

国土交通大臣及び中日本高速道路株式会社の施行に係る部分
高速自動車国道中央自動車道富士吉田線（三鷹市東京都世田谷区間）に関する事業
及びこれに伴う付随工事

国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社の施行に係る部分
高速自動車国道関越自動車道新潟線（三鷹市東京都練馬区間）に関する事業
及びこれに伴う付随工事の大深度地下の使用の認可に係る公聴会（1日目）

平成26年2月23日（日）

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから「高速自動車国道中央自動車道富士吉田線（三鷹市東京都世田谷区間）に関する事業及びこれに伴う付随工事、高速自動車国道関越自動車道新潟線（三鷹市東京都練馬区間）に関する事業及びこれに伴う付随工事」に関する使用認可申請に係る公聴会を開会いたします。

私は本公聴会の議長を務めます国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室長の浅野でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

本公聴会は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第20条に基づき、平成25年11月8日付で事業者から提出された使用認可申請について開催するものであり、今後、処分庁として当該申請に対する処分の判断に当たり、勘案すべき情報の収集を目的とするものでございます。

なお、本公聴会の開催に当たりまして注意事項を申し上げます。会場内では静粛にし、公聴会の円滑な進行に支障となるような行為を厳に慎んでください。もし守られない場合にはこちらから注意、退場などを命じることもございます。また、会場内の安全確保や秩序の維持が困難になった場合には公聴会を打ち切ることもございます。その他詳細の注意事項につきましては本日会場受付にてお配りいたしました整理券の裏面に記載しておりますので、ご一読いただき、公聴会の円滑な進行にご協力をお願いいたします。

また、公述時間は30分以内で事業者との質疑応答を含みます。公述終了時刻の10分前、5分前、1分前になりましたらプラカード提示と呼び鈴を1回鳴らします。公述終了時刻になりましたら「終了」というプラカード提示と呼び鈴を3回鳴らします。時間超過は公聴会の円滑な進行の妨げとなりますので、時間を守っていただくようお願いいたします。

それでは、本件事業の事業者にご公述をさせていただきます。事業者代理人の関東地方整備局東京外かく環状国道事務所大畑俊和様、東日本高速道路株式会社関東支社東京外環工事事務所松本浩一様、中日本高速道路株式会社東京支社東京工事事務所古田康裕様は壇上にお上がりになり公述の準備をお願いします。

(事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻は13時34分ですので、13時35分から公述を開始し、30分後の14時5分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますのであらかじめご了承ください。プロジェクターを使用しますので少し照明を落とします。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【事業者(大畑)】 それでは、説明申し上げます。公述人の国土交通省関東地方整備局長深澤の代理人であります国土交通省関東地方整備局東京外かく環状国道事務所の大畑と申します。よろしく願いいたします。

【事業者(松本)】 東日本高速道路株式会社代表取締役社長廣瀬の代理人であります東日本高速道路株式会社関東支社東京外環工事事務所の松本と申します。よろしく願いいたします。

【事業者(古田)】 中日本高速道路株式会社代表取締役社長金子の代理人であります中日本高速道路株式会社東京支社東京工事事務所の古田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事業者(大畑)】 それでは、座って説明させていただきます。本日の公聴会では対象事業であります東京外かく環状道路の関越道から東名高速までの区間、以下東京外環といいますが、これまで事業の経緯、事業の目的及び内容などについてご説明し、この事業が大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第16条の各号の要件に満たす事業であることについて公述してまいりたいと考えております。本日公述させていただくインターチェンジ・ジャンクション名称で未開通のものは全て仮称ですのであらかじめご了承ください。

それでは、事業の目的及び内容についてご説明いたします。初めに、現在の首都圏における環状道路の整備の目的について説明します。この図は現在の首都圏における主要な高速道路ネットワークの整備状況を模式的にあらわしたものです。灰色の線は既に開通されている路線であり、赤い線は現在事業中または計画中や調査中で未開通となっている区間です。これを見ますと放射状道路が都心に集まっているため、通過交通が都心部に流入する

ことによる慢性的な交通渋滞が発生している状況となっています。このような状況に対し放射状に延びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散・導入し、また都心の用のない交通をバイパスさせることなどによって、首都圏の交通混雑の緩和などを図ることなどのことを目的に、圏央道、外環道、首都高速道路中央環状線の3つの環状道路の整備を進めています。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。

続きまして、東京外かく環状道路の全体についてご説明します。東京外かく環状道路は都心から約15キロメートルの圏域を環状に連絡する延長約85キロメートルの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。現在までに関越道と連結する大泉ジャンクションから三郷南インターチェンジまでの約34キロメートルが開通されています。今回の大深度地下の使用認可申請を行った事業の全体計画区間は、図面において赤い矢印で示している関越道から東名高速までの約16.2キロメートルの区間です。東京外環の構造の大部分はトンネルであり、関越道、中央道、東名高速と接続し、目白通り、青梅街道、東八道路の3カ所にインターチェンジを計画しています。なお、東京外環は高速自動車国道の路線として三鷹市から東京都練馬区に至る区間は関越自動車道新潟線、三鷹市から東京都世田谷区に至る区間は中央自動車道富士吉田線に指定されています。

次に、今回認可申請を行った事業区域は全体計画区間16.2キロメートルのうち、大深度地下以深を通過する東京都練馬区石神井台3丁目から東京都世田谷区大蔵5丁目までの14.2キロメートルの区間です。事業区域の断面範囲は本線やランプ等の構造物及び施工・維持管理に必要な幅を考慮した範囲が大深度地下にある区域としています。

続きまして、事業経緯です。平成19年4月に地下方式に都市計画変更決定され、平成21年5月に事業化、平成24年4月に東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社に対する有料道路事業許可が出されました。大泉ジャンクションから中央ジャンクション間の9.8キロメートル区間は国土交通省と東日本高速道路株式会社、中央ジャンクションから東名ジャンクション間の6.4キロメートル区間は国土交通省と中日本高速道路株式会社が担当することになります。東京外環は昭和41年7月に決定された都市計画においては高架構造となっておりましたが、平成19年4月に大深度地下のトンネル構造へと計画が変更されました。東京外環は高度に土地利用が進んだ市街地内の事業ですが、大深度地下のトンネル構造への計画変更により土地の改変が減少し、地域分断や自動車からの排出ガス、騒音及び振動が沿道に与える影響を最小限に抑えています。また、用地取得が事

業期間の大きな要素の1つであり、大深度地下を使用することにより用地取得や区分地上権、設定範囲を極力小さくすることとなり事業期間の短縮が可能となります。建物の移転については高架構造の計画時には約3,000棟であったのに対し、地下方式の計画では約1,000棟に減少しました。

また、本事業は構想段階よりさまざまなP I活動を実施しております。P I外環沿線協議会、P I外環沿線会議、オープンハウスや課題検討会などで地域の皆様から幅広く意見を聞きながら検討を実施しております。オープンハウスや課題検討会においていただいた意見等を踏まえ、今後検討していく課題とその解決のための方針などを対応の方針として取りまとめております。また、P Iプロセスやトンネルの構造、施工方法を検討するため第三者委員会を設置し、ご意見を伺いながら検討を行っております。さらに平成25年11月の申請に先立ち、平成25年9月に事業の目的や内容、大深度地下使用法の手続及び申請の概要について、沿線地域の方々をはじめ広く住民に周知するための説明会を実施するとともに、その後のオープンハウスにおいても説明を行いました。今後も引き続きP I活動を行い事業へのご理解をいただく取り組みを継続してまいります。

次に、東京外環周辺の道路状況について説明します。東京外環の周辺道路においては自動車交通が集中しており、例えば東京外環に並行する環状8号線では慢性的な渋滞が発生しています。平成20年8月の首都高速道路タンクローリー事故発生時には、中央道と常磐道間の行き来に対して高速道路の代替路線が都心環状線しかなかったため所要時間が70分増加しました。これらの状況に対して東京外環が整備されることにより所要時間の大幅な短縮が見込まれ、目的地までのスムーズな移動が可能となります。また、関越道、中央道、東名高速といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、都心の交通渋滞の緩和が見込まれます。現在、高速道路を利用し郊外から都心部へ向かう放射方向の交通を環状道路として結んでいる道路は、圏央道、外環道の埼玉区間及び首都高中央環状線となっています。本事業の整備により、関越道、中央道、東名高速の放射方向の高速道路が新たな環状道路で結ばれ、複数の経路選択が可能となります。例えば首都高速中央環状線が一部不通となった場合でも、高速道路ネットワークの代替路を形成し、円滑な交通活動に寄与するものと期待されます。

続きまして、大深度地下の特定についてご説明します。本事業における大深度地下は、1、大深度地下特定の1つの条件である地下40メートルについては、測量精度や地形の経年変動による余裕幅を1メートル考慮し、地上面から41メートルの深さとしました。

また、支持地盤上面から10メートルについては、後ほど説明する特定した支持地盤の上面から10メートルの深さとしました。これらのいずれか深い方を大深度地下と特定しました。次に、支持地盤の特定の流れをご説明します。まず初めに、本事業箇所における支持地盤の推定及び支持地盤の特徴の把握を目的として既存資料を収集・整理しました。次に、地盤調査としてボーリング調査を行い地質や強度を確認するとともに、微動アレイ探査を行い地盤の連続性を確認しました。これらの調査結果をもとに支持地盤を特定しました。地盤調査について詳しくご説明します。まず地質や強度を確認するため86本のボーリングを実施しました。ボーリング調査を実施した箇所は図の黒い縦線になります。また、ボーリングとボーリングの間の地盤の連続性を確認するため、図の緑の線で示した箇所において微動アレイ探査を実施しました。また、調査の深さや調査項目から特定が可能なボーリングについて支持地盤を特定しました。なお、ボーリングごとに支持地盤として特定できる深さが多少異なっていることから、支持地盤は極力深く安全側となるよう、ボーリング調査で得られた支持地盤の下限を結んだラインを支持地盤線としています。

続きまして、特定した大深度地下についてご説明します。まず図面の見方についてご説明します。赤い点がボーリング調査において支持地盤と確認できた深さを表しています。この赤い点を安全側に結んだ線が紫色の線になっており、本事業において特定した支持地盤線になっております。青色の線が大深度特定の条件の1つである支持地盤から10メートルの線になります。その下に波を打った赤い横線がありますが、これが大深度特定のもう一つの条件であります地下41メートルの線になります。なお、この線は先ほど説明した1メートルの余裕幅を反映した線となっています。大深度地下はこの青い線と赤い線のいずれか深い方が大深度地下となります。ご覧いただいている図面は事業区間の南側に位置する箇所を表しております。なお、一番下の黒い線が東京外環を表しますが、東京外環の本線トンネルは大深度地下を通過していることが確認できます。次にご覧いただく図面は事業区間に中央に位置する箇所を表しております。次にご覧いただく図面は事業区間の北側に位置する箇所を表しております。なお、東京外環の本線トンネルは大泉ジャンクションで既に開通している区間と接続するため、この区間で徐々に浅くなっていき、西武池袋線よりやや南側で大深度地下よりもトンネルが浅くなります。したがって、大深度地下の特定は東名ジャンクション部からここまでの範囲となります。

続きまして、井戸等の地下物件の調査についてご説明します。大深度地下使用法の第13条において事業者はあらかじめ事業区域に井戸等の地下物件があるかどうかを調査し、

当該物件があるときは調書を作成しなければならないと明記されております。よって事業区域にかかわる土地や建物の所有者または管理者の方々のご協力を得て、平成21年～25年までの期間において現地調査などにより井戸等の地下物件調査を実施しました。調査にご協力いただけなかった箇所についても公簿の記載事項の確認、自治体が許可している井戸の確認により可能な範囲での調査を実施しました。調査総数は約5,000件です。調査の結果1件の井戸を確認しましたので調書を作成するとともに、今後この井戸に対して補償させていただく予定となっております。

続きまして、建設するトンネルの耐力の確保について説明します。大深度地下使用法第16条の第6号において事業により設置する施設または工作物が事業区域に係る土地に通常の建築物が建築されても、その構造に支障がないものとして政令に定める耐力以上の耐力を有するものであることと明記されております。政令に定める耐力とは大深度地下使用法施行令第5条及び国土交通省告示第292号において、土圧、水圧及び通常の建築物の建築により作用する荷重とされています。なお、通常の建築物とは都市計画法など他の法律の範囲内で建築可能な最大相当規模の建築物としており、都道114号や五日市街道沿いの近隣商業地域など建物の高さ制限のない箇所においては、新宿にあるような50階程度の高層建築部を想定しています。本事業において建設するトンネルはこれらの作用する荷重に耐えられる構造としています。

続きまして、安全の確保について説明します。東京外環では事故が発生した場合の被害を最小限にとどめることを目的に、基準及び要領に定められた非常用施設を設置する計画となっております。東京外環の本線は延長が長く交通量も多いため、最上級の防災安全性を確保するよう非常用施設を設置する予定です。中央環状新宿線山手トンネルや東京湾アクアラインのアクアトンネルと比べても防災面で遜色ない計画となっております。具体的にはこの写真のような設備をトンネル内に設置します。

続きまして、避難施設の設置について説明します。東京外環では事故や火災などの発生時の避難方式を他の道路トンネルの事例などを参考に検討してきた結果、表に示すとおり3つの方式を基準とすることしましたので説明いたします。横連絡坑方式、連絡通路を通過して事故などが発生していない反対車線側に避難する方式です。北行き南行きトンネルが併設される本線シールドトンネル部での避難方式です。床版下方式、滑り台などを使用して道路の床下に避難する方式です。トンネル断面の大きい3車線・2車線のランプ部で設置する計画です。独立避難路方式、車道の横に設置された避難路を通過して避難する方式で

す。トンネル断面の小さい1車線ランプ部で設置する計画です。さらに不特定多数の利用者に対し情報を確実に伝達するとともに、避難誘導を迅速かつ円滑に行えるよう通報・警報設備、避難誘導設備を設ける計画としています。なお、ランプ部から床版下や独立避難路へ避難された方はそのまま地上部へ避難することができる構造としており、横連絡坑から反対側のトンネルへ避難された方は、反対側のランプを通過して地上へ避難することができる構造としています。また、トンネルの入り口から遠い箇所でも事故が発生した場合に、緊急車両が早期に到達できるよう、また複数の到達経路が確保できるよう横連絡坑の一部を緊急車両等の車も通行できる大きさとしています。

続きまして、耐震性について説明します。最新の指針等に基づき必要な耐震検討・対策を行い、地震に対する安全性を確保することとし、阪神淡路大震災や東日本大震災規模の地震にも耐えられる構造としています。また、既存資料を調査した結果、本事業の近傍には活断層は確認されていません。

続きまして、耐火性の確保について説明します。事故が発生したときも機能が維持されることを目的として、施設の耐火や耐熱対策を実施し火災に対する安全性を確保します。なお、本事業では可燃物を積載したトラックによる火災を想定し、1,200度でも耐えられるトンネル構造とします。

続きまして、浸水対策について説明します。トンネルは指針等に基づき適切な止水構造とします。トンネル内には必要な排水施設を設置するとともに、トンネルの坑口には異常出水の影響を受けないような対策を実施します。

続きまして、環境の保全について説明します。大深度地下の公共的使用に当たっては、大深度地下使用法の中で環境の保全について特に配慮することとされています。大深度地下使用法における環境の保全については法第6条の規定に基づき定められた大深度地下の公共的使用に関する基本方針及び大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針で、環境の保全等に関する具体的な運用が定められています。本事業ではこれらの指針を踏まえて環境影響評価を適切に実施しております。なお、環境影響評価の予測・評価項目は大深度地下の使用に関するものだけではなく、事業計画をもとに影響を及ぼすおそれのある行為・要因を抽出し、地域特性を考慮して選定し、選定した予測・評価項目については環境影響評価方法書にて公表し、住民の皆様や都知事等の意見を考慮した上で決定しています。このうち地下水、化学反応、掘削土の処理については、その後の基本設計の実施及び本線部、横連絡坑の位置決定に伴い予測及び評価の再確認を行っておりますが、評価

の結果は変わらないものとなっており、その他施設の換気等についても最新の計画交通量、排出係数を用いて換気所の供用に係る大気質の予測及び評価の再確認を行った結果、こちらも評価の結論は変わらないものとなっております。なお、申請に当たり環境影響評価実施時と比較して調査、予測の手法及び結果に変化は生じないと考えられる場合には、環境影響評価書の記載内容をそのまま活用しています。先ほど説明した指針に示された環境の保全のための検討項目としては、地下水、施設設置による地盤変位、化学反応、掘削土の処理、その他があります。その他では施設の換気等交通機関等の大深度地下の使用について検討することとなっております。これよりそれぞれの検討結果について個別に説明します。

1つ目は地下水についてです。本事業を実施することによる影響を数値シミュレーションにより予測した結果、深層地下水の水圧の低下量は約1～15キロパスカルと年間変動幅内であることからわずかであり、影響の範囲内に深層地下水を利用している井戸が存在しないため深層地下水は保全されます。また、深層地下水の存在する上総層群中の粘性土は固結から半固結状の非常に硬いシルト層であり、深層地下水の水圧低下量は約1～15キロパスカルとわずかであるため、地盤沈下はほとんど生じません。工事の実施に伴う水質に及ぼす影響については、地盤凝固剤を使用する場合にはその使用を極力少なくなるよう努め、国及び東京都の指針に基づき施工を行うとともに、これらの指針に基づき地下水の水質の監視を行うことから、地下水の水質は保全されます。また、地盤及び地下水の酸性化が水質に及ぼす影響については、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では長期にわたって空気に触れた場合に酸性化するおそれのある地盤は存在しますが、急激に酸性化し発熱したりガスが発生する地盤はありませんでした。本事業のトンネルの大部分は密閉式のシールドにより掘削した直後にセグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆います。このため地盤及び地下水が直接空気に触れることはなく、酸性化しないと考えており、地下水の水質は保全されます。事業者の講ずる措置として、指針に基づく施工の実施と水質の監視を行います。

2つ目は施設設置に伴う地盤変位についてです。シールド及び横連絡坑設置に伴う地盤変位については、施工段階を考慮した数値解析を実施した結果、シールドトンネル施工等による周辺地盤の変位は小さいものとなっております。

3つ目は大深度地下の還元性の地層に起因する化学反応についてです。繰り返しになりますが、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では、長期にわたって空気に触れた場合に

酸性化するおそれのある地盤は存在しますが、急激に酸性化し発熱したりガスが発生する地盤はありませんでした。本事業のトンネルの大部分は密閉式のシールドにより掘削した直後にセグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆います。このため地盤及び地下水が直接空気に触れることはなく酸性化しないことから、化学反応による地盤強度は低下しません。

4つ目は掘削土の処理についてです。掘削工事、トンネル工事の実施に伴う建設副産物の概略の発生量を予測した結果、建設発生土は約974万立方メートル、建設汚泥は約33万立方メートルが発生すると予測されています。建設発生土等については資源の有効な利用の促進に関する法律及び東京都廃棄物条例を遵守するとともに、東京都建設リサイクル推進計画に基づき再利用を図ります。また、建設汚泥については東京都建設リサイクル推進計画における建設汚泥の再資源化の目標95%を踏まえ、土質材料としての再利用等を図ります。その結果、建設汚泥の最終処分量は約2万立方メートルと予測されています。事業者の講ずる措置として、建設発生土の工事間利用の促進と建設汚泥の適切な処理及び再資源化を行います。

次に、施設の換気についてです。換気所の供用に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、表に示すとおり予測結果は環境基準値以下であることから基準または目標との整合が図られています。事業者の講ずる措置として、換気所への除塵装置の設置を行います。

次に、大深度地下の使用に伴う振動等についてです。換気所の供用に係る騒音については、表に示すとおり予測結果は都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に定められた基準以下であることから、基準または目標との整合が図られています。事業者の講ずる措置として、換気ダクトの曲がり部の配置や換気所への消音装置の設置を行います。自動車の走行に係る振動については、計画トンネルと同規模と言える類似事例の調査結果によると、表に示すとおり振動規制法の要請限度以下であることから、基準または目標との整合が図られています。また、換気所の供用に係る振動については、換気所の規模や構造等から類似事例の調査結果と同程度と考えられ、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に定められた基準以下であることから、基準または目標との整合が図られています。なお、50デシベル以下は人体に感じない程度の振動です。事業者の講ずる措置として、換気所への防振装置の設置を行います。換気所の供用に係る低周波音については、表に示すとおり予測結果は道路環境影響評価の技術手法で示された参考値以下であることから、

参考値との整合は図られています。事業者の講ずる措置として、換気機の適切な設計や管理を行います。

続きまして、大深度地下の特殊性を踏まえたその他配慮事項について説明します。情報等の伝達をわかりやすいものとする事で、利用者の走行性・安全性の向上に努めます。具体的には案内標識の文字サイズを標識令に定められているものよりも大きくし、高齢者等の判読性の向上を図ります。利用者が高速道路を安全かつ円滑に走行できるよう、道路管理のため継続的な訓練・教育等を実施します。また、非常時に円滑な避難誘導が行えるよう、道路交通状況の監視、非常時の対応について運用マニュアルの作成、継続的な防災訓練・教育等を実施します。快適な道路空間の創出としてトンネル内照明の適正な設置、トンネル内換気の適正な実施を行い、利用者の快適性に配慮するとともに、これらの諸設備についてその機能が継続的に発揮できるよう、適正な維持管理を実施します。

以上、公述対象区間における東京外環の事業の目的と内容についてご説明してまいりました。本事業は大深度地下使用法第4条第1号及び第13号に該当する事業であること、事業が対象地域における大深度地下で施行されるものであること、事業の円滑な遂行のため大深度地下を使用する公益上の必要があること、事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること、事業計画が大深度地下の公共的使用に関する基本方針に適合すること、事業により設置する施設が政令で定める耐力以上の耐力を有していること、事業の施行に伴い事業区域にある井戸の移転または除却が困難または不相当でないことから、大深度地下使用法第16条の各号の要件全てに該当しているものと考えております。また、東京外環の早期完成に対する期待に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できるだけ早期の使用認可がなされることを希望いたします。これまで同様、今後も引き続き事業推進に向け最大限努力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。これで事業者の公述を終わります。ご静聴ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございます。降壇してください。

(事業者の降壇)

【議長】 次は、結柴誠一様に公述していただきます。公述人の結柴様は壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【公述人(結柴)】 ただいまご紹介いただきました私は杉並区議会議員の結柴誠一と申します。座って公述させていただきます。

【議長】 済みません、2時10分から30分ですので、ちょっと済みません、その間、着席していただいてちょっとお待ちください。

【公述人（結柴）】 あ、そうですか。

【議長】 ちょっと時間、少しお待ちしていただきますけれども、現在の時刻が14時6分でございます。14時10分から公述を開始し、30分後の14時40分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますのであらかじめご了承ください。それでは、公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人（結柴）】 私は杉並区議会議員の結柴誠一と申します。6期の間、数年を除き一貫して杉並区議会道路交通対策特別委員会に所属し、東京外かく環状道路と放射第5号線問題に関心を持ち取り組んでまいりました。ただいま杉並は第1回定例区議会開催中でありまして、都合で本日の午後の公述を申し入れたところ、沿線住民の皆さんを差し置いて冒頭に立つことになり大変恐縮しております。

先ほど国からの説明があった外環道の効果と目的は、環状8号線の渋滞の解消など、時代の変化の中で必要性の有無から問い直されるべき状況になったことを冒頭指摘をしておきます。しかしながら、限られた時間でありまして私は大深度地下利用の問題点に絞って疑問と意見を申し上げます。1966年の都市計画決定当初は高架構造の外環本線の下に地上部街路、外環ノ2がつくられる計画でした。外環道計画が明らかになった途端、杉並区では沿線住民が立ち退きに反対し、また区民の誇るべき財産である善福寺の水と緑を守るために区を挙げた反対運動が巻き起こりました。その結果、1970年の建設大臣による外環道の凍結宣言により、外環道の事業化は30年以上見送られてきた経過があります。その後、石原都知事の意向で大深度地下計画で外環道の凍結が解かれ、立ち退きや車による影響はなくなったものとして沿線住民は受けとめながらも、不安をぬぐえないまま都市計画の変更と事業化に向かいました。その折、石原都知事が立ち退きはなくなったと発表したことで、沿線住民は外環道本線とともに当然にも外環地上部街路も地下の第3車線目となったと考えていました。現在、外環ノ2は東京都とその必要性の有無から話し合いが行われています。基礎自治体である杉並区と杉並区議会は党派を超えて外環ノ2は必要性がないと考えていることを、許認可権者である国はしっかりと確認していくようこの場で表明しておきます。

外環道大深度地下利用に関しては沿線住民や私たち議員が抱いている大深度地下に関す

る問題点や、環境対策の疑問点に対する説明責任は果たされないまま都市計画決定が強行され、外環本線が事業化決定に至りました。冒頭、私の立場は国が外環道大深度地下利用によって予想される環境影響や危険性に対して、住民から出されている貴重な質問に説明責任を果たさないまま地下利用を進めることには反対であるということです。その理由は大深度地下に16キロの長さの巨大な構築物をつくったらどのような影響が出るのか、正しい分析や調査がなされていないからです。短いトンネル工事例はあっても、これまで世界でも経験したことのない16キロに及ぶ長さで大深度地下工事を進めるに当たり、データも少なく実態が把握されていない現状です。専門家から指摘されている幾つかの危険性が現実のものとなれば取り返しのできないことになるからです。

私たちが最も懸念していることは大深度地下に巨大な構築物をつくることで地下水脈がせきとめられ、新たな水みちに沿って流れ出し、その結果、区民の宝である善福寺池が枯渇してしまうおそれがあることです。杉並区の水源地だった井の頭池や善福寺池は既に近隣のマンションなどの建設などの影響で浅層地下水は枯渇し、地下から深く汲み上げている現状があります。大深度地下工事によって最終的に地下水脈が絶たれば、水と緑に恵まれたすばらしい武蔵野の自然環境を喪失する危機を迎えます。国は一貫して善福寺池が枯渇する可能性はないとしてきました。その根拠を示さないまま大深度地下利用に手を触れてはなりません。大深度地下利用についていまだ誰にもわからないことがたくさんあります。住民は国に対し1年半前から具体的な疑問を質問項目にまとめ回答を求めてきました。いまだに回答の場が実現できていません。

私が道路交通対策特別委員会で杉並区を通じて何度も国に問い合わせを行ってきたことは、国土交通省も認識していることと思います。いまだその回答が得られていない問題に関して、ここで私の意見を述べることにしました。事前の質問項目として提出しておりませんが、明日口述予定の沿線住民から既に提出されている質問項目の中にも含まれている問題です。その場で私の以下の質問に対する回答もあわせていただけるよう求めておきます。また、その回答を杉並区議会道路交通対策特別委員会の場でも行うよう求めます。それが行われぬまま大深度地下工事に進むようなことになれば、これは地方自治と地方分権に対する挑戦です。最低限の説明責任を果たさないまま大深度地下利用に踏み出すことは、地方自治を守る立場からあらゆる手段を行使して国と争わなければならなくなります。

第1の問題点は、練馬から杉並、武蔵野、三鷹、世田谷までの大深度地下に高さ16メートルになる巨大な構造物が南北に建設されることで、西側から東に向かって大量に流れ

ている地下水がせきとめられることの影響です。国は大深度地下トンネルの上下にも地下水の流れがあるため影響がないと説明しています。しかし地下の巨大トンネルの構築によって水脈が寸断されることによる影響がないことが証明されていません。私は道路交通対策特別委員会で具体的な事例を挙げて問題点を質問してきました。その1つは環状8号線井萩トンネル工事により地下水が上流と下流に水位の差ができて、1日60トンもの地下水が流出し妙正寺川へ放流している事実です。これまで外環調査事務所は外環はシールド工法によって工事をするから地下水に影響がないと説明してきました。これが事実と違うことが明らかになった事例です。

道路交通対策特別委員会で示したもう一つの実例は、シールド工法による大江戸線の開通工事で大量の地下水が湧き出し、下水道や河川に毎日捨てられている事実です。2002年11月8日付東京都議会公営企業会計決算特別委員会での質疑によれば、交通局長の答弁で、1、2001年度の大江戸線駅部の漏水、水が漏れた件数は407件、うち光が丘から新宿間放射部が90件、代々木から新宿西口までの環状部が313件で、環状部の漏水、水漏れが圧倒的に多い、漏水量は2001年度で12万立米に及ぶ。3、地下水位がもとに戻るため開業後一定の期間漏水発生件数が多くなる。大江戸線はその上、地上から深いところを通るため大きな水圧がかかっており漏水が多い傾向にある。4、都営地下鉄全線の漏水量は360万立米に及び、うち320万立米は目黒区や神田川などの河川に放流しているとのこととあります。この答弁1つとっても先ほどの国の説明が全くの偽りであるということがわかります。

大江戸線は2011年に全線開通していますが、以来シールド工法の技術が地下水漏水を根絶できるほど進歩したとの説明はいまだなされていません。その後、都心部では大深度地下利用による地下鉄工事が次々と進められた結果、最近、東京都内の地下水位が40年前と比較して最大で約60メートル上昇していたことが都などの調査でわかりました。東京都は工場などで地下水を使用する量が減ったためと説明していますが、その根拠はありません。建設中の首都中央環状品川線は地下区間の品川区西五反田付近などで工事中に大量の地下水が湧き出たため、品川線の完成は1年延期になりました。都建設局はボーリング調査に基づく予想とは異なる箇所から水が出てきた、地下水の流れは簡単に把握できないと頭を抱えています。

大量の地下水の影響は既存の地下施設にも及び寄り、都営地下鉄三田線では2013年3月以降、4カ所でトンネル壁面の剥離が見つかりました。いずれも湧き出た地下水で内

部の鉄筋が腐食し、すき間が生じて壁面のコンクリートが剥がれ落ちたためでした。こうした現象はこれまで都営全線で年一、二件程度しかなかったことから、都交通局が緊急調査を実施したところ、漏水箇所が2,100カ所以上もあることが判明しました。トンネルが地下水で浮いている状態で、巨大地震で壁面が破壊された場合に何が起こるかわかりません。2000年9月4日の神田川、善福寺川、妙正寺川の氾濫を忘れることができません。その後、改良工事が行われたものの、善福寺川に外環トンネルで漏水した地下水を放流した場合、これまで以上の水害発生の危険度が高まります。一方、2013年の国立公害研究所によれば、大量の地下水の放流は地盤沈下を引き起こすとのことです。特に深い地層から地下水が流出するほど地盤への影響は大きくなるとの研究があり、明日住民から詳しく説明されます。

第2の問題は高さ16メートル長さ16キロの巨大な壁に沿って新たな水みちができるという問題です。今回の外環トンネルは大深度で地質が異なる多くの水を含む地層を貫通します。国土交通省の大深度地下利用企画室によれば、地下施設が大深度かつ長期化することで異なる帯水層を貫いて設置することになる場合がある。この地下施設周囲に沿って新たな水みちが形成された場合、異なる帯水層の連続化によって一部の帯水層では地下水位・水圧の低下や上昇のおそれがある。また、汚染源がある場合には地下水汚染が拡散されるおそれがあると書かれています。トンネルが貫通する地層は黄鉄鉱が広く分布している上総層というのもで、黄鉄鉱は空気に触れると硫酸に変化することは先ほどの説明にもあったとおりです。この危険性については明日具体的なデータに基づき詳しく説明されることとなります。

この調査報告から明白なように、外環トンネルはトンネル周囲に新たな水みちをつくり、異なる帯水層を結んで硫酸などに汚染した水を流してしまう危険性があります。ところが、アセスではシールドマシンにより掘削した直後にセグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆います。このため地盤及び地下水が直接空気に触れることはなくて酸性化しないと考えていますと書かれ、同じ内容は本日も示されました。真空状態ではあるまいし、ほんとうに空気に触れないで作業が可能と考えていたら机上の空論です。また、先ほど空気に触れて酸性化するのは長期にわたってという条件で、工事中の短期間には起こらないとの説明がなされました。しかし水みちができれば長期にわたって酸素に触れることになることは明らかではないのでしょうか。私たちはこの新たな水みちの形成は地下水の流れを変え、先に示した善福寺池が枯渇することにつながるとも考えています。この点での国

の責任と枯渇しないという保証を求めるものです。

第3の問題は地下水流動保全工法の効果が立証されていないことです。アセスでは保全工法がトンネルの上流と下流の地下水位を保つ唯一の手段とされています。大深度地下では地下水に影響はないものとしてこの工法が用いられることはありません。しかし大深度に向かって掘り進める開削部、青梅街道インター部分の工事ではこの工法が使われることとなります。この保全工法をとれば地下水流動阻害は起こらないとしているのです。アセスではこの方法の効果の確実性について不確実性はありませんと明記しています。国はこれまで日本全国で実績例が16例あると説明しています。その効果について住民がこれまで何度か質問してきましたが、いずれも水位は安定していて効果はありと繰り返し答えてきました。さらにその根拠を詳しく問いただすと、何カ所かに電話で確認しただけで、その後の効果のデータをつかんでいないことがわかりました。私たちはその実例の半数以上で通水管の目詰まりなどが解決されていないなど問題点を確認しています。

私は環状8号線井萩トンネル工事に伴う地下水位グラフを入手して、道路交通対策特別委員会で杉並区に効果がないことを質問してきました。その後、道路交通対策特別委員会として東京都に求め、工事以前から供用後二十数年分の地下水位のデータを入手しました。そのデータにより当時の直近でもトンネルで隔てられている地下水の上流部分と下流部分で2メートル～4メートルの水位差があり、効果が出ていないことを当委員会で明らかにしました。その後、東京都はこの調査をやめて効果を検証できなくさせてしまったことから、地下水流動保全工法の効果に自信がないことがうかがわれます。国は大深度地下工事を始める前に杉並区議会道路交通対策特別委員会に先の16例の効果を納得できるデータに基づいて説明するよう求めます。

私たちは日本で初めて挑戦する大規模な大深度地下利用で、これまで杉並が守り育ててきた水と緑の美しい自然が失われることを恐れています。壊された自然はもとに戻せません。大深度特別措置法では安全の確保と環境の保全については念には念を入れて対応せよとして技術指針や基本方針が定められています。外環道についてはそれが守られているとは到底言えない状況です。これまでも外環道の建設で行われたアセスでは、結果的には予測と全く異なる環境破壊をもたらし、事業化のための既成事実づくりでしかなかったことが示されています。沿線住民が指摘したことが現実に起こった場合に想定外でしたでは許されません。国は環境面と安全面で万全な対策でできることを具体的なデータに基づき説明責任を果たし、その後に大深度地下使用について認可決定をされるよう強く求め私の意

見とします。

2014年2月23日、杉並区議会道路交通対策特別委員会委員結柴誠一。

【議長】 ありがとうございます。

結柴誠一さんの公述は予定の終了時間よりも早く終了いたしました。

(公述人の降壇)

【議長】 次の公述人の渡邊俊明様の公述開始予定時刻は14時45分でございます。しばらく静かにお待ちください。

では、次は渡邊俊明様に公述していただきます。公述人の渡邊俊明様は壇上にお上がりになり公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が14時39分です。14時45分から公述を開始し、30分後の15時15分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますのであらかじめご了承ください。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人(渡邊)】 外環道路反対連盟事務局長、P I外環沿線協議会P I委員、調布市緑ヶ丘西部自治会会長渡邊俊明です。

外かく環状道路(以下外環道と称します)の東京部分、練馬区大泉から世田谷区鎌田町間16.2キロの建設について、我々住民からの質問や疑問に対し何の説明もなく建設を強行することに対し、昭和41年(1966年)3月の計画発表以来48年間、約半世紀にわたり建設反対を掲げ話し合いを行ってきた立場の者として強く遺憾の意を表すものです。そもそも外環道計画は昭和41年3月に新聞紙上に計画が発表され、6月には都市計画審議会において陳情デモの中、54対50という僅差で計画を強行可決しました。その後、外環道路国会議員協議会傘下の衆参議員33名の方々の協力のもと、建設大臣や衆参院議長に面会し陳情・請願を行い、また各種反対運動を行い、その結果、昭和45年(1970年)、時の根本建設大臣は参議院建設委員会で、新しい構想を生かして大多数の住民の納得を受けるプロジェクトをつくることを指示してあり、この条件の整うまで外環の東京都部分はしばらく凍結と、俗に言う凍結宣言を行いました。

その後、反対連盟は都知事に面会し、陳情を行い、また、建設大臣がかわるたびごとに紹介議員のあっせんで大臣に面会し、陳情を行ってきました。その間、昭和48年(19

73年) 3月、衆議院建設委員会で金丸建設大臣は、外環計画は地元の自治体や住民が反対するならやめるべきだと思いと、事実上の外環計画の中止と受け取られる答弁をし、注目されました。さらに4月の参議院建設委員会ではトンネル化を提案しつつ、現状のままでは凍結とも答弁しました。ところが、昭和57年(1982年)に入り国土幹線自動車道路建設審議会が東北・常磐自動車道の起点を練馬区大泉に定めたため、7月、外環道路反対連盟・武蔵野同盟は300人が参加し住民集会を開催しました。次いで昭和59年(1984年)6月、建設省・東京都は練馬区に対し1.5キロの計画変更案を説明したため住民の怒りが高まり、昭和60年(1985年)4月、武蔵野市で250人が参加し住民大会、7月には「通すな外環、練馬集会」に560人が参加し建設反対を決議するも、11月、練馬区長は和光から大泉間1.5キロの環状道路受け入れを発言、翌昭和61年(1986年)1月、木部建設大臣は和光から大泉間1.5キロの計画を認可、ここで昭和45年の凍結以来16年ぶりに外環道路建設計画が動き始めたんです。

これらの動きを受け昭和62年(1987年)6月「通すな外環、千人集会」を開催、1,000人余の参加を得て建設絶対反対の意を示しました。その後も大泉から世田谷鎌田町間16.2キロはいまだ凍結が継続していました。その間、反対連盟はこれまでと同様、建設大臣が交代するたびごとに面会を求めて直接会見し、白紙撤回を求めて陳情を行ってきました。平成8年(1996年)9月には外環道路の千葉区間12キロの都市計画が、昭和44年の計画発表以来27年ぶりに可決されてしまいました。平成10年(1998年)3月、東京都・国、関係7区市でつくる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」が設置され、都内における外環道建設計画が動き始める端緒となりました。このような動きの中において連盟ではその計画に対してどのように対応していくかを模索していましたが、平成11年(1999年)6月、連盟有志3名がA新聞者の招きにより「東京・パリ都市交通シンポジウム」に出席し、パリ首都圏住民代表と意見交換を行いました。パリにおける道路建設に対して懸念を抱く住民と行政との間で対話が行われている事例を知ることができました。これが後述するPIにもつながっていきます。続いて10月には石原都知事が武蔵野市、吉祥寺南町と練馬の上石神井駅前商店街の外環道予定地2カ所を視察、また、A新聞社の「第3回東京・パリ都市交通シンポジウム」に連盟代表と事務局長がパネリストとして参加、住民と行政のあり方について話し合いました。

このように連盟では外環道建設計画が動き始める中、行政との対話の機会を強く求めてきました。そしてようやく平成12年(2000年)4月、凍結宣言30年目にして外環

道計画について国と地元住民との話し合いが行われました。平成13年（2001年）1月、扇国土交通大臣が33年ぶりに武蔵野市と三鷹市の外環予定住宅地を視察、4月、国・都は都区内区間16.2キロを地下化した場合のイメージを示すたたき台を公表しました。5月には扇国交相が参議院国土交通委員会で、30年以上にわたり不便をかけたという遺憾の意を表明するとともに、行政や住民団体や学識経験者などを交えた話し合いの場の設置を提案、これがP Iのきっかけとなりました。12月、東京環状道路有識者委員会（御厨貴委員長）が発足、翌平成14年（2002年）6月、第1回P I外環沿線協議会開催、11月、第13回東京環状道路有識者委員会が最終提言を行いました。これは移転戸数を少なくし、地元住民への影響を軽減化するため、インターチェンジなし地下案を検討の基本とすると答申しました。

平成15年（2003年）1月、扇国交省は都区内区間16.2キロについて大深度地下法を初めて適用し、40メートル以上の地下にトンネル方式で建設することで東京都と合意したと発表、3月には扇国交相と石原都知事が外環を大深度地下方式で整備するとの方針を発表、平成16年（2004年）10月、第42回P I外環沿線協議会は2年間の取りまとめに合意し協議会を終えました。ここでの主な取り決めは国と東京都は構想段階に限らず、将来も広く住民の意見を聞くため、今後も計画の評価に住民が参加するなど、今後のP Iの進め方についても意見を聞きながら進める。その方策として今後外環の必要性や本協議会で国や東京都が表明した事項のフォローアップなど、今後の行政の取り組みや諸問題について協議の継続性を確保するため、希望する協議員（現・旧）と引き続き議論する場を設ける。また、外環の必要性が認められ建設されることとなった場合、外環供用後までには長い期間を要するが、今後の検討の各段階、すなわち、1、インターチェンジや換気施設の設計や環境保全対策などの具体的な計画を立案する段階、2、工事期間中の安全や生活環境への配慮などについて検討する事業化後の段階、3、供用後に顕在化した影響などについて対策を検討する事業完了後の段階で広く意見を聞きながら進めていく。これらは極めて地域特性が多いことも予想されることから検討手法を含め工夫が必要である。具体的な形式については関係する住民の意見を聞きながら検討していくものとするなどといったものです。国・都は2年間の取りまとめに記載されているこれらの内容を遵守すべきです。

しかるに現状はどうでしょうか。東京都はP I外環沿線協議会が2年4カ月を要した取りまとめの精神に背き、例えば外環その2を主張して被害を最小にするために大深度地下

にしたにもかかわらず、目白通りから東八道路間約9キロで当時で約700戸、現在では約1,000戸以上という新たな立ち退きが発生する計画を破棄せず強行しようとしています。これでは5カ所の予定であったインターチェンジを3カ所に減らし、高架式道路を何のために大深度地下化したのか理解に苦しむところです。P I 外環沿線協議会終了後、平成17年（2005年）1月、第1回P I 外環沿線会議を開催し、平成19年（2007年）10月、第26回目を開催、暮れの12月25日、国交省は第3回国幹会議を開き外環道の練馬から世田谷間の基本計画を承認、その後、平成21年（2009年）4月27日、国交省は第4回国幹会議を開き外環道など4区間について着工の前提となる整備計画へ格上げしました。

この間、平成20年には1月から各地域で数回の地域P I を開催し地域の意見を聞きましたが、平成20年12月、各地区別記録集を発行し、平成21年1月19日、対応の方針（素案）を公表、4月には対応の方針を確定しました。しかしながら、対応の方針は各地区別記録集を単に取りまとめただけであり、要望に対する回答からはほど遠い内容であり、地域住民としては到底納得できる回答にはなっていませんでした。単なる意見の集約にすぎない内容になっており、回答として受け入れがたいものでした。この程度の内容のものが対応の方針、すなわち回答であるなどとは人をばかにした話と言うべきで、行政の能力のなさをさらけ出す形となっています。その後の会合においては対応の方針で回答しているというのが国・都の判断で、その後のP I 外環沿線会議が中断したまま、平成21年以降丸5年間も開催されない一因となっています。反対同盟としては地域P I で出された意見の回答を求め、P I 会議の開催を要求し続けていますが、開催のめどは立っていません。一日も早い再開を希望します。

そのほか残された課題、例えば調布市の中央ジャンクションの三日月問題は、私が町内会長を務める地元の問題であり、調布市を交え国と話し合わなければなりません。いまだに話し合いを持てるような回答が示されず、早期の回答提示が待たれるところです。また、立ち退き用地内にある自営業者の店主から、顧客を持つ身であるため満足な移転先を探す必要があるにもかかわらず、国の都合を優先させるため立ち退きを急がされており困っているとの相談を受け、国との仲介をしなければならない状況となっています。既に述べたとおり2年間の取りまとめにおいては住民尊重の精神がうたわれています。それにもかかわらずその精神が反映されていないのではないかとと思われるこのよう事例が見られるということは残念でなりません。町内会の工事開始の前に解決策を見出さなければ一旦容認

した話でも反対せざるを得ず、強制収用されるまで徹底抗戦を行わざるを得ない状況に追い込まれつつあるのが現状です。

外環道建設計画は当初練馬大泉から世田谷鎌田町間16.2キロ全線に外環その2を計画していましたが、東八道路から世田谷通り間約7キロについて、東京都はよくわからない不明確な理由で外環にかわる代替道路があったとして、外環その2計画を破棄してしまいました。ところが、目白通りから東八道路間約9キロは代替道路がないとの理由で計画を抹消することはありませんでした。以前は生活道路と称していましたが、現在は緊急避難道路としての意味合いを強めた説明をしています。外環道計画の当初は全くそのような発言はしていませんでした。御都合主義としか言いようがありません。現在、外環ノ2無効確認訴訟が、俗に武蔵野訴訟といいますが、東京地方裁判所で審議されています。これは武蔵野市吉祥寺東町に在住していた故上田弁護士が平成20年10月提訴したのですが、提訴前の準備段階で当連盟にこれまでの経過をヒアリングに訪れいろいろと話し合ったものです。その提訴内容は我々連盟の反対理由とほぼ同じです。

その訴訟理由を簡単に紹介しますと、1、前提を失った都市計画である。外環ノ2計画は外環本線が当初の計画では高架式であったために必然的に生じる高架下の死に地を利用するという理由から計画されたものであって、高架式の外環本線計画を大前提、重要な基礎事実とした計画であった。当時の都市計画審議会の記録を見ても外環ノ2の必要性は議論されていない。よって外環本線が高架式から大深度地下に変更された以上、外環ノ2計画自体の存在理由・意義は失われている。2、長年かけて成熟された住宅地を破壊する道路計画、外環ノ2計画区域は住宅が密集し、長年かけて築き上げてきた成熟したコミュニティや豊かな環境が形成されている住宅街を南北に縦断している。外環ノ2は住民から土地を取り上げ、そのような成熟したコミュニティ・環境を破壊し、住民の人生を大きく変容させてしまうことになる。3、根拠なき都市計画による住民の負担、外環ノ2都市計画は前述のとおり高架式外環本線という重要な基礎事実を失って根拠がなくなっているのであり、そのような正当性を失った都市計画により、建築制限等の権利制限を住民に課し、住民の人生に大きな不安をもたらしていることが最大の問題点である。4、巨額の費用負担、また外環本線が地下方式であり、外環ノ2が実施される場合には外環ノ2のためだけに地上部に巨額の買収費用が投入されることになるが、それでは地下式外環本線の掘削費用と二重の税金が投入されることになり、合理的な行政の見地からも看過できないとしています。

最後に、繰り返しになりますが、日本で初めてというP Iを導入し、行政と計画地周辺住民が一緒になり、必要性の有無から昭和41年の都市計画決定のいきさつについて、地上部街路についてなど建設計画を双方の場から話し合うというP I外環沿線協議会を開催したということは、日本においては画期的な出来事であり、この協議会の話し合い精神を尊重し、東京都は外環ノ2計画を取り下げるよう、また、国はP I外環沿線会議を早期に再開するよう重ねて強く要望し終わりとします。

最後に、9日の都知事選挙のときに骨折しまして、20日、木曜日に手術したんでまだこれから病院へ直行しますのでこんな形で、しかも案内図も出さないで申しわけありませんでした。どうもご静聴ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございます。

公述人の渡邊俊明様の公述は予定の終了時刻よりも早く終了しました。

(公述人の降壇)

【議長】 次の公述人本杉香様の公述開始予定時刻は15時20分からでございます。それまで静かにお待ちください。

次は本杉香様に公述をしていただきます。公述人の本杉香様は壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が15時17分でございます。15時20分から公述を開始し、30分後の15時50分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますのであらかじめご了承ください。公述開始時間までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人(本杉)】 皆様、こんにちは。私は世田谷区内の商店街で零細な電気店を経営している者でございますが、地元250商店の会長をしております。また、世田谷区内には約100商店会がございますが、約その1万店で構成する世田谷区商店街連合会の副会長をしております。そして東京商工会議所世田谷支部の小売飲食部会長も拝命しております。これまでもこの東京外環道路につきましては、これらの組織で検証し検討してまいりまして、早急に建設すべきだと、関係方面に要望書を提出してまいりましたが、本日この世田谷区商店連合会並びに東京商工会議所世田谷支部を代表しまして、私の身近な生活視点から早期な開通を願う意見をここで述べさせていただくこの機会をいただきまして、

深く感謝するところでございます。

さて、私、地元の商店街の会長といたしまして既に十数年たちましたが、この間、商店街の運営面で全力投球をせざるを得ないのは通過車両の渋滞対策であります。私どもの商店街のわずか5メートル足らずの一方通行の道路を、一日中通過車両が頻繁に走行していきます。しかも京王線の踏切があり、朝は8時ごろから10時近くまで約2時間、そしてお昼の1時間、また夕方は5時過ぎから約2時間、これら1日合計5時間はほとんど開かない踏切でして、いわゆるスーパー開かずの踏切と言われるものですが、開いても1回がわずか20秒ほどで、せいぜい1時間に三、四分しか開いておりません。したがって、800メートルの商店街じゅうが通過車両で埋まってしまうことになり、同じ車が同じところに30分間ほど停止したままになっているということもしょっちゅうございます。

私の電気店ではかなり重い商品が店先から搬出されるために、駐車場所は店舗の真ん前でございます。今申し上げましたこの時間帯には走り出ることも戻ってくることもできません。したがって、朝早めに出かけなければならないときには、近くのコインパークにトラックを前の晩からいわゆる前泊させて、手押し車で荷物を運び出しまして積み込んで出かけておるような次第です。また、昼ごろ戻ってきましても、自分の店がすぐそこに見えるのに四、五十分もかからないと駐車場に入れないと、この商店街で軽トラック等を利用して配送する店は皆同じこのような状態でございます。したがって、問屋さんの荷さばき車両もこの渋滞時間帯の搬入は不可能ですし、せつかくの販売チャンスを失っていることが多くあり、零細企業の我々小売商店にとりましてはまさにこの物流はもう致命的の状態だと話し合っているところであります。この20年間にわたりましてバブル崩壊と長いデフレにより我々零細な小売商店街は大変苦しんでまいりました。ただ、やっとここで明るさが見えてきましたが、この流入通過車両に苦しめられている現状ではまだまだ先が暗雲が立ち込めていると思わざるを得ません。残念ながら東京といえどもインフラ整備がおくれていると言わざるを得ないと思います。

この我々の商店街の通過車両の多い原因は複合的ではありますが、地形的に環状7号と環状8号の中間に位置し、これらと並行に走る道路沿いの商店街ですので、2つの環状線の混雑を避け抜け道として利用されております。殊に今から12年ほど前になりますが、小田急線が立体されてから一気に流入通過車両が増えました。小田急線も立体化される前までは有名なスーパー開かずの踏切線でしたが、そこで適度に車両がとめられていたのですが、立体化されスムーズに通過できるようになったために、一気に我が商店街の道路に

殺到してしまうということになりました。殊にここ数年間はカーナビの普及に比例し、このような細い道まで通過車両が大変増加しております。

その通行量の増大に伴いまして事故も当然増加しておりますし、私どもの商店街では毎年1回消費者二、三十人の方に集まっておきまして消費者懇談会を開催しております。この10年間ほどは毎回のよう、この商店街は排気ガスによる空気も悪いし、車が多過ぎて怖くて落ちついて歩くこともできない、ここでは買い物できませんよと言われております。確かに交通事故も多発しております。殊に近年通過車両と自転車の接触事故が激増しております。これは商店街そのものの死活問題と捉えております。もちろん商店街の空洞化に拍車がかかった状態で、残念ながら空き店舗が増えてまいりました。近隣住民が排ガスによる健康を心配する声も大きくなっております。私自身もエアコンも販売し取り付け工事をして既に46年になりますが、この商店街の取り付けられている室外機のアルミのファンですが、この汚れは、また損傷は以前のこれら機器と比べまして驚くほど悪化しております。これは明らかに排ガスによる公害的な発生と言えます。

さて、ちょっと話は飛びますが、平成20年、6年前ほどになりますが、秋の国会におきましては全党一致の賛成のもとに商店街活性化法という法律が成立いたしました。その意図するところは、商店街はその地域住民の良好な日常生活を支える公共的役割を担うと認定され、町の安全・安心、伝統文化の継承、食育、子どもの地域教育、老人の生きがいと憩いの場の提供、災害時における緊急物資の優先的供給等々、広範囲にわたる地域貢献が認められかつ強力にそれらを求められております。そのかわりとして、国は商店街が活性化するように法制上並びに補助金等にて支援するという法律であります。この法律の発端となりましたのは実は私どもの商店街からでございます。平成10年ころ日本の犯罪が激増してまいりました。それまで非常に安全・安心と言われた日本が少々外国並みに危なくなってきたかなと言われ出したころでございますが、消費者懇談会におきまして私どもも消費者から生命の危機と財産の危機を感じると言われまして、調べてみたら私どもの商店街が世田谷区内で最も犯罪の多いワーストワンの地域ということがわかりました。それで平成13年に私どもの商店街は、自分の町は自分たちで守ろうということで日本で初めて民間交番を駅前に設置し、防犯パトロール隊を組織し、毎日朝昼晩とパトロールをし、約人口1万2,000人の町なんですが、当初の年間犯罪件数527件を10年間で15件、527から15件にまで減らすことに成功いたしました。

犯罪被害額に換算いたしますと、年間約14億6,000万円を毎年セーブしていること

となります。しかも京都大学の不動産研究所の研究発表によりますと、町の犯罪が10%減少するごとに1.7%の土地価格上昇が見られるという研究発表をしております。この10年間で我が町は16.5%の土地価格の上昇が推算されるわけですが、したがって、50坪の宅地のあるご家庭で約2,000万円の資産価値が上がったということになりました。犯罪減少から当然ですが住みたいという住民も増え、最寄り駅の乗降客がやはりこの10年間に約3万人も増加しております。この安全・安心のまちづくりが高く評価されて、国内で初めて商店街が総理大臣顕彰を受けることができました。このことが契機となりまして先に申し上げました商店街活性化法制定へとつながったのであります。しかし通過車両の増加により商店街が衰退していくことは、その地域の荒廃と一体的なものでありまして、商店街が弱体化していくことはこの地域の住民にとって大変深刻な問題となっております。つまり商店街と住民が手を携えて総理大臣に褒められるようなまちづくりをしても、インフラ整備のおくれによりせつかくの法律制定までもが無に帰してしまうのではないかという心配であります。

私どもはこの解決方法といたしまして踏切の立体化が絶対に必要だと考えて、踏切立体化に関連する15商店街、約1,600店が結束いたしまして京王線立体化推進協議会を結成し、既に11年間関係先に早期立体化促進活動を続け、その成果によりましてこの4月からいよいよ着工となります。したがって、やがて開かずの踏切は解消するわけですが、完成まで10年を要します。完成しても100メートル先に国道20号線があり、ここはいかんともしがたく突き当たる場所となります。すなわち再び渋滞の発生は避けられないと考えております。さらに中央高速の下り高井戸ランプ、環八からの高井戸ランプ、既に50年間開設が延期されたままになっております。したがって、永福ランプから乗る車両も非常に多く、これまた私どもの商店街に全て流入車両となっております。我が商店街の渋滞の大きな原因となっております。同じくこういった問題を抱えた商店街が早期開設の運動を続け、この4月から東京都が関連側道の整備に取りかかり、ようやく開設に向け動き出す方向が出てまいりました。

しかし根本的には環状8号線の渋滞が緩和されなければ、私どもの商店街の問題は解決されないと考えております。それには東京外かく環状道路の開通しか解決方法はないもと考えております。今、環状8号線で東名入口から練馬の関越道入口まで60分かかるところを、東京外環が開通すれば12分で通過できると言われております。たとえ有料道路とはいえ、その時間的経済性から考え相当数の車両が環八から迂回利用することは明白であ

ります。その暁には我々の商店街はまた息を吹き返し、地域住民も以前のように買い物に戻ってくれるものと確信いたします。人も自転車も安心して通行できるようになれば、我々の町の機能が高められていくものと信じております。

そこで東京外かく環状道路の大深度工法で施工されることから、我々商店連合会並びに東京商工会議所世田谷支部は種々検討してまいりました。特に京王線の立体化が高架と地下に分かれ、それぞれのメリット・デメリットに関しかんかんがくがくの意見交換をしてまいりましたので、非常に参考になる点が多々ございました。まず、道路の高架法よりも大深度のほうが騒音・振動の圧倒的減少、排ガスの高度浄化と高所放出による環境負荷の減少、商店街をはじめ地域分断化の軽減、災害時の避難経路としての有効性の確保等々メリットが多くあります。ただ、トンネルで心配な点は水のコントロールと火災と言われております。水関係については排水機能のアップ、流入水のコントロールの万全化、火災においても消火設備は強力であり、避難経路の設備等安全に避難できると理解しております。

この東京外環は最近特に接近が予想される東京直下型大地震に際し地上の環八が機能しない事態が想定される中、緊急物流機能として果たす役割は非常に大きいものと考えられております。ますます早期の完成が待たれるところであります。殊に再び東京オリンピック・パラリンピックを迎え万全の備えとしての東京外環の重要性は万人の認めるころだと思っております。我々是一日も早い開通を切に願うものでありますが、かつ東名高速以南への延伸も強く要望しております。さもないと世田谷地区内におきまして現在の我々と同じ苦勞を味わう商店街がまた出現してしまうことになるかと案じております。そのようなことがないようにぜひともご尽力をお願い申し上げまして公述を終わらせていただきます。ご静聴ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございます。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人本杉香様の公述は予定の終了時刻よりも早く終了しました。

ここで小休憩をとりたいと考えて思います。次の公述は16時5分から開始いたします。

(休 憩)

【議長】 公述開始時刻の2分前になりました。次は長谷川茂雄様に公述をしていただきます。公述人の長谷川茂雄様は壇上にお上がりになり公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻は16時3分ですので、16時5分から公述を開始し、30分後

の16時35分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますのであらかじめご了承ください。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人（長谷川（茂））】 三鷹市、長谷川茂雄。道路住民運動全国連絡会議幹事及び都市計画道路問題連絡会世話人をしております。これから始めます。

国土交通省のホームページによれば、大深度地下使用法の認可の要件として、7項目全てに該当することが必要とされています。その7項目とは、1、事業が大深度地下使用法第4条各号に掲げるものであること、2、事業が対象地域における大深度地下で施行されるものであること、3、事業の円滑な遂行のため大深度地下を使用する公益上の必要があるものであること、4、事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること、5番、事業計画が基本方針に適合するものであること、6番、事業により設置する施設または工作物が事業区域に係る土地に通常の建築物が建築されても、その構造に支障がないものとして政令で定める耐力以上の耐力を有するものであること、7番、事業の施行に伴い事業区域にある井戸その他の物件の移転または除却が必要になるときは、その移転または除却が困難または不適當でないことと7項目定められていますが、このうち3項・4項、3項とは「事業の円滑な遂行のために大深度地下を使用する公益上の必要があるものであること、4項とは「事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること」であります。この2項目については今回の申請内容や事業の公益性に大きな疑念があるために、大深度法の認可に適合しないと考えます。これからそのように判断する幾つかの理由を述べます。

その1、2013年7月に行われた東京外環道の事業再評価委員会における再評価には根拠データが示されていないなど、試算上の瑕疵があります。再評価が行われた際に配布された資料2-5-01に記載されている東京外環道の目的とは、①首都圏の慢性的な渋滞の緩和、②沿道環境の改善、③周辺的生活道路の安全性の向上とされています。さらに計画交通量は大泉から青梅街道ジャンクションが9万5,600台、青梅街道から中央ジャンクションが8万3,800台、中央ジャンクションから東名ジャンクションが7万5,900台とされています。そして周辺の状況は外環はほぼ全域に市街地が形成されており、駅周辺に中高層高密度都市市街地が形成され、その周囲に低層高密度市街地が多く分布している。関越自動車道と接続し基本的に地下構造により市街地を通過し、東名高速道路へ

接続しているとしております。この再評価における費用対効果、B/Cは2.3とされていますが、これは実態を反映しておらず、かつその根拠データが開示されていないために検証できないものです。再評価における配布された資料の中では、東京外かく環状道路整備区間の距離は16.2キロで、再評価における計算された距離数1万8,199キロに対してわずか0.08%であります。そして主な周辺道路としてカウントされている一般道についても412.6キロと2.26%であります。外環道と主な周辺道路については表に記載がありますが、その他道路97.6%については一切記述がないばかりか、その情報さえ開示されていません。

なお、再評価において配布された資料の中では、外環道を整備した場合の隣接する南北道路の時間短縮効果も述べられています。外環道が整備された場合に環状7号線は整備なしと比べると2分短縮、環状8号線は外環道の整備なしと比べると4分の短縮、吉祥寺通りについては整備なしと比べると4分の短縮、武蔵境通りについては整備なしと比べると4分の短縮と、一般道の時間短縮効果は極めてわずかであります。

さらに、この再評価においては算入すべき便益が除かれており、便益に試算の正当性がないと考えます。事業再評価においては便益として走行時間短縮及び走行経費減少及び交通事故減少は計算されていますが、それ以外の便益は考慮しないとしています。事業により発生するその他のマイナスを含む便益、沿道や地域社会に関するものとして例えば発生する大気汚染や騒音など、あるいはその対策費、さらに景観に関する影響、さらに生態系に対する影響、さらに地球温暖化などエネルギーに関する影響、そして地域コミュニティへの影響など、これらの便益についてもマイナスがあれば当然それも計算に入れるべきと考えます。数字にするのが難しい項目もありますが、発生する大気汚染・騒音などとその対策費や、地球温暖化などエネルギーに関する影響については十分費用を計算できるものであり、これらを除いているという状態では正確な費用対効果とは言えないのではないのでしょうか。

その2として東京外環道が果たす役割。国は首都圏の慢性的な渋滞の緩和を言っていますが、外環道の事業は実際にはその目的には役立たないと考えています。外環道は圏央道、中央環状線とともに3環状として、首都圏3環状道路は都心の慢性的な交通渋滞の緩和及び環境改善への寄与などを図り、さらに我が国の経済活動の中枢に当たる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路と国は言っていますが、片や東京外環道以外の中央環状線及び圏央道がこの間相次いで供用が開始されています。中

中央環状線は2007年12月に新宿線の5号池袋線から4号新宿線間、2010年には渋谷までが供用されました。圏央道については高尾山に掘られたトンネルを含む高尾山・八王子区間が2012年に供用されたのに続き、昨年には茅ヶ崎・寒川北間と海老名から相模原愛川区間が供用されました。このように相次いで外環道以外の環状高速道路が供用されているにもかかわらず、首都高速道路会社が発表した交通起終点調査などからは、一向に都市の通過交通量が減っていないことが示されています。

この起終点調査のデータでは、都心環状線とその通過交通と中央環状線の交通量の推移は、都心環状線の利用交通量が2001年度と2008年度の間で急減し、さらに2011年度に減少していますが、通過交通の減少幅は小さく、その割合は同じ年度の比較で59.4%だったのが61.1%、それが62.4%に変わり、63.4%に変わり、64.5%と、相次いで隣接する環状道路が供用されているにもかかわらず、通過交通が少しずつ増えている現状です。外環道の東京区間が整備されたとしても、首都高速を利用する方々は例えば3号渋谷線・東名高速や4号新宿線・中央道から7号小松川線、あるいは京葉線、11号お台場線、湾岸線へ抜ける道路は相変わらず都心環状線を通るであろうということを見ると、都心環状線のこれ以上の通過交通の排除は難しいのではないのでしょうか。

また、東京外環道について言われている整備効果、首都高都心環状線を利用する交通の約6割が沿道に用いない通過交通であるという主張についても、同様にその根拠が曖昧で不確実です。首都高速道路株式会社が発表している文書によると、2002年に行った第25回首都高速道路起終点調査によると、都心環状線の利用交通のうち約6割は都心環状線を利用する通過する交通となっています。残りの4割は霞ヶ関や銀座といった都心環状線の出入り口を利用する交通です。また、上記起終点調査によると東京外かく環状道路が接続する都市間高速道路、これは東名高速や中央高速であります。からほかの都市間高速道路に行く、すなわち首都高速を通過する交通は全体の5%程度で、残りの約95%は都内に起終点の両方または片方を持つ交通ですと述べています。

国土交通省に掲載された図は同じように今回も発表されていますが、この第25回首都高速道路起終点調査をもとに作成されているとされています。報告書によれば首都高を利用する車は1日106万2,585台、そのうち都心環状線の利用者は46万1,419台で通過交通は28万8,096台、62.4%です。東名高速や中央道のような道路を都市間高速道路といいます。相互に行き来する交通量は首都高速道路が言う5%であり、合計である5万4,642台が首都高速全体に占める割合です。外環を利用する可能性がある

ものを合計しても2万8,855台で、首都高を利用する車のうちの2.7%にしかすぎません。都心環状線を利用する交通の約6割が沿道に用のない通過交通であるというのは、東京外環道をつくりたいとする東京都知事などもその数値を言っていますが、ほんとうに沿道に用のない車が6割なのかは大きな疑問があります。

さらに、外環道の整備により並行する環状8号線では通過交通が8割減少するという国の主張についても、環状8号線を通過する車のうち何台が通過交通なのかは不明です。道路交通センサスなどで確認しても全車、大型車ともに環状7号線・環状8号線と並行する道路の交通量も横ばいで、首都高速3号線・4号線に相当する高速川口線や高速6号三郷線は外環開通後に激増しています。外環整備による周辺道路の改善は一向に見られません。また、東京と県境を接している埼玉県側の交通量を見ても、交通センサスをもとにした資料によれば県南部の道路を中心に走行速度が低下し、混雑度は全国ワースト1、同じ平成22年、自動車排ガスなどを原因とする光化学スモッグ注意予報の発令も多く発生しているという状況です。

理由のその3、そもそも将来交通量が増えるという国の見通しの根拠が曖昧です。平成23年2月に国土交通省に設置されている国土審議会長期展望委員会が開かれました。そこで国土交通省計画局が国土の長期展望中間取りまとめ案を発表しました。そこでの推計値によると将来の日本の人口推計は2005年の1億2,777万人から、2050年には9,515万人に大きく減ることになっています。また、自動車の保有台数についても、全国合計の台数は平成18年度に7,924万台だったものが、平成24年度末には7,963万台と少し増えてはいますが、東京都でも保有台数は平成17年度をピークに、平成24年度には約23万台ほど少なくなっています。さらに、このように最近の交通センサスも毎年、毎年交通量が減ることを示していますが、国土交通省は外環の主管ではありませんが、交通センサス実施から約2年の間に将来予測交通量というのを発表していますが、今回は平成22年のセンサス発表から3年もたつにもかかわらず、いまだに将来予測交通量を発表していません。これは交通センサスでどんどん交通量が減っているものをそのまま反映させると、将来予測交通量も減ってしまって外環の必要性、あるいはその他道路事業の必要性がなくなってしまうから、いまだに将来予測交通データを発表できないのではないのでしょうか。

少し表などをお示しすればもっとわかりやすかったのですが、結論として今やるべきことは何なのかということ述べたいと思います。以上、さまざまのような指標からも、

将来、自動車交通量が増えるから道路建設が必要という理屈はなくなっているとは言えません。今、緊急に行うべきは今後50年間に210兆円もかかるとされている公共インフラの維持・更新にこそ税金を使うべきであると考えます。2013年度予算ではこの費用に本来は3.6兆円必要であったのにもかかわらず、国土交通省は十分な予算を計上していませんでした。国の借金が報道でもあると1,017兆円を超えるという時代にあって、次世代に負の遺産だけを残すような新規事業推進ではなく、防災・減災を国土交通省がうたうのであれば、費用対効果も曖昧な外環道の建設新規事業ではなく、老朽化した道路橋やトンネルでの事故を未然に防ぐ事業にこそ税金を使うべきであると考えます。

その5、大深度工法での環境への影響が全て正しく評価されていないか、または影響を少なく見ているのは適切かつ事実と判断できないため再評価すべきです。東京外環道については40メートルより深い大深度での工事であるために、地上部への影響はほとんどないと事業化段階では言われていました。しかし今回の大深度申請に係る昨年秋の説明会で配布された資料の45ページでは、シールドトンネル施工による周辺地盤の変位は小さいと書かれています。この変位は小さいという表現は、今まで影響がないとしていた地上部への影響について影響があることを認めたものにほかならないと考えます。小さいとはいえ影響があることについてはきちんとその影響の度合い・範囲などを記すべきと考えます。しかしこれらについては今回の申請書類については一切触れられておらず、大深度工法の環境への影響が正しく評価、情報開示されているとは言えないと考えます。特に40メートルより深いところではない浅い部分への地上部の影響は、今回の申請書で評価されている内容とは大きく違ってくるのではないのでしょうか。既存建物の建てかえならば大丈夫と国は説明していますが、周辺地盤が全体として沈下した場合など影響はないのでしょうか。

さらに、同様に地下水への影響と、それがもたらす地盤変位についても極めて楽観的な評価がされていますが、果たして正しいかどうかには大きな疑問があります。大深度ではありませんが、今日の初めの公述人の方もお話しされていましたが、環状8号線の井萩トンネルにおける周辺地域の地盤沈下、あるいは圏央道高尾山トンネルによる地下水の枯渇について、建設省、国は道路建設に伴うトンネル工事による影響であることを認めていませんが、これらの地域で起こった地下水の変動、枯渇などはトンネル工事による人工的原因以外には原因が見当たりません。このようにトンネル工事での環境への影響があることを認めないような態度では、大深度工法を任すに足りる事業者とは言えないのではないのでしょうか。一度壊れた環境体系をもとに戻すことはほとんど不可能であり、または果てし

ない時間を要すると思います。したがって、環境への影響の評価はより安全側に立った評価と予測が必要であると思いますが、地盤や地下水への今回の申請での評価は全体として影響を少なく見積もっています。地盤の変位や地下水、地下水と関連するその地盤への影響などについては再評価をすべきと考えます。

以上、何点かにわたって述べましたが、今回の申請内容、そしてその前提となる事業には大きな瑕疵や不十分性・不確実性があり、提供されるべき根拠やデータが圧倒的に不足していると考えます。したがって、そのような理由から、3番、事業の円滑の遂行のため大深度地下を使用する公益上の必要、あるいは事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有するものであるとは認められないと考えるので、今回の申請については許可すべきでないと考えます。以上、公述を終わります。

【議長】 ありがとうございます。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人の長谷川茂雄様の公述は予定の終了時刻よりも早く終了いたしました。次の公述人の大島洋志様の公述開始時間は16時40分からでございます。それまで静かにお待ちください。

次は大島洋志様に公述をしていただきます。公述人の大島洋志様は壇上にお上がりになり公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻は16時37分ですので、16時40分から公述を開始し、30分後の17時10分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命令することとなりますのであらかじめご了承ください。プロジェクターを使用しますので少し照明を落とします。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人(大島)】 皆様、こんにちは。紹介いただきました大島でございます。ちょっと座ってしゃべらせていただきます。

私は若いころ山陽新幹線の建設現場で、大量湧水に伴うトンネルの施工にかかわったことがきっかけとなりまして、トンネルと地下水の地質工学的な研究を鉄道技術研究所時代から今日に至るまでライフワークとして続けております。そういった経験からトンネルの設計や施工に当たっては地質や地下水の実態をできるだけ詳細に把握しておくことが重要で、工法の選定に当たっても適切な対応をとり、地下水への影響を少なくすることが大切

だと思っております。本日は東京外環の大深度地下トンネルに対し、ここに示した3つの流れでトンネルが通過する武蔵野台地を中心とした地形と水文地質的な観点から、土地利用並びに地下水利用の状況をお話しするとともに、トンネルの設計・施工時において地下水環境へ留意すべき点についてお話ししたいと思います。

この図面は北側の荒川と南側の多摩川に挟まれました武蔵野台地を流れる河川とJRの路線並びに外環の計画部分を示した図でございます。第1には荒川とか多摩川と比べれば小さい規模ですが、神田川だとか石神井川などの川が西から東へと流れております。台地や河川の形状、形からこの地図をごらんになりますと、武蔵野台地はこの西側の青梅を扇のかなめとする古い多摩川がつくった大規模な扇状地であると言われていることが、何となく理解してもらえるのではないかと思います。JRの中央線沿いに矢印のついた青い線がありますが、これは次に説明する地質断面図の概略の位置でございます。

この図面は武蔵野台地を東西方向に切った模式的な地質断面図です。西から東へ高度を下げながら山地から丘陵地、武蔵野台地、東京低地へと変化しているのがわかろうかと思えます。武蔵野台地のところ、ピンク色で示しました関東ローム層で覆われておりますが、この台地の関東ローム層の下には、茶色で着色しました武蔵野礫層と呼ばれる礫層といったものが分布しまして、さらにその下位には砂礫とか砂とか粘土等が固結して固まった江戸川層とか、舎人層、東久留米層、北多摩層といった上総層群に属する堆積岩層が分布しております。今回の大深度トンネルはこの上総層群の中に設定されております。

この図面は武蔵野台地の周辺に存在する湧水箇所を示したものです。山地とか丘陵地及び武蔵野台地に降った雨水は地下に浸透して地下水となり、さらに下位の地層の地下水を涵養します。それらの地下水が段丘崖の下や川の底から地表へ湧水として湧き出しているのです。武蔵野台地の湧水は段丘崖線の下から湧き出すものと、谷頭といいまして谷の最上流、谷の頭の部分から湧き出す谷頭タイプの2つに分けられています。井の頭池だとか善福寺池、三宝寺池などの湧水は谷頭タイプの湧水でありまして神田川や石神井川の源流となっております。しかし、後に紹介しますが、これらの湧水は戦後になりまして激減の傾向にあると言われております。

この地図は国土地理院が刊行しました東京都区部2万5,000分の1のデジタル標高地形図です。赤い色が濃いほど浮き上がり、青い色が濃いほど沈み込んで見えるという感覚を応用しまして、地形を立体的に感じながら見ることができる、いわば楽しい地形図だと思っております。東京低地部の荒川に沿いまして広がっている江東区とか江戸川区など

のゼロメートル地帯、あるいは武蔵野の台地からなる起伏といったものがこの絵から実感できるのではないのでしょうか。隅田川から皇居ですね、隅田川と皇居の間に注目してみますと、この神田のほうから新橋のほうへ向かって細長く伸びているわずかな高まり、微高地があります。これは地図にも書いてございますが八重洲という地名の由来ともなっております砂州がつくった微高地なのです。この八重洲の微高地と皇居との間には飯田橋のほうから延びてくる神田川の低地があります。これは日比谷の地名由来ともなっている谷筋、入り江の跡であります。なお、日比谷というこの地名はノリなどを養殖するときに使いますひびがいっぱい立てられた谷、そういったところから由来するとされているようです。江戸の時代に神田川の氾濫から江戸の町を守るために、八重洲の砂州を切って日本橋川が、これで見ればちょっとわかりにくいかもしれませんが、日本橋川が開削され、さらに水道橋付近から駿河台という台地を開削して、神田川本流を東へ流すといった治水工事がなされております。お茶の水の駅前にある運河はこうしたできたもので、この地図からもそういった歴史を読み取ることができます。

さて、今日の主題である武蔵野台地のほうに目を転じてみますと、台地を浅く刻んで流れるこの北側の白子川とか、石神井川だとか、それから、神田川などの存在が読み取れると思います。また、神田川にはこの妙正寺川とか善福寺川などが合流して、妙正寺川とか善福寺川は神田川の支流であるということもわかると思います。図面の左側に破線で示しましたのがおおむねの大深度トンネルの位置でございまして、残念ながら地理院の図面というのがこれより西の地域は刊行されていませんので、路線が地図からはみ出した部分もございまして。なお、後で述べる関係上、白子川と石神井川との間、あるいはこの環七に沿いますところにある印がございまして、これは後で紹介します2つの大深度地下の調整池でございまして。

ここにちょっと見にくいかもしれませんが、三宝寺池と書いたところに青い色が2つございまして、この2つは三宝寺池とか石神井池でございまして、これらを源流として石神井川は東側へ流れまして、現在はこの王子、JRの王子駅ですが、この近くに飛鳥山公園がございまして、この台地を切って隅田川へ流れております。しかしこの地図を見ますともともと石神井川はこの飛鳥山の横から滝野川だとか不忍池へ通じる、現在は谷田川と呼んでいますが、こういった川のほうへ流れていたんじゃないかなろかなというような感じも見えます。そういったものが洪水対策による開削なのか、あるいは河川の争奪による浸食なのかわかりませんが、いずれかの理由で現在の隅田川へ直流する流れになったのではと

想像することもこの地図が思いですがいかがでしょうか。台地を刻むこれらの川は、都市化が進むにつれて地表が建物や舗装道路で覆われるようになりましてから、雨水が地下へ浸透しにくくなりました。また、水辺ぎりぎりまで家屋が建てられるなど川幅をこれ以上広げることができない状況で都市化が進んだために、集中豪雨時には周辺より三面張り化された川に雨水が一気に集中する浸水災害が頻発するようになりました。

この図面は神田川流域を拡大して示したものです。2つ以上の川が合流する場所を落合とかいいますが、高田馬場の西にある下落合、ここは神田川の本流と妙正寺川が合流する場所でございます、しかしこの白い矢印をつけたところをよくごらんになりますと、妙正寺川の川筋がこの白い矢印のところからちょっと切れているのがお気づきになるかと思えます。これはこの合流部で頻発した浸水対策のために、妙正寺川を下流の明治通り近くまで暗渠としたために地図上ではそう見えるわけでございます。また、ここですが、環状7号線の妙正寺川から神田川本流の間、約4.5キロ間の四、五十メートル直下には、神田川水系の浸水対策の一環として内径12.5メートルのシールド工法によるトンネルが建設され、貯留量54万立米の地下調整池が整備されました。さらにこの地図の左上に、ここから外れますが、環状8号線の直下では白子川と石神井川を対象とした貯留量21万立米の同様な工事が進められております。これら都市型の浸水災害は武蔵野台地に多数の方々が住みつくようになったことによる負の代償と言えるのかもしれない。

石神井川には三宝寺池付近から西に向かってずーっと続く小さな凹地、微凹地が連続しております。微凹地の上部は関東ロームで厚く覆われておりまして地表部には水の流れはありませんが、もともと旧多摩川の河床だったわけですから、厚いローム層を剥いでみますと地下には古い多摩川の河床礫層に発達した古いみおの跡があっても不思議ではございません。微凹地の連続はそのみお筋と考えることもできると思えます。これらのみお筋には大雨時に地下へ浸透した水が集まって下流へ伏流していると考えられます。このような武蔵野礫層地を伏流する浅層地下水の急激な水位上昇によって発生した災害について紹介します。

この写真は平成3年10月、平年の2倍以上の大雨で周辺の地下水が上昇し、U字型をした半地下式の武蔵野線新小平駅が最大1.3メートル浮き上がり、土砂を含む大量の地下水が構内に流入したときのものです。復旧工事が完了するまでの約2カ月間、武蔵野線は不通となりました。災害の後で駅の東約1キロにある井戸の水位変動記録から、平年でも5メートル前後の水位変動があり、その年はわずか数カ月間で10メートル近く上昇して

いたこともわかりました。なぜこのように激しい水位変動があるのでしょうか。それは先に述べましたように新小平駅部分も降水が卓越して流れ込んで浅層地下水として伏流する可能性が高い石神井川につながる微凹地があり、そこに異常とも言える長雨が続いたからだと考えられます。

東京のゼロメートル地帯は大量の地下水を揚水し続けた結果の産物であることは有名な話です。戦後の復興とともに産業活動が再開された結果、揚水に起因する地盤沈下が再び進行し始め、高度経済成長期に地盤沈下はピークに達しました。戦後この一帯に大雨による大水害が集中したこともあり、これを機に揚水規制が積極的に押し進められるようになりました。この図は東京低地部の深層地下水位の変動を示したものです。規制が始まってから地下水位が上昇に転じているのがよくわかると思います。この結果、東京低地部においては昭和40年代後半から地盤沈下は沈静化しております。東京の地下鉄を水位変動との関係で土木史的に考えてみますと、地下鉄は地下水が低いころにつくられたものが大半ですから比較的楽に建設できましたが、水位復元が始まって以降は地下鉄内へ流入する大量の漏水の処理とか、設備の絶縁腐食対策、あるいは上野駅や東京の地下駅などの浮き上がり防止策等々で、維持管理に大変な苦勞を強いられるようになってきているのが実態かと思えます。

しからば武蔵野台地のほうの地下水利用はどうでしょうか。東京都の地下水の揚水量は平成23年度統計によりますと日平均44万立米で、そのうち90%以上が多摩地域だそうです。そのことはこの図面からも想像はできると思います。区部に比べて多摩地域が多くなっているのは上水道用に多量の地下水を揚水している自治体が多いということが考えられます。このことから武蔵野台地には地下水がたくさんあるということがわかるかと思えます。

この図は大量の揚水を行っている多摩地域の深層地下水の水位変動状況を示したものです。過去はもっと低かったのだらうと思われませんが、計測を始めて以降はこの図に示しましたように、一部低下の傾向のものがございしますが、全体的には上昇の事例が多いと思います。しかし大量の揚水をしているということもございまして地下水位は地表から数十メートル下でありまして、しかも東京低地部の変動に比べますと季節的な変動が大きいと言えます。こういった過剰な揚水が原因していると考えられますが、深層地下水位のデータからは外環の東側の中野・杉並区の方から、外環が予定されている西側の武蔵野市や三鷹市などの大量の揚水の中心地に向かって、地形の高低から想定される深層地下水の流れ

とは逆の方向の流動になっている地域も存在していると言えるようです。

次に、武蔵野台地の湧水の状況について触れたいと思います。東京都の環境局ホームページによりますと昭和40年代前半以降、武蔵野台地の崖線タイプや谷頭タイプの湧水の枯渇・消失が目立っているそうです。その原因は湧水のタイプによって異なりますが、崖線タイプの湧水では都市化の進展に伴う集水域の雨水等の不浸透域の拡大によって、地下水の涵養量が減少していることが大きな要因と考えられております。降雨を蓄えていた雨水を蓄えていた武蔵野の畑地とか雑木林が降雨を浸透させにくい道路とか建造物へ置きかわっていくといった不浸透域化が進んでいるのです。不浸透域の面積は現在都区部で約8割、多摩地域で約5割にもなっているそうです。

これに対して谷頭タイプの湧水、井の頭とか石神井池とかのタイプの湧水では、地下水揚水の増大によって武蔵野台地全域にわたる地下水位が低下したことが大きな原因とされております。谷頭タイプの湧水池は以前はローム層の下の砂礫層中から地下水が湧き出しておりましたが、不浸透域の拡大にあわせて上水用に地下水を大量に汲み上げるようになった結果、深層地下水の水位が低下しまして湧水が枯渇してしまい、昭和30年ごろからは干上がるようになってしまっております。そのため仕方なく深層地下水をポンプで汲み上げて池の水位を確保するという、見せかけの湧水池になってしまっております。これもまた台地に多くの方々が居住するようになったための負の代償と言えるのかもしれませんが。

次に、トンネル工事による地下水への影響について触れたいと思います。山岳トンネルは構内に水を出しながら施工するのが一般的でございまして、その場合にはここに示しましたような水循環系への影響や水位低下に伴う地盤沈下等が生じます。工事そのものへ直接影響することが多く決しておろそかに扱えない問題として認識しておく必要があります。しかし外環の大深度トンネルに採用される施工法では、水を抑えて施工するシールド工法しか考えられませんから、この工法による地下水の影響は図の中で3にマーキングしましたトンネル本体が地下水流動を遮断、あるいは阻害することはないかという点に限定してよいと思います。以上から大深度のトンネルでは深層地下水の広域流動に対する影響の有無に重点を置いて検討すべきだと考えます。幸い外環の大深度トンネルと地質・地下水や施工深度などの建設環境が類似している環七や環八直下の大深度のトンネル式地下調整池工事では、その種の問題は起きていないと聞きます。しかしそのことで安心することなく、外環トンネル部の地質・地下水状況を十分に把握し、この種の問題の防止に対しては細心の注意を払うべきと考えております。

外環の大深度トンネルに作用されると思われるシールド工法というのは、この図にも示しましたように鋼鉄性の頑丈なシールド本体の先端で、周囲の土圧や水圧に対抗しながら地盤を掘削し、シールドの内側でトンネルの壁を構築していくという工法です。原理的には施工中はもちろん竣工後もトンネル内へ水を引き込まない工法ですから、地下水への影響を避けることができるのです。この工法は図の左側に示しましたように、今から90年以上前に導入されて以降、多くの施工事例を積み重ねながら改良がなされ、現在では都市域でかつ地盤も悪いという劣悪な環境下のトンネルを、安全・確実に施工できる世界に誇れるレベルの高い建設技術の1つとして、確立されているといっても過言ではないかと思っております。環状7号線下の地下調整池だとか、東京アクアラインとか、中央環状線のシールドトンネルなどが問題なく施工されて供用されているということはその何よりの証明だと思えます。

もちろん工事を実施するに当たっては十分な調査や対策が必要です。トンネル工事を対象とした調査は私も関係しました土木学会のトンネル標準仕様書では、この図に示しますように路線の選定の段階から設計・計画の段階とか施工の段階、最終的には維持管理の段階、こういった段階を見通しながら段階的に取り組むことを基本として、早期に調査を開始して問題の概要を把握するとか、地形・地質・水文環境の実態を詳細に把握するとか、誰にでも理解しやすい形にまとめて整理するといったことなどに留意するように進めております。大深度トンネルが地表と取りつくインターチェンジだとかジャンクションの部分は、浅層の地下水の接点でもありますから、広域に流動する深層地下水だけでなく、浅層地下水に対する局所的な影響についても調査・対策が必要だと思えます。外環事業においてはこれらの地下水を対象に水文地質的な地下水環境を適切に把握され、それらの結果は外環の環境影響評価書においても検討されているものと思っております。私は東京外環トンネル施工等検討委員会に委員として参画し、引き続き事業者に対して最新の知見や研究事例等に基づいた助言を行っていかうと思っております。

これで私の公述を終わります。ご静聴ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人大島洋志様の公述は予定の終了時刻より早く終了いたしました。次の公述人の大塚康高様の公述開始時刻は17時15分でございます。それまで静かにお待ちください。

次は大塚康高様に公述をしていただきます。公述人の大塚康高様は壇上にお上がりになり公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

現在の時刻は17時12分でございます。17時15分から公述を開始し、30分後の17時45分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますのであらかじめご了承ください。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人(大塚)】 外環ネットの大塚と申します。この公述は私たち外環道沿線7区市の住民が外環道の大深度地下の使用に関し、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第20条に基づく申請を、認可すべきではないことを申し述べるものです。その理由は以下のとおりです。

国土交通省のこれまでの環境影響評価書による説明はいずれも不十分であり、沿線住民の疑問・不安を払拭するものではありませんでした。この傾向は我々が傍聴したP I協議会、P I会議の時期からあり、委員から提起された交通量の算定、将来交通量予測、誘発交通などに関する質問にはまともに回答していませんでした。そもそも東京外環道にパブリック・インボルブメント方式が導入されたのは、激しい住民運動により凍結宣言をせざるを得なかったという1966年当時の経緯が根っこにありました。P I方式とは利害が絡み合う地域開発事業を住民と行政が対等な立場で専門家を交えて協議し、まとめ上げていく手法としてアメリカで開発されました。しかし国土交通省が取り入れたのは住民と行政が対等ではなくて、外環道建設ありきを前提とする行政側と、ゼロから検討するという住民側とがすれ違いを演じ続けたものでしかありませんでした。取り組みの姿勢の違いがかみ合わない質疑の連続をもたらしていたのではないのでしょうか。本来あるべきパブリック・インボルブメント方式を今からでも採用していただくように強く求めるものです。

このような経過、経緯をつぶさに見てきた各地区の住民グループが連携を目指して立ち上げたのが外環ネットです。外環ネットはさまざまな機会を捉え、各地ごとに疑問・質問・不安などさまざまな外環道の問題点を指摘し、回答を国道事務所に求めてきましたが、納得のいく回答を得られませんでした。このため2012年8月に沿線住民の抱える問題点・疑問点をまとめて国交省に提出、参議院議員会館に会場を用意し回答を求める集会を開催しました。しかし国交省は直前になって欠席を通知してきました。集会は同時に質問

書を届けていた環境省との質疑のみとなりました。直前での欠席通告は礼を失するものであり、また説明責任を回避するもので到底許されません。さらに同年9月19日の杉並区松庵小学校におけるオープンハウスで回答を求めたところ、対応した当時の東京外環国道事務所辛島課長は、2010年センサスによる交通量予測が出るのは2013年夏ごろと回答したのみで、それ以外の質問には全く答えませんでした。誠意も見せずただ立ち尽くすのみ、何のための質疑の場であったのか全く不可解でした。

2013年9月に入って、国道事務所大畑課長、今日お見えになっていますけれども、9月13日のオープンハウス開催時に、2012年8月の質問書への回答をするとの連絡がありました。2012年8月の集会開催にご協力いただいた大河原雅子前参議院議員、また出席いただいた笠井亮衆議院議員など、当日もこの13年9月の日においでいただいて、また多くの仲間と一緒にこの日を迎えました。しかし国道事務所の回答は、既に環境影響評価書、その後の説明会、オープンハウスなどで示されたものと変わりがありません。我々が質問していたのはなぜそのような回答になったのかです。このときは国交省の回答のあり方に関しての質問・意見が噴出し結局時間切れとなりました。このため我々は文書による回答を求めて集会を終えました。文書による回答は確かに届きました。しかしその内容はこれまで明らかにされてきたものと同様でした。つまりなぜそのような内容に至ったのかを聞いている私たちの質問にはまるで答えていません。私たちはこの段階で当然国道事務所にはよく理解できているはずである私たちの論点を再度整理し直して国道事務所に送付し回答を求めています。早急に日程を調整し、質疑の場を設定するように強く求めるものです。大深度地下使用認可申請の途中で実現していただきたいと思います。

大深度地下の公共的使用に関する基本方針、2001年の閣議決定によれば、事業に対する国民への説明責任、アカウンタビリティを果たすため、事業の構想・計画段階から事業者は住民等に対して関係する情報の公開等を行うとともに、大深度地下の使用の認可申請を行った場合には必要に応じて説明会の開催等により、住民への周知措置を適切に行うというふうに書かれています。しかし、これまでお話ししたように、我々が提示した多くの質問項目に十分回答がなされておらず、現段階において国道事務所は説明責任を果たしていない状態にあります。具体的にどのような質問と回答の関係だったのか、幾つかの実例をお示ししたいと思います。

まず、大深度法に伴う公共的使用についてです。大深度地下使用は主権の制限に当たるため公共的使用をその前提としています。しかし外環道の公共的使用に関する国土交通省

の説明は不十分であり立証ができていません。外環道が公共的使用にふさわしいかどうか、公益上の必要にふさわしいかどうかは、将来交通量予測と費用便益によって立証されるものと考えられます。将来交通量に関しては人口減少、少子高齢化、若者の車離れなどの社会現象が十分に反映されているとは言えません。また、2010年センサスによれば1999年と2005年の過去2回のセンサスに比して、埼玉県を除く関東1都5県の交通量が減少し続けていることが明らかになっています。埼玉県を入れた1都6県トータルでも減少が続いています。また、外環道により交通量が減少するとされる環状8号線の交通量が既に減少しています。1999年～2010年の間に12の測定地点のうち8地点で交通量が減少していることをここで強調しておきます。田園調布など2地点では3割以上、杉並区今川、世田谷区上用賀など5地点では1割以上の減少を示しています。国交省は環状8号線の大型車、主にトラック交通量が外環整備によって3割減になるとしてきました。しかし1999年～2010年に12カ所の測定地点のうち8カ所で大型車が既に減少し、5カ所は2割以上減っています。このように国交省が外環の整備効果として挙げた数値を既にクリアあるいは限りなくクリアしようとしています。これでは必要性あり、公共性ありとは言えません。あれば役に立つかもしれないというレベルの事業に1兆3,000億円もの税金を投入することは許されません。

費用便益費に関しては相変わらずその他道路の比重が極めて高いものになっています。2010年の道路整備計画検討業務という報告書では、外環事業により大きな変化が生ずる道路、つまり主な周辺道路は影響を受けるとする道路延長の2%あまりにすぎず、約98%はその他道路が占めています。時間短縮によって生ずる走行時間費用は、主な周辺道路では27%程度を占めているにすぎず、その他道路が73%と極めて大きな比重を占めています。ところが、どの道路がその他道路なのか、それが明示されていません。先日、国道事務所大畑課長との面談した際、リンクは示せるがそれではどこの道路かはわからない。リンクと道路を結びつけるにはデジタル道路マップが必要になるが、それは国交省からは提供できないと言われました。リンクと道路が関連づけられたデータが国交省内部に存在しないことを示しています。すなわち国交省は外注した計算結果を内部で点検していないこととなります。圏央道の費用便益計算に関し会計検査院は、外部委託先から分析に使ったデータを保存して結果を点検しないのは、予算の使い方として不正常であると指摘しました。外環のケースでも国交省内部で点検していればそのデータが残っているはずで、しかし開示請求で出てこなかったということは点検をしていないということです。ま

た、2010年のセンサスをもとにした交通量予測がまだに出ていないのは異常です。最新のデータによる再評価が当然であるべきです。最新のデータに基づき第三者の検証に委ねられる環境を用意することは、税金を使って事業をする国土交通省の正常な仕事の進め方であると考えます。

次は大深度トンネル地下水についてです。先ほど大島さんがお話になりましたが、大島さんは具体的なデータについて何も触れられないで、方法論についてだけお話になっていました。彼が指摘されたように外環沿線は江戸時代から都心の水源涵養地域として大切に保護・育成されてきました。台地と扇状地形が入り組んだところから湧水が流れ出ており、八の釜、三宝寺池、石神井池、善福寺池、井の頭池、みつ池などがあり、白子川、石神井川、善福寺川、妙正寺川、神田川、玉川上水、野川、入間川などの河川が流れています。地形としては複雑であり、そのような環境の中を外環道のトンネルは貫通していきます。この地域の水と緑にあふれた環境は得がたく、次世代に残すべき財産です。このような開発行為は避けるのが当然です。しかしもし工事する場合は細心の注意を払うべき場所です。現在我々に示されているデータを見る限り、大深度部分のボーリング地点が少な過ぎます。40メートルより深いところのデータは新たに今回ボーリングしたところにほとんど限られているといってもよいのですが、その測定地点は多くなく面的に地下水層の存在状況を把握するには不十分と言わざるを得ません。追加のボーリング調査の実施が必要です。

大深度によるトンネル建設に当たり、環境影響評価書に地下水への影響に関する調査結果が掲載されています。それによれば大深度部分ではほとんど影響がないとのこと。どのような予測手法をとったのか詳細が不明です。専門家に相談したところ、最低でも以下の3点が明らかにならないと予測手法の信憑性が評価できないとのこと。ぜひ明らかにしてください。まず、3次元浸透流解析のモデル構造、解析条件、境界条件、入力パラメータを示すこと。次に、解析モデルが実際に地下水流動をどの程度再現できているかを示すこと。さらに、涵養量や揚水量などの時系列データを入力した非定常計算結果を示すこと。圏央道に関し費用便益計算データ保存に関して、会計検査院が2010年10月に不正常であると指摘し、東京高裁はみずから行った解析結果の正当性の検証が必要であり、必要性がないので保存していないとの国交省の主張は採用することができないと指摘しています。今回の地下水の解析に関しても、検証するために上記3点は当然必要であり、したがって、3点の開示は国交省の責務です。遅滞なく開示してください。

他方、平成15年度大深度地下利用における環境に関する検討調査報告書、2001年

に出された国交省都市地域整備局大深度地下利用企画室のものです。これによればトンネル周囲には水みちができる可能性が述べられています。この点に関しトンネルと地山の間には裏込め材を注入するから大丈夫との回答がありました。そこで実際に地山とトンネルのすき間が完全に埋められているとの確認をどのようにするのか、また時間経過とともに裏込め材が劣化した場合はどうなるのかなどの点について質問しましたが、明快な回答を得ていません。また、水みちが発生した場合の対処法についても回答は一切ありません。さらに地下水のトンネル内流入についてもゼロとして計算しているようですが、このような前提は現実性がありません。例えば大江戸線、圏央道、身近ところでは環状8号線井萩トンネルなど、多くのトンネルで地下水がトンネル内に流入しています。そしてその一部は地盤沈下を引き起こしてもいます。シミュレーションは微細な地下水の動きを含め、幾つかのケースに分けて解析するなど、想定外を起こさないための慎重さを求めます。

深層地下水の変動が発生すると、その影響は広範囲に及ぶことがわかっています。しかもかつての東京の地下水汲み上げによる地盤沈下発生の経験から、地下水位の低下がおさまってもそこからさらに五、六年の間、地盤沈下が継続したこともわかっています。地下40メートルより深いところの変化を捉えるのはおそらくかなり困難を伴うでしょう。それだけに地下の動きを調査する測定器を現段階から幅広い範囲に設置し、工事終了後も長期間継続観測することが求められます。こうした要請についての回答もまだありません。外環道が東京の中でも地下水が豊富な地域をたどる計画であること、地上部には約3,000戸、これは地上部高架方式時の立ち退き戸数ですけれども、その3,000戸以上に及ぶ良好な住宅街が広がっており、また三鷹、武蔵野、調布、大泉など今も飲料水を地下水に依存している地域があります。地下水への影響、地下水汚染には慎重にも慎重を期して予測を行わなければなりません。しかし現在公表されているデータでは十分とはとても言えません。ボーリング地点をさらに追加することを含めて再度の検討が必要です。

浅層地下水に関しては地下水流動保全工法を採用するから大丈夫だと言っています。しかし説明に用いられた16の実施例に関して、地下水位のグラフを提示するように求めましたが、出てきたのは環状8号線井萩トンネルのケースだけでした。その他の事例で現状を問いただすと、電話で問い合わせたところ安定していると回答を得たという答えでした。これではこの工法の信頼性が証明されるにはほど遠いと感じます。この工法については以下の点を明らかにしていただきたい。目詰まりをどのように避けるか、そのための維持管理・保守点検をどうするか。それから、効果の確認をどのように行うか。また、異常気象

による地下水の異常変動にどのように対応するか。事例については地下水位グラフによってその効果を具体的に示すことが、この工法の信頼性を示すために必要であることをつけ加えておきたいと思います。

次に大気汚染についてです。バックグラウンド濃度の計算方法あるいはブルームパフ方式の拡散予測など、問題が多いのが大気汚染の関係です。また、青梅街道インターチェンジの換気塔排ガスの最大着地濃度は杉並代々木小学校周辺に東名ジャンクションの換気塔からの排ガスの最大着地濃度は杉並井荻小学校周辺に、東名ジャンクションの換気塔からの排ガスの最大着地濃度は子ども病院である成育医療センターの玄関先となっています。水と緑豊かな地域に外環トンネルを通すだけでなく、幼児や学童の健康に気を配らないでください。この計画にはあります。こうしたことは換気塔の高さを変えたり、換気塔の位置を変えることで今からでも防げるのではないのでしょうか。検討してほしいポイントです。

ここでは環境影響評価書で全く触れられていないPM2.5と光化学オキシダントを取り上げます。2009年に環境基準に指定されたPM2.5は、呼吸器疾患だけではなく肺がんなど種々のがんの原因となること、心臓や脳などの循環器疾患を起こすことが知られています。さらに最近ではPM2.5に暴露した、さらされた母体から胎児の体内に入り、神経障害や男子の精子減少症などの原因となることも動物実験により明らかになっています。健康被害をもたらす最も危険なPM2.5は、自動車由来が最も多いことを東京都も認めています。光化学オキシダントは紫外線の関与により光化学スモッグとなり、野外での目まいや呼吸器困難ショック死の原因ともなります。ぜんそくなど呼吸器系の疾患の原因となるとの研究もあります。また、PM2.5に変化するとも言われています。そして自動車排ガス由来が大勢を占めています。PM2.5と光化学オキシダントはいずれも東京全体で環境基準を達成していないことも強調したいポイントです。今、中国からのPM2.5の越境汚染が問題になっていますが、それよりも国内で発生する原因を除去することが肝要です。PM2.5・光化学オキシダントともに自動車走行量を削減するのが最も効果的であるのは間違いありません。ぜひこれらの対策をとっていただきたいと思います。

それから、トンネル火災からの避難の問題です。大深度トンネルからの震災時・火災時の避難に関し先ほども説明がありましたが、交通弱者への対応に関しての説明がありません。高速道路は多くの人々が利用する施設であり、当然、障害のある人、高齢者、幼児を連れた人、妊産婦なども利用します。こうした人たちが緊急時にどのように避難できるのか、国交省はしっかり説明する責任があります。火災発生あるいは震災発生ともなれば、閉鎖

空間と言えるトンネル内を走行中の車両から、どうやって脱出し、避難するのか、パニック状態を想定した場合はさらに困難が増すことは言うまでもありません。わかりやすく間違わず安全な避難のあり方が求められているのは当然のことです。また、震災時、地下40メートルは揺れが少ないとの分析ですが、出入り口橋梁部などトンネルとの接点となる部分は揺れの周期が異なるために、破壊される危険性が高いと考えます。この点の分析がきちんとされていません。こうした疑問点への回答は現段階で必要不可欠であると言えます。

次は固定資産評価と私有財産権の問題です。世田谷のマンション住民によると、最近、固定資産税評価の見直しを受け、税金の還付を受けたとのこと。理由は地下40メートル以深に道路が建設されることが決まり、定期的な評価見直しのときに再評価したためとの説明を住民は受けています。これまでの国交省の説明では、大深度地下利用による資産価値の変動はなく、したがって、大深度使用に関しての登記もしないということでした。しかし具体的に固定資産評価が下げられたという事実が出てきました。つまり不動産価値が目減りしたと評価されたわけです。今後このような扱いを受ける大深度部分の地権者が続出すると思われます。そうすると、私有財産権の侵害が大量に発生するのが間違いありません。当然、補償の対象とするべきであると考えます。

次に地上部との関係について一言申し上げたいと思います。国交省が提出した大深度地下使用認可申請書の別添書類2号20ページ、大深度地下を使用する必要性で地下化した理由が以下のように記されています。本事業は地元より沿線地域の環境への影響や地域分断を心配する声が多く出されていたことから、極力大深度地下を活用した地下方式で平成19年に都市計画変更決定され、これにより建物の移転については高架構造の計画時には約3,000棟であったのに対し、地下方式の計画で約1,000棟に移転が減少したと誇らしげな記述があります。先ほど大畑課長も読み上げておられました。これが国交省の地下化の理由でした。しかし東京都は高架であった外環道の地上部に計画された都道「外環ノ2」の計画推進を図っており、2013年には練馬区大泉の約1キロメートルの事業化を申請しました。これを受けて国土交通大臣は認可しています。2003年3月に国土交通大臣は都知事との連名で東京外環道に関する基本方針を発表していますが、その時点での地上部の扱いは地元の意向に沿うというもので、国交省の外環地上部に関する見解はこのとき以降変わっていないものと思われます。沿線住民はこのときの発表を信じ、地上部に道路計画は一切なくなると受けとめました。

ところが、今回の東京都の事業化申請を認可したのも国交大臣です。外環事業を進めるために地上部への影響削減を図る国交大臣、地上部の立ち退きを増やし地域分断を招く外環地上部の道路計画を認可する国交大臣、国交大臣は外環地上部に関し二通りのお互いに矛盾する決定を下したことになります。当初の地下化の目的からも、また、大深度地下を使う際に安全で潤いのある生活空間の再生を図るという大深度法の考え方からも、東京都の申請は認可すべきではありません。速やかに地上部道路認可の判断を改め、当初のとおり地上部道路の計画を廃止するように指導することを求めます。

このように我々は多くの疑問点に対して納得のいく回答を得ておらず、国交省は説明責任を果たしていないことは明白です。我々外環ネットとしては一刻も早く我々が提出した質問書に基づく質疑の場を最優先で設けるよう国土交通省に求めます。説明責任を果たさない現段階で大深度地下の公共的使用に関する申請は認可すべきではないのは当然のことです。以上で公述を終わります。

【議長】 ありがとうございます。

(公述人の降壇)

【議長】 次は山本敦様に公述をしていただきます。公述人の山本敦様は壇上にお上がりになり公述の準備をお願いします。また、公述人は事業者との質疑応答を希望しておりますので、事業者も壇上にお上がりになり事業者席におつきください。

(公述人・事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻は17時47分でございます。17時50分から公述を開始し、事業者との質疑応答の時間も含め30分後の18時20分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますのであらかじめご了承ください。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人（山本）】 武蔵野市の山本敦と申します。よろしくお願ひいたします。

事前にこの申出書を通じて質問の項目はお伝えをしてあるのですが、今日会場に来られている皆さんにはこの内容が渡っていないと思いますので、簡単に説明をしなければいけないと思います。その前に先ほどの大塚さん、公述をされた大塚さんのお考え・ご意見について私も全面的に賛同したということをまず申し上げておきたいと思います。その上で、時間がありませんので、ポイントを絞って今回質問をさせていただきます。

大きなテーマとしては「対応の方針」というのがあります。これはこの間の地域の皆さ

んとの議論の積み重ねの中で、事業を進める際にはこのことについてはきちっと約束を果たすということで明記をされたものがあります。その内容について、この間も武蔵野市長のほうからも東京都を通じて国土交通省さんのほうに、何回も「対応の方針」を着実に履行していただきたいというお願いが伝わっているはずですが、私どもも市議会でも特別委員会、外環道路問題の特別委員会がありますので、そこでそのことは確認をさせていただいております。ただ、残念ながら、殊にこの段階に至ってもこの「対応の方針」が具体的に履行されている、守られている、実行されているというふうには言いがたい状況があるというふうに考えています。この内容は実は多岐にわたりますので、全部今日ここでやるわけにはいきませんので、具体的な問題として2点に絞って申し上げ質問をさせていただきたいと思っております。残念ながら、主催者の方への質問はできないということになっておりますので、ほんとうは主催者の方へも質問したいところなんです、それができませんので事業者の方への質問という形になります。

大きな2点のうちの大きな1つ目は、私は武蔵野市の市議会議員をやっておりますが、武蔵野市のエリアに限って見た場合も、この地上の住宅地に与える影響という問題ですね。これは既にもう長い間、住宅への影響があるのではないか、地上への影響があるのではないかとこの心配が地域の皆さんからずっと出されています。そのことについて十分疑問や不安が払拭されたとは言えない状況なんです、そのことを仮に百歩譲って、この大深度のシールド工法は安全なものであるということ、国土交通省さん、事業者さんのほうはおっしゃられているわけですが、だとしてもですね、万が一何かあった場合に具体的にどのような手だてがとられるのかということについてあわせて明確になっていなければ、それも含めて安全をきちっと保証するというにはならないというのが私の意見です。

その問題については、この間、1月14日に武蔵野市議会の外環道路特別委員会と外環工事事務所、東京外かく環状国道事務所さんとの間で懇談会が持たれて、その際にも質問した内容の続きなんです、そのときに伺ったところでは事業者さんによる該当する大深度の事業エリアの上部、地上の宅地の調査が行われるというふうに伺っております。これは市議会のほうでも市のほうを通じてその情報はいただいております。ただ、問題はどのような取り決めに基づいて、どのようなルールに基づいてこれが行われるのかということが、全く今の時点でわからないということですね。つまり宅地調査の範囲、それから、内容、そして万が一何か工事の影響が認められた場合に、それを申し立てたり、あるいは救済を申し立てたりするというこの手続等々についても、一切内容が明らかになっていな

いということは非常に大きな問題だというふうに思っています。そのことを1月14日の懇談会の際に申し上げたところ、後で公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害等に係る事務処理要領というのを、これは国土交通省さんのお持ちの要領ということでご提供をいただきました。

ただ、これについては今回調査をされるのは事業者さんがされるということですので、実はそのまま適用されるわけではない、今回の事業に適用されるわけではないということもあわせて聞いております。参考までにということですね、ということは、今回のこの工事に伴う調査、それから、補償の問題についての基本的なルール、これはどのようなものかということについてまずここで質問させていただきたいと思います。あわせて、これは認可をされる側の今日の主催者の方に申し上げたいのは、そのような内容が明らかになっていない時点で認可をするということは、やはりあってはならないのではないかとということとをくれぐれも申し上げた上で、事業者さんのほうにそのことをまず質問させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【議長】 それでは、ただいまの質問について事業者はお答えください。

【事業者(小田川)】 それでは、事業者のほうからお答えをさせていただきます。まず先ほどありましたとおり、今回大深度の区間でございますが、大深度につきましては先ほど来ご説明させていただいておりますとおり、なるべく周辺地盤への影響がないというところでのシールドという工法を選定させていただいております。そうした中でご質問がありましたのが、工事によってもし万が一あったときにはどうなるんだろうかというご質問がありました。こちらにつきましては私ども、今、先ほど山本様からお話がありましたとおり、工事に当たって起因した場合の想定としましては、先ほど事務処理要領のお話が出ておりましたけれども、今回大深度の事業に当たりましても、今回、東京外環でも同じことが想定しております。この事務処理要領に基づきまして実際の工事等に行って対応させていただくという形でございます。なお、実際のその範囲はどうなんでしょうか、実際にどういう調査でやるんでしょうかということにつきましてはまだ検討中でございます、これにつきましては実際に工事を行う事前に、何らかの形で皆様のほうにお伝えをさせていただくというふうに考えております。

【公述人(山本)】 よろしいですか。確認ですが、この国土交通省さんのほうの要領がそのまま適用されるというふうなことでよろしいんですね。それはこれまで私どもが伺っていたのとは違っているんですが、そのまま適用されると考えていいのかどうか、これが1

つですね。

それから、地下を掘る場合に、これまでの事業の例でいけば掘った部分の影響が及ぶ範囲というのは、斜め45度のエリアが採用されるというふうに聞いています。ということは、それらのことも含めてこれまでの国土交通省さんのやり方がそのまま適用されるというふうに考えれば、地下40メートルで幅40メートルの事業を行うということになりますと、地上部への影響は45度で3倍になります。つまり120メートルのエリアが調査の対象にならなければいけないという推論ができますが、そのあたりのことについて、これまでのやり方がそのまま適用されるというふうに考えていいのかどうか。それはもしそうということになりますと、影響が先ほど3,000件というお話がありました。1万件近くが影響を受けるということに、影響受けるというか、調査の対象になり、今回の事業の要領による何かあった場合の補償の対象になるというふうなことになります。私ももう一回帰ってその要領を見直してみなければいけませんが、そういうことも含めて、これまでのやり方がきちっと今回の事業についても適用されるというふうに考えていいのかどうか、それを伺っておきたいと思います。

【議長】 事業者はお答えください。

【事業者（小田川）】 再度お答えをさせていただきます。先ほどこれまでのやり方というお話がありましたが、そのやり方のところでは調査範囲で先ほど斜め45度とかいうお話があったり、幅120メートルというところがありましたが、こちらの方法につきましては先ほどと回答同じでございますが、調査範囲等については現在検討中でございます。ただしもし万が一工事によっての影響があったときの事務処理要領というのは、先ほどありましたけれども、公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害等に係る事務処理要領というものが国のほうで定めさせていただいております。こういったものを用いて行っていくというところでございます。さらに、私ども国のほうとほかには高速道路会社のほうがおりますけれども、高速道路会社も国に準じたこの事務処理要領というもので行っていくという形でございます。

【公述人（山本）】 はい、そういうことなんですね。つまり実は1月14日にお話を、懇談会を開かせていただいた際には、調査をしたいということは伺いました。ただ、どういうルールに基づいて行われるのかということについては、わからないというか、わからないとは言わなかったけれども、明確な説明をいただけなかったんですね、この際にはね。その後の繰り返しのやりとりの中で、ようやく今のお話になりましたけれども、それもい

ただいたお話がちょっと変わっているなというふうに思われるところがあったり、それから、具体的なところはまだ確定をしていないというふうな状況で、今のような、現時点のような全般的な手続が進んでいるということなんですね。そういうことについて私ども議会も、それから、地域の皆さん、特に地域の皆さんは不安に思っているということなんですね。確実に安全と言われているならば、もし何かあったときのことをどうするんだということ、その辺のことがきちっと決まってないんじゃないかと、言われて変わってきてるんじゃないかというふうな感じが非常に強くいたします。ですので、できるだけ早くこのことをきちっと具体的に全面的に明らかにしていただきたい。沿線の自治体に対しても住民の皆さんに対しても、そしてそのことについてのやりとり、つまり議論をやっぱり行っていただきたい。ルールを確定をしていただきたい。くれぐれも認可ということについては、それらのことがやっぱり条件になるということを忘れないでいただきたいということをまず申し上げておきたいと思います。これが1点目です。

それから、大きな2点目としては「対応の方針」の中に、「生活道路において通過交通が進入する可能性があり、その対策については事業の進捗に合わせ地域の皆様の意見を聞きながら、武蔵野市など関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます」というふうに明記をされています。これはそのまま「対応の方針」の中の文章を、今、引用いたしました。具体的には武蔵野市というところで申し上げれば、青梅街道にーフインターができるわけですね。このーフインターは南側に向かってつくられています。そうすると、そこを例えば吉祥寺駅を結ぶ最短距離は、今、問題になっている宮本小路あるいは東十一小路、武蔵野市吉祥寺東町の住宅街の中を抜ける道路を通して、善福寺池の真ん中を抜けて早稲田通りに抜けていくルート、あるいはその周辺をちょこちょここと回るルート、これが最短のルートなんですね。試しに例えば三鷹駅の北口、吉祥寺駅の西側にある1つ西にある駅、三鷹駅の北口で東側に車をとめてカーナビをセットすると、その路線が提示をされます、現時点で。ということは、インターに乗ろうと思うとその中を通ってくださいということになります。逆に言えばインターから降りてきて吉祥寺や三鷹に向かう車はそこを通る、通ってくださいということになります。

現時点でもこの住宅街の通過交通の問題は非常に大きな問題になっています。そして地域の方非常に頑張って何とかしようということで、武蔵野市も一緒になっていろいろの対策を講じて現在に至っているわけですが、解決には至っていない。この問題がより大きな問題になるんじゃないかということをお大変に心配をしています。これはもちろん東

京都さんに言わせれば地上部をつくれればいいじゃないかということももしかしたらあるのかもしれませんが。しかし地上部街路は、今、各地でまだ話し合いの会をやっている段階であり、計画そのものがどうなるかわからない。万が一、もしかして計画が決まったとしても、そこから先の事業化ということになると甚だ先は読めない状況です。どう考えても今の物事の進行でいけば先に青梅街道のインターがあいてしまうということが可能性としては高いというふうに思いますね。国土交通省さんがいろいろな大きな公共事業をされる場合に、それぞれの事業の地域への影響、これをやはり想定をして、あわせて対策を立てるということをやったりやっていたらなければいけないのではないかと。つまりでかい事業をつくりっ放しという言葉は悪いのかもしれませんが、やってどのような影響が出るのかということについて、後を考えないでおやりになるということは非常によろしくないのではないかとこのように僕はずっと考えています。

もう一度ここを読み上げますね、具体的にこういうふう書いてあるんです。「通過交通が進入する可能性があり、その対策については、事業の進捗に合わせて地域の皆様の意見を聞きながら武蔵野市など関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます」というふうになっているわけですね。それでも、全然やられてないです、これは、全然具体的に手がついてないです。ということは、やはり「対応の方針」というのは置き去りにになっているのではないかとこのように言わざるを得ないわけですね。それをきちっと果たして地域や関係自治体の了解を得て事業化に進むということが約束されていますが、実際にはそのことは果たされていません。こうした問題が非常に大きな問題として置き去りにされている。今、武蔵野市あるいは吉祥寺はなるべくならば吉祥寺の繁華街に車で来ていただかないように、公共交通機関を使ってお越しいただくようにということ、今、重点的に進めています。

例えばトラックの荷さばき対策の問題も国土交通省さんだったらご存じだと思います。全国のモデル事業として吉祥寺は荷さばき対策ということで、トラックの商店街、町中の走り回るということを抑えるための具体的な対策をずっと積み重ねてきました。いろいろな努力しながら、歩いてゆっくり楽しんでいただける町をつくろう。そして、その回りに落ちついた緑豊かな住宅街が広がっている、ここに住んでいらっしゃる方の環境を大切にすること、まちづくりを進めています。そういう中であって、今回のこの大きな事業のそういう地域への具体的な影響を、ある意味放置したままでこの事業が進められるということについては、甚だ疑問だということに言わざるを得ませんし、これまでのお約束

がやっぱり果たされていないということを申し上げなければいけないと思います。ですので、この「対応の方針」に書いてあるような関係機関との協力のもと検討を進めるとして役割分担をするということについて、どのように進めていかれる、現時点で何をしておられるのか、あるいはこれからどうされるおつもりか、その点について明確なお答えをいただきたいと思います。

【議長】 　　ただいまの質問について事業者はお答えください。

【事業者（大畑）】 　お答えいたします。まず「対応の方針」に記載されている通過交通対策に関するご質問だったかと思えます。まず「対応の方針」につきましては先ほども申し上げましたとおり、オープンハウスや地域課題検討会などでいただいた意見を踏まえ、今後検討をしていく課題や、その解決のための方針として21年4月に公表したものでございます。ご指摘のありました通過交通対策につきましても、流入する可能性があるということで「対応の方針」にあるとおり、事業の進捗、「対応の方針」も事業の各段階、段階で対応していくというふうに書かれてございますけれども、その進捗に合わせて検討を進めるよう地元の自治体さんですとかと調整して進めてまいります。

【公述人（山本）】 　いいですか。いや、ですから、進めてまいりますと言われてもですね、進んでないわけですよ。これは何の担保にもなってない。つまり、僕はこれは、つまり、事業認可の際の条件だと思いますよ。もちろん一定のエリアの中に通過交通が入らないようにするというのはなかなか難しい問題だとは思っています。でも、これは各級機関が検討をしてやはり対策を出すことはできるというふうに考えています。時間かかることもわかります。わかりますが、最低限でも例えば事業認可申請までの間に、少なくとも協議の場所をつくるとか、具体的に段取りを始めるとか、そういうことがやはりされてしかなるべきなんではないでしょうか。何もありませんよね。これはいわゆる国会答弁でも、いわゆる研究しますというレベルの話にとどまっているのではないのでしょうか。お気持ちはわかりますけど、何とか考えてみたいと思いますと、こういう状態で「対応の方針」が履行されているとは言いがたいと思います。

具体的に検討するというのであれば、やはり武蔵野市や地域の自治体も含めたきちっとした検討機関を少なくとも立ち上げていただきたい。具体的に着手をしていただきたい。すぐに結論を出していただきたいというのはちょっと酷かもしれません、なかなか難しい問題です。しかし具体的に検討する機関をつくり、最低限の予算をつけていただきたい。そして国や東京都と一緒にあって、これは結論が出るまではやるということを明確にして

いただきたい。それが今回の、僕は、だから、認可の申請までの条件だったというふうに思っているんですが、違いますか。質問しています。

【議長】 事業者に対する質問ですか。お答えください。

【事業者(大畑)】 まずご質問の趣旨、申請の条件ではないかというご質問でしたけれども、少なくともこの大深度地下の公共的使用に関する申請に何かしらの「対応の方針」によって条件が付されているとは考えておりません。けれども、「対応の方針」は先ほど申し上げましたとおり、地元自治体さんですとか、P Iの経緯でできたものと考えておりますので、そちらに引き続き取り組んでいく「対応の方針」に記載されている事項を、地元の自治体さんですとか、東京都さんですとかと一緒に取り組んでいくというのは引き続き進めていくというところでございます。

【公述人(山本)】 いや、私どもは条件だと思っています。「対応の方針」というのは、これまでのいろいろな長い時間をかけた議論の中でつくられてきた一種の合意事項だというふうに思っていますよ、それは。条件ではないということはやらなくてもいいということですか。それはもう一回お答えいただきたいと思います。

【議長】 事業者はお答えください。

【事業者(大畑)】 条件でないとおっしゃったのは、今回の大深度地下の公共的使用に関する申請の条件かというご質問でしたので、そうではないというふうに考えるというふうに申し上げたところございまして、「対応の方針」を実施しないという、そういう意味でお答したわけではございません。

【公述人(山本)】 はい、ですので、つまりですね、これ今2つだけ申し上げているわけですけどね、2点だけ、「対応の方針」全般について僕は同様の意見を持っているわけですね。少なくとも条件かどうかという言葉の問題はともかくとして、認可がおりればこれは事業が具体的に始まるわけですよ、可能性としては。ということは、その事業ができた暁には青梅インターは南向きにあくわけですよ。具体的に物事がこちらのほうは進むわけですよ。進んでいるにもかかわらず、片一方のさまざまな地域あるいは自治体との約束事については、これはもうはっきり言って手がついてないですよ。手がついてはないんですよ、いろいろな問題について。そういう状態で進めようとしていることについて、極めてこれは疑問であるということをお知らせしたいわけです。ですので、くれぐれもお願いをしておきたいのはですね、今からでも、本来はこれ申請の段階でこれらの問題がクリアされているべきだったというふうに思います。でも、まだ認可が出ておりませんので、認

可をするプロセスの間に具体的に進んだなということがわかるようにしていただきたいわけです。そのことについてはお約束をいただけますか。

【議長】 事業者はお答えください。

【事業者(大畑)】 済みません、質問の趣旨としましては「対応の方針」を着実に履行し続けるように求められたというふうに、そのようなご理解でよろしいですか。

【公述人(山本)】 ですから、例えばこの通過交通の問題についてはもう一回言いますね。「事業の進捗に合わせ、地域の皆様の意見を聞きながら武蔵野市などの関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます」とあるにもかかわらず、具体的な協議も協力もなければ役割分担もないというのが現状ではないですかということをお願いしているわけです。全くこれは手がついてないんじゃないかと、着手していただきたいということをお願いしています、具体的に。それはお願いできますか。

【議長】 事業者はお答えください。

【事業者(大畑)】 そちらについては関係行政機関の方とも検討を進めるよう調整してまいります。

【公述人(山本)】 わかりました。では、それはお約束と受けとめます。くれぐれもそのことをこの認可までの間のこの時期に具体的に進めていただきたい。それから、主催者のほうに申し上げておきたいのは「対応の方針」全般にわたって同じようなことが起こっているというふうに思っていますので、これが実際に具体的に守られているかどうかということは、やはり認可条件の厳密に検討していただきたいということをお願いを申し上げておきたいと思います。

【議長】 ありがとうございます。

(公述人・事業者の降壇)

【議長】 ここで小休憩をとります。次の公述は18時35分から開始します。

(休 憩)

【議長】 公述開始時刻の2分前になりました。次は、長谷川耿様に公述していただきます。公述人の長谷川耿様は、壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。また、公述人は、事業者との質疑応答を希望しておりますので、事業者も壇上にお上がりになり、事業者席にお着きください。

(公述人・事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻は18時34分でございます。18時35分から公述を開始し、

事業者との質疑応答の時間を含め、30分後の19時5分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますので、あらかじめご了承ください。

公述開始時刻になりました。公述を開始してください。

【公述人（長谷川（耿））】 武蔵野市吉祥寺東町に居住しております長谷川耿と申します。よろしくお願いいたします。座らせていただきます。

今日は、大きな点じゃなくて、違った面から2点ご質問をさせていただきたいと思います。私は同じ質問をこれで本日で、オープンハウス全て含めて大深度説明会等を含めて5回目の質問になります。そちらのほうへ提出したもののなか書いていると思うんですけども、再度確認のため質問をさせていただいて、お答えのほうをいただきたいと思います。

まず第1点として、大気質への影響の質問です。私も武蔵野市は、大深度によって地下を走るだけということで実質何のあれもないわけなんですけども、青梅街道インターチェンジ、それから、東八のところにジャンクションのところに排気塔ができます。その件で質問をしたいと思います。

絵も描いておきましたんですけども、今、国交省さんのほうからお返事いただいているのは、深大寺南ですね。それと、上石神井台に測定所があって、その2カ所の大気、二酸化窒素、PM2.5、それらの数字を出されているようです。ただし、今回この煙突というか排気塔は、その手前に両方とも存在するわけです。そうしますと、武蔵野市一部、三鷹市一部、杉並区一部、東西南北ほとんど、風向きに関係なく、この上は排気ガス含めて落ちてくる場所になると思います。

それで、お答えの中には、100メートルぐらい、排気塔にいろいろ粉じん処理をしてまき上げるために影響はないですというお返事だったんですけども、実はマスコミ、ラジオ、テレビとかで、25年11月29日に気象庁から発表がありまして、PM2.5は、中国だけではなく、桜島の噴火、これらが東海地方、南関東、東京を含めて千葉、やっぱり今後考えを変えていく必要があるという発表をしております。また、12月2日には環境省が、現在、約600カ所の、全国に測定所があるそうです。これを早急に2,300個にしたいんですけども、なかなか予算がないので各自治体の協力が必要となるという、このよなのをラジオで放送しておりました。

11月には千葉で2日間、PM2.5が倍の濃度になったために、住民に予報・注意報ということで、マスクをなさいとかがいろいろと出たそうです。これの最大の原因は、やは

り東京から来た排気ガス、それから、基準の中に入っていない船舶の煙突から出る煙ですね。それからまた12月10日には、東京地方で、江東区でPM2.5が通常の倍出たということで、やはり注意報が放送されておりました。また、今年の2月3日には、光化学スモッグということで、上空1,000メートルのところに雲が漂ってしまったため、その下に光化学が、二酸化窒素とかPM2.5がたまってしまって、卵の腐ったようなにおいを私自身も感じておりました。これらのやはり社会の中でも大きく環境ということにはかなりやはり注意を払うようになっております。

まずこの点に関して国交省さんのほうからのお返事では、この煙突の先で十分に対応できるといってお答えをいただいているんですけども、やはり納得できません。そういう意味で、この武蔵野市内にですね、測定をできる場所をつくってほしいということを要望いたします。これ、決まってからでは予算がつかないので、何としてもこれらの、今、私も74になりますけども、10年あるいは50年先を考えた場合にやはりそういう問題が起きる可能性を持っているということで、煙突がなければ、私、こんな質問はしないんですけども、やはりお答えをいただきたいと思います。

【議長】 ただいまの質問について、事業者はお答えください。

【事業者(今村)】 事業者から回答させていただきます。まず、換気塔に対する環境保全措置といたしましては、換気塔からですね、トンネル内の空気、これを外に出す、放出する前にですね、事前に浮遊粒子状物質を含む、要は、ばいじん、これを極力除去できる除じん装置、こういったものを換気所に設置します。また、あわせてトンネルの中にはですね、トンネル内の空気、これをですね、換気所に導くためのジェットファン、こういったものをですね、設置するとあわせてですね、浮遊粒子状物質を除去する電気集じん機室、こういったものも設置する計画でおります。

こういった環境保全措置をですね、実施することによりまして、トンネル内の空気、これは十分希釈されましてですね、換気所の塔頂部、ここからですね、上空高く排出させまして、大気中を拡散、希釈させていくというところで、こういったことから、換気所からの寄与分、これが寄与がですね、最大となる地上付近の濃度、これにおかれましても、二酸化窒素とか浮遊粒子状物質、これもともにですね、環境基準の数百分の1以下になると、極めて小さいものになるということでちょっと見込んでおります。

それと、お話のありました測定所の数の話でございますが、本事業の環境影響評価、これにおいて実施した現地の調査、これにつきましては、道路環境影響評価の技術手法、こ

ういったものに基づきまして適切に実施しておりまして、一般環境大気測定局、こういったところの既存資料調査、これに加えてですね、現地の調査、これも実施してございます。そういった中で、外環の路線周辺地域の特性を適切に把握できているというふうに考えてございます。

こういった現地調査の結果とか既存資料の結果とか、こういったことも踏まえましてですね、大気質への影響、これを予測評価した結果、いずれも環境基準以下になっているということでございます。

【公述人（長谷川（耿））】 やはり煙突の内部にですね、排気塔の内部にいろいろ処理のものを入れるという返事が今もお話がありましたけども、やはり大気質ということで安全性の確認のためにも、やはりそういうものを小型化してでもですね、武蔵野市内につくることを要望してやまないです。それを設置することによって、工事前、それから、工事後の比較を数値で見ることが住民ができるわけですよ。現状のいただいているあれでは、煙突の外にある測定所の数字をもらっているわけです、私どもは。実際にできた場合の私どもの武蔵野市内の測定ということは一切はかることもできないわけです。ぜひお考えをいただきたいと思います。

2番目に、トンネル内での車走行中のガソリンの爆発ということで質問を再度させていただきたいと思います。お答えの中では、トンネルの防壁というんですか、は絶対壊れないようにできている、そういうことはたくさん明記されてましたけども、車が20台のもし事故があった場合ですね、1台の車が50リットル積んでたととしても1,000リットルです。灯油缶にして50本、これが次々爆発していった場合に、人命のことは何にも想定して今回のあれには書いてありません。

逃げ道、確かに避難ルートは3つ述べられておりましたけれども、人命ということに関しては全く想定もされてないようで、やはり文面下の中にその辺をどのようにお考えになっているのか。ガソリタンク車とかそういう危険物車両は入れない、通さないというようなお返事ももらいましたけども、一般車でも大体50リットルから60リットル、あるいは、何ですか、PLガスですか、の車も走っているわけです。それらの想定が一切書かれておりませんが、この点を説明いただきたいと思います。

【議長】 ただいまの質問について、事業者はお答えください。

【事業者（辻）】 それでは、回答させていただきます。まず外環の避難方式につきましては、北行きと南行きが並んでいる本線につきましては横連絡坑方式ということで、万が

一火災等あった場合については、横連絡坑を利用して反対側のトンネルへ避難していただく。また、3車線ランプ、2車線ランプにつきましては床版下方式を採用いたしまして、滑り台等を利用して床版下の安全な空間へ避難していただく。1車線ランプにつきましては独立避難路方式といたしまして、車線脇の独立避難通路を利用して避難していただく。この3方式を採用いたします。車両事故等によりまして火災が発生したときにはですね、まずはこれらの避難方式を使っていただいて、反対側のトンネルへの避難、または滑り台等によりまして床版下へ避難していただくことになります。

これらの避難施設の入り口というんですかね、滑り台等の設置間隔ですとか、横連絡坑の設置間隔、これにつきましては、火災等によりまして避難が困難となる前にですね、安全に避難できる時間の中でしっかりとそういった非常口に避難いただけるように間隔を設定してございまして、例えば横連絡坑方式でありますと、設置間隔を標準的に360メートル間隔で設けるといようなことを決めてございます。

【公述人（長谷川（耿））】 はい、わかりました。それと、今、私の前に山本さんが質問なさっていた「対応の方針」、今後考えていくというお答えが先ほどありましたけども、今回は大深度ということで、私自身も交通問題は今回の大深度の中に入れられてなかったの質問としてはできなかつたわけですけども、やはり山本さんのおっしゃっていたように、「対応の方針」ということを住民に説明会、必ずやってほしいと思います。21年に私らが「対応の方針」もらってからもう5年たちます。一度も説明会ございませぬ。この大深度の件で皆さんお忙しいんだと思いますけども、私どもはその「対応の方針」を1つの糧にして対応を、質問等をしているわけなんで、ぜひとも説明会を開いていただきたいと思います。

【議長】 質問にはありませんが、質問ですか。

【公述人（長谷川（耿））】 質問です。

【議長】 質問にはありませんが、答えられますか。答えられるようでしたら、教えてください。

【事業者（大畑）】 ご質問の趣旨は、「対応の方針」の進捗を今後、説明会等でも説明すべしというようなご趣旨だったかと思います。そちらにつきましても、進捗の状況ですとかそういったものについてですね、地域の方々のご意見をいただきながら、理解を得ながら、説明会等、オープンハウス等ございまして、地域の皆様の理解を得ながら事業を進めてまいりたいと考えております。

【公述人（長谷川（耿））】 3番目に、大深度地下を使用する理由、地下に入ったという事で説明をしていただきたいと思います。地域の分断、排気ガス、騒音、振動、これらのことが書かれておりましたけれども、やはり一番の理由はやっぱり静かな町並み、それから、学校、文教地域ですね、そういう場所にですね、そういう高速道路をつくってはいという意見の反映で地下に、当時は、扇大臣、それから、東京都知事出席のもとに地下に入っていたわけなんですけども。

それで、武蔵野市でもP Iという会議で、私も武蔵野P Iの委員でしたけれども、1年ちょっとお話し合いをしまして、このときは、国土交通省さん、東京都、それから、武蔵野市行政、それと住民、4者が話し合いをして今の対応の方針にたどり着いていると思います。それで、こういう環境とか、住民に対する配慮、地域分断、こういうことがあるために地下に入るということで私どもは説明を受けておりました。

でも、今これは、会社と言ったらおかしいんですけども、行政違いで話し合いの会ということで、その上にまた道路をつくらうとしております。やはり4者で話し合っ一緒にやっていた人たちですね、国土交通省さんはやはりこれじゃ住民に迷惑かかるということで地下に入ったんだと思うんです。それを今度は東京都さんのほうは、一緒に話し合いをしていた東京都さんのほうが上につくる。やはり国土交通省さんとしてもやっぱり道義的な責任というものがかなりあると思います。そういう住民に迷惑をかからないような方針で下へ入ったんだと思うんですね。現状も、その2の話し合いの会に国土交通省さんも出席なさっています。これどういう、今後も、先ほど言った道義的な責任として東京都さんのほうにお話をすることとは考えられないんですか。質問です。

【議長】 ただいまの質問について、事業者はお答えください。

【事業者（大畑）】 ご質問は、地上部街路についてのご質問かと思いますが、今、地上部街路については、今、言及ありましたとおりですね、沿線区市ごとにですね、広く意見を聞きながら、東京都さんの主催の話し合いの会でございますけども、そちらで整備の必要性とかですね、効果も含めて検討を進めているところと認識しています。

【公述人（長谷川（耿））】 はい。やはり住民の気持ちを察して地下に入られたわけですよ。それ、一緒に、企業が違うということだけで片づけられない問題じゃないんですか。やっぱり大きな、やっぱり国土交通省さんのほうにも責任があるのではないんですか、これ。私どもとしては安心して、地下に入ってくれたと思って住民は安心をしていたわけです。今度は別の企業が今度、上につくる。それで、一緒にやっていた仲間ですよ。や

やはりその辺を十分にやっぱり声として出していただきたいと思うんですね。

住民のほうはほんとにもう困っております。せっかく下に入ってくれたのになぜかなという。今日の公述の中で、私、どちらかといえば、賛成に近いほうの半分目ぐらいにいると思います。やはり先ほど言った車両交通の問題で私たちの住宅街でも悩みを持っております。そういう面の中でせっかく入ってくれたのに、一緒にやっていた仲間が、「俺たちは地下に入ったんだからいいんだ。違う会社がやっているんだ」ということだけで済まされないと思うんですけども、いかがですか。

【議長】 すみません、これ、大深度地下を使用する理由という質問なんですけども、外環の2のほうの質問をされていると思うんですけども、ちょっと……。

【公述人（長谷川（耿））】 いや、地下に入った理由を聞いているんです。

【議長】 じゃ、地下に入った理由につきまして、事業者さんのほうでお答えください。

【事業者（大畑）】 大深度地下を利用する理由としてございますけども、これは冒頭、私から説明申し上げた中にもございましたけれども、特に高度な土地利用が図られている東京都内の既成市街地を通過するということですので、用地取得や区分地上権設定範囲を極力小さくして早期整備が図られる。それから、建物の移転についても、約3,000棟から1,000棟に減少して、地域分断の範囲についても極力小さくなるですとか、あとは、環境面ですとか、そういった面から大深度地下を利用すると、かいつまんで言いますとそのようなことになります。

【公述人（長谷川（耿））】 以上で終わります。

【議長】 ありがとうございます。降壇してください。

（ 公述人・事業者の降壇 ）

【議長】 公述人の長谷川耿様の公述は、予定の終了時刻よりも早く終了しております。次の公述人の籠谷清様の公述開始時刻は19時10分からでございます。それまでしばらくお待ちください。

次は、籠谷清様に公述をしていただきます。公述人の籠谷清様は、壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

（ 公述人の登壇 ）

【議長】 現在の時刻は19時5分でございます。19時10分から公述を開始し、30分後の19時40分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますので、あらかじめご了承ください。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人（籠谷）】 調布市から参りました籠谷と申します。少し早口でしゃべりませうけれども、画面を見ながら聞いていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

私は、以下に述べる10の理由により、大深度地下を使用する東京外かく環状道路（関越～東名間）の事業に反対し、認可権者は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第20条に基づき使用の認可に関する処分を行うべきでないことを申し述べるものです。

理由のその1、大深度地下を使用するこの事業は、財産権の侵害、人口減少社会、交通需要の減少、巨額の工事費、B/Cの不透明さ、実績のない工法による巨大トンネル工事、大気汚染健康被害、地下水遮断による地盤沈下・自然破壊等、地域コミュニティ破壊等、多くの疑問や不安が住民や専門家から提起されていますが、事業者は一方的な説明会等も行っても、住民の求める徹底的な話し合いには応じないなど不誠実な対応に終始しています。情報提供、情報公開も不十分です。

この事業者は、法に定められた国民に対する説明責任、とりわけ、計画地の人やその周辺住民に対する十分な説明責任を果たしておらず、これは大深度法第16条、使用の認可の要件の第4、事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること及び第5、事業計画が基本方針に適合するものであることに明らかに反しています。したがって、認可権者はこのような事業者の使用の認可をすることはできません。

事業者が開催する説明会は次のようなものです。平成25年9月に開催された使用認可申請に向けた説明会は、極めて唐突に一方的に設定され、事前の開催案内も十分でなく、大深度地域の住民で知らない者も多く、また、説明会の運営内容も大変問題が多く、たった30分足らずの質疑応答の時間で不十分な回答や、質問を求める出席者が多数いるにもかかわらず定刻で一方的に打ち切り、十分な時間をとった説明会の開催を要望する意見や、このようなやり方の説明会では何を答えても国交省は住民から信用されませんよという意見などが出されたものでした。

また、説明会の記録を作成し公開すると回答しましたが、いまだになされていないのはどういふわけなのでしょう。多くの出席者に国土交通省に対する不信、怒り、不満を抱かせるだけのものであり、事業者の説明責任の放棄といっても過言ではありません。発言に責任を持つべきです。説明会の記録を公表すべきです。この今日の会場で質問されている

のと同じような質問、回答がそこでは出されています。

なお、大深度申請に向けた説明会の直前に開催された、道路の立体的区域の決定及び区分地上権設定に関する説明の場でも、回答すべき責任者が終了と同時に会場から消え去り、質疑応答時間が終了予定時刻より20分も前に打ち切られるなど、良識ある国の組織が行うこととは言いがたいことも行われています。また、この説明の場の記録は作成しないか少なくとも公開しないと発言されたもので、公的機関が行う公的な説明会という認識がありません。このような説明会は、きちんと記録を作成し公表するルールをつくってください。

東名ジャンクション地域での大深度の立坑工場の説明会では、同一敷地内での先行する調査で土壌汚染が確認されていることから事前調査を要望する住民に対し、根拠のない安全神話で調査を行おうとしない不誠実な対応に終始しましたが、住民が、費用は自分たちで負担するから1カ所だけでも土壌検査を行いたいと申し出て、ようやくしぶしぶ認めて実施しました。その事前調査で土壌汚染がしっかり確認される始末です。

また、住民が求める話し合いや、住民団体が求める話し合いや質問事項には答えない、話し合いの会に直前になって欠席する、文書での回答は行わない、電話での回答を録音しなさいと言うなど、説明責任を果たそうという意思がほとんど感じられません。情報公開を積極的に行う姿勢はなく、自治体に提供した情報を市民が公開請求しても同意しません。このような事業者が、当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者と誰が言えるでしょうか。また、基本方針には、事業の円滑な遂行のための方策の1つとして事業に係る説明責任を明記していますが、この事業計画がこの基本方針に適合しているとは思えません。

なお、このような行政から住民への一方的な説明会は、その場をやり過ごせばよいというやり方です。市民と行政の間の十分な合意と事業決定への市民への参画を保障した、モデルとした欧米の本来のP Iとかけ離れたものです。このようなものをPublic Involvementの名でまかり通らせてこの大規模公共事業を推進させるなら、日本は先進民主主義国の中で物笑いの種になるのは必定です。単なる任意団体ではない、事業に対する権限が法的に担保されている本来の意味のP Iを今からでも立ち上げるべきです。住民と信頼できる関係をつくるべきです。

理由のその2、地下40メートル以深の国民の財産権を強く制限することは、憲法違反の疑いがあります。日本では、下は地球の中心まで、上は国際宇宙条約が及ぶ位置まで国民の主権、財産権が及ぶのは社会通念です。このことは区分地上権などの説明会に上下無

限に及ぶとの記載があるとおり、国土交通省も認めているところです。憲法29条は、国民の財産権を公共の利益との調和において保障していますが、この事業では大深度法に定められた地下40メートル以深を主権者に知らせないまま、了解なしに無償で使用、改変しようとしているもので、これは問題です。

具体的に問題点を挙げると、所有者に無断で使用。大深度を40メートル以深として区分地上権と区別する合理的な根拠がない。この数字は将来、技術進歩等で変わり得るものです。大深度地下利用による地価の評価額が低下することへの補償がない。不完全な技術による大深度地下による地盤沈下、家屋の損傷などの可能性に対し、精神的苦痛や将来の損害補償が担保されていない。使用終了後は法35条に従って適切に原状回復される保証がされていない。所有者が将来大深度地下を利用する可能性を何の補償もせず、一方的に奪っているなどなどです。現存する井戸などに対する補償だけでなく、上に述べた現在の実損失や将来の損失の可能性などにも憲法29条第3項に従って正当な補償を行うべきです。また、地権者に対する説明責任が果たされていません。申請前に地域の説明会が1回あっただけ、住民の了解が得られていません。公正な内容の使用契約を結んだ上で使用させていただくべきです。妥当な補償をすべきです。憲法違反の疑いのあるまま、認可すべきではありません。

理由のその3、この事業は、人口減少社会における交通需要の減少、技術の限界、地域コミュニティ破壊、環境破壊などの理由により、公共の利益となる事業かどうか大変疑わしく、そのような事業に大深度地下を使用することは、法の第1条の目的、公共の利益、第5条、安全確保と環境配慮に反する疑いがあります。具体的には、以下に挙げるように、多くの疑問、不安が住民や専門家から出されています。

先ほど述べた地上権者の財産権の不当な侵害。人口減少社会に向かう中で公共の利益となる事業であるか疑問。交通需要の減少。1兆2,000億の巨額の費用は税金の無駄遣いではないか。B/Cの中身が不明確。1,000億円を超えると推定される不要なトンネル工事が含まれている。実績のない巨大なトンネル工事であり、技術的に十分に検証されていると言いがたい。過去のシールド工法による工事中の大事故や出水事故等が検証されていない。供用後の安全対策に不安があり、大事故のおそれがある。大深度の土地やその周辺の住民に地盤沈下や家屋の損傷のおそれがある。大気汚染による健康被害。ジャンクション、インターチェンジ周辺の地域コミュニティの破壊。16キロメートルの巨大トンネルは、地下水をせきとめ、地盤沈下を起こす。大震災に耐えられる十分な強度や避難体制

に疑問。16キロメートルの維持管理、老朽化対策が適切に行われるか。地下水の流れを遮断し、善福寺池などが枯れるなど自然破壊が生じる。環境影響評価の内容に疑問がある。ヒ素等に汚染された大量の土壌の処分。

ここで、公共の利益の観点から外環計画を眺めると、人口減少社会を迎え、交通量も減り始めた中で、新たな道路がどれほど必要でしょうか。一方で、インフラの老朽化も進み、最近のテレビ番組の調査では、インフラが2029年時点で設置から50年以上経過する割合は、トンネルが46%、橋が53%とのこと。また、国民の意識も、今後の公共施設の整備の維持または増加を望む割合は10%に対し、見直しまたは削減を望む割合は80%です。

国土交通省の「国土交通白書」によれば、2037年には維持更新費が公共事業予算の全額を占めるとのことであり、また、国全体を見ても1,000兆円を超える借金の中で新たに無駄な公共事業を行う余裕はなく、むしろ高齢者対策や待機児童対策に投資することが公共の利益になるはず。道路をつくれればつくるほど、湧き出し交通や誘発交通が起こり、公害や健康被害が増加します。車社会から、鉄道やバスなどの公共交通や自転車への交通政策の転換を推進すべきです。ロンドン五輪を目標にしたロンドン市長の自転車革命、ボリス革命は、東京が見習うべきものです。外環は、道路政策、交通政策を抜本的に転換すべきときに相変わらず自動車依存の交通政策を推進している、時代おくれの象徴ではないでしょうか。

なお、事業再評価におけるB/C2.3の計算の詳細は開示されていないので不明ですが、その基本は遠くのその他の道路が大きな割合を占めているということです。コンマ何分の時間短縮に何万台、何十万台もの交通量を掛けて計算するなど、フィクションの世界です。一方、道路で分断されるジャンクション周辺住民の徒歩や自転車交通の時間延長、マイナスの時間効果は計算されていません。公共の利益になる事業か大変疑わしいと言わざるを得ません。

理由その4、この事業は、地下化により大気汚染を大幅に削減できるにもかかわらず、20世紀の公害ばらまき型の設計思想を踏襲していて、十分な環境の配慮に欠けています。また、環境影響評価は、その手法や結果に疑問があるだけでなく、特に微小粒子状物質PM2.5については、全く評価されていません。評価をすれば環境基準を満足しないことが予想されます。大気汚染の現状を見ると、大気汚染による健康被害を、特にジャンクション、インターチェンジ、換気塔周辺住民に与えるおそれがあり、法第5条、安全の確保

及び環境の配慮に反する疑いがあります。

大気汚染被害、健康の状況については、東京都でぜんそく等の呼吸器疾患に苦しむ住民はいまだに多く、2007年に東京大気汚染公害訴訟の和解状況により創設された大気汚染医療費助成の認定患者数は9万人を超えています。また、小中学生のぜんそく罹患率は、全国平均の2倍近くで高どまりしています。ぜんそくの主たる原因が自動車排気ガスによるものであることは、環境省のそらプロジェクトなど多くの疫学研究で明らかになっています。

大気汚染の環境基準の達成状況ですが、自動車排ガス規制や自動車交通量の減少により、東京の大気汚染の状況は徐々に改善され、二酸化窒素とSPMは環境基準を達成するようになりました。しかし、PM2.5と光化学オキシダントについては、いまだに全般的には環境基準を達成していません。国内で発生するPM2.5の主原因である自動車走行量の削減をするのが最も効果的です。なお、環境基準を達成すれば健康被害がなくなるものではありません。環境基準を受忍限度としてどんどん道路がつくられ、自動車交通量がふえ、健康被害がいつまでも残るとというのがこれまでの大気汚染公害の歴史です。

二酸化窒素の現在の環境基準は1978年に緩和されたものですが、もともと73年の環境基準は年平均値が20ppmでした。これはぜんそくなど気管支疾患にならない限界として指定したものでしたが、産業界の圧力で緩和されたものです。年平均は環境基準を満足していても、朝夕には放射冷却でしばしば高濃度になります。私の呼吸器がやられることもあります。この外環道の大気汚染に対する設計思想が間違っていると思っています。また、国交省の職員の環境や大気汚染公害についての意識や知識レベルが低過ぎます。

地下化の最大の利点の1つは、自動車排ガスを大気中に直接垂れ流さず、浄化して放出できることです。しかし、その浄化装置の性能は汚染物質の8割程度を除去するものにすぎず、全線16キロメートル、3カ所4基の排気塔から集中的に放出するので、換気塔周辺地域を局部的に高濃度に汚染します。また、上空目がけて放出し、広い範囲に薄めて拡散するやり方は、まさに天に唾する、20世紀の公害ばらまき型、汚染垂れ流し型の設計思想です。

この地下化の事業を契機に、その利点を生かし、公害を発生させないという志を持って、高い目標を掲げて、産業界に高性能の浄化装置の技術開発を促すなどの積極的な取り組みがなされず、住民の質問に対して、ただ最新の機械を使用すると何年間も繰り返し答えているだけにすぎません。10万台の車の8割を削減しても、2万台の排気ガスを三、四カ

所から集中的に垂れ流すのですから、換気所周辺は大気汚染のホットスポットになり、周辺住民の健康被害を増加させます。

なお、国交省の職員の公害や環境についての意識や知識レベルが低過ぎます。若い職員なのでマスク法というものを知らないのは当たり前としても、東京の大気汚染裁判によるぜんそくの医療費補助制度も知らない、PM2.5の環境基準も知らないのに、PM2.5のパネルの説明をしてくれます。これでは大気汚染による健康被害が減らせません。PM2.5の内容もパネルの内容も、何もしないというものです。人任せにした、どうしてPM2.5のアセスを行おうとしないのでしょうか。大気汚染の健康被害に苦しんでいる都民を直視してください。

外環の環境アセスの問題点を具体的に挙げると、PM2.5の環境影響評価が行われていません。やろうとしていません。認可権者は事業者に実施させてください。現状調査で、なぜ自動車排ガス測定局でなく、汚染の少ない一般測定局の結果を使用するのか、また、なぜ3つの測定局を選択したのか根拠がなく、供用後の予測は、住民の立場に立った安全サイドのものにはなっていません。

トンネル内では、走行車から排気されるPM2.5やNO₂が高濃度になって滞留します。換気塔の数は全長16キロで四、五本です。首都高速環状線新宿山手トンネルと比べると圧倒的に少ないことがわかります。こちらは1.1キロに1本の割合です。換気塔から噴き上げることにより、都内の広範な地域の住民に大気汚染の影響を与えます。一番の心配はインターやジャンクション周辺です。トンネルからの排ガスは上空に放出されますが、気象条件によっては、接地逆転層、ダウンウォッシュ、ダウンバーストなどの現象により、ジャンクション周辺は高い濃度になります。くぼ地には滞留します。地上の建物の影響も受けます。プルームパフ方式でなく、3次元流体モデルで評価をすべきです。

さらに、インターチェンジの上り坂、アクセス道路の交通渋滞の排ガスによる周辺住民の受ける健康被害は少なくないことは明らかです。大気汚染測定運動東京連絡会は、全都の住民により約1万箇所での酸化窒素の測定を年2回行っています。大橋ジャンクション出口、八王子高速道路バイパスのトンネル出口、中央自動車道出口、調布市下石原交差点などが常に大気汚染が著しいことを長年にわたって見えています。特に三鷹市井の頭や練馬大泉などでは、現在でもぜんそくの子供たちの割合が一四、五%にもなり、体操の時間も運動できず、苦しんでいます。本事業計画では、大深度トンネルで発生した汚染物質をまさにこの地域に散布することになります。

理由の5、避難方式は交通弱者への配慮を欠いており、安全の確保に特に配慮したものとせず、法第5条に反する疑いがあります。安全の確保は、大深度地下の持つ根本的弱点と言えます。特に大量交通を処理する事業に大深度地下を利用することは大きなリスクを伴います。トンネル内事故で冷静沈着な行動がとれるか疑問です。高齢者や交通弱者も徒歩で逃げなければいけません。先ほども説明がありましたが、本線の横連絡坑方式部分で避難する場合、反対車線まで最大360メートル逃げるので、6分もかかるのです。反対車線に逃げたら安全ということになっているそうですが、地下60メートルから地上に出て初めて安心できるのではないのでしょうか。

理由の6、外環道建設事業をこのまま進めるべきでないという大きな理由の1つは、外環地下トンネルの上部に計画されている地上部街路（外環ノ2）との関係です。当初高架構造であった外環道路事業が、大深度地下を使用するトンネル構造に変更され、3,000棟の立ち退きが1,000棟に減りましたとのこと。しかし、東京都は相変わらず地上部街路計画を強引に進めようとしています。既に住民から2件の訴訟が提起され、係争中であるのも当然でしょう。この2つの間に大きな矛盾があります。二枚舌と言っても過言ではありません。何のためにわざわざ技術的に未知数の大深度地下を使用することにしたのでしょうか。

国が、東京都が進める外環ノ2を認めることは、結局3,000棟の立ち退きを強いるものであり、大深度法第16条、使用の認可の要件の第3、事業の円滑な遂行のため大深度地下を使用する公益上の必要があるものであることに反します。このような関係のもとでは、外環本線の使用の認可をすべきではありません。認可をするなら、新たな2,000棟の立ち退きを前提とする外環ノ2の計画の廃止後に行ってください。

利用の7、事業者は、事業区域に係る土地及びその付近地の住民に、この事業による大深度地下の使用申請書及びその添付書類の内容の周知を適切に行っていません。認可権者は、法第19条、説明会の開催等に従って、申請に係る事業者に対し、十分な時間を確保した、住民が納得できる説明会を開催するよう求めてください。認可はその後です。昨年9月の大深度地下使用認可申請に向けた説明会は、申請前のもので申請書や添付書類は公表されておらず、また、事業者自身が大深度法19条に基づくものではないと声明しております。

理由の8、大深度地下の使用終了後は、法第38条、原状回復の義務に従って、遅滞なく原状に復し、安全の確保もしくは環境の保全のための必要な措置をとらねばなりません。

しかし、事業者の説明によれば、原状回復について全く検討していません。50年先の維持経費まではB/Cの計算に含まれていますが、原状回復の費用は含まれていません。トンネル構造の設計にも関係することから、設計段階から、どのように原状回復するのか、その技術的検討や経済的裏づけがなされなければいけません。膨大な土砂をどこから入手するのでしょうか。安易な埋め戻しでは、地震や地下水の影響による崩落、土壌汚染も起こり得ます。使用終了時点が何十年後か確定できなくても、幾つかのケースで検討し、技術検討や経済的試算を事業者に求めてください。それまで認可すべきではありません。

理由の9、細かいことですが、使用認可申請書の別添書類第9号に不備があると思われます。別添書類9の2、国道高第21号東日本高速自動車道株式会社に対する許可書は、高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線に関する事業変更についてのものであり、東京外環道の事業が含まれていると理解することは困難です。誤っている書類が添付されている可能性があるか、あるいは少なくとも証拠として不十分な書類の添付であると言えます。証拠として誰が見ても正しい書類であるとわかるものを添付するよう、法第15条、使用認可申請書の補正及び却下に従って補正を求めてください。また、その場合、国民が意見を述べられるように、広く周知するために公告、縦覧を行うことを求めます。

理由の10、昨年12月に実施された意見提出手続は、法第20条の趣旨に沿う運用だったか疑わしいものです。この事業の利害関係人は、事業地や周辺住民だけでなく、1兆2,000億の税金、1人当たり1万円を使うことから、全ての国民が該当し得るものと言えます。今やICT社会にもかかわらず、たった15日間に意見書の提出方法を持参と郵送に限定し、電子メールやファクスを認めないのは、大深度法第20条、土地収用法第25条準用に定められた利害関係人の意見提出の権利を実質的に制限するものであり、法に違反する疑いがあります。改めて十分な周知のもと、十分な意見提出期間を設定し、期間内に説明会も設定し、電子メールやファクスによる提出も受け付けることで意見募集を行うことを求めます。また、郵送当日消印有効と公表しないことも、行政の恣意的運用です。

また、都庁の担当課は、提出した意見書の受取証の発行を求めても応じません。追跡性を確保するため、必要最小限のことです。紛失などの責任逃れのためでしょうか。都合の悪い意見を捨て去ることとは思いませんが。また、少なくとも最終結果がわかれば、途中で抜け落ちたか検証できますが、いまだに、意見内容はもとより、意見提出件数さえ公表されていません。公表されれば、この2日間22名の公述人から得られるものの何倍もの情報が広く国民に共有されるはずです。このような秘密主義は、認可の審査過程の外部か

らの検証を妨げ、認可権者の恣意的な運用を許容するものです。

本件の場合、事業官庁と監督官庁が同一であるというものです。12月に提出された5,000件を超える意見を公表することを求めます。管理運用体制を見直し、審査過程の透明化を図ってください。今回の公述人の選定過程も不透明であり、公正さが保たれているか検証できません。公述人に選ばれなかった方の申し出内容も、個人情報を除いて公開してください。

以上、なぜ私がこの外環道の事業に反対するか述べましたが、一言でいうと、この事業の進め方は本来あるべき公共事業の進め方から外れているということです。地権者から大深度地下を合法的に取り上げることの重みや大深度を利用する公共の利益に対する理念に薄く、先進的な環境設計思想に結びついていません。手続については、情報公開と住民参加が保障されていないところに正しい事業のアセスメントはありません。説明責任の点では常識を欠いています。無駄な公共事業、自然環境破壊等です。公正で透明性のある審査と判断を望みます。失礼しました。

【議長】 降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 次は、西村まり様に公述をしていただきます。公述人の西村まり様は、壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻は19時41分でございます。19時45分から公述を開始し、30分後の20時15分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了されない場合は公述の中止を命ずることとなりますので、あらかじめご了承ください。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

公述を開始してください。

【公述人（西村）】 武蔵野市の西村まりです。よろしく願い申し上げます。

私は、武蔵野市の東部の3つのコミュニティセンター、吉祥寺東コミュニティセンター、本宿コミュニティセンター、吉祥寺南町コミュニティセンターのネットワークの活動である、むさしの地区外環問題協議会の事務局のメンバーですが、今日は西村個人として意見を述べさせていただきます。武蔵野市吉祥寺の住民がこの50年近い年月をどんな思いで過ごしてきたか知っていただきたいと思います。10番目ともなると、前に公述された方とダブる部分もあるかと思いますが、お許しください。もうしばらくおつき合ください。

私は吉祥寺南町で生まれ、育ち、3人の子供たちを育て、今、この地で最後のときを迎えようとしています。吉祥寺南町は私のふるさとであり、私の子供たちにとってもかけがいのないふるさとです。48年前にここに計画された高速の外環は、道路幅14メートルの、井の頭通りの3倍近い道路であり、私たち地元民が受け入れることができるものではありませんでした。外環計画予定地は、50年前も現在も緑豊かな恵まれた住宅地なのです。

地元の大反対によって、根本建設大臣のときに外環道路計画は凍結され、住民は外環のことはほとんど忘れて暮らしていました。それが、石原都知事、続いて、扇建設大臣の視察をきっかけに動き始めました。私は転勤族で、武蔵野市から出たり入ったりしていたので、本格的に外環にかかわるようになったのはこのころからです。

石原都知事が来たときのことも、扇大臣が来たときのこともよく覚えています。これは新聞やテレビでも報道されたことですが、石原さんは、「ここに高速道路をつくることは、茶の間にずかずか土足で踏み込むようなものだ」と話されました。扇さんも、公園に集まっていた子供連れの母親たちに、「長い間迷惑をかけたけれど、もう迷惑はかけない。あなたたち、もう安心していいわよ」と言ったのです。その後、高架で計画されていた高速道路の外環は、地下構造で建設する方向に行き、地元住民はほっとしました。石原さん、扇さんが吉祥寺に見えたときには、外環は地下に潜り、地上はそのままの状態に残ると、お2人も私たちも思い込んでいました。

そこに、地下案の中で大深度地下が出てきました。私たちは、この最新の技術による工法について勉強を始めました。環境面、特に地下水への影響、地盤沈下、排気ガスによる大気汚染など多方面にわたり学習会を開催しました。毎年数回の学習会を重ね、現在は47回になっています。特に地下水のことは、吉祥寺の開発によると見られる井の頭池の水不足の問題を見聞きしていたので、大深度地下をトンネルが通ることでのどのような影響が出るか心配でした。

未知の世界だっただけに、学習を重ねるほどに不安は増すばかりでしたが、国交省が開催したオープンハウス、説明会では、地下水には影響はないと言うだけで、納得のいくご説明はいただけませんでした。説明会やオープンハウスの開催について、私たち武蔵野市民は強い不満を持っています。杉並区と武蔵野市はともに、大深度地下を高速道路が走るだけで、インターチェンジもジャンクションもないからでしょうか、2つまとめて説明会やオープンハウスを開催されてきました。1回置きに会場は武蔵野市内になったり、杉並

区内になったりするのです。

一番ひどかったのは、この1月23日に開催された大深度申請に関するオープンハウスでした。チラシのどこを探しても武蔵野市内の会場はなく、私たちはこれまでの経験から、武蔵野市の住民は西荻の地域区民センターに行けということだろうと推測しましたが、あまり外環に関心が強くない武蔵野市民は、「武蔵野市は開催しないの？」と聞いてくることはあっても、西荻窪の桃井第四小学校の近くのオープンハウスが武蔵野市民対象だとは気がつかないでしょう。正直言って、腹が立ちました。これが初めてではないのです。

前回は武蔵野市での開催がなかったときに、武蔵野市でも開催してほしいと要望しました。このときは、武蔵野市と杉並区の境にある松庵小学校が会場だったので、まだわかりやすかったのです。しかも、オープンハウスの開催時間が16時から20時の4時間だけなのです。どうせするならば、せめて1日、10時から20時とか13時から21時とか開催してほしいと思いました。これもたびたび申し上げましたが、改善されませんでした。

説明会も同じことです。杉並区と武蔵野市と合同の開催で、杉並区民は武蔵野市の本宿小学校まで来なければならなかったのです。開催時間も1時間30分で、そのうち1時間をスライドを使った説明時間に使うので、質疑や意見を言う時間は本当に少ないのです。なぜせつかくオープンハウスや説明会を開催するのに、このようなおさなりのことをするのでしょうか。理解できません。説明会でも、手を挙げている人は何人もいても会は打ち切られます。これでは形だけの開催で、本当に住民の声を聞くつもりはないのではないかと思いたくなります。これだけ大きな事業をするというのに、説明責任を果たさない国の姿勢は改めていただきたいと思います。

地下水の学習会の開催にはいろいろな苦勞がありました。大学の研究者、土木学会の先生方は、住民の学習会の講師にはなってくださらないのです。何人もの先生方に連絡をとりましたが、お目にかかる場合でも目立たないところで密かに会うこととなります。皆さんご存じでしたか。おわかりになりますか。大学の先生が住民主催の講演会で話をしたり、住民側の意見書を書いたりすると、仕事に影響が出るそうです。審議会の委員などを頼まねなくなるし、ゼミの学生の就職にも差し支えるとのことでした。今でもそうなのでしょうか。信じられません。

それでも講師を引き受けてくださる何人かの先生方とめぐり会い、何度も地下水の学習会を開催しました。講師を断った方も含めてこの間ご意見を伺った専門家の先生方は、必ず影響は出るから。影響が出ると懸念されるまで差はありましたが、影響はないと話され

た方は1人もいらっしゃいませんでした。今は亡き岡並木先生が、「人間はおごってはいけない。地球の中をいじってはいけない」と話されたことが強く印象に残っています。地下のことはほんとうはわからないのかもしれませんが。絶対に影響はないと言えないのと同時に、絶対に影響があるとも事前には言えないのかもしれませんが。武蔵野台地の地下水がめと言ってよい関東ローム層の豊富な水資源が影響を受けるのではないかという不安は拭えません。私たちのふるさとのランドマークである井の頭公園の池がどうなるか不安なのです。

工事中、完成後に備えて、地下水のモニタリングを今から継続的に行い、記録を残してほしいという要望については、現在、一部実行していただいているのではないかと思います。しかし、完成後の調査について質問にすると、1年後の観測だけだと言われました。地下水への影響はすぐに出るものではないらしく、四、五年後に影響が出てくることもあると聞いています。私たちは10年単位での継続的な観測を願っています。仮に外環が大深度で完成したとして、その後続くほかの大深度工法の工事のことを考えれば、せめて参考資料としてできるだけデータを残してほしいと思います。これにもご返事をいただいています。

地下水への影響と同時に、工事中も含めて地盤沈下の心配もありました。また、大気汚染についても、16キロメートルのトンネルを走る自動車の排気ガスが3カ所5本の排気所に集まって大気中に放出される場合の排気所近くの住民への影響を心配する声に対して、技術的に最新のフィルターで有害物質を除去するという説明だけで、これで住民が安心するはずはありません。この辺については先ほど長谷川さんが詳しくおっしゃっていらっしゃいましたが、知識がない住民が納得できるようにもっと丁寧に説明してほしいのです。今のうちから武蔵野市の中に大気中の汚染物質を定期的に観測し、データとして残しておくような場所をつくってほしいという要望に対しても、ご回答はいただけませんでした。

高架が地下になることで住民の生活への影響はなくなると一度はほっとした私たちでしたが、勉強すればするほど不安が増してきたのです。そこへもってきて、大深度地下の高速道路のほかに、東京都が地上部にも自動車道路、外環ノ2をつくるという話が出てきました。石原さんや扇さんのあのせりふは何だったのでしょうか。高架の高速を地下に持っていくその理由について、先ほど長谷川さんの質問に大畑課長からのご返事もありましたが、私たちが国から聞いているのは、コミュニティの分断をしない、環境への影響を小さくする、立ち退き家屋の数を減らす、経費節減などでした。そういったご説明をずっとい

ただいていたのですが、それは何だったのでしょうか。もし大深度地下方式で高速道路をつくろうとするならば、国はまず国の責任で、地上部はいじらないことを保証する必要があります。それをしないで大深度地下工事をすることは許されないのではないのでしょうか。

我が家には段ボールに10箱以上の外環の資料がたまりました。むさしの地区外環問題協議会がスタートしてからもう7年になります。その間、市民は悪戦苦闘してきました。考えてみれば、外環道路が計画されたのは50年近く前のことです。そのころ反対運動をしていた方たちの息子さん、娘さんが既に高齢者になっているのが現実です。このような道路計画そのものがおかしいとお思いになりませんか。一定年数、例えば20年とか30年手をつけなかった道路計画は白紙に戻すといったことを検討してください。そういう法律をつくってください。

おかしいことはもう1つあります。今日ここで大深度の認可処分をする方が公述を聞いてくださっているわけですが、大深度地下使用の認可申請が国土交通大臣の名で出され、認可処分も同じ国交大臣の名でなされるというのはおかしいと思います。これで認可されないということがあり得るのでしょうか。大深度法そのものの欠陥は私のような法律の素人にはわかりませんが、おかしいと気がついたら、大深度法を改正するか、または救済措置、救済の制度をつくるべきではないのでしょうか。今回の大深度地下使用申請を審査するのは実際にどなたなのでしょう。疑問は大きくなるばかりです。

大深度法の問題はほかにもあります。事故があった場合の補償を請求できる期間を1年間にしていますが、これは大きな疑問です。外環のためにつくった法律だと言われている大深度法ですが、地下40メートル以下は所有権が及ばないという強引とも言える法律をつくって進めることも、これもまた大きな疑問です。これまで長期にわたって不利益をこうむってきた計画地の上に住む住民に対して何の補償もない法律でもあります。計画地の上に住んでいる私の友人は、「大深度地下トンネルが家の下を通ることになったら確実に資産価値は下がる。固定資産税をゼロにしてほしいぐらいだ」と言っていました。その気持ちはよくわかります。

安全面についても、住民が納得いく説明はしていただけていません。交通事故があった場合は、360メートルですか、300メートルおきにつくられる隣のトンネルに通じる横道から脱出することができるかと説明されました。運よく隣のトンネルに行けたとして、そこからどうすればいいのでしょうか。地上への出口は、ジャンクション、インターチェンジがあるところだけです。そこまでの何キロかを歩いていくということでしょうか。子供

や老人や障害者はどうすればよいのでしょうか。隣のトンネルに無事に行ったら、そこでじっと待っていれば助けが来ると説明してくださった方もありましたが、その言葉を信じるほど楽天的にはなれません。安全策についてももっと丁寧に説明してほしいのです。

地下は地震にも強いと説明されています。確かに地中の円筒型のトンネル部分は地震に強いことが期待されます。でも、ジャンクション、インターチェンジ、排気所など、トンネルの出入り口の強度はどうなのでしょう。心配は尽きません。大深度トンネルは100年もつとのこと。少なくとも五、六十年先まで使用する計画と伺いました。メンテナンスを十分にしておいて60年たった後はどうなるのでしょうか。廃止になった後は埋めるのですか。もし大深度の外環本線が貫通しても私は利用しないと思います。特に孫を連れては絶対に通りません。そんなことを言いたくなるような道はつくらないでほしいのです。

高架の高速道路が地下になることでほっとしていた私たちでしたが、学ばば学ぶほど、考えれば考えるほど、大深度地下の高速道路に疑問を持たざるを得ません。このままでは、大深度地下の高速道路に反対するしかありません。日本で初めて、世界でも初めてという16キロの大深度トンネルの高速道路をつくる以上、関係住民に納得できる説明をすることが必要であったし、これからもそのことを肝に銘じてほしいと思います。

最後に、大深度法による外環本線の建設に反対する理由として、予算を使う優先順位について述べたいと思います。私の価値観からすると、大深度地下のシールド工法による巨額の建設費が見込まれる外環よりも、既設道路の建設や修理が急務な首都高速が優先すべきだと思います。武蔵野市でいえば、吉祥寺通り、女子大通り、五日市街道などです。そのことで、結果として交通問題も大幅に改善されると思います。東日本大震災の被災者の救済、福島原発の安全の配慮は外環建設に優先すると私は思います。私たち納税者は、税金の使い道について関心を持ち、もっと発言するべきだということも外環問題を通じて学びました。

以上さまざまな理由から、私個人は大深度による外環本線の建設に反対いたします。今の状態のままで国土交通大臣が認可することがないように要望いたします。道、道路は、まちづくりの中でとても大きな働きをします。道1本でまちの表情、機能が変化してしまうこともあります。吉祥寺南町コミュニティセンターには、道を考える会という部会があります。道からまちづくりを考えるということで活動しています。私たちのまちを守るのは私たちだという気概を持ってこれからも活動を続けたいと思っています。ありがとうございました。終わりです。

【議長】 ありがとうございます。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 これにて、本日予定しておりました公述は全て終了いたしましたので、本日の公聴会をこれにて終了いたします。

引き続き、明日2月24日は、午後1時より公聴会を開始することとしております。

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。

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