場合は21日が締め切りでありました。私は、どこのだれが公述するのか全く知る由もないのに、質疑をしたくてもできないではありませんか。このような公聴会の持ち方自身、不合理極まる、事実上質疑を封鎖するようなものではありませんか。（拍手）ぜひこれは次の公聴会では改めていただきたいと私は思います。

なおもう1点は、私も公述を申し込みましたが、断りの知らせがありました。他に同趣旨の公述をされる方がいらっしゃるため、あなたにご遠慮していただきますということでありました。私は他の人と相談していませんから、他の公述人がどんな意見を言うか、全くあずかり知りません。私は私自身の意見を述べたいのに、こういう扱い、そして公述から外されるというのは、私は極めて不満のところであります。次回にはぜひこのようなことのないようにお願いしたいと思います。

さて、本論に入ります。この土地収用法の事業認定を受けるためには、高い公共性、公益性を持った事業であること、そして適正かつ合理的な土地利用が図られるということが前提条件であります。鉄道一般で言えば、公共公益性があることはうなずけます。問題は、首都圏新都市鉄道株式会社がこれから建設を進めていく新線並びにこの会社が果たして公共公益性を踏まえ、また宅鉄一体化法で造成されるこの区画整理や土地利用が果たして適切で合理的なものなのかどうか、ここを検討してみなければならぬと思います。

そこで、まずこのような区画整理の区域を決定する都市計画決定の際に、組合施行ではありませんから、千葉県と都市公団でありますから、当然のことながら公共団体の施行でありますから、その要件は組合施行の場合とは違います。しかし、私はこの説明会の際に当局にお伺いいたしました。何となれば、当時の建設省都市局長が監修した立派なものの中に、あの都市計画決定をするときには大都市法に基づく一つの問題があります。つまり、促進区域に網をかけるという問題であります。そして、このときには関係地権者、関係住民に事業推進が担保されていなければならないという前提があります。一体このようなことが担保されていたでしょうか。いまだに多くの方が除外申請をしており、こんな広い区画整理は必要ないということを主張しております。しかも、この事業を進めるには、当然のことながら意向調査をしなければなりません。先ほども他の公述人が述べておられましたが、意向調査がやられた形跡がない。関係者はみんな、「私は聞かれたことがない」と言っております。このような手続で、何で公共公益事業だと言えるのでしょうか。そういう全く住民の意向を無視した形での都市計画決定が行われた。その上に敷かれる鉄道もまた都市計画決定をいたしました。これでは、公共公益性とは名ばかりで、実は住民無視の

極めて強権的な一方的なやり方ではないでしょうか。私はここにも大きな問題を感じます。

さて2つ目、首都圏新都市鉄道株式会社の問題であります。マイカルの社債の110億円の損失の問題であります。本当は私はきょう質疑をしたかった。ちょうど首都圏新都市鉄道株式会社のマイカル社債の当面の責任者である専務取締役が出席されているわけですから、取締役社長と専務取締役と担当常務、この3人が決定権者でしょう、あのマイカル社債の。その人に私は直接たさなければならぬと思います。このマイカルの問題では、株主である自治体に一応の回答が寄せられております。私も子細に検討いたしました。どうでしょうか。この中には真っ赤なうそ偽りの報告があります。これで公共公益性を持った事業をする会社と言えるでしょうか。なぜなら、この回答の中ではこういうことを言っております。自治体から11年度から16年度まで前倒し出資をしていただいて、柏市は約100億円近いお金であります、そのお金を運用に回したということでありませぬ。そして、110億円の損失であります。この問題は、柏市は出資に当たっては、国からの資金に3%の利息を払って、3年据え置き・20年償還でありますから、約100億円を借りますと95億5,000万円ですが、最終的には115億円を我々の税金で返済しなければなりません。他の12市区町村も同じであります。我々が金利を払って出資したお金を金もうけに使って、しかもそのマイカルの社債は、最初は3.7%の金利かもしれませんが、最後の2回は1.7%。1.7%の利息を稼ぐために我々は3%の利息を払って融資しているわけであります。しかも、この新線会社は、民間会社が100数十社、約200社以上が出資していると言っても、195億円は資本金総額の9.8%にすぎませぬ。90%は自治体、私どもの税金であります。税金で運営されている会社でありますから、当然資金運用などはべらぼうなことでありませぬ。安全、確実、かつ有利、これが3原則。それを取り払って社債を買って、それがパーになるというようなことは全く許されぬ。株式会社だからいいか。第三セクターです。90%が税金で運営されている会社であります。この会社の性格を十分本当に会社経営者のみみ込んでいたのか、承知していたのかという問題であります。しかも、この社債運用については、リスク管理で、3回にわたって運用方針を変えております。変えてくるたびに悪いほうに、一層運用を広げるようにやっております。その報告が、しかもこの会社は有価証券報告書には法律に基づいてちゃんと報告している。社債の運用については、取締役会に報告していると。株主にも報告した形跡はありません。こういう運営で、本当に公共公益の最たるものである鉄道事業を運営する会社の運営、これは公共公益性を持った運営だとは私は到底思えませぬ。そういう責任を感

じた運営に当たっているとは思いません。では一体、このような110億円という社債を買ってパーにしたという会社の責任者、先ほど出ておりました木村専務取締役は、マイカルの常務とも極めて親しい間柄ではないでしょうか。役所にいたときには、全く上下関係。マイカルの退任した社長四方修氏、この人と今の新線会社の社長は、これまた役所の中では極めて密接な関係にあった。ですから私は、みずほグループが間をとって社債を買わせたというのは、会社幹部もマイカルの幹部も承知の上でこのような運用をやったということ断じざるを得ません。こういうことに対してだれが追及するのか。本当に追及しなければなりません。明らかにさせなければなりません。このことが全く株主である自治体にも明らかでない。大体、自治体自身がその真相を究明しようとか明らかにしようという責任感も全く欠如しております。こういう会社に、こういう経営陣に新線会社を任せるわけには断じていかないと私は思います。（拍手）その会社が、今度は憲法にもかかわるような私権を制限するような土地の強制収用を前提とした事業認定を受けるなどということは、私は到底認めるわけにはいきません。（拍手）

私はここでもう一つの事柄を明らかにしなければなりません。あのマイカルの四方社長は何でこんなに新線会社に入ったのか。四方社長は、大阪府警本部長から関西の空港会社に専務で天下りをしております。今問題になっている関西の国際空港であります。それを役所としてあずかる運輸省の飛行場部長、これが新線会社の現在の社長であります。職務の上でも、退職してからも、密接な関係があったことは明確ではありませんか。

もう一つ、新線会社がこのような110億円という運用はまだわずかなものであります。実は、資金運用では1,000億円の金をやっているわけでありまして。一体、新線会社が自治体から無利子の貸付や出資を受けていながら、鉄道建設がこれからどれだけかかるかわからないのに、一方で資金運用で金を稼ごうとする。1,000億円の資金運用、これは鉄道建設会社じゃなくて、投資会社じゃありませんか。これで第三セクターと言えますか。鉄道会社と言えますか。この新線建設の資金フレーム、40%を事業団、40%を地方自治体から無利子貸付で受け、出資が14%、財投の公団債が6%、自主財源が190億円、こういう資金フレームのあり方そのものが問題なのであります。第三セクターでこのような資金フレームで仕事をしているところはありません。ですから、このようなことを生み出す素地がこの資金フレームにあった。したがって、この事業の資金フレームを根本的に改めること、新線会社の体質を改めること、こういうことがまず何よりも先決であります。そういうことを済ませた上で、公共公益性のある、真に市民から喜ばれる鉄道建

設を進めるべきだと私は思います。以上で私の公述を終わります。（拍手）

【議長】 どうもありがとうございました。

引き続きまして、15時55分から、小田桐仙さんからの公述をお願いしたいと思います。55分でございますので、それまでにご登壇をお願いいたします。

15時50分休憩

15時55分再開

【議長】 小田桐さん、それではお願いいたします。

【公述人（小田桐仙）】 それでは、座らせてさせていただきます。流山市東初石に住んでおります小田桐仙です。私は、今回の土地収用における事業認定申請について、絶対に認めることはできない、反対の立場で公述を行います。

今、公共事業における税金のむだ遣いがクローズアップされているもとの、今までになく、公共事業に対する国民的批判が強まっています。それは、事業における必要性、採算性、環境への影響といった、特に挙げればこの3つの視点による再評価をしないで、一度計画した事業だからと、十分な情報公開も住民参加も認めず、強引に事業を進め、税金の浪費を続けているからではないでしょうか。

そこでまず初めに、事業における必要性、今回で言うところの公益性について見ていきたいと思います。事業認定申請書には、公益性について、「本路線の完成により、沿線地域と東京都心部を定時性、速達性及び大量輸送を特徴とした公共輸送機関である鉄道で結ぶことにより、大量の住宅供給、産業経済活動の促進、文化交流の活発化、観光の振興など、地域の発展を期する上でも重要な路線であり、その公益に資するところ大である」としています。しかし、今、この公益性について、幾つかの問題点が明らかとなっています。そもそも鉄道を利用する地域住民や市民が常磐新線に対して期待したのは、だれもが利用しやすく、低運賃で、安全な公共公益鉄道であったはずで、ところが、常磐新線を運営する首都圏新都市鉄道株式会社には、税金を預かる責任並びに公共鉄道を運営する企業としての経営責任を感じ取ることができません。それは、今年の10月、大手スーパーマイカルの倒産に関連して、多額の焦げつきを出してしまいました。各自治体が大変な思いをして前倒しで借金までして出資した建設基金、つまり税金を110億円も損失させたのです。しかしながら、私がお話しした会社専務から、総事業費1兆500億円のたった1%足らずで、誤差の範囲とし、気にもとめない会社幹部の発言には、あいた口がふさがりません。そのほか、快速の停車駅や、千葉県内におけるラッシュ時の走行本数、さらには常

磐線の混雑がどの程度緩和するのか、運賃がどの程度になるのか、これら乗降客の利便性についてはきょうも一度も詳しい内容は報告されていません。中身もわからず、ただ公益だと言われても、判断することができません。きちんとした情報の開示こそまずすべきではないでしょうか。

さらに、鉄道事業の公益性の前提である安全性についても、大丈夫なのでしょうか。連続して衝突事故を多発している京福鉄道と同様のワンマン運転をするために、大変心配です。常磐新線の車両は直流と交流の電気方式に対応しなければならず、一般の車両よりも重量が重くなります。その上、急カーブ、急傾斜を時速100キロを超える猛スピードで走ることになります。ラッシュ時には2分半に1本が走行する計画のもと、最も利用者が集中すると思われる秋葉原駅には、1つのホームを2つのレールが挟む形状になっており、上りと下り、快速と普通、秋葉原から八潮、秋葉原から守谷、秋葉原からつくばと、大変複雑な走行計画をどのようにさばき切るのか、はっきりとした根拠は出されていません。自分たちの財テクの失敗を経費削減の名で利用者の安全と引き換えにする経営手法で、公益性ある鉄道運営を図ることができるのでしょうか。

次に、採算性の問題についてです。常磐新線は、第1種鉄道事業であると同時に、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法により、宅地開発と一体的に整備を進め、1都3県の作成する基本計画によって具体化された鉄道です。だからこそ、鉄道の採算性は当然、利用者の向上を図ると同時に、沿線でのまちづくりは切っても切れない関係となっています。そこで、2つの特徴的な問題。第1は、沿線での開発利益を前提とした開発吸収型の鉄道であるということ。2つ目は、経営の責任に対してあまりにひどいと市民の人が言われるような第三セクター方式で運営されて、自治体任せになっているということです。

まず、開発吸収型の鉄道という問題です。常磐新線の沿線開発は、バブル時代の首都圏基本計画で、柏市を中心にした広域的な連携、交流のかなめとなる業務核都市づくりと位置づけられたのを受けて、千葉県新時代5カ年計画で、柏、流山など6市2町が一体となった、200万人が交流する統括北部都市づくりと、経済戦略の一環に具体化された事業です。4都県と民間企業でつくる常磐新線プロジェクト推進協議会では、仮称流山市新市街地駅に流山市の核として、映画館などのアミューズメントパーク、高さ150メートルの展望施設のついたシンボルタワー、産業支援センターなど公益施設、大規模量販店の出店を期待しています。また、仮称運動公園駅には、運動公園の駐車場を利用したドライブ

インシアター、常磐新線鉄道博物館、人材派遣センターやレンタルオフィスが入る情報センターなどの公益施設ができるようにしたいと夢を描いています。計画に対する大企業の期待をあげすけに示していると言えるのではないのでしょうか。これ以外にも、幅員20メートルを超える大規模道路が市内のあちこちに張りめぐらされ、沿道には大型郊外店が出店するなど、企業の産業活動を最大限保障したまちづくりとなっています。幅員32メートルの都市軸道路は、大都市地域を結ぶから、産業活動に不可欠だからと言って、強引に進めていますが、常磐道が既に並行して走っていることから、地域住民にとっての必要性も緊急性もありません。にもかかわらず、駒木地区での建設費と用地費は100メートル当たり11億円もかかり、まさに税金のむだ遣いそのものであります。まさに沿線開発は、今そこに住んでいる住民、高齢者や子供たちが身近なコミュニティーを基礎としながら築くまちづくりではなく、つくるといふ産業活動こそが最大の目的とされ、企業優先のまちづくり、業務核都市となっているのです。しかし、現実はどうでしょうか。バブル崩壊後、10年連続した地価下落のもとで、業務核都市である千葉、幕張、大宮、立川、八王子などは、深刻になっています。企業誘致がとんと進まず、空き地にはペンペン草が生えています。その穴埋めのために血税が際限なくつぎ込まれるという悪循環にのめり込んでいます。このような巨大開発は、住民が望んだものでもなければ、必要不可欠な事業でもありません。ましてや、そこに際限なく税金をつぎ込むことに、市民の合意は一度も得たことはありません。

そもそも、業務核都市を目指す沿線開発や鉄道運営がうまくいくために設定された人口は、あまりにも現実離れしています。厚生省の人口問題研究所が平成9年に行った人口推計は、全国的には2004年に人口のピークに達し、千葉県は2020年がピークで、あと50万人が増える推計をしています。常磐新線沿線整備計画では、約10万人の人口を流山市と柏市に見込んでおり、千葉県全体の人口の増える割合の5分の1がこの両市に集中することになります。果たして本当に計画どおりの人口増が図れるのでしょうか。この間、平成9年の人口推計は、平成11年段階でその最低推計さえ到達していないのが、全国でも、また千葉県でもあります。現実離れした人口設定をもとに進めている開発計画が、今日の経済情勢のもとで、今やことごとく破綻に直面しているのが、千葉県内の現実です。

また、新線沿線では、足立区、八潮市、三郷市、流山市、柏市、守谷町、伊奈町などの重点地域に加え、千代田区、台東区、荒川区、吉川市、松戸市、野田市、つくば市、土浦市も含めた特定地域合計約1万4,000ヘクタールが時期を前後して宅地分譲をスター

トすることになり、果たしてこれらすべての保留地の処分ができるかと本気で考えているのかどうか、大変疑問です。先ほどもありましたが、松戸市の紙敷土地区画整理事業を見ても、武蔵野線と東京につながる北総鉄道の交差駅を中心にした駅ですが、この駅周辺の保留地が売れずに、松戸市が穴埋めに19億円もの支援を行っています。整備をすれば土地は高く売れるはずという呼び込み型の開発の過去の神話がもはや通用しないのは、だれが目にも明らかではないでしょうか。産業経済活動の促進、都市間競争など、形容詞で飾り立て、道路から公園の整備まで税金をふんだんに注いで土地の付加価値をつけるやり方は、大きな問題があると考えます。巨大開発に対する世論の厳しい批判が高まる今日、今からでも遅くはありません。今の業務核都市構想は、現時点で中止すべきです。

次に、三セク鉄道の運営問題についてです。県内第三セクター鉄道の運営状況はというと、開業後22年を経た北総・公団線は、34万人を見込んでいた千葉ニュータウンの人口が現状では4分の1程度にとどまっていることが響いて、経常利益が12億円の赤字となりました。株主である千葉県は179億円に上る資金援助をしてきましたが、いまだに約110億円の借入金が残っています。開業後5年を経た東葉高速鉄道は、現在でも当初予定した開業1年目の利用者数にも届かず、増え続ける借金の穴埋めに、千葉県と沿線の船橋市、八千代市が270億円もの税金をつぎ込む予定となっています。これらの実情から見れば、常磐新線は大丈夫かと思わざるを得ません。

事実、昨年、新聞で「三セク新線火の車、常磐新線もお先真っ赤」と報道されました。この記事の中で、東京大学経済学部金本教授は、「鉄道建設に公的資金を使うことはやむを得ないが、計画段階で情報公開しながら、本当にその新線が必要かどうかの事業評価を厳しくやる必要がある」と言われていました。常磐新線は、58キロもの長距離の第三セクター鉄道として、日本で初めての事業です。にもかかわらず、国は無利子の貸付を行うだけで、建設費は全く負担していません。事実上、自治体丸抱えとなっています。去る10月26日、流山市議会つくばエクスプレス及び沿線整備対策特別委員会がマイカル問題で首都圏新都市鉄道株式会社に申し入れをした際、「常磐新線は、素直にやれば破綻する。新たなカンフル注射、税金投入が必要だ」と会社の専務が発言しています。また、新聞報道でも、マイカル社債問題を聞かれた石原都知事は、首都圏新都市鉄道株式会社の社長に辞任要求を突きつけた際、「採算無視で始めた事業であり、完成後の経営のほうがよくど大変だ」と指摘し、経営の先行きに懸念を表明しました。さらに、1987年にさかのぼって、運輸省、1都3県、JR東日本による常磐新線整備検討委員会が設置された際に、

JRは常磐新線の経営に対して、「乗降客の設定が妥当かどうか分からない。たとえ予定どおりであっても、建設費に対する大幅な公的助成がなければ採算に乗らない」と指摘しています。新聞が報道した、また私が疑問を投げかけた、常磐新線大丈夫か、常磐新線もお先真っ赤という指摘は、会社幹部も、最大株主もお墨付きを与え、鉄道経営のプロも認める事実です。

今、鉄道会社が採算の見直しを進めているもとの、今後について相談したいと自治体に声をかけていると伺っていますが、これ以上の出資に変化がなければ、わざわざ相談しなくてもいいはず。出資の増額が必要だからこそ、相談が必要になってくるのです。今、鉄道運営や沿線開発で、市や市民にとって、財政面も含めたマイナス面が明らかになりつつあるもとの、強制的な土地収用は、解決どころか、問題をますます深刻化させ、みずから後戻りができないところに追い込むものであります。

これらの事実から、常磐新線建設と業務核都市づくり、いわゆる常磐新線プロジェクトによる流山市の財政への影響を見ても、大変深刻です。流山市は、鉄道への出資や用地費用に約150億円、一体的に進める沿線区画整理に577億円、関連する事業も含めると、現時点でわかっているだけでも総額840億円になります。しかも、これは駅前施設など上物も含めればますます増えることになり。さらに、開発に伴って増加する人とごみに備えた大規模焼却場建設も含めれば、何と1,000億円を超える巨大大事業です。これを平成17年度の新線開通とまちびらきまでに大半をつぎ込むことになり、市民サービスはもちろん、福祉や教育も現状維持どころか後退が余儀なくされてしまいます。

11月に発表された千葉県の「今後の県政運営に係る重点施策」では、常磐新線プロジェクトを重点中の重点と位置づけ、柏、流山を一体的に開発し、平成17年のまちびらきまでに1,000億円以上、来年度だけでも286億円も税金をつぎ込もうとしています。これらの税金のつぎ込み型は、かずさアカデミアパークや幕張メッセなど、この間でも税金のむだ遣いと言われた巨大大事業と比べて、期間の短さでも、投入総額でも、けた違いの大型のものであり、流山市にも地元負担が同様に強いられることになります。

流山市は、長引く不況、失業者が相次ぐもとの、自主的財源がほぼ横ばいに推移している一方、借金は平成12年度までに540億円、市民1人当たり35万円にも膨れています。これ以上の巨大大事業に手を出せば、市財政の硬直化は必至です。さらに、沿線区画整理事業の赤字補てん分として、単独費や分担金として4地区合計200億円にも膨れると同時に、現状地価と区画整理区域内の保留地処分を行う設定地価との差は年々開き、現状

の試算でも4地区合計260億円もの差が生まれています。つまり、今のまま進んだとしても、沿線区画整理事業だけで460億円もの赤字が既に生まれていることになるのです。特に、総事業費600億円を超える上下水道は深刻です。まちづくりにおける生活関連施設として、初期投資が大変大きく、その返済は平成53年ごろまで続くことになります。しかも、事業の失敗は即既存宅地への整備をおくらせ、市民サービスの低下につながってしまいます。親のすねをかじるどころか、子供や孫のすねをかじらなければやっていけないのが、この事業の本質です。これら現時点でわかっている事業分だけでも、必要な財政負担は流山市の財政の身の丈をはるかに超えています。さらに、前倒しした出資金の返済もいよいよ本格化し、平成16年の公債費、つまり借金を返済する額は年間88億円、1年間に税込として入ってくる分の約3分の1程度となっています。これでは市財政はパンクしてしまいます。事業における経済効果をどれだけ強調しても、業務核都市を目指す限り、それは企業のためのまちづくりであって、バブル時代だからこそ採算性が成り立ったのです。この不況時に、業務核都市も、三セク新線も、各地で破綻している現状から見れば、採算性そのものが疑われています。今大切なことは、市財政をパンクさせるようなバブル時代の巨大開発を、一度決めたことだからと進めるのではなく、現時点において、市や市民へのマイナス面も含めてきちんと情報公開を行い、住民参加もして、市民の目線できちんとした事業の再評価をすべきではないでしょうか。

さらに、業務核都市づくりや鉄道用地を生み出すために区画整理を利用したことが、矛盾をさらに大きくしています。事業を進めるための財源は、地区内住民から4割の土地のただ取りもしくは多大な清算金といった住民犠牲によって成り立たせるというものです。流山市新市街地地区では、住民の方が試算すると、仮称新市街地駅周辺で建付地50坪の場合、そのまま残れば約2,000万円、都市公団が指定する移転先に引っ越したとしても500万円の清算金が取られることとなります。利用者になってもらわなければならない住民、この地域を愛し、ついこの住みかにならんと、地域のコミュニティーをつくってきた住民を追い出しかねない事業になっているのです。また、木地区でも、70歳を超えるお年寄りに、鉄道用地にかかるからと二度の引っ越しを強要したり、西平井・鱈ヶ崎地区では、夫婦二人で築いてきたのだからと、ご主人が亡くなった後も手入れをしてきた小さな我が家に容赦なく3割もの減歩が課せられています。これでは、地域住民の生活の営みも思い出も破壊する開発と言えるのではないのでしょうか。

次に、環境への影響の問題です。11月に流山市新市街地地区にある小山小学校で、総

合的な学習が行われました。5・6年生が「変わり行くまち並み - 常磐新線で変わるまち - 」とのレポートを発表しました。このレポートの中には、「便利になるが、自然がなくなるのは残念」と400年の歴史を持つ旧家の方、「鉄道の開通には反対しないけれども、今後ビニールハウスでしか果物はつくれないし、4割もの土地を取られるのは大変」と話す果樹園を営む方など、地域の人へのインタビューを載せています。そのインタビューを通して、子供たち自身がいつも目にし、遊び場としてきた自然を見つめ直して、「自然がなくなるのは嫌だ。何とか自然は残せないか」といった子供たち自身の叫びが語られています。これは、流山市が実施したまちづくりアンケートで、「市の自然に満足している」が8割、「河川の周りで自然を楽しんでいる」と答えた方が7割という、市民の願いとも一致するものです。ところが、鉄道の高架橋工事や宅地開発が本格化するもとの、オオタカは、今年に入って1つの卵が孵化せず、1つの卵は孵化しましたが、死んでしまいました。また、7種類ものアカトンボが生息していた貴重な市野谷の森では、もう既に2、3種類のアカトンボが見られなくなったと報告されています。さらに、西平井にある有名な湧水も、その源泉である斜面緑地が切り倒されるわけですから、保全もままなりません。

また、今回強制収用の対象用地とされている流山市駒木地区では、玄関から1.5メートルに高架橋が走る計画です。21世紀になって、バリアフリーや環境への配慮が問題となっている時期であり、常磐新線自身もパンフレットで快適・快速をうたいながら、こんな非常識な鉄道が許されるのでしょうか。流山市長も、「我慢できるかどうか、それはなかなか難しいから、そのための解決に努力している」と議会でも答弁されています。さらに、流山市の環境審議会でも最低15メートル、千葉県でも6メートル、鉄道から距離を離れたところに居住地を設けるようにと指摘されています。しかし、今の生活を続けたいとの住民の切実で当然の願いには、いまだに起業者からの対案は示されていません。それどころか、開通後3年間は、騒音・振動を計測して影響を調べ、何かあれば首都圏新都市鉄道株式会社が対応すると話しています。しかし、鉄道運営も危ない会社が、対応できるとは到底思えません。また、工事期間も含めてあと8年間、工事被害や鉄道の走行被害に我慢することは、肉体的にも精神的にも受忍の限度を超えています。

さらに、昨日26日には、朝6時58分から鉄道工事が行われており、あまりに非常識です。「やめてほしい、説明会では8時半からと言ったはずだ」と住民が訴えても、起業者は平成17年開通をにしきの御旗に、「あれは原則ですから」と言って突っぱねています。6月には、換地を設定した後鉄道工事を行うという、これまで住民に説明してきた宅

鉄法もねじ曲げて工事を進めたこともあって、新市街地地区では市道での電柱倒壊事故も起こっています。この道路は、地域住民の主要道路であり、子供たちの通学路でもあります。自然環境どころか、住環境まで破壊しかねない。何が環境に優しい鉄道と言えるのでしょうか。

最後に、事業認定申請書について、起業者としては、今後も誠意を持って用地取得の協議を重ね、円満に解決するよう努めるのであるが、万一任意による解決が困難な場合には、速やかに収用委員会の裁決が求められるよう、あらかじめ事業の認定を受けるとしています。しかし、今回の収用法に基づく手続から、住民にはだまし討ちとの声が聞こえています。なぜなら、地権者への通知も説明責任も全く果たされていません。用地交渉から収用手続までの期間としても、平成元年の中央用地対策連絡協議会事務局通知にもかみ合っていない。今この土地収用で問われることは、いったん手続の中止を行い、住民との話し合いを、協議をきちんとやることです。それなしにこの常磐新線における問題解決はありません。

最後に、年が改まってからでも、十分な期間をとり、市民へ徹底した後、説明会と、再度の公聴会の開催を強く要望するものです。

私は、引き続き住民の権利を最大限守ると同時に、常磐新線は国の責任を明確にし、市民が望む本来の姿に切りかえること、自然も住民の暮らしも破壊しないよう、その原因となっている業務核都市は中止すべき立場で全力を尽くす決意を述べて、公述を終わります。

(拍手)

【議長】 どうもありがとうございました。

引き続きまして、16時30分から、加藤敏郎さん、代理人加藤英雄さんの公述をお願いいたします。

16時25分休憩

16時30分再開

【議長】 では、加藤さん、よろしく願いいたします。

【代理人(加藤英雄)】 柏市豊四季台に住んでおります加藤英雄です。まず、代理人の私から公述を行います。

今回の事業認定申請の目的は、この鉄道事業が高い公共性を有すること、土地の適正かつ合理的な利用に資することを法的に担保することにあります。高い公共性、つまり公共の利益に資する、圧倒的多くの皆さんの利益につながる鉄道であるかどうかということ

判断するのは、言うまでもなく、その鉄道を利用する市民や沿線住民であります。申請書では、「本路線の完成により、沿線地域と東京都心部を定時性、速達性及び大量輸送を特徴とする公共輸送機関である鉄道で結ぶことにより、地域の発展を期する上で重要な路線であり、その公益に資するところ大である」と述べられていますが、だれにとって重要な路線なのか、公益に資する最大の要素である定時性、速達性とはどの程度なのかは、全く言及されていません。住民にとって便利な鉄道とは、運行本数が多く、所要時間がより短縮でき、さらに妥当な運賃であること、これは最低限欠かせない要素となります。しかし、事業主体である首都圏新都市鉄道は、平成17年の開業時に国とも協議し決定されるものとして、この鉄道事業が沿線住民にもたらす利便性について、住民には何一つ明らかにしようとはしていません。日本一高い運賃になるのではないかと、果たして快速はとまるのだろうかなど、今さまざまな憶測を呼び、市民の間には疑念が広がっています。千葉県内には、運賃があまりにも高過ぎると住民が悲鳴を上げている東葉高速鉄道や北総開発鉄道があります。今、住民の間では、「財布を落としても定期券は落とすな」「経費がかかる、交通費がかさむ社員は真っ先にリストラのターゲットになる」など、深刻な会話が交わされ、暮らしを圧迫し、耐えがたい負担が押しつけられています。

総事業費3,247億円をかけて平成8年、5年前に開業した第三セクター鉄道である東葉高速鉄道の運賃は、西船橋 - 東葉勝田台間16.2キロで610円になっています。つまり、1キロ当たりの運賃は約38円となり、これをつくばエクスプレスに当てはめると、柏中央から秋葉原まで単純計算で片道1,140円にもなってしまいます。現行のJRの柏 - 秋葉原間の料金が540円ですから、倍以上の金額になります。しかも、東葉高速は開業後赤字が続き、出資者である千葉県と船橋、八千代の両市の開業後の財政負担は既に100億円近くに上っています。

さらに、つくば市周辺で発行されているミニコミ月刊誌「筑波の友」の今年の3月15日号に金川貴博氏が執筆し、その中にはつくばエクスプレスの予想時刻表なども掲載され、それによると、つくば駅では、朝7時台のピーク時の運行本数はわずか4本、そのうち快速はたった1本だけ、しかも快速でも秋葉原までは52分かかるとされ、鈍行は約1時間となっています。その上、料金はつくば - 秋葉原間では何と片道1,900円というのですから、驚きです。仮にこんなに高い運賃の鉄道だったとしたら、これで果たして市民が歓迎するような鉄道になり得るでしょうか。利便性をもたらす鉄道と言えるでしょうか。「快適・快走つくばエクスプレス」「進化する鉄道」などとバラ色に宣伝されていますが、今

必要なのは市民が抱えている疑問に答えることであり、まずやるべきは開業後の電車運行などの試算予測をすべて明らかにすることです。平成8年12月、運輸省内示の「常磐新線整備計画の見直しについて」でも一定の収支予測がされており、現時点での試算として、各駅のピーク時の運行本数、所要時間、想定される運賃など、すべて市民の前に提示すべきであります。沿線住民や利用者への必要な情報公開を抜きにして公益性を論じるなど、まさに本末転倒であり、鉄道建設先にありきの事業だと言わなければなりません。

常磐新線は、平成4年に新都市鉄道株式会社が鉄道事業法に基づく第1種鉄道事業の免許を取得しております。鉄道事業法第5条では、鉄道事業の免許を得るための基準が5点にわたって示されています。その第1にうたわれているのは、事業の開始が輸送需要に対し適切なものであること。つまり、その鉄道を利用する住民の数を鉄道の開通時に確かに見込めるかどうか、みんなが待ち望んでいる公益性のある鉄道かどうか第1の基準とされています。新都市鉄道は当初、開業時の輸送需要、利用者の数は1日47万4,000人と想定し、発表していました。しかし、平成8年(1996年)に事業計画を変更し、この利用者の数を30%もダウンさせ、32万7,000人と修正しました。あわせて、鉄道の周りの人口も20%以上も下方修正し、48万8,000人としました。何を基準にこの需要予測がはじき出されているのでしょうか。当時の運輸省内示でも、事業計画を変更するに当たって、第1に都市計画決定などにより開業時期がおくれていること、2つ目に地質条件などにより建設費が割高になったことの2つが理由として挙げられていますが、利用者の数や計画人口の変化などについては全く触れられていないではありませんか。その根拠になっているのは、鉄道が開通し、良好なまち並みが整備される。そうすれば宅地が売れる。宅地が売れば人口が増える。人口が増えれば鉄道の利用者も増える。結局、開発して業務核都市をつくることによって、居住者の数も、業務ビルで仕事をする就業人口も当然増えていくものだというバブル的発想、これが大前提になっているのではありませんか。

今回の申請書で言われている、常磐新線が重要な路線だというのは、企業のためのまちづくりにとって欠かせない鉄道だということであり、住民の暮らしの目線から見た公共性などとはほど遠いものだと言わなければなりません。したがって、高い公共性を合法的に認知させる今回の事業認定に反対を表明いたします。

次に、土地収用法の問題について述べます。ご承知のように、憲法第29条は第1項で「財産権は、これを侵してはならない」と定めています。一方で第3項では、公共の福祉

との調整のための規定として、「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用いることができる」と規定され、土地収用法はこの憲法規定を根拠に制定されたものであります。しかし、実際に行われている土地収用の多くは、住民が反対している自然破壊や、むだな公共事業を強引に進めるための手段となっており、結果として憲法で保障された財産権をも侵害するものとなっているのが現状です。

千葉県は、土地収用をめぐる、過去に筆舌に尽くしがたい、まさに辛酸をなめるような歴史を持っています。成田市三里塚での空港建設の土地収用をめくり、長期にわたって紛糾する事態が続きました。成田空港設置を閣議決定したのが昭和41年(1966年)でした。その3年後に今回と同じように空港公団は土地収用法に基づく事業認定を申請し、その年に旧建設省の認可・告示が行われました。そして、翌年昭和45年、空港公団は千葉県の収用委員会に対し土地の強制収用のための裁決の申請をし、その年の暮れのぎりぎりになって、今回と同じように12月26日、県の収用委員会は1期工区内の農地・宅地の強制収用と明け渡しの裁決をほとんど審議なしで強行したのです。翌年の2月、第1次強制代執行が開始され、住民が激しく抵抗する中、機動隊員3,000人を連日動員しての土地取り上げが強行されました。団結小屋や地下壕などが報道されたのを記憶している方もいらっしゃると思います。さらに、第2次強制執行では、機動隊員3名が死亡したと報道され、強制執行と、さらにそれへの報復の襲撃などが繰り返され、事態が泥沼化し長期化していったのはご存じのとおりです。そして、1988年、当時の県収用委員会の会長が襲撃され、それを機に収用委員会の委員全員が辞任して以来、千葉県の収用委員会は有名無実、全く機能しない事態が続いています。成田の悲劇を二度と起こしてはならない、住民の納得のいく話し合いを、これは千葉県民の共通の思いではないでしょうか。

現に、旧建設省発行の建設白書2000年版でも、東京外環道などの道路整備のおくれを分析し、多くの関係者に対して、早期段階からの情報公開や意見聴取等、合意形成を得るための仕組みが必ずしも十分でなかったことが大きいと、つまり計画の最初の段階から住民参加による住民の理解を得ていくことが必要だったと反省しているのです。さらに、国会でも、今年の6月13日に行われた衆議院の国土交通委員会で扇大臣は、「住民の皆さんの理解を得ることの足りなさ、不足している部分が多々あったと思います。事前に事業認可するまでの時間は、今までよりもかかっていい。むしろかけるべきだ。それが第一歩である」と述べています。このように、国土交通省も、これまで事業が進まなかったのは、住民の理解が得られていないことが原因であったと認めているのです。起業者である

鉄建公団並びに新都市鉄道株式会社が、つくばエクスプレスは極めて公共性の高い鉄道であり、重要な路線だとあくまで強弁するのであれば、今やるべきは、収用法などに頼るのではなく、住民との合意形成のために最大限の努力を尽くすことではありませんか。一方的に説明するだけではなく、住民の皆さんたちの疑問にすべて答え、十分な時間をかけて、住民の皆さんの納得がいくまで議論し尽くし、結論を導き出していく、これこそが憲法の規定に沿った起業者としての事業の進め方であり、住民の理解が得られて、そこで初めて公共性の高い鉄道ということになるのではありませんか。今回の事業認定の申請は取り下げるべきであります。

さらに、今年、収用法の改正が行われました。そのとき、国土交通省は、公聴会の開催は透明性、公正性、合理性を確保するために必要なのだとしていました。それならば、なぜこの年の瀬も押し迫った時期に公聴会を強行したのですか。公告からわずか10日余りしかなく、これでは公正どころか、極めて恣意的であり、住民にはほとんど知らせもしないで、ただただ形だけをつくった、全くのアリバイづくりではありませんか。（拍手）今回の拙速過ぎる公聴会の強行に強く抗議するとともに、希望者全員の公述を前提にし、土・日などの休日に公聴会を再度開催することを強く求め、まず私からの公述を終了いたします。（拍手）

【公述人（加藤敏郎）】　引き続きまして、私、柏市の花野井に住んでおります加藤敏郎が公述を行います。

まず最初に、多くの方が指摘されましたが、今回の公聴会の設定についての問題であります。6月15日に衆議院、そして6月28日に参議院で附帯決議が収用法の改悪の際に行われました。そこで公聴会を開く際には十分に周知徹底をとということがうたわれておりますが、今回の公聴会設定がそれに全く反するという事は明らかだと思います。一つのほかの事例で、高尾山の圏央道の公聴会が12月21、22日と2日間行われておりますが、その際は12月2日に公告が行われております。20日間とっているわけでありまして。そういう点から言いましても、今回の公聴会設定は大問題である。来年の土・日に再度開催することをまず最初に強く要求しておきたいと思っております。

次に、今回の事業認定の公益性をめぐっての問題であります。申請書に添えられました事業計画書によりますと、4点の公益性を挙げております。利便性向上、常磐線の混雑緩和、そして沿線開発による良質低廉な大量の宅地供給、4点目が業務機能集積などということであります。私は、この4点のそれぞれについて大問題があるということで、この事

業認定に反対する立場で公述を行うものであります。

利便性向上の問題については、先ほど加藤英雄さんのほうから具体的な数字を挙げて出されました。鉄道ができて駅ができれば、一定の利便性向上は、これはだれしも否定しないところだと思います。しかし、その一定のというものがどの程度のものであって、その利便性向上に払う、それと引き換えに犠牲になるもの、それに払わなければいけないコスト、それが一体どのくらいのものなのか、そしてその負担の仕方は一体どういう負担の仕方がいいのか、ここらの問題が今まで述べられた方の意見の中でも根本的に問われていることでもあります。多くの方が指摘された、庶民が利用できる鉄道ではないのではないかと、この疑問、これがそうではないと起業者側が思うのであれば、情報公開をまず徹底して行うべきであります。その上で公益性を議論する、その材料を提出するべきであると思います。

常磐線の混雑緩和問題については、先ほど起業者側は大幅な混雑緩和という言い方をスライドを使ってやりましたが、約20%と算出しております。しかし、庶民が利用できない鉄道であるとするれば、常磐線の混雑緩和効果というのはさらに低くなる。現に、97年の柏市の調査によりますと、常磐新線ができて常磐線柏駅・南柏駅の乗降客は増えるという試算を出しているわけでありまして、この点から言いましても、私は、常磐線の混雑緩和は切実な問題であります、そのためには輸送力を直接上げるための対策が必要である。常磐線の混雑緩和を常磐新線の口実にするべきではない。そのことは二重に三重に市民を欺くものになるということを目指したいと思っております。

沿線開発の問題であります。大量の低廉な宅地という問題については、多くの方が指摘されました。柏市では450ヘクタールの区画整理、流山では640ヘクタールの区画整理であります。450ヘクタールといいますが、あの大破綻いたしました東京の臨海副都心開発と全く同規模であります。区画整理という手法が臨海副都心とは違いますが、規模としてはそれだけのものを柏市だけでやる。流山はそれを上回る規模であります。ここに投入される事業費は1兆円近いものがあるわけでありまして、この巨大な開発に根本的な見直しを求める世論が全国で沸き起こっております。私は、この巨大開発を根本的に見直して、大幅な区域縮小が必要であると考えているものであります。

この計画の内容にはその広大な区画整理を含む巨大開発の問題点、財政問題、環境問題、そして住民犠牲の問題などがございまして、この計画が出され、執行されてきた経過の問題点について申し上げます。宅鉄法が89年に成立したということは、前の方がおっしゃ

られました。その時点で既に問題点が懸念されたということも出されました。しかし、問題点が具体的に明らかになってきたのは、91年秋の1都3県の基本計画を国が承認したという時点であります。この時点で駅をどこにつくり、どれだけの区画整理を行うかということが発表されたわけでありますが、この時点では、地元住民の意見はおろか、市議会でも県議会でも一切議論さえされていない。そういう形で基本計画が発表され、上から押しつけられてきたという問題であります。

さらに、都市計画手続の問題については、何人かの方がお話をされましたけれども、柏市におきましては、97年9月に柏市が都市計画素案の原案というものを県に提出した、これが一連の都市計画決定手続のスタートとなったわけであります。その年の夏に基本計画が変更されて、5年間開業が延期されました。その直後にこのスタートとなったわけであります。その時点では、区画整理というものは本来、多くの人たちの土地を動かし、縮小し、6割、7割の切り土、盛り土が行われるという大変な住環境の変更を伴うものがあります。したがって、圧倒的多数の住民の合意が必要であることは事業の性格から当然のことではありますが、このスタート時点で、県側も地元で大変大きな反対があるということを知りながら、この手続をスタートさせたわけであります。

98年に私が所属しております常磐新線と住民本位のまちづくりを考える柏市民の会が県交渉、対市交渉を行いました。そのときの柏市の担当者の答えは、「その時点では、計画賛成の人が何割か判断する段階ではなかった。だれのところに面接をしてどんな資料を渡したかというデータはあるけれども、だれが賛成か反対かということは全然計算していなかった。しかし、県の方が感触ではどうでしょうかと言われたので、感触では、大方の理解が得られていると思いますと答えた」。そういう形でこの都市計画手続がスタートしたわけであります。

今でも、柏北部東地区の南半分を占めます大室地域は、県下でも最も優良な農地でありまして、首都圏の野菜を賄っている、有機農法の何百年も続く、室町以前から続く農地があります。これを区画整理で平均4割の土地を取り上げるという計画であります。農業が徹底して破壊されるのは当然であります。したがって、今でも大室に古くから居住しておられる世帯の過半数の方が反対を強く表明しているところであります。その農業破壊の平均4割というのは、生産緑地として農業を継続して行くと申請し、認められている土地でさえ、平均4割の土地を取り上げるという計画でございます。常磐新線の沿線をずっと視察してみますと、埼玉では沿線はほぼ荒れ地が大変多い。茨城は原野が多い。しかし、千

千葉県は、優良農地あるいは工場地帯があり、人が住んでいる、最も高度に利用されているところでもあります。そこに平均4割の減歩をかけてくる。土地を取り上げる。土地が出せなければ清算金を出せと。ここに沿線でも最もこの基本計画の矛盾、問題点が出ているわけでもあります。この基本計画のもともとの問題点、そしてそれに固執してあくまで住民無視で計画を進めるというところに、この計画で千葉県が一番鉄道建設がおくれている理由があるわけでもあります。

この沿線の大規模開発について、環境破壊の問題について若干述べます。98年に千葉県の環境影響評価準備書というものが発表されました。そこでは、現況柏北部の中には67.6%の自然や緑や優良農地が残っております。それが開発後では7.7%、生産緑地を含めましても、減歩されれば10%ぐらいに減ってしまう。7分の1に自然、緑、農地が減るといふ恐るべき環境破壊であります。そのかわりに巨大道路が17本も柏市に通るといふ計画であります。

そして、柏市民の環境に対する意識調査が行われておりますので、それをご紹介します。市民意識調査で、「水と緑豊かな地区に住みたい」といふ声が約6割。流山でも同じようなデータであります。「企業とオフィス街」を求める声はわずかに1.2%という状況でございます。私は、常磐新線と沿線開発には住民合意、市民合意がまず第一に必要であると。したがって、常磐新線も沿線開発も一時凍結して、徹底した情報公開のもとに、住民合意、市民合意が得られるような内容に、区域大幅縮小などの根本的な見直しを行うべきであると考えます。

先ほど申しました最も犠牲が大きい大室地域の方々は、きょう公述できないということで見えておりません。その点からも、来年の土・日の再度の公聴会開催を強く要求いたしまして、私の公述を終わります。(拍手)

【議長】 どうもありがとうございました。

引き続きまして、17時5分から三原道男様、代理人三原真子様のお話をさせていただきます。三原道男様、三原真子様は鉄道公団、それから首都圏新都市鉄道株式会社に対する質疑を要望されておりますので、両者の方もあわせて、17時5分からスタートいたしますので、ご登壇くださいませ。

すみません。三原道男様、三原真子様ですが、OHPを使われますので、ちょっと……。いいですか。では、機器の関係はよろしゅうございますね。はい、わかりました。

17時00分休憩

【議長】 それでは、三原様、お願いいたします。

【公述人（三原道男）】 流山市東初石に住んでおります三原道男と申します。畑で野菜なんかをつくっている、そこら辺のおやじです。この申請は認定されるべきではありません。認定に反対いたします。それは、鉄建公団の自分の都合でしかないからです。

鉄建公団の東葛飾鉄道建設所の所長さんの話ですが、「17年度開通は至上命令なので、何としても間に合わすのだ」と力強く語っておられました。しかし、それは住民の生活が壊されて困ろうとも、精神的にも財産的にも多大な被害があろうとも、眼中にない、あるいは見ないで済ますということでしょうか。環境悪化も含めて、現実にかかる事態はこのような姿なのです。至上命令と言われたのですが、それはどこから出され、だれがこんな権限を持っているのでしょうか。これは自作自演です。至上命令を発した責任者はだれかを後ほどお答えいただきます。

鉄建公団はこの間、被害を受ける住民に対して誠意ある対応を怠っております。納得できる話し合いに十分に力を尽くしていません。それがなくて、強制収用の申請が唐突に出るのはよくありません。国は、世論をはばかり、初めから申請を受け付けないくらいに配慮しなければなりませんでした。

さて、鉄建公団の自己都合から来るよくない状況は、次のような形であらわれております。初めに縦覧において、それから今回のこの公聴会開催においてです。縦覧においては、皆様ご承知のとおり、市役所前と出張所1カ所に、玄関先に紙1枚張っただけの公告としました。市の広報には公告が記載されておられません。種々さまざまな縦覧公告がふだんは記載されているものですが、ありませんでした。土地強制収用などという成田問題以来の重要な案件について、こんな恣意的な公告であっていいはずはありません。市役所の受付係に聞いても、この縦覧のことは知りませんでした。私たちは偶然に知ったのですから、もしそれがなければ、だれもわからないうちに、意見書も1通もなく終了になったことでしょう。それが本来の予定だったのでしょうか。

国土交通省の5つの方針というのを見せてもらいましたが、そのうちの1つに国民に開かれた行政運営というのがあります。国民との対話の重視、情報公開の徹底、国民の行政参加の促進となっています。ぜひ促進していただきたいものです。そして、促進の意味からも、こんな公告において行ったこの申請を却下してください。

縦覧担当の市職員について言いますと、事務的で不勉強な印象でしたが、それはともか

くとして、見せてやる的な高見にいる錯覚は持たないでもらいたいと思います。そして、最も重要と思われる点については、まるで意識がありませんでした。すなわち、市職員の役目は、大前提として、市民の生活を守ることにあるものですが、「強制収用などをして生活が壊される人を市はどのようにして守るのか、その役目を果たすのですか」と聞きましたら、きょとんとして、ほとんど質問の意味もとらえられなかったようです。このような不備な状態で収用が先走っています。

小田急の高架化に関する裁判では、鉄道建設の都合が住民の生活より優位であってはならないと判決の中にあります。この判決を軽んじてはならないと思います。

次に、公聴会開催についてですが、この暮れの押し迫った、しかも平日の27日木曜日に行いまして、参加できる人はどれほどいるのでしょうかと思いました。不況に悩み、介護に追われている住民の生活が考慮されてはいません。公聴会開催の公告は法律すれすれの短期間で、掲載も読売1社だけ。公述申し込みも準備ができない状況です。まして、相手のある代理人依頼は困難です。先ほども話が出ましたが、質疑相手の氏名の申し込み様式と、公告の不備によって実質上できません。何よりも国民への周知不十分です。公聴会を意義あるものとするのは主催者の務めですので、再度公聴会を開き、国民の周知のもと、本来の意義あるものにしなければ、裁定はお手盛りではないでしょうか。（拍手）重要案件であれば、少なくとも1カ月以上前に公聴会開催の説明会を行うべきです。これが鉄建公団の自己都合優先によってあらわれた姿です。住民に誠意を尽くした最大限の努力など、まるでありません。国がそれに引きずられるようなことは不適當ですし、認定をすべきではありません。

次に、環境について述べます。流山の誇り、オオタカの生息区についてです。これは、生態系の象徴的なものです。眉山市長は「オオタカは残ると信じている」と毎度毎度答弁しています。また、市職員のだれに聞いても「オオタカは残ると信じている」と言います。すなわち、市長を初め、行政も一丸となって、オオタカは残るとかたく信じているわけです。したがって、もしいなくなれば、都市公団と鉄建公団の工事のやり方が悪いのです。これについて、都市公団と鉄建公団の見解をお聞かせください。後でよろしいです。

特に、至上命令なるものを掲げた鉄建公団の拙速は危ういし、今ここに強制収用まで持ち出しています。今回は区画整理外の地区の小規模な部分を対象と言っていますが、これはまやかしです。区画整理地区内でも、住民が納得しない地区でも、既になし崩しに鉄道工事を始めております。法の権力を用いて圧力をかける姿は見え見えです。この申請は実

質的に鉄道全区域の問題です。

首都圏新都市鉄道株式会社について述べます。鉄道会社は、採算が成り立たないことをはっきりと国民に示すべきです。鉄道会社の専務が「このままでは破綻しますので、幾度かカンフル注射をしなければもちません」と言っていました。カンフル注射とはすなわち税金投入です。総事業費1兆500億円についても、追加は認められるものではありません。どうしても不足があれば、役員が私財にて充当するというぐらいの制約を行う必要があります。天下りの指定席で短期間在籍し、多大な収入と退職金を得て、しかも次々と入れかわっているのは許されることではありません。

耳ざわりのよいことを言って事業をいったん始めてしまえばもうしめたもの、際限なく費用を追加できるシステムは、国を滅ぼします。鉄道会社は、マイカル投資の財テク失敗で110億円の欠損を出しましたが、それについても不明朗で、財テクの全容を国民に明らかにしません。総事業費1兆500億円の中からやりくりして110億円を浮かして損失を埋めるからいいのだと公言しています。それなら、赤字財政できゅうきゅうとしている自治体の負担を初めからほんの少しでも軽減できたはずです。自治体は、利子のつくお金を借りて、しかも前倒し出資をさせられているのです。しかし、驚くべきことがあります。鉄道会社は、その舌の根も乾かないうちに、総事業費1兆500億円にさらに500億円の準備金を追加、銀行から借り入れると新聞報道されていました。第三セクターとしての借り入れならば、将来税金での負担につながるおそれがあります。まことに不明朗な事業です。また、たとえ営業を開始しても運営費の赤字は明らかで、子々孫々にわたり多額な税金食い虫になります。したがって、例えば流山市については、「年に何十億円負担してもらいますので、他の予算に使えません。この金額分は予算からなくなります。よろしいですか」とあらかじめ全市民に了解を得ておかなければなりません。そのようにはっきりした上で、市民の賛意があれば、事業を行うべきでしょう。それがなく、ただ強制収用で事を急ぐとは、公共性に反します。工事を始めたから、もうそのままやらざるを得ないとの今までの安易な迷信は今通用しません。この悪弊こそ問題です。それに便乗して国を滅ぼしてはなりません。我々が今一番に直されなければならないもの、国を立ち直らせるものは、悪弊からの脱却です。始めたからといって、無反省に途中の見直しなし、方向転換なしで進むことができる時代ではもうありません。

さて、鉄道会社に申します。鉄道会社は襟を正して次のように表明してもらいたと思います。「実は、総事業費は1兆500億円ではなくて、何兆何千何百億円かかります。

市民の皆様、これでよろしいでしょうか。もしこれでも不足が出れば、役員の私財で充当し、今後は一切追加はいたしません。運輸費については、開業したとして、赤字が出ますので、各自治体から年に何十億円補てんしていただきます。市民の皆様、これでよろしいでしょうか。これでも不足が出れば、役員の私財で充当します」。このように事業としてはっきりさせ、再出発してください。

以上により、いたずらに工事を急ぐ理由はありません。国はこの申請を認定すべきでないことを申し上げます。まず簡潔にお答えをいただいて、次に代理人にかかります。よろしく申し上げます。（拍手）

【議長】　　今までいただいた質問に対して、適宜答えてください。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】　　首都圏新都市鉄道の木村でございます。

最後のご質問のほうから最初にお答え申し上げますが、工事費総額1兆500億円というところでございまして、この総額については、これを超えないように私どもは懸命に努力してまいりたいと思っております。何としてもこれをむしろ削減する方向で頑張ったいと思っております。

それから、ちょっと誤解があったのかもしれませんが、開業に伴って1兆500億円というのは鉄道建設工事にかかわる費用でございまして、これは国ないし地方公共団体との間での予算上計画されているものでございまして、当然鉄道ということでございますから、車両を買ったり、人を雇わなければなりません、駅員さん、運転手さん、そういうものにつきましてはこの資金フレームにもともと入っておりませんで、これは別途資金を手当てするということになっております。その額につきましては、先ほど言われたような額にまでならないと思っておりますけれども、その中でおさめていくように努力してまいりたいと思っております。ただ、こういった問題について、お気持ちはわかりますけれども、私財でやれというのは、私はちょっと筋が違くと、それははっきり申し上げさせていただきます。ただ、私どもは今申し上げた額の中におさめるように最大限努力してまいりたいということとは、はっきり申し上げたいと思っております。

ついでに申し上げて恐縮でございますけれども、先ほど来の公述の中で、マイカルの問題に関連しまして事実無根の問題につきまして憶測で発言された方がおられました。個人の名誉にかかわる問題でございますから、これは明らかに事実無根だということをはっきり申し上げて、議事録からの削除を要請しておきます。

とりあえずのお答えは以上でございますが。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 それでは、幾つかご質問があったんですが、ちょっと順番が違うかもわかりませんが、もし不足があったら、その旨おっしゃってください。

平成17年の開業を至上命題としたのはどなたかというご質問だったと思うんですが、これにつきましては、私どもは冒頭にご説明をさせていただきましたが、当時の運輸大臣から計画書をいただきまして、このとおりにつくりなさいという命令をいただいています。その中に、平成16年の3月までに工事を完成しなさいという命令が含まれております。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 今の件でございますけれども、これはそういう命令と指示があったことは事実でございますが、私ども会社といたしましても、これは1都3県、東京、埼玉、千葉、茨城、そして沿線の12市町村それぞれから、先ほど都知事のお話もございましたけれども、各県知事さんあるいは市のそれぞれのところから、17年度開業を間違いなくやれと。確かに、マイカルの問題で私どもは大変ご迷惑をおかけしたことを重々反省いたしておりますが、そのことによって17年度開業は絶対におくらせるなというもう一つの強い要請をいただいております。私どもは、やはり沿線の皆様方のご期待にこたえることが使命だと思っております。

【公述人（三原道男）】 鉄道会社の都合の話は今伺いました。それはおたくの都合の話です。

それで、総事業費1兆500億円といいますと、鉄道ですから、実は電車は入っていませんなんてだれも思わないわけでしょう。さらに、では次にこれが入っていません、あれが入っていませんなんていったら、何だってできるじゃないですか。

【起業者（首都圏新都市鉄道株式会社）】 よろしいですか。これは国、そして公共団体での計画で決められているスキームではっきりしていることございまして、私どもが抜いたとか、そういうことではございません。予算上ははっきりしていることでございます。

【公述人（三原道男）】 いや、私は初めて聞きましたよ、車両が入っていませんなんて。何ていうことですか。

それで、鉄建公団さん、先ほどのオオタカのほうはどうですか。

【起業者（日本鉄道建設公団）】 オオタカの件につきまして、先ほど私どもと都市公団さんというお尋ねだったんですが、残念ながら都市公団さんはお見えになっていないので、私どもは鉄道、都市公団さんが区画整理事業ということで、オオタカの問題につきましてはむしろ都市公団さんの区画整理事業の市野谷のほうになると思うので、私どもの鉄道につきましては、鉄道の範囲で事前にやりました環境アセスメントの定めに従いまし

て監視もしておりまして、それは事前にご説明したとおりに進めているつもりなんです。

【公述人（三原道男）】 それでは責任がほとんどない答えなので、次回の公聴会でお願いします。

では、次に代理人にかわります。

【議長】 次回とおっしゃいますが、今一つ申し上げます。都市公団さんのほうで、今回についてはご辞退されたのは事実でございます。

では、次に公述をお願いします。

【代理人（三原真子）】 私は三原真子と申します。では、時間がなくなりますので、急いで書いたものを読ませていただきます。

巨大開発と一体的に常磐新線を通すため、土地収用法を国が認定することを反対します。

私は、区画整理区域内の住民です。常磐新線に伴う巨大開発問題に直面してかかわるようになってから長年たちますが、初めから、そして日を増すごとに鮮明に、これは個人の暮らしそのものを侵し、生活を脅かし、各個人が築き上げた自立性を崩すものだということを感じさせられています。

土地収用法の認定を国が行いそうだと心配して、数日前、国土交通省が出している「使命、目標、仕事の進め方」を見て驚きました。何と第1に「自立した個人の生き生きとした暮らしの実現。人々が自由かつ自発的に活動し、それぞれのライフスタイル、ライフステージを生き生きと安心して暮らせる社会の実現」と書いてあるではありませんか。このように掲げたものにみずから手で泥を塗るようなことはしないでください。

今のやり方では、私たちの暮らしは悪化の道をたどることが目に見えています。自然破壊や経済的生活への影響ははかり知れません。不備なままで何が何でも鉄道を通そうとしています。次の公述人の元島さん一家の生活破壊を顧みることなく、これを解決しないで認定手続だけを先取りするやり方には、押さえがたい憤りを感じます。

また、地域の子供たちへの影響が大きいことも最大重視してください。ここで、今子育て真っ最中のコタニキミコさんが私に託された文を読ませていただきます。

「私は、小山小学校と八木北小学校の2校の児童が放課後を過ごす学童保育所やまびこルームの父母です。

今、子供たちは、学校では勉強や友人関係、家庭では親子の問題など、たくさんのストレスを抱えています。それを解消する余暇の時間も、テレビゲームをやったり、アミューズメントパークで過ごしたり、いつも人工的で無機質なものに囲まれています。そんな中

で唯一子供らしさが発揮できるのは、自然に囲まれたやまびこルームで過ごす時間です。ルームの周りの林は落ち葉の下に木の実やキノコ、昆虫が隠れていて、子供たちはすり傷、切り傷をつくって日が暮れるまで宝箱の中を探索しています。木のつるや枯れ枝を使って基地づくりをやったり、自然の草花でお店屋さんごっこをしたり、大人では想像もつかないことを違った年齢の子供たちでお互いに考え、相談し、あるときはルールをつくって遊んでいます。その目はきらきらと輝いていて、学校でも家庭でも見られない子供の本当の姿だと思います。そんな自然の林を開発という言葉で壊されてしまっているのでしょうか。緑地化という形で整備された安全な公園はつくられると思いますが、人の手でつくったものと、あるがままの自然とは、あまりにも子供に与える影響が違い過ぎると思います。ノートを開いてスイッチを入れれば、すぐに海外の友人に手紙を送れる時代です。でも、そんな時代だからこそ、ゆっくりゆったり過ごせる空間を残さなくては、人の心はぼろぼろになってしまいます。子育てをしている世代として、ものを感じる心の育つ環境を残していかなくてはと思います。常磐新線の開通に伴う開発をもう一度見直していただきたいと思います。自然と共存できる形があるはずです。自然と接して育つ子供の輝きを見て、学校の先生や親ができない教育の場が今ここにあると思います。

しかし、私たちのやまびこルームも、常磐新線が通り、区画整理がどんどん進めば、どうなるのでしょうか。どこへ行かされるのでしょうか。利用計画図を見ると、宅地と巨大道路でいっぱいです。本当に不安です。親の負担と市の助成を受けて親たちで運営しているこの学童やまびこルームですが、流山市に来年度の市の助成金を求めてお話ししましたところ、常磐新線にお金がかかり、市財政が非常に逼迫しているので、とても今までどおりというわけにはいかないと言われました。それでがっかりして頭を抱えていますと、だれに聞いても、今市に何かを求めていくと、常磐新線のことでお金がないからだめだとみんな断られるという話です。

私は、不動産屋の説明を信じて、区画整理区域内に土地と家を買って、町名を一つ隔てたところから引っ越してきた者ですが、予想もしなかったような多額の清算金と減歩があることを知り、お先真っ暗な気持ちになっています。学校の子供たちも、家庭での親たちも、開発が進むにつれ、日常の危険性や、目の前が破壊されていく姿を見て、また将来の経済負担を思っ、お父さんもお母さんも、おじいちゃんもおばあちゃんも、困ったことだとつぶやいているそうです。こんな生活が子供の教育によいわけがないと思います。大人たち同士が十分な話し合いや、時間をかける解決方法ではなく、強制的に行うことを子

供たちに見せたくはありません。ましてや、将来を担う子供たちに自然破壊と借金を負わせたくもありません。現在のこと、将来のことを考えて、今立ちどまって考え直していただきたいと思います。」

これは、今子育て真っ最中のコタニさんのお話でした。国が認定すれば、県や市にも多大な財政的な負担を与えること、私たちの生活に大きな影響を与えていく引き金になることを考えてください。千葉県では、第三セクター鉄道を県で抱え切れず、売ったり、廃止に追い込まれたりしているではありませんか。それを知りつつ認定することは、国の責任として重大です。住民の生活を軽んじないでください。

柏北部の方々はこの状況の中で再度公聴会開催を求めておられます。私たちもそう思います。すべてのことの合意を得ないで進め進めでは、歴史的に必ず後悔することになります。今以上の費用をかけるようになると思います。

以上ですが、数分ありますので、つけ加えさせていただきまして、言い落としたことを言わせていただきます。今、環境破壊がどんどん私の目の前で進んでいます。そして、過去のことになりますけれども、環境影響評価が行われました。しかし、そのいいかげんさは本当に悔しいというか、情けない気持ちであります。

これはちょっと小さくてわからないと思うんですけども、本当は拡大して皆さんに理解していただければと思いますが、これは流山市が撮った私たちの地域の緑が残っていたときの写真です。でも、もうこれはほとんど破壊されてなくなってしまいました。当然のこと、環境アセスでは、そうなることは示されていました。この茶色い部分は、全部造成して土をはがしてしまうということを示していたわけです。そして、これをこのように、この黄色い部分は全部住宅です。そして、この赤い部分がさっきから言われている駅周辺の開発の商業地域になるところです。このように真っ茶色にしたところは造成して土を全部はがしてしまうところですから、これで環境に影響がないということはないはずですが。しかし、あの環境影響評価書は、環境影響は軽微であると結論づけているんです。このような環境影響評価を前提にして今ここまで進んできたということは、本当に残念に思います。そして、不信を募らせるだけです。どうぞ皆さんも、このようにして進んできたということを踏まえて、これからのことを考えていただきたいと思います。（拍手）

【議長】 どうもありがとうございました。

それでは引き続きまして、17時40分から元島さんの公述をお願いしたいと思います。元島さん、17時40分から公述を始めますので、しばらくたったらばご登壇ください。

17時35分休憩

17時40分再開

【議長】 公述を始めてください。元島さん、お願いいたします。

【公述人（元島俊治）】 それでは、私は、千葉県流山市駒木620の66、現在駒木地区の工事が進められているところの直近に住む住民の一人として、今回の工事の体験を踏まえながら皆さんにお話をするとともに、反対の立場から意見を述べさせていただきます。

日本国の憲法では、国民が財産 土地、建物はもちろんであります を所有する権利を保障しているところです。ところが、土地収用法というのは、国民の財産を権力をもって強奪する法律であります。したがって、このような法律を申請することにおいては、あくまでも重々慎重でなくてはならないと思います。

常磐新線が建設されますと、私の自宅の敷地の約1メートルぐらいの自宅の玄関の真上を鉄道が通ることになります。このため、騒音、振動、粉じん、日照、それから鉄道の橋梁の高いところからの景観から来る心理的、精神的な圧迫等、日常生活をする上においてまことに大変な被害を受ける立場になります。しかも、不動産屋さんからは、このような鉄道直下の土地・建物では、売却する場合にはよっぽど売却の価格を下げないと買う人はいないと言われており、もう資産価値はゼロに等しい状態に追い込まれております。

駒木地区は、新線の鉄道が始まる前は、自宅の前の雑木林から春にはウグイスの鳴き声が聞こえてくるほど、まことに自然豊かな生活環境の住宅地区でありました。ところが、今年の2月から駒木地区の三井建設敷地内の工事が始まって以来この1年、新線の工事現場の直近に位置する私の家は、地盤が軟弱なせいもあって、くい打ち工事、基礎工事ではドシンドシンという工事の振動のたびに自宅は震度6ぐらい大きく揺れ動き、柱、天井はミシミシと鳴り、また地盤を掘り返すショベル作業機械のガーガー、ガチャガチャガチャというような大きく鳴り響く騒音に悩まされ、また風の強い日には砂ぼこりが舞って洗濯物に土ぼこりがつき、さらに家の目の前には高さ4メートルぐらいの工事現場の鉄板がぐるりと張りめぐらされて、心理的、精神的な圧迫を受けるという日常生活における被害を受けております。しかも、自宅の家屋の外壁や天井にもひび割れが生じるという、たび重なる被害を既にこうむってきております。

このため、この振動調査をしてくれということで流山市に申し入れをしまして、これまで2回ほど測定調査をしてもらっておりますけれども、この測定調査が入るということは、

流山市から関係する工事会社のほうに既に連絡が行っていて、測定をする日は工事の振動があまり起きないような形で工事がなされる。通常私の家の前を通る人も、その人たちは測定しているということは知りませんが、「きょうは静かだね」といった言葉が返ってくるということで、これでは振動調査をしてもらっても何の意味もないという状況であります。

このようなひどい状態であることから、これまで鉄建公団、国土交通省、千葉県、流山市にこれらのことを訴えたとともに、鉄道建設公団に今までと同じような静かで安心して暮らせる生活を補償して、移転を要求してきておりますけれども、公団は何ら解決に向けての話し合いをしようとしてきておりません。鉄建公団は、鉄道が通ることになれば、我が家の敷地と隣の敷地の境界線について、確認の同意を得なければならないことは決まっていることです。それにもかかわらず、同意のない状態のまま隣地の用地買収を行って工事を行おうという考え方であることが、最近明らかになりました。こんなことは言語道断であって、許されることではありません。

鉄道建設公団はもちろん、国土交通省、千葉県は、安易に土地収用の事業認定の手続をとる前に、住民の立場に立ち、真摯な気持ちで住民の声を聞いて、まず用地買収の交渉に取り組むことが先決であると思います。今回の鉄道建設公団の突然の土地収用の申請は、住民との話し合いをないがしろにして工事を強行しようとするものであって、こんなことは断じて許すわけにはいきません。

常磐新線が建設される予定地の住民にとっては、今まで何十年にわたって培ってきた生活の場としての財産にかかわる重要な問題であります。にもかかわらず、今回の土地収用の事業認定の申請に当たっては、縦覧の公示を市の掲示板に張っただけで、関係する住民に対し、市の広報紙とか自治会回覧板といったものを使って住民に広く知らせることが全く行われておりません。あたかも意見書の提出が迷惑であるような対応の仕方があります。

また、今回の公聴会の開催についても、関係する地域住民の多くが意見を言えるよう、同じように市の広報紙、自治会等の回覧板を使って広く関係住民に知らせるべきものであるにもかかわらず、読売新聞社1社の広報に小さく公示の掲載をするだけというおざなりな対応でありました。これでは、読売新聞読者以外の住民には公告を知らせなくてもよいと言っているようなものであります。すなわち、公告という意味の観点からすれば、公告という体をなしておらない。今回のやり方については大変欠陥があり、問題であると思

ます。

さらにその上、12月15日の公聴会の公示、公述書の提出期限が12月25日。私が公聴会が開かれるということを知人から聞いたのは18日でありました。それで、いわゆる相手関係者の公述人とのやりとりができる提出期限は21日、それから公述人がみずから述べる場合は25日ということで、私がいただいた18日からすれば、こうやって公述を述べる日まで1週間しかないという、まことに短期間に設定されております。かつ、公聴会の開催日もだれもが年の瀬の忙しい、参加しにくい年末の27日に設定するという念の入れようであって、これでは住民の意見を聞くという姿勢が全く見られないというやり方であります。

これらのことから、住民の多くが意見を言う機会が与えられるよう、市の広報紙等を使って住民に公聴会の開催を知らしめ、再度日を改めて、土・日等の日を設定して公聴会を開くことを要求いたします。（拍手）

鉄建公団、国土交通省、千葉県は、常磐新線の建設において、旧運輸省が土地収用法に基づいて強行し、国政史上大きな汚点となった成田空港の建設問題を教訓にして、土地収用法による強行という同じ過ちを二度と犯してはならないと思います。解決のかぎは、あくまでも住民の声を聞き、住民との話し合いで解決することであることを鉄建公団、国土交通省、千葉県、流山市の担当者関係者は肝に銘じていただきたいと思います。

また、さきの小田急鉄道高架工事の裁判では、国の事業認定の取り消しの判決があったところであります。判決の中で、これは引用であります、「単なる利便性の向上を騒音による違憲状態の解消より優先するのは、法的に見過ごすことはできない。事業費なども慎重な検討を欠き、重大な瑕疵があった」と述べております。判決理由として、「高架方式を採用すると、相当広範囲で違法な騒音被害が発生するおそれがあったのに、これを見過ごして環境影響評価をした著しい過誤があった」と述べています。常磐新線建設当初と現在では沿線の環境も変化していること、また同じような過去の尺度で環境影響評価が行われていたとすれば、本当に正しい環境影響評価が行われてきたのか、個々の立地条件に照らし合わせて細部まで環境影響調査がなされたのかどうか、建設者の立場に有利な環境影響評価になってはいないかというような疑問があり、再度専門家による環境影響評価を行うことを要求いたします。（拍手）

一方、常磐新線の建設運営を行う首都圏新都市鉄道株式会社は、関係自治体が出資している出資金の運用において、マイカル関連の社債で110億円という大金を回収不能にす

るという放漫経営を私どもは新聞で知ったところでありますけれども、バブル崩壊後の日本の経済の構造不況下の中であって、新線沿線の開発は当初の見込みと異なり、ままならない状態になっております。かつ、我が国の人口は少子化傾向の中で、人口が増えるという予測は全くないような状態です。このような中で採算性のとれる鉄道運営になるのか、全く疑問を持つところであります。したがって、この鉄道事業計画についても再検討すべきものと考えます。

以上の中でさらにつけ加えておきたいことは、きょう公聴会が開かれたわけですが、公聴会の中で公述人が言い放し、主催者側は聞き放しということのないよう、これをどのように生かしてやっていただくことになるのか、その辺を私は十分監視していきたいと思っております。

以上、常磐新線の土地収用法の事業認定の申請に対して断固反対するという意見を述べさせていただきました。時間はこれで結構です。以上です。（拍手）

【議長】 どうもありがとうございました。

それでは、これによりまして予定しておりましたすべての公述が終了いたしましたので、常磐新線（千葉県内）に係る公聴会を終了いたします。

なお、会場の管理上の都合がございますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかにご退場願います。本日はどうもありがとうございました。

17時55分閉会