

一般国道468号新設工事（有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事・埼玉県桶川市大字上日出谷字殿山地内から同市大字五丁台字上地内まで）並びにこれに伴う県道及び市道付替工事に係る公聴会

日時 平成24年2月17日（金） 17：30～（1日目）

平成24年2月18日（土） 10：00～（2日目）

場所 埼玉県桶川市 さいたま文学館文学ホール

平成24年2月17日（金）（1日目）

○公聴会開会

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから一般国道468号新設工事（有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事・埼玉県桶川市大字上日出谷字殿山地内から同市大字五丁台字上地内まで）並びにこれに伴う県道及び市道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催します。

私は、議長を務めます国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の伊藤と申します。よろしくお願いたします。

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23年11月15日付で起業者代理人である関東地方整備局長及び起業者である東日本高速道路株式会社から申請がありました事業認定の申請について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、国土交通省ホームページに掲載いたしました開催案内に記載しておりますが、本日会場受付にてお配りいたしました整理券の裏面にも記載しておりますので、ご一読いただき、遵守されるようお願いいたします。これを遵守いただけない場合は、議長により退場を命じられることもあります。また、状況によってはやむを得ず公聴会を打ち切らざるを得ないこともありますので、あらかじめご了承ください。

○公述人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（後閑）】 公述人の関東地方整備局関東整備局長の下保の代理人であります国土交通省大宮国道事務所の後閑と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（森澤）】 同じく大宮国道事務所の森澤と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（後藤）】 公述人の東日本高速道路株式会社社長兼社長の佐藤の代理であります東日本高速道路株式会社関東支社さいたま工事事務所の後藤と申します。よろしくお願ひいたします。

【公述人（後閑）】 それでは、座らせて公述をさせていただきたいと思ひます。

本日の公聴会では、対象事業であります首都圏中央連絡自動車道、以下圏央道といひますが、この圏央道の桶川市大字上日出谷字殿山から同市大字五丁台上までの間において、これまでの事業の経緯、事業の目的及び内容などについてご説明し、この事業が土地収用法第20条の要件を満たしていることについて公述してまいりたいと考えております。

本日説明させていただく項目は、事業の経緯、事業の目的及び内容、現在の工事状況の大きく3つの項目でございます。

それでは、事業の経緯からご説明申し上げます。

まず、本日公述する埼玉県内の圏央道についてご説明いたします。埼玉県内の圏央道計画延長58.4キロメートルでございますが、現在36.5キロメートルが供用済みでございます。残る未開通区間の桶川北本インターチェンジから白岡菖蒲インターチェンジ間の10.8キロメートル及び久喜白岡ジャンクションから埼玉茨城県境までの11.1キロメートルにつきましては、現在鋭意事業を進めているところでございます。このうち、今回の事業認定における全体計画区間は、桶川北本インターチェンジから白岡菖蒲インターチェンジ間の10.8キロメートルでございます。

次に、本日公述いたします起業地についてご説明いたします。

圏央道桶川北本インターチェンジから白岡菖蒲インターチェンジ間の10.8キロメートルを全体計画とし、このうち、桶川市大字上日出谷字殿山地内から同市大字五丁台字上地内までの延長4.3キロメートルを起業地区間としており、図で示す赤い区間となっております。

続きまして、事業の経緯についてご説明申し上げます。

全体計画区間であります桶川北本インターチェンジから白岡菖蒲インターチェンジ間につきましては、平成6年度に事業化され、平成8年4月に都市計画決定がなされました。平成14年度には用地取得に着手し、平成18年度には工事着手を行ったところでございます。また、平成22年3月には、川島インターチェンジから桶川北本インターチェンジ間が開通し、平成23年5月には白岡菖蒲インターチェンジから久喜白岡ジャンクション間が開通をいたしました。

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付するなど、工事内容の周知に努めてまいりました。

続きまして、この表は平成24年1月末現在の起業地における用地取得状況を示したものでございます。起業者としては事業の早期完成のため、任意による用地交渉を進めてきた結果、多くの地権者の皆様方のご協力を得て、現在起業地の用地取得率は9割を超えておりますが、残る未取得用地につきましては、一部の方のご協力が得られていない状況でございます。

このため、今後も用地取得の解決の見通しが立たない場合に備え、平成23年9月20日に土地収用法第15条の14に基づく事業説明会を実施し、平成23年11月15日に事業認定の申請を行ったところでございます。今後も引き続き、任意による用地取得にご理解とご協力をいただけるよう精いっぱい努めてまいるとともに、圏央道の早期完成のため、調査設計、工事設計を継続して実施してまいります。

続きまして、事業の目的及び内容についてご説明いたします。

今回の圏央道対象区間のご説明の前に、圏央道の全体についてご説明申し上げます。

この図は、現在の首都圏における主要な高速道路ネットワークの整備状況を模式的にあらわしたものです。青い線は既に供用されている路線であり、赤い線は現在事業中、または計画中、調査中で、未供用となっている区間です。この図で、一番外側の環状道路の円が圏央道、その内側に東京外かく環状道路、その内側に首都高速道路中央環状線がございます。これらの3つの環状道路を首都圏3環状とっております。

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、都心から半径40から60キロメートルの地域を環状に結ぶ延長約300キロメートルの自動車専用道路であり、先ほどご説明した首都圏3環状の一番外側に位置しております。

圏央道は首都圏から放射状に伸びる東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東水戸線及び千葉富津線といった幹線道路と相互に連絡することにより、都心部への交通

集中による交通混雑の緩和や、都心部への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寄与することなどを目的としております。

現在の圏央道の整備状況につきましては、全体計画延長約300キロメートルのうち、約110キロメートルが開通している状況でございます。中央道の八王子ジャンクションから桶川北本インターチェンジにつきましては既に開通しており、今回の全体計画区間にあります桶川北本インターチェンジから白岡菖蒲インターチェンジ間の延長10.8キロメートルについて鋭意事業を進めているところであり、この区間の開通により圏央道が東北道と接続されることとなります。

続きまして、埼玉県内の圏央道についてご説明いたします。

埼玉県内の圏央道は、県内の東西の新たな幹線道路として、高速自動車国道である関越道と東北道を相互に連絡するとともに、既に開通している中央道八王子ジャンクションと関越道鶴ヶ島ジャンクションとの区間、さらに順次開通予定である圏央道の他の区間とあわせて、国道16号が担っている幹線交通を分担し、県内の交通の円滑化に資するとともに、埼玉県及び本路線沿線市町で進行中のさまざまな地域振興施策の推進、活性化を支援する重要な路線であります。埼玉県内の圏央道計画延長58.4キロメートルのうち36.5キロメートルが供用済みであり、残る未開通区間も桶川北本インターチェンジから白岡菖蒲インターチェンジ間の10.8キロメートル及び久喜白岡ジャンクションから埼玉茨城県境までの11.1キロメートルについて、現在事業を進めているところでございます。

次に、この写真は圏央道と並行します国道16号の川越地区における混雑状況を示したものでございます。国道16号は首都圏の環状道路であるとともに、埼玉県内の東西方向を連絡する重要な幹線道路であり、川越市、さいたま市、春日部市などの都市を連絡しており、地域住民の通勤や買い物などの日常生活はもとより物流交通にも広く利用されており、現在交通混雑が生じているところでございます。

なお、ここで示します混雑度とは道路の混雑の程度を示す指標でございまして、交通量を交通容量で割った指標でございます。よって、混雑度が1以下であれば混雑することなく円滑に走行でき、1を超え数字が大きいほどより混雑が発生しているということになります。

続きまして、この写真は国道16号のさいたま市北区における混雑状況を示したものでございます。

次に、国道16号の交通事故発生状況についてご説明いたします。

この図は、平成21年に埼玉県内の国道において発生した交通事故発生率を示したものです。黄色の棒が埼玉県内の国道全体の事故発生率、赤色の棒が全体計画区間と並行する国道16号の川越市小仙波からさいたま市岩槻区までの区間における事故発生率を示しています。

これを見ますと、埼玉県内の国道の事故発生率は1キロメートル当たり8.3件に対し、国道16号は1キロメートル当たり12.6件と、1.5倍の事故発生率となっております。国道16号における交通事故を改善するためにも、圏央道の整備を進めているところでございます。

続きまして、圏央道の整備効果についてご説明いたします。

まず初めに、分散導入効果についてご説明します。

左の図の黄緑色の実線は、現在整備されている高速道路ネットワークの関越道を利用して、東京都心へ移動する場合の代表的な経路を示しています。右の図のように、圏央道が整備されると、圏央道を利用して東北道を経由し、東京都心へ移動する経路を選択することができるようになります。この結果、首都高速道路への交通集中が分散され、これらの路線の交通混雑が緩和されると考えられております。

続きまして、地域間移動についてご説明いたします。

左の図の黄緑色の実線は、現在整備されております高速道路ネットワークまたは国道16号を利用して、鶴ヶ島ジャンクションから久喜市方面に移動する交通の代表的な経路を示しております。これを見ますと、左の図の圏央道が整備されていない現状においては、どの経路においても遠回りをして目的地へ向かうことがわかります。右の図のように、圏央道が整備されますと、圏央道を利用して、地域間移動が直接できるようになります。

続きまして、非常時の迂回機能についてご説明いたします。

左側の図の黄緑色の実線は、現在整備されております高速道路ネットワークの関越道から都心方面へ向かうルートを示しておりますが、例えば災害や事故により関越道が途中で通行止めとなった場合を考えると、迂回が難しく、都心方面へのアクセスが困難となります。右の図のように、圏央道が整備されると、圏央道を利用して東北道を経由し、都心方面へ向かう経路が確保されることとなるため、都心方面への円滑なアクセスが確保されることとなります。このように圏央道の整備は緊急時における代替ルートとしての機能、効果も期待されているところでございます。

次に、周辺道路の交通混雑についてご説明いたします。

この図は、圏央道の全体計画区間と並行する国道16号において、圏央道整備前後の交通混雑度の変化を予測したものです。川越市及びさいたま市北区の国道16号では、現在の混雑度は平成22年度道路交通センサスによれば、1.85、2.61と高い混雑度でございましたが、圏央道の整備により国道16号の交通が転換され、混雑度は1.42、1.76と緩和されることがわかります。このように圏央道の整備は周辺道路の交通混雑を緩和する機能も期待されております。

次に、所要時間の短縮についてご説明いたします。

この図は、久喜菖蒲工業団地から一般国道16号と圏央道が交差する入間インターへ向かうルートに関して、圏央道の整備前後で所要時間がどのくらい変化するかを比較したものでございます。青い線は、圏央道が未整備の場合の代表的なルートであります国道16号を経由して移動する場合、赤い線は、圏央道を利用する場合でございます。この図を見ると、圏央道の整備後には38分で移動できると見込まれ、整備前の移動時間102分と比較して約64分の短縮が可能であると考えられます。このように圏央道の整備は目的地への所要時間を短縮する機能も期待されております。

続きまして、地域振興の支援についてご説明いたします。

埼玉県では、18年度に田園都市産業ゾーン基本方針を策定し、圏央道インターチェンジ周辺の産業集積を図るため、産業基盤づくりを推進しております。この図は、この基本方針に基づく先導モデル地区として選定されている9地区を示したものでございます。埼玉県内の圏央道沿線地域の企業立地は着実に進んでおり、圏央道の整備は地域振興の支援としても期待されているところでございます。

続きまして、緊急輸送道路として担う役割についてご説明いたします。

この図は、全体計画区間周辺における第1次特定緊急輸送道路網を示したものです。埼玉県では、大規模な地震等の災害が発生した場合に救命活動や物資輸送を行うため、平成19年3月に重要な路線について緊急輸送道路として定めております。高速道路や国道など4車線以上の道路と、これらを補完する広域幹線道路は第1次特定緊急輸送道路に指定されております。圏央道についても、当該道路に指定されているところでございます。このように圏央道は災害発生の緊急時における輸送道路としても重要な役割を担っております。

続きまして、本事業の環境対策についてご説明申し上げます。

今回の全体計画案であります圏央道桶川北本インターチェンジから白岡菖蒲インターチ

エンジ間につきましては、平成8年の圏央道の国道254号から埼玉茨城県境間の都市計画決定に合わせまして、埼玉県知事により、事業による環境への影響を事前に予測・評価を行います環境影響評価が実施されているところでございます。この環境影響評価の結果では、環境保全目標が達成されるものと評価をされております。

平成8年に圏央道の都市計画決定とあわせて実施しましたこの環境影響評価は、建設省所管道路事業環境影響評価技術指針に基づき実施しており、その流れについて概要をご説明いたします。

まず、自然的条件や社会的状況など地域環境について把握を行い、現状調査を実施しました。その後、事業の実施が環境に及ぼす影響について予測評価を行っております。

こちらが平成8年に圏央道の都市計画決定とあわせて実施しました埼玉県の環境影響評価において予測評価を行った環境要素でございます。図にあるとおり、大気汚染、騒音、振動、植物、動物の5要素を設定しております。設定された5要素の予測評価を実施した結果、すべての要素で国の環境基準等をもとに設定しました環境保全目標は、達成されるものと評価をされているところでございます。

まずは、大気質の評価結果についてご説明申し上げます。

図中の黄色の線は、環境保全目標を示しております。グラフは起業地区間におきまして予測した二酸化窒素及び一酸化炭素の濃度を示しております。二酸化窒素の環境保全目標は、環境基準であります0.06ppmで、図中の黄色の線です。図中のオレンジ色の線は、官民境界における予測値でありまして、桶川市上日出谷、北本市二ツ家、桶川インターチェンジとも環境保全目標は達成されるものと評価されております。

次に、一酸化炭素の環境保全目標は、環境基準である10ppmで、図中の黄色の線でございます。図中のオレンジは、官民境界における予測値であり、環境保全目標は達成されるものと評価されております。

続きまして、騒音の評価結果でございます。

騒音の環境保全目標は、その当時の環境基準で朝6時から8時、昼8時から19時、夕方19時から22時、夜間22時から6時の各時間ごとに環境基準が定められておりました。グラフは起業地区間において予測した騒音の結果を示しており、赤字で示したラインが各時間ごとの環境保全目標値でございます。図中のオレンジは、官民境界における予測値でありまして、桶川市上日出谷、北本市二ツ家、桶川インターチェンジとも遮音壁の設置により環境保全目標は達成されるものと評価されております。

次に、今回最新の計画交通量であります平成42年計画交通量にて照査した結果についてご説明を申し上げます。

まず、二酸化窒素と浮遊粒子状物質を照査した結果でございます。二酸化窒素の環境保全目標は、環境基準である0.06ppmで、図中の黄色の線です。図中のオレンジは、官民境界における予測値であり、各地点で環境保全目標を満足することを確認しております。浮遊粒子状物質につきましては、平成8年の環境影響評価時には、予測を行う知見が十分解明されていないため、的確な予測が困難であったため、予測評価を実施していませんでしたが、今回は新たな評価項目として試算をしております。浮遊粒子状物質の環境基準は、環境基準0.10ミリグラム/立方メートルで、図の黄色の線です。図中のオレンジ色の線は、官民境界における予測値でありまして、各地点で環境基準を満足することを確認しております。

次は、騒音について照査した結果でございます。

平成8年の環境影響評価実施後の平成11年4月に騒音の環境基準が改正されております。具体的には評価方法が従来の中央値L50から等価騒音レベルLAeqに改定されておりますので、今回の照査につきましては、現在の環境基準であります等価騒音レベルで照査を行っております。

現在の環境基準は、官民境界から20メートルの範囲の近接空間と、官民境界から20メートル離れた地点である背後地について、昼間6時から22時と、夜間22時から6時ごとに定められており、図の赤い線が環境基準でございます。図の紫色は予測値でありまして、各地点で遮音壁の設置により環境基準を満足することを確認しております。

続きまして、動植物に関する環境保全対策の概要をご説明します。

平成8年の環境影響評価実施時に文献調査及び現地調査を実施し、事業地周辺の動物・植物の生息状況の把握を行いました。これらの調査結果をもとに、本事業が貴重な動植物に及ぼす影響を予測しました。その結果、例えば国内希少野生動植物種のおオタカにつきましては、平成4年から5年に実施した現地調査の結果、本事業の沿線では営巣木は確認されていないことから、おオタカの生息に及ぼす影響は少ないものと予測され、環境保全目標は達成されるものと評価されております。その他の貴重な動植物についても影響は少ないものと予測され、環境保全目標は達成されるものと評価されております。

平成8年の環境影響評価の手続を完了した後の、事業の実施のために進めてまいりました環境調査の中で、事業地周辺において、国内希少野生動植物でありますおオタカの営巣

が確認されました。このため大宮国道事務所では、オオタカの保護に向け専門家からなる埼玉圏央道オオタカ等保護対策検討委員会を平成14年5月に設立し、平成18年度までに計11回の委員会を開催し、平成19年3月には保護対策の提言を取りまとめました。また、引き続き平成19年度からは、モニタリング調査結果を通じ対策の検証や事業者が保護対策を進める上で重要な指導・助言をいただくことを目的とした保護対策会議を設置し、必要なモニタリング調査や保護対策を実施しながら事業を進めております。

続きまして、工事期間中の環境保全対策についてご説明いたします。

工事の実施に当たりまして、環境影響評価書に記載されております工事中の環境保全対策に基づき、十分施工計画を検討した上で、工事現場周辺の環境に及ぼす影響をできるだけ少なくなるよう努めているところでございます。

例えば、大気汚染対策として土運搬のダンプトラックにつきましては、必要に応じて飛散防止シートの装着や車両のタイヤなどの清掃を実施しております。

また、水質汚濁への対策として、集中豪雨による民地への土砂流出を防ぐため、仮締め切り、仮排水路の設置を行っております。

最後に、全体計画区間の桶川北本インターチェンジから白岡菖蒲インターチェンジ間の現在の工事状況についてご説明いたします。

この写真は、桶川市川田谷地区の工事状況を示したものです。桶川市川田谷地区では、左の写真のように、一部区間を除き高架橋がほぼ完成しております。高架橋の上の舗装工事や標識照明工事などが残っております。

続きまして、この写真は、JR高崎線との交差部の工事状況を示したものです。左の写真の真ん中をJR高崎線が横断しており、圏央道が写真下から上にかけてJR高崎線の下を抜けていきます。この箇所はJRの営業線であることから、国土交通省及び埼玉県からJR東日本へ工事を委託し、現在JRにて工事を進めております。

また、JR高崎線交差部の前後区間の掘割部につきましても、本年1月17日及び19日に工事説明会を開催し、工事に着手したところでございます。

この写真は、久喜市菖蒲町下栢間から白岡菖蒲インターチェンジ方面の工事状況を示したものです。左の写真は、手前が仮称菖蒲パーキングエリア、奥が国道122号とのインターチェンジであります白岡菖蒲インターチェンジを臨んでおります。久喜市の菖蒲パーキングエリアより東側では高架橋の橋脚の建設がほぼ終了しており、今後高架橋の上部工事に着手してまいります。

左の写真の下側につきましても、東日本高速道路株式会社にて高架橋の下部工事及び上部工事を順次着手してまいります。

以上、工事状況の進捗状況について説明いたしました。

以上、公述対象区間における圏央道の事業の目的と内容についてご説明してまいりました。本事業は、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志と能力を有していること、本事業計画が土地の適正かつ合理的な土地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理由があることから、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ものと考えております。また、圏央道の早期完成に対する期待にこたえるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できるだけ早期の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取得に向け最大限努力をしていく所存であり、地元の皆様方のご協力をお願いいたします。

これで起業者の公述を終わります。ご清聴ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。 それでは、降壇してください。

○公述人2：永野 朋子

【公述人】 桶川市若宮に住んでいます永野朋子です。よろしくお願いいたします。

今回、初めて公述させていただくんですが、今回の公聴会が手続を進めるために、大体的な裏づけということで順次やっていくというのが、大体皆さんがされるような順番になっているということで、今回の公聴会が手続をとにかく進めるための既成事実をつくるというための公聴会にしないという前提でお願いしたいと思います。そのところについてはいかがでしょうか。1点目がそれです。

それから2点目に、先ほど説明の中で9割の方が同意をいただいて、一部の方がまだ同意されていない、同意してもらえないという説明でしたけれども、こういった地権者の合意が、一部とはいえ交渉が進められてまだ同意が取れない、そういう途中段階ですよ。進められている途中にもかかわらず、今、土地収用手続がその前提で開始されている。この理由は今、説明があったかと思うんですけども、理由と意図をもう一度確認させていただきたいと思います。

そういうことによる、そういうやり方によって今後の影響、これをどういうふうに考えているのか教えていただきたいと思います。例えば、いろいろな状況の中で住民とのそういう合意が取れないというところでは、いろいろな経験を持っていらっしゃると思いますので、特に土地収用で強制執行するというようなことを前提と考えるかと思うんですけども、どういうことを想定しているのかははっきり教えていただきたいと思います。

そして3点目に、今回の事業内容、関係者の住民の方々には説明なり交渉がされているようなんですが、大きな事業ですから、地域住民、周辺の住民に対する影響はかなり大きなものがあるし、環境についても大きな影響があるわけですので、そういったところでは、私の知る限りでは大変説明が不足している、不十分だと思います。ほとんどご存じない、どういうものができるのかということについてはあまり知られていない、そういった中で、影響については騒音のアセスなんかは取れていると、環境の評価をクリアしているということですけども、その辺の説明が十分ではないと思うんですが、いかがでしょうか。

それから、先ほど、今の説明では、動植物などのアセスについては、特にオオタカの問題などは調査しながらとのことのようにとれたんですけども、どういう検討、検討会という説明がありましたが、そこではどういう検討がなされていて、意見というのはどういうものが出ているんでしょうか。

4点目に、今、協議が成立していない1割の方になるんですかね、理由を教えてください。合意に至らないその理由を明らかにした上で、その疑問に1つ1つ丁寧に今、答えていただきたいと思います。

それから5点目に、この、あくまで強引にするべきではない、ご協力、ご理解をいただけるようにということで説明がありましたけれども、前提が土地収用の手続ということで、全くそれは相反するものだと思うわけですが、その辺のところはどのように見解を持っておられるのかお聞かせください。

以上です。

【議長】 それでは、ただいまの質問に対し、起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 それでは起業者代理人、国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所用地第二課長をしています西澤のほうから、まずはお答えをさせていただきます。

まず1点目の公聴会の手続について、既成事実をつくるための公聴会としないかどうかということですが、本日の公聴会につきましては、起業者が開催しているものではございませんので、公聴会の手続がどういうことでやられるかということは法の趣旨に書いてあるとおりでございますが、今後どういう形でこの公聴会を扱うか等については起業者としては承知しておりませんので、それについては我々として、起業者としてお答えすることはできないと考えております。

それから、2点目にございました合意がなく進められている途中で収用手続を開始する意図というようなことですが、起業者としては先ほどもご説明をさせていただいておりますが、既に90%以上の権利者の方々からご了解をいただいて、用地買収を着実に進めてきておるところでございますが、今後も交渉を継続して、任意でご協力いただけるのが最良であるという考えには変わりはありません。したがって、協力いただけるために任意交渉の努力を続けさせていただきたいと考えておりますけれども、現時点において任意取得の見通しが立てにくい状況も一部あるものですから、事業進捗を着実に進めるために、昨年11月15日、事業認定申請を行ったというところでございます。したがって、我々としては、繰り返しになりますが、任意交渉は継続いたしますけれども、事業の進捗も考えざるを得ないという立場から事業認定申請をさせていただいたというところでございます。

先ほど強制執行が前提だと思いがというお話がございましたけれども、私どもとしては強制執行を前提として現在任意交渉を進めているということではございません。あくまで任

意でご協力いただけるために最大限努力をしているというところでございます。

それから、すみません、私が答えられるところを先に答えますので、質問の順番と変わりますけれども、協議が成立していない理由、合意に至らない理由を明らかにしてほしいというお話がございました。それにつきましては、申しわけございませんけれども、起業者として個別の交渉内容についてこういう場で公表するという事は許されていないと考えておりますので、そこについてはご了解をいただければと考えています。個別の権利者の方々につきましては、これまでも誠意を持って対応させていただいて、90%以上の方々にご協力いただいているところでございまして、今後もこれまで同様真摯に対応させていただきたいと考えております。

収用法の手續と任意の交渉が相反するというところでございますけれども、最大限任意交渉を続けるということで先ほどから申しておりますが、ただ事業の進捗、着実な進捗を図るという使命も課せられておりますので、現在事業認定申請を行って、手續を進めさせていただいているところでございます。そこについてはご理解をいただければと思います。

【起業者（後閑）】 続きまして、事業内容あるいは環境への影響等について説明が不十分という質問についてでございますが、ご案内のとおり、これまでも、先ほど公述でもご説明申し上げたとおり、平成8年4月に圏央道は都市計画決定されておりますが、この地元説明会につきましては、平成6年に開催をしております。その後、都市計画決定をした後も、具体の事業を実施するに当たっては、測量地質調査の説明会、また設計が仕上がった段階で行う設計の説明会、あるいは用地買収をする前に行う用地の補償の説明会、あるいは具体の工事を着手する前に行う工事説明会など、各段階におきまして地域、地元の住民の方々も含め関係のあるの方々に対する説明会を起業者としてはやってきたということでございます。

【起業者（森澤）】 続きまして、オオタカの対策につきましてどのような形で進めてきたということでございますが、事業の実施に当たりまして継続して進めてきました環境調査の中で、計画路線周辺におきまして絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律、これに基づき国内希少野生動植物に指定されていますオオタカの生息が確認されました。

オオタカの保護につきましては、平成8年8月に環境庁が策定しました猛禽類保護の進め方、平成11年3月に埼玉県が策定しました埼玉県オオタカ等保護指針、といったものがありまして、これによりまして猛禽類の調査や保護対策の検討に当たっては専門家の指

導助言を仰ぐことが肝要であるということが示されております。

このため、事業実施に当たりましてオオタカの生息・繁殖に及ぼす影響とその保護対策について検討を行うことを目的としまして、平成14年5月にオオタカの生態や動植物の生態系、また地元の自然環境に精通した専門家からなる埼玉圏央道オオタカ等保護対策委員会というものを設立いたしまして、平成18年までに合計11回の委員会を開催してきました。

その後、平成19年12月からオオタカ等の生息・繁殖に及ぼす影響とその保護対策について指導助言を行うことを目的としまして埼玉圏央道オオタカ等保護対策会議を設立しまして、現在におきましてもその会議におきまして指導助言をいただいているという状況でございます。

【議長】 ただいまの起業者の回答に対し、さらにご質問等があればどうぞ。

【公述人】 公聴会については法律の範疇でこの段取りを粛々と進めておられるのはわかるんですけども、今、関係する方々には説明をしっかり行っているという意図だと思うんですが、関係する方というのは、具体的には事業にかかる、例えば用地買収を進めなくてはいけないような直接利害関係がある、そういった方々のみですか。その辺の範疇では、別にそこにおられる方だけではないんですね。私も桶川の間人ですけども、それ以外にもそこを通過するだけでも、あるいはその周辺で生活されておられる方、そういった方々も、多くの方々が関係する方なんですよね。

だからその辺では、今回の公聴会につきましてもお知らせの仕方というのが非常に、たったこんなちっちゃい、しかも読売だけでしょ？ これでほとんど、その周辺の生活をしておられる方々、住民の方々はご存じないですよ。

さらに、今回この圏央道は、今、JRのアンダーのところの工事が始まっていますけれども、何が行われているのかは多くの方々があまりご存じありません。さらにこれが延伸されて、新幹線の上をまたぐということになるということについては、聞き及んでおられる方はたくさんいらっしゃるんですが、イメージできなくて、とにかく何か大きなものができる、大変な事業があるということはわかっているけれども、それを身近に、具体的に知る由がない。

しかも、桶川のこの綾瀬川断層、今、毎日のように地震で揺れるという、実感としてはものすごくそういう災害、地震に対する不安というのはものすごく大きくあります。そういった意味では、7階ぐらいの高さに道路がまたぐという、そういったことに対する不安

というのはものすごく大きなものがあるんですね。

ですから、机上とかいろいろな文章とか、あとネットで見てもなかなかこの心配は、不安はぬぐえないというところについては、かなりやっぱりその不安を解消できるような説明がしっかりされているというふうには周辺住民の方々、生活されているの方々にとっては、かなり説明が不足していると受けとめられています。このところはもっとしっかりと、周辺住民の関係者以外、関係者とされる方々をどの対象にされているのか、ちょっとその辺聞きたいんですけども、きちんともっとわかるように説明が必要だと思います。

そういったところでは今後どのように、もっときちんと皆さんにお知らせするという意味では、どういうふうなきっかけとか説明会なりもっとあるのかということですね。もうあまりないのか、その辺はちょっと教えてほしいんですけども、いかがでしょうか。

それから、私が、オオタカとか動植物に、生態系の問題ですね。こちらの検討あるいは対策会議を10回、委員会を開いているとかいろいろ説明がありましたけれども、私が聞いているのは、その中でどういった内容の話が進められていて、例えばこういう問題が出ているとか、これをクリアしなくちゃいけないとか、そういったことは何が話し合われていて、それを解決とかそれをクリアするためにどういうふうなことがされているのかというのがさっぱりわからないので教えていただきたいと思います。

【議長】 　　ただいまの質問に対し、起業者は回答をお願いします。

【起業者（後閑）】 　お答え申し上げます。まず説明会の範囲の話ですが、一番最初に、圏央道は平成8年4月に都市計画決定がなされておりますが、これについては先ほどご回答申し上げたとおり、平成6年に地元の方々へご説明をしております。この説明会につきましては、広く市民全体を対象にして、都市計画手続において実施をしております。

その後、個別の測量に入る段階、あるいは設計ができ上がった段階で設計をご説明申し上げる場合につきましては、一般的には当該地区の自治会の方々へ回覧等で周知をして説明をしております。

先般行いました、1月17日及び19日に行いました掘割区間の工事説明会、桶川と北本で実施しておりますが、これについてもそれぞれ自治会で回覧等で広く周知をしております。

【起業者（西澤）】 　引き続きまして、公聴会のお知らせというところでございますが、先ほどの繰り返しになってしまいますけれども、公聴会のお知らせの方法、それから開催につきましては、同じ国土交通大臣ではございますが、起業者が実施しているわけではご

ございませんので、起業者として我々がそれについて回答する立場にはないということをご理解いただければと思います。

【起業者（森澤）】 それから、綾瀬川活断層の話でございますが、綾瀬川活断層につきましては、埼玉県のほうで平成8年に詳細な活断層調査を実施しております、その結果によれば、桶川市加納地区における綾瀬川活断層の最近の活動は、二、三十万年以前と推定され、これを含む活動度は1,000年当たり5センチ以下と推定をされていると理解をしております。

圏央道をはじめとする高架橋の耐震設計につきましては、道路橋示方書という技術基準がございまして、これに基づき実施しております。具体的には、平成7年の兵庫県南部地震による道路橋の甚大な被害結果を踏まえ、内陸直下で発生する地震動、具体的には兵庫県南部地震により発生する地震動による耐震設計を実施しております。さらに、設計で想定していない地震動や地盤の破壊等により予期できない破壊が生じたとしても、橋の落橋に対する安全性を確保するため、上部構造の落下を防止する落橋防止システムの設置も規定されており、必要な落橋防止装置も設置をしているところでございます。よって圏央道の橋梁の設計につきましては、この道路橋示方書に基づき設計をしておりますので、必要な耐震性能を有しているものでございます。

なお、昨年3月に発生しました東日本大震災におきましても、兵庫県南部地震を踏まえ橋梁の補強や、先ほどご説明した落橋防止の設置などの道路橋の耐震設計を実施してきた結果、落橋などの致命的な被害は生じておりません。

【起業者（森澤）】 続きましてオオタカにつきましてですが、先ほども申しましたようにオオタカの保護というところで、その対策について専門家の指導助言を仰ぐことが肝要ということが示されておりますので、私どものほうの事業を進めるに当たりまして、専門家の意見とか助言等をいただきながら保護対策を設定しているというような状況でございます。

【議長】 ただいま起業者から回答をいただきましたが、あと時間も7分ほどございますが、さらにご質問等あればどうぞ。

【公述人】 平成6年に説明会を市民に向けて行ったということですが、この対象者に対して何パーセントと申しますか何人ぐらい参加されているんでしょうか。今日の参加も満杯状態ではありませんよね。今日も対象者に対してどのぐらいの参加率と申しますか、こういった状況になっていますか。

それから、今、オオタカの関係、保護の対策を指導助言いただいている、その内容について聞いているんですけども、そのお答えがないのでさっぱり中身がわからないということですね。それが2点目。

3点目は、先ほど高架橋、大きくまたぐ橋の耐震は大丈夫なんだということ、もちろん当たり前なんですけれども、この維持管理といいますか、今後かなり大きな構造物で、こういう事例というのはよくあるものなんでしょうか。維持管理に今後どのぐらいみておられるかとか、そういったところではどういった想定をされているんでしょうか。そういったところまで見越して事業を行っているのかなというところでは、非常に疑問といいますか、と思いますのでお答えいただけたらと思います。

【議長】 それでは、ただいまの質問に対し、起業者は回答をお願いします。

【起業者（後閑）】 説明会の数字は、今、手元にないので探すのに時間をください。

それから、私のほうで答えられる話として、今回桶川の五丁台地区につきましては新幹線の上をオーバーする構造になっておりますが、同様な構造としては久喜のほうでも、久喜白岡ジャンクションの先につきましても東北新幹線をオーバーするような構造になっております。供用済みのところであれば、たしか北関東自動車道の壬生あたりでも新幹線の上をオーバーする構造になっております。

先ほどご説明したとおり、圏央道につきましては、耐震設計において構造物に与えた影響という観点で、現在まで観測された中では世界的に見ても最も強い兵庫県南部地震による地震動を考慮した耐震設計を実施しておるとともに、先ほどご説明したとおり、設計で想定していない地震動や地盤の破壊により予期できない破壊が生じたとしても、落橋に対する安全性を確保するための落橋防止装置等を実施しておくことから、圏央道については耐震性能は十分有していると起業者としては考えております。

【起業者（森澤）】 それでは、オオタカにつきまして具体的な対策ということでございますが、この会議では、例えば工事で圏央道を整理するに当たっては、工事をするに当たってよくクレーンを使ったりするんですが、そういったときにオオタカの飛翔に影響ないようにあまり高いクレーンはやめるとか、そういったような具体的な対策等も検討しているというような状況でございます。

【起業者（西澤）】 それから、先ほど参加の率というお話がございましたけれども、そこにつきまして、本日の説明会とか都市計画の説明会とかもそうでございますが、どなたでも自由に入れるような形になっておりますので、要は母数、何人を対象にしていると

というようなところがございませんので、参加の率というような形では把握をしておらない
ということをご了解いただければと思います。

【起業者（後閑）】 すみません、先ほどの圏央道の都市計画決定に当たって、平成6
年に地元説明会をしていると申し上げましたが、桶川につきましては平成6年の9月に実
施しておりまして、当時の記録の参加人数の合計をみますと、約1,200名の方々にご参
加をいただいているところでございます。

【起業者（岩崎）】 すみません。起業者代理人で東日本高速道路関東支社さいたま工
事事務所の桶川工事長をしております岩崎です。先ほどの高速道路の維持管理ということ
での、ご質問についてちょっとお答えさせていただきたいと思います。

東日本高速としましては、防災という観点から最悪の場合でも落橋というのは絶対に避
けなくてはいけないということで、落橋防止構造等最善を尽くしていく必要があるという
ことで、引き続き橋梁の耐震補強のほうは進めていきたいと考えておりまして、高速道路
の安全・安心というような形のものは引き続き進めていきたいということで考えておりま
す。

今回の東日本大震災でも被災地の方ではかなり広範囲で被災したという状況でございま
すが、大半は橋梁の支承とか伸縮装置とか附属物的なものの損傷が多く発生したというこ
とで、そこら辺での被災はあったんですけども、20時間後には緊急輸送路の確保がで
きただとか、そういったところでの管理はさせていただいています。

【議長】 残り時間が極めて少なくなってしまったんですが、最後に何かコメント等ご
ざいましたらよろしく願いいたします。

【公述人】 ちょっとあまり、何ですかね、維持管理の問題とかはちょっと不十分だっ
たような気がしますが、今後ともしっかり住民の方々に理解ができるように、十分な説明
なりそういったことをしていただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

【議長】 どうもありがとうございました。公述人は、降壇をしてください。

○公述人3：北村 文子

【公述人】 北村文子と申します。圏央道の問題については、当初の事業、アセスメントのときからかかわってきております。皆さんはそれぞれ2年か3年でお替わりになってしまうことが多いわけですが、私たち桶川市民は、ここにずっと住んでいて、圏央道とつき合っていかなければなりません。こちらのほうとしては真剣なんですね。それから未来を考えなければならない。そのことをぜひ念頭に置いていただいて、対応していただきたいと、まずお願いをしておきます。

まず、最初なんですけど、先ほど永野さんの質問の中で、今回の公聴会についてお知らせがほとんどないというお話で、それは収用管理室のほうがやっているので関係ないというお答えがございました。

ただ、私のほうはその前の事業開始の説明会について伺いたいと思います。大宮国道のホームページには事業開始について新聞記者発表という形で内容がちらっと載っているだけです。説明会をやりますとか、そういうことに関しては、大宮国道のホームページからは見るできないという状況です。大きな事業ですから、しかも地権者の状況、生活とかを考えますと、大宮国道自体がもっと丁寧にこの説明会のお知らせをしてもいいんじゃないかと、私は思うんですが、例えば桶川市に協力を依頼してホームページや広報に載せてもらうとか、そういう取り組みというのはできないものなんでしょうか。なぜやらなかったのか、その点についてまず伺いたいのですが、いかがでしょうか。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 すみません、ちょっと確認させていただきたいんですが、その今言った説明会というのは、昨年9月20日に行った事業説明会のことでよろしいでしょうか。

【公述人】 はい。

【起業者（西澤）】 お答えします。昨年9月20日には、今回の事業認定申請に先立って事業の説明会を実施しております。これにつきましては、権利者の方々に対しては法令の定めに基づいて通知をさせていただいていることはもちろんですが、その前に各権利者の方々には事業認定申請手続を開始せざるを得ない状況になりましたよというご説明にも上がっているところでございます。

それから開催のお知らせにつきましては、法令の定めに従って埼玉県で発行されている

すべての商業新聞、これに新聞公告を実施しております。それとともに記者発表、先ほど申しましたけれども、記者発表を行って新聞記事としても取り上げていただいたものと記憶しております。

なお、私どものホームページにつきましても、記者発表資料といたしまして、いつ、どこで、どういう方を対象として説明会を実施しますということを書かせていただいているものと考えております。

起業者としましては、最大限お知らせができる手段を使ってさせていただいているものと考えています。

なお一般的に、沿線市町村に頼んでホームページに掲載するというところまでは実施しておらないのが実態でございますし、ホームページを閲覧できる環境にあれば、両市のホームページからもリンクで起業者のホームページに飛べるということもございますので、ホームページにつきましても起業者のホームページを見ていただければと考えてございます。

【議長】 それでは、さらに何かございましたらどうぞ。

【公述人】 自治体に協力を求めて、例えば広報なり回覧板なり、そういうことをすることができなかったのかと。一辺倒のお答えをするのはわかっているのですが、とりあえずは、要するに起業者としての温かい姿勢というか真摯な姿勢がどこにあるかというのを聞くために質問していますので、一度でお答えいただければなと思います。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 先ほども申しましたけれども、起業者としましては我々が与えられている最大限の広報をさせていただいたと考えてございます。市に頼んでお願いをして市のホームページに載せていただくというようなこと、広報に載せていただくというようなことをなぜしないのかということでございますけれども、一般的に市町村が発行されている市報、広報と、いろいろ呼び方はございますが、それにつきましては、その市におけるイベント、それから市が開催するものを載せていると考えておまして、そこについて起業者にページを割いていただくということまでは想定しておらないというところでございます。

【議長】 どうぞ。

【公述人】 一辺倒のお答えで、別に協力を想定していないというのはおかしいと思っています。時間をこんなことにかけてくないので、次に進みます。

地権者の合意について、先ほど永野さんへの答えの中で、現時点で任意取得の状況が厳しい状況に一部あるとお答えになりました。一部ですよね。つまり、任意取得の状況の可能性のある地権者もいるということによろしいのでしょうか。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 起業者としましては、残る権利者の方々、すべての方々とは任意交渉を進めておまして、任意でご協力をいただけるのが最良と考えておりますので、最大限努力をしていくという姿勢に変わりはありません。

【議長】 どうぞ。

【公述人】 今、土地収用の手続に入るということは、すべて任意交渉の前提だというのなら、そういう交渉をきちんとやってから、もしいろいろな問題が出てきて、事業をせざるを得ないという状況に陥ったのならわかるんですが、非常に拙速だと感じておりますが、なぜそこまで強引にやらなければならなかったのでしょうか。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 私どもとしましては、先ほども申しておりますが、今までも真摯に対応して既に90%以上の権利者の方々からご協力をいただいている状況でございます。

それから、圏央道につきましては、開通を早期にという関係諸方面からのご意見もいただいているところございまして、着実な事業進捗を図らなければいけない立場というのもございます。

したがって、昨年11月15日に事業認定申請を行いましたけれども、この事業認定申請という土地収用法の手続は、この事業が収用法を適用されるか否かを審査していただく手続ございまして、この手続をもって個別の権利者の方々に対して収用という手続に入るわけではないということございまして、起業者といたしましては、繰り返しになりますが、任意でご協力いただけるように最大限努力を今後も継続していくというところでございまして、事業の着実な進捗を図らなければいけないという立場もございまして、事業認定申請をしたということございまして。

【議長】 いかがですか。どうぞ。

【公述人】 お話少し矛盾があると思います。要するに、今、桶川の中で何が言われているかというと、この土地収用の事業が始まったことによって、強引に頑張っている地権者がいるんだと、反対している地権者がいるんだと、それは一般的に見てもそうだと思います。

いますよ。土地収用法の手続きに入ったということは、誰かが売らないんだな、頑張っているんだなど、一般的には思います。私も、やはりそういうイメージは拭い去れません。

今のお話ですと、任意交渉が可能な方がいらしても土地収用の手続に入ったと受けとめるんですが、国土交通省というのは今までもそういうことをやってきたんでしょうか。私の知る限りではあまりそういう強引な手法というのは聞いたことがないのですが、なぜそこに至る判断をしたのかが、よく理解ができません。そこをご説明いただきたいと思えます。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 先ほどの土地収用法の事業認定をした、事業認定の申請をすることに対して、反対している権利者がいるというイメージというお話につきましては、一般的にはそういうイメージをお持ちの方が多いのかなどは思いますが、そこについて私ども起業者としては、決してそういうわけではございません。

先ほども申しましたけれども、現在圏央道事業につきましては早期の供用を諸方面から希望されているということございまして、着実な事業進捗を図る必要があるという判断を起業者としてはしております。

一方、権利者の方々に対しては真摯に、我々対応をいたしまして、既に90%以上の方々からもご協力をいただいて、残るの方々についても引き続き真摯に対応をして、そこについても任意取得ができることが最良であると考えております。

一般的にどうなのかということでございますけれども、圏央道事業にかかわらず起業者としての我々の事業につきましては、任意交渉につきましては、当然土地の取得が終わるまで努力を続けるというのが我々のスタンスでございまして、ただこの事業でもそうですが、着実に事業を進めていかなければいけないという立場がございますので、交渉を継続しつつも事業認定申請を行うということは一般的に行っていることかと思えます。

【議長】 いかがですか。どうぞ。

【公述人】 何時まででしたっけ？ 何分まで？

【議長】 19時10分までですので、あと17分ほどございます。

【公述人】 すみません、短くお答えいただきたいと思えます。私のほうも持ち時間がございまして。

今の話については後半に、地権者から私、委任を受けておりまして、その部分について話をさせていただきたいと思えますので、公述人が委託され2人分を話すことはできない

という決まりになっておりますので、この30分間の中で2つの問題をお話したいと思
いますので、後半に回したいと思います。

環境問題について伺います。先ほど平成8年に環境影響評価を行ったと言っていますが、当時の情報公開で私が取った、平成7年ですよね、環境影響評価を行ったのは。その
辺はちょっと間違いだと思うんですが。この環境影響評価について、まずオオタカの問題
ですが、この桶川地区では2カ所、営巣が確認をされていて、1カ所については都合11
回ですか、何か検討が終わったと。もう一カ所について今、検討している最中だと思いま
すが、営巣地周辺で本来なら工事をやってはいけない期間に木が伐採されたと。それにつ
いて、大宮国道に連絡が行ったにもかかわらず、大宮国道の担当者はすぐに駆けつけなか
った。つまりオオタカを追い出すような行為をしていることをわかっていながら、それを
させてしまったということがあったわけですが、その点についてちゃんと説明をし
ていただけないでしょうか。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（森澤）】 まず伐採、木を伐採したというのは、どちら、どういうところで
ございますか。私どものほうとしては起業者として、その繁殖期間中に工事等で伐採させ
たという事実はございません。

【公述人】 よろしいですか。

【議長】 どうぞ。

【公述人】 別に大宮国道が指示をしたというんじゃなくて、用地買収をすれば当然木
を切って更地にするということをさせると。ただ、私も用地買収の間に入ったことがござ
いますが、樹木については、オオタカがいるところの周辺については、樹木を寄附する
という形もとられていたと思います。そのぐらい環境について配慮しよう、という姿勢が大
宮国道にあったと。ところがもう一方では、地権者もやはり樹木を寄附しないで伐採して
処理費用もやはり補償として受け取りたいという方も中にはいるわけです。そういう方た
ちに対して注意をしないで、時期的に工事をしてはいけない営巣期間中に工事をしてい
ると。そのことを知らせているわけですよね。だから注意をして、この時期はやめてくださ
いということは大宮国道は十分に言えたわけですね。それが言っていないと。そのこと
に関して、オオタカ検討委員会の中で謝罪をされていると思いますよ。そういうことにつ
いてちゃんとご説明をいただきたいんですが。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（森澤）】　　まず、土地の買収につきましてご説明をさせていただきますと、事業用地として土地を買収する場合につきましては、その土地にあります立木、これは金銭で補償しまして、その権利者に……。

【公述人】　　手短にお願いします。

【起業者（森澤）】　　すみません。その権利者に伐採していただくということで、その後で起業者に土地を引き渡していただくということを基本としております。

　　したがって、金銭補償しました立木の伐採地域につきましては、土地の権利者の裁量で決定するものであり、起業者は決定することはできないものということで承知しております。

　　ただ、オオタカ等の希少動物の営巣地等につきましては、希少動物保護の観点から、その伐採時期に配慮していただくというようなお願いをするなどの努力を行うものということとは考えております。

　　ただ、その場合におきましても、オオタカということで希少動植物ということから、保護の観点からオオタカ等の営巣の場所を特定してお願いすることは許されないものということも1つあります。

　　こういったことから、通報があったことは私どもも承知しておりますが、こういった状況で終わっているという状況でございます。

【議長】　　どうぞ。

【公述人】　　答えがよくわからない。オオタカ、オオタカって別にオオタカが大事ということよりも、生態系の頂点にあるオオタカが守られるということは、この桶川の町の環境は守られるということでオオタカが象徴になっているわけですね。そのところは大宮国道はよくご存じであるはずですが。しかも検討委員会で謝罪をされていると。そのところがはっきり説明されないということは、私は起業者としてかなり資質に問題があると思います。

　　次に質問させていただきます。シラコバトに対しても生息地の一部が失われると考えられると。私ちょっと今日おくれてまいりましたので、そのことについてのご説明があったかもしれないんですが、パワーポイントに出された資料というのは、今日はなぜお配りいただけないのでしょうか。

　　それと、そこで説明をされているんだとしたらまた重複するかもしれませんが、シラコバトに対しどの程度の面積、そしてどの程度の失われるということをアセスメント行って

いるのか。その点についてもご説明をいただきたいと思います。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 まず、資料を配付する、しないということにつきまして、事業認定申請に先立って行った説明会においては、我々が主催者でございまして、どういう資料を配付すると決定する権限がございましたので、そのときに使用したパワーポイントを当日の資料として配付させていただいたという事実はございます。

本日の公聴会につきましては、先ほどから何回もお話をさせていただいて恐縮でございますけれども、我々起業者も公述人の1人でございまして、資料の配付云々ということにつきましては公述人の1人として対応させていただいているということで、我々ができていないということでございます。

【議長】 どうぞ。

【公述人】 それはおかしいんじゃないですか。だって最初に丁寧に説明をされる時間というのはあるわけだから、公述人の1人ではないですよ。

【議長】 どうぞ。

【起業者（西澤）】 公聴会に関しては、起業者も公述人の1人として参加をさせていただいております。

【公述人】 事業者として説明をなさるんだから、その資料は事業者としての配られても、それではじゃあ土地収用管理室に伺いますが、そういうことは、配ってはいけないんですか。

【議長】 基本的に主催者に質疑ができないということになっているんですけども。

【公述人】 わかりますけれども。

【議長】 先ほどのパワーポイントの資料をちょっとご説明させていただきますと、オタカの説明はあったのですが、シラコバトについては説明がなかったということを前提にご議論していただけますでしょうか。

【公述人】 わかりました。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（森澤）】 シラコバトに関しましては、環境影響評価書、こちらに記載されておりますが、生息地の一部が失われると考えられるが、失われる面積は周辺の同様な生息環境のうちわずかであり、周辺には農耕地等の同様な環境が多く存在していること、本件事業の沿線が生育に重要な場所である営巣地となっている可能性は低いことから、影響

は小さいということで評価させていただいているという状況でございます。

【公述人】 環境問題に関して、いろいろやりとりをしても時間がないと思いますので、また別途大宮国道の皆様には質問を差し上げて、中身をやりたいと思います。

時間がありませんので、地権者の五丁台の方に関してです。

五丁台の方から依頼を受けてまいりました。まず、その方に関しては、用地交渉が全然できていない段階で土地収用が行われたということで非常に怒っております。それも3年前から調査に入り、1回調査に入りながら、また翌年調査に入ったと。2回もコンサルを変えながら調査は入り、そしてその用地交渉に関しては、具体的な話がないときに突然やられて土地収用の手続が入りました。ものすごく怒られたのは大宮国道の皆さんはご存じだと思います。

このような、要するに個別の個人の事情は話せないといいながら、実際には桶川の中で暮らしていて、協力をしようという人を、こんなふうに入権をないがしろにするようなことが行われているわけですよね。そういうことを1つ1つ質問していったらきりがないので、まず、なぜこのように3年間もかかりながら用地交渉はきちんと行われなかったのか。これは大宮国道の怠慢ではないでしょうか。どうなのでしょう。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 個別の事情をこの場で公表することはなかなか難しいことだと思いますので、そこについてはご容赦いただければと思います。一般的な話をさせていただきます。2回調査をしたんじゃないかというお話がございましたけれども、起業者として複数回調査をさせていただいている事例というのはございます。

それから、真摯に対応していなかったんじゃないかと。関係者の方々の中には国が真摯に対応していないということをお話をいただいているという事例はございます。それにつきましても我々としては、今までも精いっぱいやってきたつもりでございますし今後も真摯に対応していきたいということでございます。

【議長】 いかがでございましょうか。

【公述人】 言葉ではなくて現実の問題として、一番今、懸案になっているところをご説明させていただきたいと思います。これは私が地図で加工したのですが、ここにご自宅がございまして。もともと、この地区は五丁台地区、ここに新幹線が通っているというのをごらんになるとは思います、そこに圏央道の側道部分が交差します。

具体的に申し上げます。ご自宅の現在の出入口が収用されるということで、この方の事

業に非常に差しさわるといふことで、出入口を北側に移動したいということになりました。ところが、目の前に市道が直角に交差することになり、出会い頭にぶつかるという危険が出てきました。この市道に隣接して農地もあり、その一部分も収用されるので、この市道を廃止してほしいと、桶川市と何とか話をしてほしいと、何度も言われていたはずなんです。一向に大宮国道がそれに対応してくれない。実際にはこの市道には付け替え道路として市道から圏央道の側道を使うことができるので、機能は補償されているという状況になっているわけです。

それについて、なぜ今まできちんと対応してくれなかったのか。用地交渉の補償の問題もさることながら、そういう補償とはまた同じような機能補償のようなものですが、お金に関わらない問題もたくさんあると思います。そういうことについて1つ1つきちんと丁寧にやってこなかった起業者の怠慢というのがあると思うんですが、その点についてどうなさるかご説明いただきたいと思います。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（西澤）】 個別にどういうご要望をいただいているとかどういうお話があるということは、先ほどから申していますようにお話しはできませんが、一般的に用地交渉の中に、それぞれ要望事項がございます。当然起業者が権利を有していないという問題も出てくるわけでごさいます。それにつきましては当然義務ということではございませんけれども、それぞれの権限を持つ者にいろいろなご要望内容を伝えたり、手続ができないかというご相談をさまざまにさせていただいているという実態がございます。

そういう中で、現在までにそのご要望事項が残念ながらかなわないという事例もまたあるということかと思えます。

【公述人】 お答えになっていないんですが、平成6年の9月に桶川市議会が全会一致で意見書を国土交通省や内閣総理大臣、自治大臣、環境庁長官、埼玉県知事あてに出したということをご存じでしょうか。

【議長】 起業者、どうぞ。

【起業者（西澤）】 その事実は承知はしておりますが、内容については今日持ってきておりません。

【議長】 どうぞ。

【公述人】 内容がわからないというのは非常に困るんですね。私ちょっと時間がないのでざっと読み上げさせていただきますが、市民が主体の道路計画を求める意見書。「2

1世紀を目前に控え、桶川市には第3次総合振興計画、県ワークプランに基づく大規模な道路計画、上尾道路、首都圏中央連絡自動車道、第2産業道路が目白押しである。これらの道路計画が実施された場合には、周辺のアkses道路の整備や工場の立地が予想され、交通量の増大をもたらし、桶川は大きく変貌を遂げることになる。一方で今までの豊かな自然と緑は縮小を迫られ、生活環境の悪化は懸念される場所である。さらに立ち退きを余儀なくされる住民、生活基盤である農地が縮小される住民をはじめとして、道路計画の市民に与える影響は少なからぬものがあると言わなければならない。よって政府は桶川市民の生活を第一に考え、下記の事項について努力されるよう強く要望する。1は上尾道路です。2、圏央道、第2産業道路の事業説明会については住民のコンセンサスを十分取るよう誠意をもって当たること。3、市民の健康を守るため、道路計画に伴う環境の影響について十分調査を行い、結果を公表し、環境基準を超えないような計画にすること。4、代替地を確保すること。つまり地権者にも配慮していただきたい、環境にも配慮していただきたい」というものが桶川市議会全会一致の中で事業者に対して出されているわけですね。

今の実態というのは、中身はわからないと言われてしまいますと、私たち議会はほんとうに立つ瀬がない。桶川市民は桶川で生きていて、この圏央道とつき合っていくわけです。土地収用を余儀なくされている人も、新しい生活再建を考えなければならないのです。人生がかかっているわけです。そのことをぜひご理解をいただきたいと思います。

最後に意見を述べます。今の事業者の回答は非常に不誠実、なおかつ質問に答えておりません。この時点での土地収用法の事業認定については認められない。要するに事業者の資質に問題があるという土地収用法の法律にのっとって、この問題があるということを言わざるを得ません。地権者の人権に配慮して誠意を持ってきちんと対応してから、事ここに極まれりといったところで、土地収用法が適用されるならいざ知らず、自分たちの怠慢を笠に着て、それをいかにも自分たちはきちんとやってきたというようなやり方で事業認定をすることについては、私は断固反対をいたします。以上です。

【議長】 どうもありがとうございました。公述人は、降壇してください。

○公述人 4

【公述人】 よろしくお願ひします。公聴会が開催されまして、問題について意見を述べてくださった方々に御礼を申し上げます。

まず、地震で綾瀬川断層自体が動いたとき、特に横ずれの被害想定を教えてください。

それから五丁台の工場の北側の騒音、振動の基準を現在は超えているんですけども、これを守る対策をお願いします。

移転の準備のために収益物件の代替の農地除外の申請を5月にしようと思った時に、大宮国道さんに止められているんですけども、何で止めたのか、その理由を教えてください。

【議長】 起業者は回答をお願いします。

【起業者（後閑）】 お答え申し上げます。綾瀬川活断層については、先ほどご説明したとおり、平成8年に県のほうで調査をされております。綾瀬川活断層による圏央道の被害想定でございますが、地震による被害想定につきましては、各自治体の地域防災計画等において定められております。ただ、埼玉県地域防災計画等におきましては、建物倒壊などの被害想定は実施しているところではございますが、綾瀬川活断層による圏央道をはじめとする道路についての被害想定は記載がないところです。ただし、政府の中央防災会議の首都圏直下地震対策専門調査委員会における東京湾北部及び都心西部直下の地震による被害想定では、道路施設の被害を想定しているところがございます。しかし、先ほどご説明しております道路橋示方書に基づく適切な対応をしている耐震補強が進んでいる橋梁については、大被害の発生はないということで想定をしているというところがございます。

続いて2番目のご質問でございますが、ちょっと質問の趣旨をもう少し詳しく教えてください。

【公述人】 西澤課長さんもよくご存じかと思うんですけども、圏央道の南側になるんですかね、その工場環境基準を超えています。騒音が。そこで、どうやって今後環境基準を守っていくのか、その対策をお願いします。教えてください。

【起業者（後閑）】 工場そのものの騒音・振動について、私ども圏央道事業者として、それをどうこうするという権限は持っておりませんので、そういったご要望があったことについては、桶川市をはじめとする権限のある関係機関のほうへご意見があったことは伝

えたいと考えております。

【起業者（西澤）】 3点目でございます。5月に申請しようとして11月まで待ってくれというお話をしたということでございますが、先ほどから何回も言う話で申しわけございませんが、この場で個別の交渉内容等を公表するということは許されておりませんので、そこについてはご了承いただければと思います。

一般論として申しますと、義務づけはされていませんけれども、交渉時に、起業者に権限がない事項につきまして、関係者の希望とか個別の事情等を把握した上で、関係機関に相談をするなり状況を説明するなりしてお願いするというのがございます。また、そうした中でつかんだ状況につきまして、関係者の方にフィードバックをさせていただきまして、今回こういうことで問題があるからちょっと難しいんじゃないでしょうかという、ですからそれを解決しないと申請しても難しいですよとか、こういうふうなふうになれば何とかなるんじゃないんでしょうかというようなご提案を申し上げることは交渉の中でございます。

それをどのように実行するかしないか、これについては各関係者のご判断でございまして、それも含めて用地交渉の中での交渉事項と考えております。

【議長】 さらにございましたらどうぞ。

【公述人】 今、綾瀬川活断層ですね、下が動いた場合の想定を起業者としては全くしていないということよろしいんでしょうか。

騒音が既に超えているわけですよ。その工場に市が指導して基準を守らせたとしても、それはどう頑張っても環境基準ぎりぎりなんですね。そこに新たな騒音源が来るわけですから、どうやって対策するかというのは、もうずっと前から分かっていることですから、やってしかるべきだと思います。今のお答えは、知っていて何もやらないで、他に回しているだけです。今までやってきたことと同じです。

それから3点目の申請ですね。移転先が決まらなければ売却できるわけないんですから、西澤さんに私、

「任せてくれ」

って言われました。あまりにも無責任じゃないでしょうか。

お答えのほうはこれ以上望めないもので、では意見のほうを述べさせていただきます。

【議長】 どうぞ。

【公述人】 コンクリートから人へと訴え、政権交代を果たした民主党政権下で、すべ

を尽くすどころかまさかの土地収用。我が耳を疑いました。

先日の土地収用説明会の折、内部規定とおっしゃっていたと思うんですけども、80%以上の土地取得ができれば土地収用ができるというふうにご説明いただきましたが、残り20%の地権者及び関係者の同意がなくてもよい、ということになります。今回の安易な土地収用は、仕事を放棄したとしか言いようがありません。

平成23年度10月までに93%の用地取得と縦覧資料にありましたが、先ごろ事業認定申請された圏央道稲敷一大栄間の用地取得は99%であり、例え1%でも強制収用というのはあってはいけないと思いますけれども、認識の差を感じざるを得ません。この取得済みの93%には、私どもの先祖が水害と闘いながら代々守ってきた売却済みの土地も含まれており、土地収用法の事業申請の正当化として取得率に加算されるのはだまされた気持です。

支障になる問題を解決しようとしないう国、埼玉県、桶川市に割いた時間は一体何だったのでしょう。だからのらりくらりと、しないために公費で時間を費やしていたのか、と勘ぐりたくなります。

土地譲渡のため一番重要な移転先に関して、先ほど質問したように、収益物件の代替として5月の農地除外申請を大宮国道により止められています。書類提出はできるはずですが。

また既に一部売却しているにもかかわらず、家屋のみ収用証明書等は発行していると言いつつ、11月の農地除外申請の書類に添付できませんでした。埼玉県や桶川市は同種の書類を発行しています。おかしい話だと思い再度確認をお願いしました。なぜ家屋以外発行していないのか。その理由の説明もありませんでした。

その後、過去の除外申請の添付書類から、大宮国道事務所長発行の駐車場や資材置き場の収用予定証明書を見つけ、現在関東地方整備局に不作為の審査請求中です。大切な時間をなぜこんなことに費やさなければならないのかと怒りを覚えます。移転準備が整わないほうが、土地収用法で片付けられて都合がよいのでしょうか。

一部売却した土地に関しては、高齢の親に、私のいないところで除外申請、農地転用の必要な土地をあたかも簡単に家が建てられるように説明し、契約させています。土地だけ手に入ればよい、その他に労力を割かないのは行政のコストカットなのでしょう。

予定地にある父が貸していた土地の賃貸借人は体を壊し、生活扶助を受けていました。意識不明になり、代わりに扶助費を受け取っていたご子息の情報さえ分からず、支給された一部地代は未収、荷物もそのまま、亡くなった後、市から私どもへの後処理の助けはあ

りません。大宮国道事務所が2年以上相続者を捜すことになりました。賃貸借人が意識不明の時、誰を相手に契約解除ができるのか、当時の大宮国道事務所調査課の吉沢課長も調べると言っていましたが、後に聞いた話は一般的な解除について。収用証明書の件と同じような印象です。

故借り主の相続者特定も大宮国道用地課は民法を確かめず、誤った範囲で捜していました。他に所有者不明物件もあるということですが、思い込みで地権者及び関係者を想定し、それに基づき開通予測をしていたこととなります。予定に間に合わないからといって、突如土地収用法を持ち出すのには、あきれて物が言えません。二転三転する相続範囲に、私どもは問題が片付くまで、まだまだ時間がかかると判断していた次第です。

以前聞いた話では、相続権のない故人の兄弟が相続放棄したということになりますが、一体どういうことなのでしょう。相続権のない人に対し時間と経費を費やしていたこととなります。また、相続財産管理人は、私の知り合いの福祉に詳しい弁護士さんは利害関係があるということでだめだろうと説明する一方で、他の弁護士さんに相続財産管理人候補を頼みに行ったり。申立人の利害関係者にならないのでしょうか。

昨年の夏に相続財産管理人の申し立てをすると聞いていましたが、問い合わせると、まだ大勢相続権のある人がいるとのこと。ところが、故人が亡くなった直後に放棄せず亡くなったご息がいったん相続したことになり、相続財産管理人が決まりました。大宮国道からの説明だけではこの経緯も甚だ不明瞭です。

福祉に協力した結果、申し立て前に収用説明会を案内されています。

賃貸借権を解除するため申し立て書類として契約書のコピーを大宮国道に渡しましたが、それを理由に知らぬ間に貸し地に入り込み調査をしていました。過去に止めるのも聞かず私の私物を調査したことがあり、今回は警察を呼ぶ騒ぎとなっています。選任直後の年末、突然家にやって来た相続財産管理人には携帯番号も伝えてありました。私どもに何の連絡もなく調査を許可したとも考えられませんでした。

なぜそうしてしまうのか、なぜ調べないのか。事業が滞っているというのならば、余計なトラブルを含め行政が大きな原因だと思います。

一度、桶川市の大規模道路担当者が大宮国道の職員と来ましたが、市天然記念物シイガシの保全、移転先、騒音が環境基準を超える工場、市が担当する大きな問題があるため一緒に来てくれるよう依頼しましたが、その後は連れてきてもらえませんでした。連れてきても何ともならないのだとか。シイガシの樹勢回復のため2年がかりで教育委員会に予算

を取ってもらうよう交渉し、騒音問題に関しては不調に終わりましたが、県に公害調停を申し立て、昨年桶川市に騒音測定不作為の申し立てをしました。その後工場に対してやっと勧告が出され、いくらか静かになりました。アセスメントで調査もせず、具体的効果のある対応をしてこなかったことに対し抗議します。

収益物件の移転については、土地収用法ということで急ぎよ多くの時間を費やし、対応せざるを得ない状況になっています。農業委員会等を傍聴していると、とても同条件で討議されているとは思えず、桶川市の側溝工事の際のトラブルも是正されないままでもあり、責任は明らかにしたいと考えています。

問題解決のため主体的に動いたのは私です。

上越新幹線だけでもかなり生活に影響があるのに、その上このように大事な時間と労力を使い、事実関係を確認しなければならない言動を繰り返す大宮国道事務所と会っています。ここまで協力させておいて土地収用とはあまりにもひどい仕打ちです。

私どもが代々大切にしてきた樹齢400年の桶川市指定1号の天然記念物シイガシは、上越新幹線開通の折、多くの人の力と数年の年月、費用をかけ、現在地に移植しました。老木の画期的な移植成功例として、その資料を他市からの要請で送ったと聞いています。圏央道の計画が発表されてすぐ、アセスメントが距離を誤って行われていたことが判明しました。なぜ同じ番地にある住居がかかるのに間違っただかの質問に対し、大宮国道事務所は一度、いくつか案があって別のルートでアセスメントをしたと説明し、後日単なる間違いと訂正しています。長年シイガシに影響がないと説明しながら、結局検討していなかったことは認めました。シイガシの保全を求めた公害調停では、調停委員から

「排ガスが樹木に影響を与えるのは常識」

との意見がありましたが、先日の土地収用説明会で国は

「不調に終わったので従う必要はない」

と答えています。

現在文化財は所有者の大きな負担により守られている状況です。樹勢回復の予算を取ってもらうのに2年がかり、圏央道ができ環境がよくなるわけではないのに、これではとても保存することはできません。緊急に全額すぐ使える資金の用意は、起業者である国、急ぎ建設を求める埼玉県知事、賛同する桶川市の責務です。保護する体制も整えず、土地だけ強制的に取り上げようとする。公共のための事業がこれでよいわけはありません。

先祖や多くの人大切にしてきたシイガシの保全のため、国のいいかげんな対応にどれ

ほどの労力と時間をかけさせられたか。反省してください。

そして、これからはもっと厳しい状況でずっと守っていかなければなりません。十分時間があったはずですが。土地収用の前にやるべきことをやってください。

3月の東北大震災の後、4月には上尾市平塚付近震源の地震がありました。圏央道が綾瀬川断層を横断する地点では、高架は高さ20メートル。断層の横ずれ対策はない、と国交省は説明しています。

埼玉県は現上田知事になってから、県内の地震被害想定を前知事が阪神淡路大震災後見直したものを軽く想定しました。その安全基準のまま強引に用地取得に動くとは、まずは地震被害の対策を立ててからだと思います。今、私が住む場所で、国の大動脈である上越新幹線とその上を超え圏央道が交差するのです。東北新幹線のところよりも高いと聞いています。江戸安政地震では、この地にあった当時の母屋が住めなくなっています。今は安全なルートの再検討や建設方法に投資すべきです。

建設資材の放射能汚染も問題になっています。放射能汚泥や瓦れきをセメント工場が受け入れ、積極的に公共工事が利用する。迷惑施設が近くにできる住民へ細心の配慮を払うのが地元自治体、政治家の責任です。残念ながら「早く造れ」の声だけで、全くその動きが見えません。

以上のことから、土地収用は不当なものとして声を大にして訴えます。

【議長】 公述等はこれで終了ということでよろしいですか。

【公述人】 はい。

【議長】 どうもありがとうございました。公述人と起業者は降壇してください。

【議長】 これで本日予定をしておりました口述はすべて終了いたしました。引き続き明日2月18日は午前10時より公聴会を再開することとしておりまして、2組の方々の公述を予定しております。

本日は公聴会の円滑な進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。なお、会場管理上の都合がございますので、公述人と傍聴人の方々は速やかにご退場をお願いいたします。

— 了 —

平成24年2月18日（土）（2日目）

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから一般国道468号新設工事（有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事・埼玉県桶川市大字上日出谷字殿山内から同市大字五丁台字上地内まで）並びにこれに伴う県道及び市道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催いたします。

私は、議長を務めます国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の伊藤と申します。よろしくお願ひいたします。

本公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、平成23年11月15日付で起業者代理人である関東地方整備局長及び起業者である東日本高速道路株式会社から申請がありました事業認定の申請について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しているものであります。

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、国土交通省ホームページに掲載いたしました開催案内に記載しておりますが、本日会場受付にてお配りいたしました整理券の裏面にも記載しておりますので、ご一読いただき、遵守されるようお願いいたします。これを遵守いただけない場合は、議長より退場を命じることがあります。また、状況によってはやむを得ず公聴会を打ち切らざるを得ないこともありますので、あらかじめご了承ください。

○公述人 5：白田 満

【公述人】 私、桶川市商工会の会長として、また市内で食料品卸の会社を経営する者として、圏央道整備の早期推進という立場から意見を述べさせていただきます。

圏央道を生かした市内商工業の活性化について、圏央道は関東地方の中心部を取り巻く根幹的な環状道路であり、既存の高速道路とつながることにより、これまでの人と物の流れが根本的に変わり、特に桶川市は関越道と東北道の間位置しており、関東圏の中での物流拠点として、また工場立地の適地として、あらゆる方向に行きやすい絶好のロケーションにあります。

埼玉県には慢性的な渋滞箇所が多く、物流コストの軽減や時間の読める物流網の整備はすべての商工業者共通の関心事であり、圏央道全線開通に寄せる期待は大きいものがあります。

全線開通の時期が平成24年度から26年度に変更されたのは、まことに残念であります。特に桶川市内には三国コカコーラ、三菱マテリアル、マルキュー、トーハンなど広範な地域を対象に事業展開をしている有数の企業が立地をしております。北本には、今年桶川インターの近くで江崎グリコの工場が稼働します。これも圏央道の開通を前提とした物流網を高く評価して立地したと伺っております。

ご存じのとおり、国内の経済状況は大変厳しい状況にあり、民間業者は経営環境の改善に向け、不断の努力を行っております。一刻の猶予もないと感じているのが現状です。公共事業についても、整備効果の高い必要な事業は最大限のスピードをもって進めたいと思っております。

また、桶川市では圏央道の特性を生かして総合振興計画の中で桶川北本インター、桶川インター周辺に複合開発エリアを設定し、工業系や物流系の企業誘致を進めているところであります。さらなる地域経済の活性化や雇用の場の確保につなげていきたいと考えております。

市民生活の利便性向上と新たな地域活性化について、今後市内に2カ所のインターチェンジができることになり、業務のみならず市民が移動する際の利便性も大いに向上いたします。桶川北本インター開通以降、山梨県方面には大変行きやすくなり、観光など余暇の過ごし方の選択肢も広がって、逆に今まで桶川市と疎遠だった地域の人たちに訪れていただく機会が増えております。最近では観光業者によるツアーバスが桶川駅から出発する光

景をよく見かけるようになりました。これも圏央道効果の1つととらえております。

私どもの商売でも、今までは八王子方面に行くのに2時間ぐらい、1時間半から2時間ぐらいかかっていたものが、桶川北本インターの開通により40分ぐらいで八王子まで行くようになりました。これも商圏の拡大、商売は便利になれば競争も激化しますが、お客さんから見れば、大変選択肢が広がるものと考えております。

桶川北本インター近くの上尾道路沿いに、農産物直売所や道の駅を設置する計画も進んでおります。桶川産の商品や農産物の販売拡大、地産地消につながればと期待しております。

市の長年の課題であった桶川駅東口の整備もようやく始まる機運ができて、将来的には桶川駅と成田空港を結ぶ連絡バスの創設などの構想にも膨らむ、このように圏央道はいろいろなビジネスチャンスの創出にも役立つと考えており、桶川市民にとっても商工業者にとっても、活性化に向け大きな刺激を与えてくれるものと確信しております。

桶川市内の道路交通混雑の早期解消について。桶川市内の道路網は、主要幹線道路として南北に国道17号線が、東西に県道川越栗橋線があり、補助的な幹線道路である旧中山道、県道蓮田鴻巣線などに形成されております。国道17号と川越栗橋線の交通量はこれまでも多かったが、平成22年3月の圏央道、桶川北本インターの開通後は、圏央道の未開通区間と並行する川越栗橋線の交通量、特に大型車が増えたような気がいたします。

国道17号以東の交差点では日常的な渋滞が発生し、市民生活に不便を来しております。このような通過交通の増大は、桶川市内の圏央道が未開通であることが原因と考えられます。ぜひとも上尾道路を含め早期に圏央道を整備し、広域道路のネットワークを完成していただきたく、市内の道路交通混雑の早期解決を図っていただきたいと願っております。

私の公述を以上で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。公述人は降壇してください。

○公述人6：田中 暄二

【公述人】 私は、首都圏中央連絡道路建設促進期成同盟会の会長を務めております久喜市長の田中暄二でございます。それでは申し述べさせていただきます。

本同盟会は圏央道の建設促進に努め、産業開発並びに県土の秩序ある発展などを図るとともに、住民福祉の向上に寄与することを目的に、埼玉県、圏央道建設沿線地域整備促進埼玉県議会議員連盟及び圏央道沿線の18の市長、町長並びに議会議長により、昭和58年5月に設立された同盟会でございます。毎年国をはじめ関係機関に早期整備の要望活動などを実施しているところであります。

本日は同盟会の会長として、また圏央道の早期整備を願う者の1人として、意見を述べさせていただきますと存じます。

圏央道は、申すまでもなく都心から40キロメートルから60キロメートルを環状に結ぶ延長約300キロメートルの高規格幹線道路でありまして、横浜、厚木、八王子、川越、久喜、つくば、成田、木更津などの都市を連絡し、都心から放射状に伸びた東名、中央、関越、東北、常磐などの高速道路を結び、東京外かく環状道路などと一体となりまして、首都圏の道路交通の円滑化や沿線の都市間の連絡強化、沿線地域の活性化を図るための重要な道路でありまして、沿線住民にとりましては長い間の夢とも言うべき事業であります。

平成8年の3月に青梅インターチェンジと関越道との鶴ヶ島ジャンクションの区間が圏央道として初めて開通して以来、平成19年6月には八王子ジャンクションの供用開始によりまして、中央道と関越道が圏央道で結ばれ、圏央道の大きな目的の1つであります幹線道路ネットワークの機能の一部が完成したことによりまして、大きな効果が発揮されていると認識をいたしております。

その後も関係者の皆様のご尽力によりまして、着々と整備が進められており、改めて関係者の皆様に感謝申し上げる次第であります。

埼玉県内におきましても、平成20年3月に関越道との鶴ヶ島ジャンクションから国道254号との川島インターチェンジの区間が、また平成22年3月には川島インターチェンジから荒川を越えまして桶川北本インターチェンジまでの区間が開通し、昨年5月には東北道と交差する久喜白岡ジャンクションから国道122号バイパスと交差する白岡菖蒲インターチェンジまでの区間約3.3キロメートルが開通をいたしたところでございます。

これらによりまして、埼玉県内58.4キロメートルのうち、約6割に当たりまする36.

5キロメートルが開通をしております。このように、圏央道の整備が着々と進められている中、埼玉県では圏央道沿線への計画的な産業基盤整備を進めるため、平成18年10月に田園都市産業ゾーン基本方針を策定し、これまでに9地区のモデル地区を選定いたしまして、圏央道沿線への企業立地を進めてまいりました。

モデル地区9地区のうち、川島町の川島インター北側地区や川越市の川越工業団地拡張地区、加須市の騎西国道122号沿道地区など6地区で基盤整備が完了し、既に多くの企業が立地し操業を開始しております。

また、白岡町の白岡瀬地区、幸手市の仮称幸手インター東側地区など3地区で基盤整備や基盤整備に向けた準備が進められております。このうち、私ども久喜市におきましても、埼玉県のご協力をいただきまして、昨年5月に開通しました白岡菖蒲インターチェンジに隣接をした菖蒲南部産業団地約18.9ヘクタールを整備し、窓サッシ部門では日本有数の企業でありますYKKAP株式会社をはじめとする4社が立地をし、既に操業が開始されております。

さらに、白岡菖蒲インターチェンジから約3キロメートルほどのところにあります清久工業団地に隣接をしました約39.4ヘクタールの地区におきましても、平成24年度の事業完了に向けまして、土地区画整理事業により基盤整備を進めておりまして、食品業界では我が国有数のキッコーマン株式会社の進出が決定をし、本年12月の操業開始に向けまして、現在急ピッチで建築工事が進められているところであります。

このように、基盤整備を行い企業誘致を進めているところでございますが、YKKAP株式会社では、地元や周辺の高등학교から卒業生の新規採用をしていただいておりますし、またキッコーマン株式会社におきましても、本年12月の操業開始時における約60名の従業員の大部分の方を地元から採用していただけると伺っております。

このように産業基盤を整備し、企業立地を進めることによりまして、税収が増加し、安定的な自主財源の確保が図れるだけでなく、地元からの雇用拡大など市の活性化に非常に大きな効果があるものと考えております。

また、圏央道が完成いたしますと、一例を挙げますと、久喜市から中央道までの所要時間が約50分と現在より80分短縮をされ、成田空港までも約70分と50分短縮されるなど、移動時間が大幅に短縮されることによりまして、物流はもちろん人の移動も大幅な効率化を図ることができます。

こうした中、平成22年11月に開通目標が見直されまして、桶川北本インターチェン

ジから白岡菖蒲インターチェンジの区間の開通予定が平成24年度から平成26年度以降へと見直され、東北道と関越道との接続が2年以上おくれることになってしまったわけがあります。

一方、神奈川県内におきましては着々と整備が進められておりまして、平成25年度には中央道と東名高速がつながる予定と伺っております。こうしたことから、桶川北本インターチェンジと白岡菖蒲インターチェンジの区間が開通することによりまして、東北道から東名高速までが圏央道でつながることとなり、非常に大きな整備効果の実現できるものと期待をしておるわけでありまして、1年でも、いや、1日でも早い開通を心から望むものでございます。

圏央道の整備によりまして、埼玉県の企業立地の優位性は格段に高まりますことから、早期整備は圏央道の開通を活かした産業集積の推進や体系的な道路網を整備する上で非常に重要であると同時に、昨年3月に発生いたしました東日本大震災のような大災害におきましても、緊急輸送路といたしまして支援物資の輸送や災害救助にあたる人員の派遣などで、極めて重要な役割を担うことができると思われまます。さらに救命救急におきましても、高度医療施設への到達時間の短縮が図られ、人命救助におきましても重要であるなど、首都圏の交通渋滞の緩和のみならず、多くの面で大きな効果が期待されるところでございます。

本年度、中央道と交差する八王子ジャンクションから国道20号と交差する高尾山インターチェンジの区間が開通する予定と伺っておりますし、先ほども申し上げましたように中央道と東名高速は平成25年度につながる予定と承知をいたしております。

このようなことから、桶川北本インターチェンジと白岡菖蒲インターチェンジの区間が開通することによりまして東北道と東名高速がつながることとなり、東日本と西日本が東京都心を通らずに高速道路で結ばれることとなるわけでありまして、日本の大動脈となることは申すまでもございません。

繰り返しになりますが、圏央道の整備により、都心部の渋滞緩和をはじめ首都圏における交通の円滑化が図られ、物流や人の移動の大幅な効率化、沿線地域への企業立地による活性化など、圏央道の整備効果ははかり知れないものがあると確信をいたしております。

このような効果も、圏央道が全線開通をし、各高速道路とつながり、ネットワークが完成して初めて実現できるものでございます。進出した企業の皆様はじめ多くの住民の皆様

からも圏央道の開通はいつになるのか、早く開通してほしいなどと早期開通を望む声をたくさん伺っておるところでございます。

以上、申し上げましたように、圏央道の早期整備は私ども行政だけではなく企業の皆様、あるいは市民の皆様など多くの方々の悲願でございますので、一日も早い全線開通を切にお願いをいたしまして、私の意見発表とさせていただきます。ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。公述人は降壇してください。

○公聴会閉会

【議長】 これで本日予定しておりました口述はすべて終了いたしました。

これにて一般国道468号新設工事（有料道路名「首都圏中央連絡自動車道」新設工事・埼玉県桶川市大字上日出谷字殿山地内から同市大字五丁台字上地内まで）並びにこれに伴う県道及び市道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を終了いたします。

公聴会の円滑な進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

なお、会場の管理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をお願いいたします。

— 了 —