

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（２日目）

平成２６年２月２４日（月）

【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の２日目を開会いたします。

昨日に引き続き本公聴会の議長を務めます、私は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いいたします。

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条の規定に基づき、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、本公聴会に当たっての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の時間を含みます。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、川原成雄様に公述していただきます。公述人の川原成雄様は壇上にお上がりになり、公述人席におつきください。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻は13時2分です。公述開始時刻は13時5分となっておりますので、30分後の13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（川原）】 公述人の川原成雄です。私は、青梅街道インター地域の地権者及び元関町1丁目町会外環対策委員会のメンバーとして、本件事業についての大深度地下の使用認可に反対の意見を述べます。

最初に一言、私の肩書きについて説明しておきます。プログラムでは「練馬区関町1丁目町会」と書いてありますが、これは元関町1丁目町会というのが正式な名前です。これは、元というのは昔という意味ではなくて、区画整理で今現在関町1丁目という形になっていないため、「元関町1丁目町会」と表記しております。

私は、青梅街道インターに係る地権者であり、町会に設置された外環対策委員会のメンバーとして約10年間活動してきております。したがって、私の陳述は個人的意見ということを超えて、町会と行政の10年間にわたるやり取りを通じた事実を踏まえての陳述になるということについて、しっかりと国交省には受けとめていただきたいと思っております。

6点にわたって理由を述べます。1点目として、外環道本線の問題も大きくありますが、私たちの地域の問題に限って言えば、青梅街道インターチェンジ予定地では、住民との合意形成が全くありません。そういうままで計画が一方向的に進められてきた。すなわち、手続上、重大な瑕疵が存在するという事です。ほかの地域では地域課題検討会が行われておりますが、私たちの地域では今に至るも開催されておられません。それは、開催に当たって私たちの町会長、須山直哉さんが、建設を前提にした地域課題検討会はおかしいと申し入れた結果として行われていないわけです。

国交省が示してきた外環道についての進め方の中では、地域課題検討会は計画段階で実施されるべきものとされており、それを経て事業実施段階に入るとされてきました。行政みずからが定めた手続が行われていない状況のもとで、しかし、2009年12月18日に私たちの地域の事業説明会が強行されました。これ自体が非常に大きな問題です。

この事業説明会前の2009年1月19日に、国交省などが「対応の方針（素案）」を出しておりますが、この中で青梅街道インターチェンジについてはこのように記載しています。「青梅街道インターチェンジ周辺地域における地域P Iについて」として、「青梅街道インターチェンジ周辺につきましては、P Iの1つである地域課題検討会は開催されておりませんが、これまでのオープンハウスや意見を聞く会等でいただいた意見をもとに、課題に対する国や都の考え方を「対応の方針（素案）」としてまとめました」とあります。こんなでたらめが許されるわけはありません。国の機関である国交省が地元住民の、私たちの地域課題の洗い出しや整理を勝手にすることができるはずがありません。必要不可欠な手続であるはずの地域課題検討会を行わずに対応の方針をまとめること自体が非常に異常極まりないものです。

したがって、この「対応の方針（素案）」に対しては、私たちの地元からは、この「対応の方針」から、青梅街道インターについては記載を削除すべきだという意見が出されました。それは1,310通に及びます。これはこのときの青梅街道インターにかかわる意見総数の96.3%に当たる圧倒的な数値です。にもかかわらず、国交省も東京都も「対応の方針」に当たって、そのことについてはきちんと、何も答えなかったのです。

さらにもう1つ、事業説明会の中で測量・地質調査・井戸調査の実施が打ち出されました。しかし、これに対しても、私たちは町会としてこれはおかしいと。測量や井戸調査の名目で町会内には立ち入らないことと国交省に申し入れました。当時、外環国道事務所は篠田課長でしたけれども、彼はそのことを受けて、町会内での井戸調査、ボーリング調査はやらないと約束し、実際に今に至るも私たちの地域では井戸調査、ボーリング調査等は一切行われておりません。

しかし、にもかかわらず、2011年1月26日には基本設計及び用地に関する説明会、そして、2013年8月には道路区域の決定及び区分地上権設定に関する説明会が強行され、道路区域決定が行われました。いずれについても私たちの町会は、事前に住民との合意のない説明会開催は認められない、中止すべきであると文書で申し入れ、直接申し入れもおります。地域課題検討会も、井戸調査、ボーリング調査なども外環の計画推進の必須の手続であるはずにもかかわらず、それらをスルーして大深度地下の使用申請を行うことは不当極まりなく、手続上、重大な瑕疵があるということです。これが第1点です。

第2点目として、合理性もなく、練馬区長の意向のみでインターが設置された。これを組み込んだ大深度地下申請を行うべきではないということです。外環道の地下化に際して、

当初は国交省あるいはP I会議の意向もノーインターという方向でした。2002年11月のP I有識者委員会最終提言では、「外環道はインターなし、地下案を検討の基本に」と打ち出されております。ところが、2003年1月になって、当時の岩波練馬区長が7区市の市長会議において、「青梅街道インターを建設しないのであれば、外環道本線の建設には協力できない」と表明しました。ごね得というものです。

このことにより、2003年3月の東京外環環状道路に関する方針に、いきなり「インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していく」と挿入されました。ここでいう地元というのは、後で述べますとおり、私たち町会あるいは地元住民の意向ではなく、あくまで練馬区長の独断であるということです。

そうした結果として、2005年9月の国と都の「東京環状道路についての考え方」の発表、そして同年10月の「計画概念図」発表の中で、青梅街道インター設置方針が打ち出されたということです。しかし、このときにお隣の杉並区では、2003年5月に区が実施した住民アンケート結果を踏まえて、インターチェンジを善福寺地区に設置することについては、生活環境、自然環境、教育環境、景観等の影響が広範囲にわたって危惧されるためと報告がまとめられ、インターはつけないとなりました。当時の山田杉並区長は都知事に対して、ーフインターでも交通渋滞や地下水脈への影響はフルインターのときと同様に避けられず、インターを設置しなくても本線だけで渋滞解消効果はあるとしてインター設置の見直しを求めました。

一方、練馬区は2006年8月に、区内1万3,000人を対象に外環に関するアンケートを実施しましたが、これは杉並区でのやり方と大きく異なります。青梅街道インター予定地周辺全戸を対象としていませんでした。広く浅く「インターが必要かどうか」と聞けば、それは必要だろうと言うと思います。しかし、地元住民の意向、生活、その実態を踏まえたアンケートでなければ、それは適正なものとは言えません。地元住民の意志はこのアンケートには反映されておられません。

こうした経緯から、青梅街道インターチェンジは練馬区側のみにつくーフインターになりました。杉並区が挙げた反対理由は、そのまま私たちの地域にとっても同様です。同じく地域住民が反対していながら、区行政、区長の意向の差によって、それだけの理由で片側にのみインターがつくというのは、誰が考えても不合理なものです。あまりにもいび

つであり、一片の合理性も正義性も存在しません。一言で言えば、欠陥インターというべきものです。この欠陥ーフインターを組み込んだ今回の外環の大深度地下の使用認可申請を私たちは認めることはできません。

3点目に、こうした結果として、事業費1,000億円ものと言われましたが、このインターについては1,000億円ぐらいと言われておりますが、それだけの巨額のお金を費やして片側のみのーフインターには全く意味がないということです。片側だけのインターですから、私たち練馬区住民にとってはインターから中央道や東名高速へは行くことはできません。つまり、練馬区民にとって利便性はほとんどないわけです。こうした中で、国の財政破綻と言われる中で、地元の住民あるいは練馬区民にとって利便性もなければ望みもしていないインターを、これだけのお金をかけて建設することが全く必要でしょうか。これは私たち地元住民に聞けば、100人が100人、おかしいと現在もっております。

では、インターを設置した場合の効果はどれほどあるのかということです。国交省は、青梅街道インターチェンジ整備の理由として、設置した場合、しない場合の比較評価を公表しています。交通量の問題です。これは平成17年発表です。環状8号線の交通量の減少について、インターを設置した場合、1日6.4万台が5万台になると。これは外環本線の開通による減少分ということです。青梅街道インターを設置した場合は、6.4万台が4.9万台になるということです。たったこれだけの差しかないということです。

大泉インターの利用交通量の減少は、同じく1日につき、インターを設置しない場合、つまり外環本線のみの場合、現在4万台が2.8万台であると。設置した場合は4万台が2.3万台になると。このように、国側の試算でも青梅街道インターの効果は極めて限定的なものです。

私たちの住む練馬区の年間予算は約2,000億円です。その半分にもわたる巨額のお金を投じるだけの意味や効果がある事業とは全く思えません。不要な公共事業であるということです。

4点目に、青梅街道インター建設が与える地域住民への致命的な影響です。このインターの建設によって、私の家屋も含めてですが、約100戸の住宅が立ち退きとなります。そして、これは全て住宅密集地域であるということです。40年間にもわたって生活が営々と続けられてきた、ほとんどが民家を追い出すということは許されるものではありません。そして大気汚染、騒音振動、コミュニティーの分断などにより、残された住民にとっても住環境は著しく悪化します。

地域に対する影響をここで7点、簡潔に述べるならば、1つは大気汚染です。インターに付属して設置される換気塔から集中排気される大気は、インター設置前よりNO<sub>2</sub>の濃度は現在の倍近くなり、大気の状態が悪化することは明らかです。浮遊粒子状物質SPMに関して、最近PM2.5が問題になっておりますが、これは換気塔のフィルターで除去することはできません。そして、私たちの地域では、インターチェンジのために青梅街道に面した、あけられた穴から直接排気ガスが出てくるわけです。したがって、換気塔から出てくるものよりさらに濃度が高くなるわけであって、私たちの地域ではダブルで大気汚染が行われるということです。この先、長くこの地に住めば、肺がん、ぜんそくなどになる可能性が高まります。練馬区は、2013年3月末現在でぜんそくなどの大気汚染医療費助成認定患者数が4,543人に上ります。これは23区内で言えばワースト4に上っております。今でさえこのような劣悪な大気汚染の状況が続いている中で、さらなる環境悪化をもたらす青梅街道インターを設置することについては住民は反対しております。

2つ目に、騒音振動、低周波音です。完成後は24時間365日、絶えることのない騒音振動、低周波音が私たちの密集した住宅地に押し寄せてくるということです。

3点目に、地下水の汚染と地盤沈下。トンネルの掘削には地盤凝固剤が使用され、地下水汚染の心配があります。青梅街道インターは開削部分となるので、土どめ壁がつくられ、浅層地下水の流れが遮断されることとなります。したがって、地盤沈下が起こる可能性があります。

そして4つ目に、地域の分断です。青梅街道インターは幅60メートル以上あり、私たちの元関町1丁目町会を斜めに横切る形で設置されるので、地域が分断され、長年にわたる成熟した共同体、コミュニティーが破壊されます。今までのように自由に行き来ができなくなり、生活道路が分断され、買い物や駅、バス停への道筋が大幅に変わり、遠回りを余儀なくされるなど、生活面での不便さが著しく増すこととなります。特にこれからの高齢化社会においては、これは非常に致命的な問題です。また、子供たち、児童にとっても、学区域が分断され、通学路の一部が消失するなど非常に影響が大きいものです。

さらに5点目に、生活道路への車の進入ということです。インターを利用する多くの自動車周辺地域の生活道路に進入し、安全性が低下し、交通事故の増加も懸念されます。

6点目に、工事車両の流入です。インターがもたらす生活破壊は、インターができてからではなく、工事中から何年にもわたって行われることとなります。工事車両は1日300台ぐらいと言われておりますが、多数の車が出入りすることになり、そこから起こる粉

じんや工事車両からのNO<sub>2</sub>、SPMの値、さらに騒音振動の値も、完成後の値よりもむしろ高く、毎日毎日、騒音やほこりに悩まされることになります。特に児童通学が大変危険となります。

7点目に、練馬及び杉並の豊かな自然生態系の破壊ということです。私たちの地域は、近くに善福寺公園があります。井草八幡もあります。これらの自然生態系は、練馬、杉並にわたる多くの住民にとって非常に不可欠なものです。これらが破壊されます。さらに青梅街道沿いにあるケヤキ並木が伐採されることになります。これらの深刻な自然環境の破壊は非常に大きなものです。

以上、インターがもたらす地域住民に対する影響を7点挙げましたが、そうまでして実現しなければならないほどの高い公共性は、この外環の青梅街道インターチェンジには全く存在しないということです。

大きな5点目として、こうした状況のもとで、いまだ行政と町会との話し合いは中途のままで終わっているという問題になります。地元町会と国交省、東京都、練馬区は青梅街道インターチェンジ周辺地域の話し合いを数年間にわたって行ってきました。これは先ほど述べた地域課題検討会がこの地域では行われてきていないままに「対応の方針」が出されたという状況に踏まえて、志村練馬区長の提案で、練馬区が仲介役となり、私たち周辺住民と国交省、東京都との間で、青梅街道インターを設置する場合と設置しない場合の効果と影響を話し合う場として設定されたものでした。しかし、練馬区は話し合いの9回目を迎えたときに突然、今回をもって終了すると宣言し、まとめを行うという意向を示しました。これに対しては町会として話し合いは尽くされていないと抗議しました。今なお、双方、行政と住民が共通したまとめは提示されておりません。出されておりません。そして、町会は話し合いの再開、継続を求めています。こうした状況のもとで大深度地下の使用認可申請を私たちは認めることはできません。

大きな6点目として、インター計画について、地元住民は過去も現在も一貫して強く反対してきたということです。今まで述べてきた経緯を見れば非常に自明なことですけれども、地元住民にとって、このような合理性もなく、生活を破壊するインターには賛成できるはずもありません。町会が行ったアンケート調査では、青梅街道インターに関する、インターはどうかと。これは2006年2月に行っておりますが、インター不必要というのが90.68%に上っております。回数枚数859枚、回収世帯462世帯です。そして、私たちの町会が呼びかけた青梅街道インターと地上部街路に反対する署名は1万5,14

3筆に至っております。さらに2006年7月18日、外環都市計画変更案及び環境影響評価に対して住民側が意見書を提出しておりますが、これは908通に上ります。私たちの町会内から512通、お隣の石神井町会内から197通です。さらに、近隣の上石神井団地や杉並区からの集約を加えると、1,500通に上ります。これは国交省が集約した全体の2,483通のうち、3分の1以上が青梅街道インター反対の意見を表明したことになります。

昨年8月の道路区域決定を受けて、11月に私たちの地域でもいわゆる生活再建を名目とした測量が一部開始されております。しかし、これに対しても町会は認められないと町会で決議しております。そのことを国交省に申し入れました。そして、私たち地権者は青梅街道インターに反対する地権者の会を結成し、反対しております。このため、地権者及び、あるいは移転を希望する隣接町の住民も含めて、測量の立ち会いを拒否しているため、町会内での測量はほとんど進んでおりません。また、幅杭の設置は今もって行っていないと国交省は説明しております。これは当然の結果です。このような住民無視の外環計画、こんなことは即刻中止するべきです。

最後に私たち地元住民の意志、気持ちを改めて示しておきたいと思います。以上のような不合理極まりない住民無視のインター計画に対しては、地権者及び地元住民、そして町会は団結し、体を張ってでも反対する意志を固めております。測量と測量立ち会いを拒否する住民はむしろ拡大しております。この点に関して、今現在行われている測量に関して、国交省の対応のひどさ、約束違反について、最後に私は強く、声を大にして弾劾しておきたいと思います。国交省は、道路区域決定を行ったらまず幅杭の打設をして道路幅を決定し、その後、個々の測量に入ると説明してきました。外環国道事務所の大畑課長は、昨年10月28日の町会への説明では、今回は計画線内にすっぽりかかっているところのみの測量であると説明していました。ところが、実際には計画線にまたがるファミリーレストラン華屋与兵衛などでの測量を行っているという約束違反を行っております。その際に国道事務所職員は、幅杭は一遍に打つのではなく、了承を受けたところから行っていくと言っています。また、町会にはきちんと説明を行っていくと事前に言っておきながら、町会住民の立ち会い拒否に遭うと、なぜ協力しないのかと、非常に傲慢不遜にも私たちの町会長のところへ電話をかけてくる。このようなことは全く許されません。そして、町会が、では今現在、測量は何件実施されているのかという質問を文書を行っております。これは住民の生活に対して責任をとる町会としては当たり前のことです。しかし、このことにつ

いても極めて不正確な、アバウトな回答しか寄越してきません。反対していようが何であろうと、町会は住民の生活に責任を持っているわけです。このような理不尽な態度を今もって国交省は行っていることについて、どのようにお考えでしょうか。このようなことを繰り返すならば、住民の怒りに火を注ぐばかりです。この場をかりて、怒りをもって弾劾するものです。このような不合理な計画を押しつける国交省の姿勢はどうでしょうか。

2004年10月にPI外環沿線協議会2年間の取りまとめについて、もう一度思いを至らせてほしいと思います。この中で国と東京都は、昭和41年の都市計画決定には反省すべき点があり、住民に大変な迷惑をかけていることに遺憾の意を表明した。この反省に立ち、今後とも地域住民が十分に満足できる対応を心がけると言っております。この確認事項を全く無視して進められてきているということです。

国交省及び東京都は、2020年の東京オリンピックまでにこの外環道を完成させたいと思っているに違いありません。しかし、このような住民無視、生活破壊を繰り返すならば、絶対に青梅街道インターは建設できることはありません。したがって、外環道は完成しないということを明言しておきます。

以上、私自身、地権者としての強い意志を込めて、大深度地下の使用認可に反対する意見表明とします。

以上です。（拍手）

【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】 次は、古川英夫様に公述をしていただきます。公述人の古川英夫様は壇上にお上がりになり、公述人席におつきください。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】 現在の時刻が13時36分です。13時40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14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（古川）】 皆さん、こんにちは。私は、ご紹介いただきました杉並善福寺から来ました古川英夫です。私の公述を始めたいと思います。

パソコン操作がありますので、座らせてやらせていただきます。

この写真の絵は地元の善福寺池です。非常に美しい池です。私は5歳のときに、昭和21年ですけれども、戦争が終わって間もなく、この地に引っ越してきました。それから70年、いつも裏庭のように池とつき合っております。子供のころは、小学校時代、中学校時代、昆虫少年でした。水と緑に恵まれた、美しい自然に恵まれた環境で非常に楽しいときを送りました。隣の井の頭の池、三宝寺の池、よく採集にいきました。当時はオオムラサキもコムラサキもいました。

これも善福寺の池です。四季折々、ほんとうに美しいところだと思っています。ところが、外環が大深度地下に入るとい話が出まして、この池はどうなのだという非常に心配な話が持ち上がりました。

そこで事業者の方にお尋ねいたします。これは私どもの心のふるさとなのですが、果たしてこの池が大深度地下によってかれる可能性があるのかないのか、時間がないので一言で、イエスカノーか、大畑さん、教えてください。

【議長】 事業者、お答えください。

【公述人（古川）】 お願いします。

【事業者（今村）】 東京外環では、大深度地下の公共的使用に関する基本方針とか、あと、大深度地下の公共的使用における環境保全に係る指針を踏まえまして、環境影響評価法あるいは東京都の環境影響評価条例に基づきまして環境影響評価を適切に実施しております。

【公述人（古川）】 すいません、時間が限られておりますので、イエスカノーかだけ教えてください。いろいろ理由は、今度、大畑さんが設定くださる質問回答の会で詳しく聞きますから、今、あるのかないのか、イエスカノーかだけ教えてください。

【事業者（今村）】 今回の公聴会の目的が、大深度地下の使用に関する処分を行うに当たって勘案すべき事項を聴取して収集することが目的となっておりますので、事業者としては公述人からの質問に対する回答という形で事業者の考えを述べさせていただきたいと認識してございます。

【公述人（古川）】 質問要旨に書きましたけれども、私は8問質問するのですが、時間が30分しかない。皆さん方の説明だと、1問で10分はかかると思います。そういう

ことで、イエスカノーかだけ聞きたかったのですけれども、わかりました。

今、私のところが、地権者、計画地にかかっているのです。ですから、私も地上の部分は立ち退き対象にもなります。外環にですね。それで、大深度地下を使うというのは、一体大深度地下はどんな空間なのだと疑問を持ちました。10年ちょっと前です。それでインターネットでいろいろ調べてみましたら、大深度地下と環境との関係、非常に参考になる図書が2冊紹介されていました。大深度地下の本は山ほどあるのですけれども、それと環境との絡みを書いたものは紹介する今の2冊しかないと思います。

まず1冊目は陶野先生という方が書かれた『大深度地下開発と地下環境』です。平成2年です。この先生は、いわゆる国立の環境研究所で水と地質、地盤の関係の調査責任を持った室長さんです。さらに、大深度地下特別措置法を制定する前にいろいろ利用調査会が結成されてきて、その中で、法制面だけでなく、こういう技術、安全、環境面で問題がないかどうか、非常にたくさんの先生がかかわり合って審議された、その委員でもあります。

もう1冊の本は、仮にAとBという2冊のうち、B報告書と言いますと、この報告書は国交省大深度地下利用企画室発行で、平成16年、大深度地下利用による環境に関する影響調査の報告です。これは、今日、この会を主催してくださっている部署ですね。これは前の名前がたしかこれだったと思います。これが非常にすばらしい本なのです。地下水と地質の関係者、延べ約50人ぐらいの委員の先生が分科会に分かれまして、どうい影響が出るだろうと。その結果、集大成したのがこの本なのです。この本はそういう意味で非常によく書かれている。いろいろ、これは今後、実際にやる場合のアドバイスがいっぱい入っています。ところが、私から見ると、どうも実際には国の説明ではこういうとおりに至っていないのではないかと感じております。

ここで事業者にお聞きします。先に出しておいたとおりなのですが、この2冊の図書を大畑さん、読まれていますか。イエスカノーか教えてください。

【議長】 事業者、お答えください。

【公述人（古川）】 イエスカノーかをお願いします。

【事業者（今村）】 これらの図書の内容については確認してございます。

【公述人（古川）】 読んでいるということですね。実際に読んでいるかどうかはこれからの質問でまた分かりますので。

次、行きます。今の2冊の中から、私は大深度地下というのはこういうところだと、非常にいろいろ、まだわからないことが多くて、問題があるところだと認識しました。そ

の中で、国交省あるいは事業者さんが説明してくれることと内容が大きく違うところ、今日は時間の関係で6点に絞って意見をし、また質問をお聞きしたいと思います。

まず最初に問題1。Bの報告書に、このままコピーしたのですが、こういう図が出ています。水みちを指摘しているこの先輩たちは、大深度地下を使って、いろいろ地層が何層もあるところをまたがって構築物をつくった場合には、このトンネルの周りに新しく水みちができるよ、気をつけなさいよと言っているのです。

これは外環がちょうど通るところの地層の断面なのですけれども、この一番上に関東ローム層、その下に武蔵野れき層、斜めになったところに上総層とあります。この緑色の部分が上総層の粘土層です。黄色い部分が砂れき層。この部分に地下水がたまっているわけです。この赤いのは、私が手描きで外環トンネルを描きました。いわゆる外環は、斜めになった地層群をずっと貫通していくわけです。ですから、先ほどの図面のように、まさに私はB報告書は外環のことを言っているのだなと思いました。こういう水みちができることを心配しているわけです。

それで、国交省は水みちについて、こういう説明シートを使って、水みちはできません、発生させませんと言っています。それはシールドマシンでトンネルを掘ったときに、セグメントという円筒型の非常に大きなコンクリートブロックを次から次へ張り合わせて、掘った穴とセグメントとの間に裏込め材という材料をすき間なく詰め込むから、水みちの発生はさせない、発生しないのだと断言しております。私は、これは非常におかしいと思っております。ですから、国交省は今の見解は、こういうことで水みちはないのだと言い切っております。

ここで、外環トンネルと地下水の関係を調べたいと思います。地表があります。地下40メートルのところにトンネルの頭があります。これ、外環トンネルで直径16メートル。皆さん、16メートルって想像がつかますか。このホールの天井、これで何メートルでしょう。8メートルありますか。16メートルというと、これの倍ぐらいですか。実はそういう高さの堤防が2列に、南北に並ぶわけです。この水は奥多摩方面から東京湾に向けてゆっくりと流れています。杉並あたりですと、地下1階、地下2階、地下3階、3段目の地下水がまさに外環のトンネルとぶつかる。この堤防に引かかるわけです。このトンネルの高さよりも大体水脈の高さは低いのです。国交省の説明ですと、大体300キロパスカル、非常に圧力を持っています。ですから、穴をあけますとぴゅーっと飛び出ます。こういう状態です。

これを、実際にトンネルを掘るときの様子を文献なので調べますと、地面があって、まずこのシールドマシンの頭なのですけれども、歯が4カ所、これでがりがり、1日に数十メートル掘っていくわけです。その機械を入れるために、まず立坑を掘ります。50メートル掛ける30メートル、深さが70メートルです。1個掘るのに何十億円とかかるような立坑を掘ります。それでクレーンで下ろしてシールドマシンを横に進ませる。こういうことで行くわけです。

ここで、この立坑を掘る前はここの地下水、地層は何千年、何万年と抑圧されて、ずっと静かに沈黙を保ってきたわけで、ところが降って湧いたように外環をつくることになり、立坑を掘ります。そして横穴になる。そうするとどういうことになるかというと、これらの地下水は圧力を持っていますから、掘られたことによって非常に新しい伸び伸びとした自由な新天地を見つけるわけです。そうすると、この地下水はとにかく飛び出てきます。上からも下からも横からも四方八方、「おーい、新天地が見つかったぞ」ということで、トンネルの中、水だらけ、水であふれるわけです。

それで、トンネルを掘るということは地下に川をつくることとイコールなのだと。これは地下水の専門家が言っていることで、熊本大学の嶋田純先生が、全くトンネルとはそういうものだ。トンネルをつくることは川を掘ることだと表現しています。実際に今までできたトンネル、これでトンネルの周囲に水がたまって処理に困っているのです。

例を挙げましょう。例1、都営地下鉄大江戸線。平成14年に全線開通したのですが、そのときに都議会の中で下水道料は幾ら払っているのだと聞かれました。そうすると、年間360万トンの水があふれて、これを放水していると。そのほか、12%だけでも下水道に流して、その費用は1億2,000万円ですか、こういう費用をかけていると。すごい料金です。

それから、高尾山の八王子城跡トンネル。これでは1日400トン。

近いところでは井荻トンネル、1日60トン。

地下水という資源がごみのように捨てられている、下水として処理されているという実態です。

一方、地下には水がたまり、地上には水がれが続出しているのです。これは皆さん、ご覧になったと思いますけれども、先月のテレビ、今、リニア新幹線が大はやり。これがいよいよ品川から名古屋までやるのだということで今動いております。たまたま山梨県で、ある短い区間ですけれども実際に試験区間がつくられて、ところがこのためにこの近辺の

地下水、井戸だとか川だとか池、そういうものがみんなかれてきているのです。

これは道路ではないですよ。これ、実は膝まであった川が、なみなみと流れていた、そういう川が干上がってしまっているのです。それから、事業者のJR東海は何と言っているか。「いや、トンネル工事の際、水分を多く含む地層の帯水層、字がちょっと違いますけれども、帯水層の近くを掘ったとき」どうのこうの。要するに因果関係を認めているのです。それで、今、井戸で水が上がらなくなったところは上水道を敷設して、できる限りの対応策をやっているという状態です。

これですね、これから非常に問題になるのは、品川から名古屋、この中間に大井川という川があるのです。大井川、皆さんご存じですね。あの川で、いわゆるJR東海のアセスによりますと、毎秒2トン。これはちょっと小さいように思います。ですけれども、毎秒ですからね。1時間3,600倍します。3,600トン。それから1日ですから24倍します。そうすると、1日20万トンの水が消えてなくなってしまうというのです。すごい量ですね。これは一体どこに行ってしまうのでしょうか。これは、とにかく川の水がなくなる。私が推測するには、先ほどの水みちに行ってしまうって、逆にこれが非常に困った問題になるのではないかと思うわけです。

それで、かれた方のもう1つの例。これは大阪の例です。箕面の滝って皆さん、ご存じだと思えるのですが、大阪の行楽地、東京の高尾山みたいなところ。高さ33メートルの滝です。ところが、これの上に箕面トンネルをつくった。それで、一遍にこの上流の川や沢はかかれてしまった。それから水源林、国有林ですけれども、それがみんなかれてしまった。そのために、これはもう水がかれてしまったのです。それで、事業者の大阪府はどうしたかという、結局滝に水が流れないのはまずいから、年間3,000万円ですか、電気代を出して、こういう下ろして、今やっと電気仕掛けで再現しているというのが実態です。

近いところでは高尾山。これと中央線を挟んで向かっている八王子城山という山があります。そこに流れる城山川、これは御主殿の滝がこういうふうに使われていたのですが、今はいつ行ってもからからです。とにかく自然は1度、こういうことを人間がいじると元に戻せない。こういうような、地下では水があふれ、地上ではからからになってしまうということが起こるわけです。

時間がないので急ぎます。問題が6つあるうちの2番目。これはアセスについて苦情を言いたい。実は先月も大深度地下説明会がありました。その中で住民からいろいろ質問が

出まして、大畑課長からは「いや、それは環境アセスでは問題なしと出ています」というせりふが何回も飛び出ました。そうしますと、環境アセスが問題ないと言っている、そのステップはどういうふうにしてなっているのだとよくよく調べてみますと、予測条件があつてシミュレーションしているのですけれども、予測条件として、地下の構築物は不透水としている。これはアセスの3冊の一番最後のところ、非常に細かく見ないとわからないのです。不透水。これは水漏れゼロと掲載している。つまり、考えられない。神様しかできないようなことを条件にして出している。だから、アセスでよく出るのは当たり前だと思っています。

先ほど2冊の参考書を紹介しましたがけれども、この中のAの参考書はまとめ、結論のところですね、アセスの予測の際にはこの予測条件を幾つにとるかによって、まるきり影響は先行って変わってきてしまうから、十分にそのときに採用に気をつけなさいと。ですから、先ほど本を読んでくださっているということですが、これはほんとうにこういうことを理解されてやっているのか。私は上辺だけのあれではないかと思っています。

それからもう1つは、深層地下水のデータが、ちょうどこのアセスをやっている平成17年、平成18年、平成19年、このときは1キロ当たり1カ所しかないのです。

それは置いておいて、アセスの資料を見ますと、これは資料編に出ているので、こういうふうに非常にきめ細かな計算をしています。ここが東名ジャンクション、こちらが大泉、中央ジャンクション、青梅街道。これはこのエリアを立体的に断面にしたものです。ここにぎざぎざがこの中にあると思うのですが、それ1個1個が10メートル掛ける1メートル。こういう直方体がこの中に入っているのです。それで、杉並だけで9万個。全部で数十万のエレメント。これを綿密に計算したのだと言われています。その結果、ところが、じゃあ、データは幾つやったのだと。

これは実は国から出ている資料で、アセスをやったときの資料です。ここにある深層地下水は赤丸、ここにぼんぼんぼんとありますけれども、17カ所なのです。1キロに1個しかないのです。それで、アセスをやるときには、ここからここまで、これは約20キロあるのですけれども、ここからここ、上下は6キロあります。これを解析領域、区域としまして、国交省はこの範囲にある地下情報を全部集めて、ここを綿密にシミュレーションすることになっています。

ここで質問です。この領域の中で深層地下水のデータポイントは何点ありますか。大畑さん、お願いします。

【議長】 事業者はお答えください。

【公述人（古川）】 数を何点と答えてください。注釈は要らないです。

【事業者（今村）】 それはこの図面の中でということでしょうか。

【公述人（古川）】 いわゆるアセスで書いている解析領域の中です。

【事業者（今村）】 地下水の予測に当たっては、当然現地で実施したボーリングデータ、このほかに東京都から出している東京都の地盤地質柱状図というのがございまして、一応、その中の既存資料によって、要は1,000本以上のボーリングガイドデータ、そういったものを使っております。

【公述人（古川）】 すいません、何個ですか。聞こえなかった。1,000本？

【事業者（今村）】 1,000本以上のデータを使って……。

【公述人（古川）】 全く。わかりました。もう結構です。

私どもも土木センターにいろいろ調べにしているのです。それで、深層地下水について言えばこのエリアの中ではほとんどないです。今あるという、1,000本なんて夢みたいな数字です。これ、具体的にそのボーリングは番号がついていますので、それを後で教えてください。ぜひお願いします。要するに、とにかくアセスをやったときには、この点しか我々は聞いていないのです。そういう中で、先ほどのこれで、数十万の要素に割って出したと言うのですけれども、そんな意味があるのかと言いたいです。

次、行きます。次、問題点の3。これは外環のアセスの目玉商品なのです。いろいろ、昨日も公述人の話に地下水の専門家からありました。この外環で一番問題なのは流動阻害、流れに働いて邪魔をするということが一番問題だとおっしゃっていました。おっしゃっていたのですが、こういう工法があることまでおっしゃっていました。これが効果があるかどうかは、どういうわけか話を聞くことはできませんでした。これはこの保全工法の効果についてでなのですが、左の図は、今から20年前ですか、井荻トンネルでやっぱりこういう同じようなトンネルを掘って、ところが左側は東京湾の海面海拔が40メートルちょっと、右側が36メートル。結局、左側に隆起してしまって、右側が水が来ないもので下がった。そこで地盤沈下が多発する。井戸水がかれる。こういうことで、井荻のまちが非常に困ったわけです。そういうことで問題になりまして、こういうバイパス、水をこっちからこっちに回すということがとられたのですが、実は効果が上がっていないのです。

ところが、外環は同じ方法を繰り返しています。これでやると言っております。この方法を16年やったという、これは国交省の資料です。こういう資料で、星印をつけたとこ

ろは目詰まりがするとかいろいろ問題点がいっぱい書いてあるのです。こんなのにも効果がどうしてあるのだろうと。

それから、これは井荻トンネルのほうですけれども、工事が始まる前と工事が始まって5年後、5メートル段差がついた。それから、バイパス効果を取ったらこれで下がるはずが下がらない。いつまでたっても、現在に至っても4メートル段差がついている。だから、全然効果がないと思っています。ところが、アセスでは、総合評価に、ここに書いてある矢印、効果の不確実性は、これは不確実性はありません、効果は確実にありますとあるのです。

ここで国をお願いします。質問で出していたと思うのですけれども、我々が望んでいるのは、効果があると言っているのですから、先ほどの井荻トンネルのように我々になるほどと思えるデータをつけて説明していただきたい。そういう説明をしていただけるかどうか、イエスカノーか、お願いします。イエスカノーかだけで結構です。

【議長】 事業者はお答えください。

【公述人（古川）】 早く教えてください。

【事業者（今村）】 地下水流動保全工法の効果につきましては、供用後の状況について事業者を確認できた事業事例についてですけれども、事業に起因する新たな地盤沈下とか井戸がれについた発生はないと。あるいは地下水は安定した状態であるということを確認してございます。

いずれにしても、地下水流動保全工法の効果を検証するために事後調査を実施いたしまして、調査に当たっては工事の施工中、完了後、そういったところの地下水の水位の変動状況を把握していきたいと思っております。

【公述人（古川）】 わかりました。そうしますと、国交省で先ほど言った16例、これはみんな井荻トンネルのような、同じものとは言いませんけれども、納得できるデータをつけて我々に説明してくれるのですね。イエスカノーか。イエスと考えてよろしいですね。

時間がないので飛ばします。それで4番目。これは大深度地下のときに酸性化する。これは実は、先ほど出ましたこの緑色、これが上総層の粘土層で、いわゆる空気に触れると酸化してしまうと。いわゆる地下水があれば硫酸になってしまう。この土壤のところは流砂を帯びた土になってしまう。こういうことは問題があるわけです。

ところがアセスでどう言っているか。スピーディーに作業するから地下水が空気に触れ

ることなく、酸性化するチャンスを与えないのだと言っています。

これも国交省さんをお願いします。実際に真空の中でもあるまいし、現実の中でスピーディーにやって、空気に接するタイミングをなくして作業できるのでしょうか。イエスカノーかだけをお願いします。

【議長】 事業者はお答えください。

【公述人（古川）】 イエスカノーかだけ。

【事業者（辻）】 外環トンネルにつきましてはシールド工法を採用いたしまして、その中でも密閉型という工法を用います。ですので、泥土等で前面を満たしながら掘削いたしますし、掘削直後にはセグメント及び裏込め注入材を……。

【公述人（古川）】 わかりました。今までの説明と同じなので、時間がないので飛ばします。

そうしますと、もう1つ、5番目。外環は床暖房になる。車が1台、外環は10万台通るのですが、1台は大体2万キロカロリーを放熱して走っています。2万キロカロリーと言ったらぴんと来ないのですけれども、1キロワットの電気ヒーターを二十数個ぶら下げて走っている。そうしますと、トンネルの周りは水も土もみんな温まってしまう。地下水が温まってしまう。それから土も温まってしまう。そうすると、土がからからになってくる。植物の生育に影響する。それから、この図はちょっと別の観点ですけれども、熱帯夜が30年間で年間14回あったものが30回に、倍に増えている。こういう実態があります。

それで、これは先ほどのBの報告書に、大深度を使うとき、構築物をつくるときにはいろいろな状況があるだろうから、その状況に合ったものをアセスに入れてもらいなさいとBの報告書には書いてあるのです。そこには地下水温の変化、こういうものをやってもらいなさいよと。ですから、やってもらいたいのです。大畑さん、これをやってもらえますか。質問です。イエスカノーか。

【議長】 事業者、お答えください。

【公述人（古川）】 イエスカノーかだけ。

【事業者（今村）】 確かにこの報告書の中には地下水温の変化という項目が書いてございますけれども、走行車両の排熱によってトンネル内の温度が上昇するという懸念につきましては、必要に応じて積極的に外気をトンネル内に導入する換気運転を行うことによって、温度上昇は抑制することが可能と考えてございます。

【公述人（古川）】 わかりました。ちょっと飛ばします。

それから、最後6点、これは昨日、大畑課長が使ったシートです。ここに数値が出ています。ところが、これはアセスの評価書の数字とは変えていますね。それはご存じですか。要旨の質問に出ているのですけれども、このアセスで我々が聞かされたことと大畑さんが説明したのとは全然ずれています。その事実を認めますか。質問。これ、事前に出しているのですけれども。

【議長】 事業者はお答えください。

【公述人（古川）】 いいです。時間がないですから。

それで、まとめに入ります。あと何分ですか。まだいいですね。じゃあ、答えてください。あと5分ですね。答えてください。

【事業者（今村）】 アセス評価書の数値と今回の大深度使用認可申請書類に書いてある数値が違うというご指摘でございますが、大深度申請の書類に記載されている深層地下水につきましては、環境影響評価以後なのですけれども、基本設計の実施とか、あるいは本線部の横連絡坑、そういった位置決定に伴いまして予測評価の再確認を行ったものでございまして、いずれにしても評価の結論につきましては環境影響評価書と変わりはないものとなっております。

【公述人（古川）】 後でよく見てください。この評価書のページ数も書いて出したと思うのですけれども、これとこれは明らかに変えています。ですから、いろいろ国交省さんに聞くと、平成21年、平成22年にアセスが終わってから、結構ボーリングの数が増えていますね。そういうもので変わったのかなと思うのですけれども、要は、こういう違ったということ、アセスの書類を公に出しておきながら、後で勝手にいじって報告している。これは非常に許せないと思います。これはもっと明らかにすべきだと思います。

ここでまとめに入ります。私の意見。大深度地下を使用することによって、水と緑に恵まれた自然環境、これをまるっきり変えてしまうと思います。私は絶対に反対です。それから、ここに書いていないのですけれども、コンクリートの寿命は50年と言われていいます。外環トンネルは実際につくってから、50年先、100年先、この修理はどうやってやるのですか。外側がだめになった。内側なら中からでしょうけれども、実際にこれはつくったそのときしか考えていないように思います。これはほんとうに長いスパンで考えて大丈夫なのか。原子力で廃炉ということが言われていますけれども、私はこれ、外環は一旦つくったら廃道路になってしまうと思います。これは問題だと思います。

今日、事業者に対して注文したいことは4点あります。先輩たちのアドバイス、これはどうも私から見ると、目を動かしたただけで中身を本当に理解されていないのだと思います。もう少し謙虚に受けとめて、場合によっては、そういう現役で働いて活動されている委員の方もおられますから、しっかりとアドバイスを受けるように相談してほしい。その上で対処してほしいと。

2番目は、アセスはもっと、神様じゃなくて現実的な予測条件で再度やり直してください。

3番目。これは一番言いたいです。住民に対し、親切的な納得のいく説明会を実施してください。今日の質問も全部書面で昨年からぶつけているのです。初めて聞く質問ではないはずですが、ですけれども、相変わらず同じような質問で非常にがっかりしています。これは間もなく大畑さんが設定してくださるような聞いていますので、この説明会でいろいろ回答いただきたいと思っています。

それから、今のままですと、「想定外だった」、これが必ず使われることになりそうです。決してこういうことのないように、悔いのないようにお願いします。

それから、今日主催しておられる主催者に要望します。その前に、こういう会を持っていただいて、ほんとうにうれしく思います。それで、東京圏初めての大深度地下使用例として、第1号として認めるかどうかというときなものですから、禍根を残すことのないように徹底的に吟味をしていただきたいと思います。特に先ほども皆さんの職場、組織の中で発行された報告書、こういうものがちゃんと出ているにもかかわらず、中身において、ただ発行されただけで中身がほんとうに全うされているのかどうか。そういうチェックはどうもされているのかどうか、疑問に思うのです。そういう意味では、先輩たちというか、延べ約50人の委員の皆さんが大深度を使ったときは本当に危ないから気をつけなさいと。これは大深度地下の特別措置法の基本方針の中に非常に詳しく書かれているのです。ですから、我々が見ているところ、あまり心配しないでやっていると。大深度の説明会を聞いても、何か上辺だけの説明で……。私はこの2冊の本を読むことによって大深度地下というのはどんなに問題がある世界か認識しました。そういう意味では、国交省さんみずからあまり深く考えない、気楽に考えているように感じてしょうがないのです。

ですけれども、この大深度地下を使った外環トンネルが東京中が一変してしまう。2020年に、あんなに水と緑がきれいだったのにみんな消えてしまったということがゆめゆめないようにお願いします。

以上をもって、私の陳述を終わります。どうもありがとうございました。（拍手）

【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】 次は、池田あすえ様に公述をしていただきます。公述人の池田あすえ様は壇上にお上がりになり、公述人席におつきください。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14時12分です。14時15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14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（池田）】 皆さん、こんにちは。私は喜多見3丁目、東名ジャンクションの予定地から100メートル付近に住み、一部の農地が用地にかかっている地権者の家内です。5丁目に経営するアパートもあります。古くからの都市農家としての生活者の視点から述べさせていただきます。

この地域は縄文時代の遺跡や古墳、由緒ある寺社も多く、湧水が豊富で、豊かな土壌があり、古代より人々の住みやすい地域であり、国分寺崖線にそって里山を形成し、自然と共存、共栄して暮らしてきました。周辺のほとんどの農家がそうですが、我が家もわかっている限り、350年来、江戸時代より農家を営みながら代々居住しています。歴史ある地域文化の伝統を守り、引き継いでいます。そして、今も都市農業として営農し続けています。これからもそうして生きていきたいと願い、幸い高校生の息子も喜多見のまちを愛し、後を継ぐと言ってくれています。慶元寺に10代ほど続く墓もあり、何があろうと喜多見のまちに住み続けていきたいと願っています。

事業が大深度になるということは前代未聞の高速道路計画です。予測もつかない環境影響が起こる可能性があります。うちの畑の真横には息子の母校となる小学校、夫は小学校の畑の労作、畑のお世話をする講師の活動も手伝っています。排気塔と同じ高さには、大蔵に成育医療センターという子供病院があります。全国から難病の子供たちが集まってくる病院です。その病院と排気塔の高さは全く同じ高さということです。しかも、その最大

着地濃度は成育医療センターのようです。

付近に子供を持つ家庭はますます増加し、保育園も増設しています。世田谷区は子供があふれかえってしょうがない。この少子化の時代に子供が増え続けている地域、喜多見は特にそういうまちです。

そして、地下水の分断、枯渇も心配です。農家に使う井戸や湧水がかれてしまうかもしれません。うちの農地は用地買収で一部切り取られ、ジャンクションの真横に3分の2ほど残る農地は生産緑地登録されており、営農し続けねばなりません。ジャンクションの真横になる農地で、果たしてそれは可能でしょうか。近くに排気塔も立ちます。ダウンウォッシングで高濃度の排気ガスが私たちの頭の上に降りかかってくるかもしれません。振動、騒音、PM2.5、それらは否応なく私たちの農地を襲うでしょう。農家は365日、外で農作業をして暮らすのです。小学校の校庭もすぐ横なのです。子供たちの健康もとても心配です。

国交省の皆様、この大深度の外環は350年先まで無事に持続可能ですか。笹子トンネルのように痛ましい事故を起こしたりしませんか。命を犠牲にすることはありませんか。喜多見の畑はきれいな水ときれいな空気さえあれば、今までしてきたように350年先も持続可能なのです。今まで江戸の胃袋を支えて明治、大正、激動の時代も土とともに生きてきたのです。物のない戦後も、東京の人々の食料を絶え間なく供給してきました。命を育んできました。B/Cは時間便益なのですよね。そこに失われるものの費用は含まれていないのですよね。水と緑ときれいな空気。コンクリートに埋められる何億の微生物やミミズたち。破壊される祖先から譲り受けた大地。自然への畏敬の念や畏怖の念を忘れた開発。100年、200年、300年、行き着く先はどこなのでしょう。ビジョンはありますか。責任を持てますか。350年後に、コンクリートの廃墟となって、壊れた大地と危険なトンネルがそこに横たわっているかもしれない、そんなことになりませんか。

これは今回、まず真っ先に滅ぼされるのは、うちの農家、その周辺、外環沿線住民もほんとうに苦しむと思いますが、滅ぶのは農家だけではありません。350年持続可能だった農家が滅ぶのは1つの象徴的な出来事なのです。滅ぶのは私たちなのです。これはいずれ皆様の子々孫々に及んでくるわけです。ここにいる皆さんです。国交省の皆さんは人事ではないのです。一体どこで間違えたのだらうと350年後に振り返ったとき、ここがターニングポイントだったと後の世の子孫が後悔しないことを願います。

国交省の皆様、私たちは何を最も大切にすべきですか。お答えください。

【議長】 そのような質問は何も書かれていなかったのですけれども、何を大切というのはもう少し具体的に、事業者が答えられるように質問してほしいのですけれども。

【公述人（池田）】 私たちが、国交省の皆様も私たちも最も大切にすべきものは何でしょうかという質問です。

【議長】 それは事業……。何……。

【公述人（池田）】 人として。人間として。もちろん事業においてもです。

【議長】 答えられますか。質問が今回の大深度地下使用認可の話から外れているのですけれども。

（傍聴席にて発言する者あり）

【議長】 事業者は答えてください。

【事業者（大畑）】 ご質問の趣旨は、外環事業の推進において何を目的としているかという趣旨でよろしいですか。

【公述人（池田）】 大畑課長が思ったとおりに答えてください。

【事業者（大畑）】 すいません、私、昨日も申し上げたのですけれども、事業者である国土交通省関東地方整備局長の代理として参っておりますので、まず今、私の思ったとおりというふうにご質問されましたけれども、それはちょっと不適切かと思えます。

まず、事業者として外環事業をどのように捉えているかと申し上げますと、首都圏の混雑緩和ですとか都心の交通渋滞の緩和ですとか、それから災害時の迂回路の確保ですとか、そういった点から整備効果が高いものとして進めていると考えております。

【公述人（池田）】 今まで配られた紙にさんざん書いてあるとおりのお答えで、何か違う答えを期待していた私が間違っていたと思います。

私が思いますには、でも、それは時間便益とかも入っているわけですか。

では、話を進めます。一番大切にするのは、やっぱりそれは命ではないでしょうか。どんな事業においても命が最も優先されるべきではないでしょうか。大地は命の源なのです。しかも水の湧き出る大地って、世界は広しと言えども、そうそうあるものではありません。昨日の大学の先生も類まれなる扇状地の地形をスライドで見せてくださいましたよね。その先は埋立地で、首都直下型が来たら水浸しになってしまうようなところですよ。山の急な斜面は住めないですね。山の裾野に広がる類まれなる扇状地、湧水が湧き出、水と緑が豊かにある、その場所です。そこが命の源であるということです。荒野や砂漠に暮らす人々からしたら、わざわざ水の湧き出る、何千年の遺跡や古墳もある貴重な大地を、た

かだか、今、課長がおっしゃったことのために壊そうとしている残念な行為に見えるのではないのでしょうか。小さな命を犠牲にして、今、少々の時間やお金を得ても、いずれ大きなツケとなって、得たと思っていた人のところに、次の次世代に今度はその犠牲が回ってきますよ。

昨日の通過交通に困っている商店街の方には、今すぐ何とかしてあげてください。いつできるかわからない1兆3,000億円の外環による通過交通の解消、この外環に望みを託すより、今すぐにはできるほかの方法による解決策、多くの知恵があるはずです。例えば時間帯による通行規制とか、私は専門家ではありませんが、皆さんが専門家のはずです。今実行できる何らかの手立てをなぜ考えないのでしょうか。その商店街の人、今、通過交通に困っているのですよね。いつできるかわからない外環に望みを託して、いつかは、通過交通があればなくなるって、それでもしなくならなかつたら、どうなるのでしょうか。実際、誘発交通などの問題がさまざまに言われていますから、なくなる保証はないですよ。そして、また、その商店街も今を犠牲にしています。

このあたりが不透水層というのもおかしいです。難透水層ではないのでしょうか。一切水を通さない土などあり得ません。農業は365日、長い年月をかけて行うものです。じわじわと少しずつ少しずつ染み出てくる水、それも長い年月の間に何らかの影響を及ぼさずにはありません。そういう長期的な影響を調べていただきたいし、責任も持っていただきたい。

騒音振動、大気汚染、PM2.5など、そこで曝露する人間の人体への影響も調べてください。PM2.5は影響評価さえされていません。アセスメントされた部分は基準値の範囲内とされていますが、事業者自身が評価したものではなく、第三者による評価が必要です。事業者自身が過小評価して、実際にはもっと多大な影響が出てからでは遅いのではないのでしょうか。大深度の認可をする前に、第三者機関によるアセスメントのやり直しと、アセスメントに入っていなかったPM2.5など、低周波振動もですか、それらをつけ加えた第三者機関によるやり直しを強く要望します。

この周辺住民に対する健康な生活維持の保証はあるのでしょうか。そして、今からでもそれらの影響を強く受けるジャンクション間近地点での、事業中、事業前、事業後の数値の変化を調べて公表してください。もし基準値を上回ることになったら、事業はどうするのでしょうか。じゃあ、ここ、答えていただけますか。調べる気持ちは、でも、ないということでしょうか。

【議長】 事業者、お答えください。

【事業者（大畑）】 すいません、ご質問の趣旨といたしますか、何に対してのご質問か、もう一度よろしいでしょうか。

【公述人（池田）】 ジャンクションの真横でさまざまな影響を調べていただきたいのです。今現在から、事業中から、事業後まで。それで、事業後にもPM2.5などが環境基準値を上回るようなことがあったら、どうしてもらえるのでしょうかという質問です。

【事業者（今村）】 PM2.5についてなのですけれども、そもそもPM2.5の生成過程とか、あるいは自動車排出ガスとの因果関係が明確になっていないことと、あとは科学的知見に基づいた予測手法が確立されていないという現状がありまして、予測は困難であり、予測の対象とはしていないというところが現実でございます。

そうは言っても、PM2.5の環境基準が告示されるのに先立つ中央環境審議会の答申の中で、PM2.5の対策については従来のSPM対策を着実に進めていくことが重要だと言われておりまして、また、あわせて中央環境審議会の中で今後の自動車排出ガス総合対策のあり方という答申がございまして、その中では、PM2.5については現状では発生源に自動車などの程度寄与しているのかが不明確であると。そこで、PM2.5の自動車からの排出実態等の知見の集積に努めることが必要であると報告されてはおります。

いずれにしても、PM2.5につきましても環境省における中央環境審議会で挙げられた課題と、これの検討状況を踏まえて適切に対応してまいりたいと思っております。

それとあと、ジャンクションとかインターチェンジ周辺での調査というところでございますが、事後調査というものがございます。そして、事後調査は工事の施工中とか工事が終わった後の供用後、開通した後でございましてけれども、そこでの事業による周辺環境への影響、そういった環境に与える調査を実際、調査いたします。

【公述人（池田）】 うちの畑で調べてもらえませんか。その調査地点をうちの畑にしてもらえませんか。もしそれであまりにひどかったら、もう農業を続けることができないので、健康のことを考えたら、どういう人生を送ろうか、考えなきゃいけないので、うちの畑で調べていただけませんか。

【事業者（今村）】 調査に当たっては、個別のお宅でというわけではなくて、基本的には環境影響評価の中で、環境影響上、最も影響を与えるという地点、予測地点でございまして、そこで適切に調査をしたいと考えてございます。

【公述人（池田）】 そこって、だからどこですか。その場所は。

（傍聴席にて発言する者あり）

【議長】 お名前を言ってください。

【事業者（今村）】 関東地方整備局局長深澤の代理人の今村と申します。

【公述人（池田）】 では、話を先に進めます。

今の話は、要するに事業前、事業中、事業後の調査をうちの畑でもしていただきたいということ、第三者機関による環境アセスメントをやり直していただきたいということです。

話を進めますと、次に、大深度地上部用地に墓地の建設計画が勃発しています。外環地下約10メートルの地上部に墓地建設計画が勃発しまして、地域住民の反対運動も起きています。大深度による予測もつかない生活環境の大悪化なのです。ジャンクションと30メートルの排気塔ができるだけでも地域にとってはお荷物なのですけれども、墓地業者まで入り込んできて、周辺の環境悪化、地価の下落、アパートの家賃も下がるかもしれない、空き部屋も増えるかもしれない、そういうことが心配されます。そして、そこにもし1軒墓地ができると、次々とその墓地業者が周辺を買い漁り、墓地村みたいになってしまう可能性もあるわけで、大変怪しい業者なものですから非常に地域でも苦しんでおります。こういうことは予測されておりましたか。お答えください。

【議長】 事業者はお答えください。

【事業者（武士）】 事業者の関東地方整備局局長深澤の代理人、武士と申します。

私どもの回答としては、大深度地下使用に関することに限定されておりますので、そちらについてお答えさせていただきます。大深度地下は土地所有者によって通常使用されない空間でありまして、大深度地下使用法により公益性を有する事業のため、公法上の使用権を設定しても実質的な損失が生じることがないとされております。したがって、私どもの公的な使用に伴いまして地下使用をしましても影響を及ぼさないものと考えております。

【公述人（池田）】 影響はなかったとおっしゃるのですか。この地上部に関しては一切知らない、関係ないとおっしゃるのでしょうか。びっくりしました。何の責任もとらないということですか。

では、次に話を進めます。事業に伴う説明会の対応についてです。この事業の地域で行われるオープンハウスなどでの説明会に出るたび、住民側から議事録の作成を求めています。実行いただいております。作成しない理由も明らかにされません。言いつばなし、聞きつばなし、まだ聞きたいことがあっても時間になったら説明会を打ち切る、答えを曖

味にするなど、住民に対して不誠実であり、正しい判断ができません。これらの今までに開いた説明会の議事録の公開を求めます。それをしなかったら認可しないでいただきたいと思えます。

今回の公聴会にしても、喜多見で私の知っている範囲で3人が公述させてもらえませんでした。そのうち1人は昭和41年の都市計画決定からの地権者で、先代から50年来の土地が利用制限を受け、平成19年に地下化されて大深度の区分地上権者に変更されました。先ほど話した墓地の隣の土地所有者です。この問題に翻弄され続けて、悩み続けてきたのです。この方がぜひ公述したいと申し込みましたところ、公述人として選ばれなかったということなのです。こんなことってあり得ますか。明らかに関係者ですよ。

もう1人は、P I外環沿線協議会委員として中立の立場で研究発表を、さまざまな考えを持って活動され、地域の活動に貢献されてきた方です。

もう1人は、先祖代々住んで、生まれ育った喜多見を熟知して、課題検討会などでも地域の代表としてさまざまな発言をされてきた方です。

いずれも喜多見をこよなく愛して、よりよい地域社会に貢献して、文化を熟成し、住み続けたいと願う人ばかりなのです。申込書6の意見の趣旨の項目に、「勘案すべき事項と無関係な意見陳述及び質問はできないことにご留意願います」と書いてありましたけれども、この方々の質問はなぜ聞かないのでしょうか。無関係ではないわけです。ものすごく関係者なわけですよ。どうしてこの方々をはじいたのか、お答えください。質問です。

**【議長】** 事業者には質問できないと思えます。それは、今回22件、事業者が1名で、21人の公述人から公述を聞くという時間があつたわけですけども、全員、35件ございまして、公募枠を超えている状況でございまして。これは公募募集の要項、最初に官報等で告示した中に書いてございまして、多様な趣旨の意見を聴取する観点から21件の公述人の方を選定させていただいたものでございまして。

**【公述人（池田）】** では、もう1日延ばせばいいのではないですか。別途、また日にちを改めて、もう1日、日をつくれれば済むことではないのでしょうか。

**【議長】** それは、もう21件の公募枠ですので、21件の……。

**【公述人（池田）】** その21件はどうして決まったのですか。

**【議長】** これは地域のバランスですとか主張しているご意見の中身を勘案して、同じ内容の方についてはそれで十分に聴取したということで整理させていただいています。

**【公述人（池田）】** 同じ中身だからという理由なのですか。でも、人はそれぞれ違う

のですよ。それぞれ聞きたいのですよ。それぞれ関係者なのですから。そちらから、どうしてそれを、これとこれは同じだと一方的に決めつけるのですか。内容が多少重複しようとも、このために文書を作成して、精いっぱい時間をかけて申し込んでいる関係者の意見陳述はすべからず聞くべきです。

このこと1つとっても、このように関係住民を軽視する、この事業そのものが住民を踏みにじりながら進められる側面をあらわしています。

東京の50年、100年、200年、子供たちに誇れる場所を壊さないでください。21世紀においては、メガロポリスやメガシティより、むしろコンパクトシティ、生態系をこれ以上壊さない、持続可能な歴史と水と緑の成熟したまちのデザイン、そんな都市のビジョンこそが東京の高付加価値の文化や産業を創出し、人材を排出する基盤となります。意欲と才能ある人々が生まれ、集い、成熟した経済の発展が導かれてきます。シリコンバレー、ドイツ、北欧など、先端技術が伸びる地域はおのずとそれが共通しています。自然豊かな、持続可能な、生き生きと暮らす民衆によるまちを日本でデザインしたら、都民だけでなく諸外国の人たちも感心してくれるのではないのでしょうか。

現在のこの外環事業、ビジョンも合理的な検証もないまま推し進められようとしているではありませんか。政官業の癒着構造の上に立って、期待されるのはばらまきによる一時的な経済効果ではないのですか。将来、膨れ上がった老朽化インフラを、さらに倍にして次世代に、次の世代に押しつけるのですか。その負担はいかほどなのでしょう。

土地収用法第20条第3号にあります事業計画が土地の適正かつ合理的な事業に寄与するものであることの要件を満たしていません。適正な土地の利用の仕方ではないからです。合理的でもないのです。平成4年に国会で決まった国会等の移転に関する法律、これはどうなったのでしょうか。全文を読み上げます。

「我が国は、国民のたゆみない努力により今次の大戦による荒廃の中から立ち上がり、かつてない経済的繁栄を築き上げてきた。そして今日、精神的充足を求める気運の増大、多様な地域文化をはぐくむことや全世界との連携を強化することについての認識の高まりに見られるように、時代は大きく変わろうとしている。

しかるに、我が国の現状は、政治、経済、文化等の中核機能が東京圏に過度に集中したことにより、人口の過密、地価の高騰、生活環境の悪化、大規模災害時における危険の増大等の問題が深刻化する一方で、地方における過疎、経済的停滞、文化の画一化等の問題が生じるに至っている。これらの諸問題は、単に国土の適正な利用を図るという観点から

のみでなく、時代の変化に対応した新しい社会を築く上で、大きな桎梏となっている。

とりわけ、阪神・淡路大震災による未曾有の被害の発生により、大規模災害時において災害対策の中核機能を確保することの重要性について改めて認識したところである。

このような状況にかんがみ、一極集中を排除し、多極分散型国土の形成に資するとともに、地震等の大規模災害に対する脆弱性を克服するため、世界都市としての東京都の整備に配慮しつつ、国会等の東京圏外への移転の具体化について積極的に検討を進めることは、我が国が新しい社会を建設するため、極めて緊要なことである。

もとより、国会等の移転のみで問題が解決するものではなく、これと併せ、地方分権その他の行財政の改革等を推進することにより、自主的で創造的な地域社会の実現を図っていくことが肝要であり、また国会等の移転をそのような改革の契機として活用していくことが重要であると確信する。

ここに、国会等の移転を目指して、その具体化の推進のために積極的な検討を行うべきことを明らかにし、そのための国の責務、基本指針、移転先候補地の選定体制等について定めるため、この法律を制定する。」

あと何分？ 1分ね。

石原都知事はこの法律に強く反対してきました。そして、外環をつくることが東京のためであり日本のためであると記者会見で発表しましたが、むしろ逆です。自然への畏敬の念を忘れ、前代未聞の大深度地下に突入し、私たちの祖先から大切に受け渡された大地を人工的に穴箱にする前に、きれいなまま次世代に渡すべく、今こそ再検討すべきです。

私たちが手を取り合って立ち向かわなければならないことはもっとほかにあります。既存インフラの老朽化、超高齢化社会、増え続ける国の借金、そして想像を超える世界的にも起こっている気候変動、地震、台風、豪雨、大雪。東京オリンピックが開かれる2020年には、東京の人口も減り始めると国も予測されています。いよいよ下り坂を下り始める準備を始めなければなりません。もう新しい道路をつくっている場合ではないのです。今ならまだ引き返すことはできます。傷は浅いです。認可には反対です。

【議長】 公述予定時間を終わっております。降壇してください。

【公述人（池田）】 ありがとうございます。（拍手）

（公述人の降壇）

【議長】 降壇してください。

（事業者の降壇）

【議長】 次は、中島滋様に公述していただきます。公述人の中島滋様は壇上にお上がりになり、公述人席におつきください。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14時47分ですので、14時50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15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（中島）】 私は杉並区在住の中島滋です。

当初の予定では意見を3つ、質問を1つという形でやりましたけれども、昨日の公述人の意見を聞いて、1つつけ加えて4つにいたします。まず最初に、その1つは、開発というのは何かということについて、私の持論を述べさせていただきます。

私が座っているこの場所は、私にとって非常に思い出の深い場所なのです。というのは、昭和27年から平成7年まで、私が座っているこの席から事業者の席、あの辺が我が家だったわけなのです。私はそこに45年間住んでいたわけなのですが、そういった関係で、開発ということは物心ついたころから見せつけられたわけなのです。

一番最初に開発というのが身近なものになったのは、東京オリンピックのときに、現在の副都心地域、現在の高層ビル、あそこが浄水場だったわけなのです。あの浄水場を東村山に移転するという形で最終的にオリンピックの前に競売に付したのですけれども、いろいろな事情があって、売却が最後まで地域が3つ残ったわけなのです。3つ残った地域が最終的に現在の第1、第2都庁、あと議事堂となったわけなのです。そのときに、ここの地域は浄水場の地域から離れていたために公的な再開発の地域とはならなかったわけなのです。しかし、結果として40メートルで囲まれている、また、前面に中央公園があるという非常に立地条件のいいところだったもので、ある不動産業者が目をつけたわけなのです。最上興産の早坂太吉という人間が初めにここで地上げをやったわけなのです。そういったわけで、一時観光バスまでとまって、ここは日本の地上げの発祥地ですという、そういう非常に派手な舞台になったわけなのです。

ただ、地上げというのは何かということについて、私、今日述べたいのですけれども、

最終的に、常に住民不在だった。最初に地上げを計画したのはディベロッパーなのです。ディベロッパーの人も、途中で地元の商店会長、町会長、あと代議士から区会議員まで、全部を含んで、とにかく議員に関しては自民党から共産党まで全ての議員が地上げに協力というか、最大限の努力をして自分の支持者たちの立ち退きを要求して、迫って、実行しました。その結果、ほとんどの議員、現職の当時の建設大臣まで落選したという地域なわけです。それだけ派手にやって、確かに最上興産は仕入れ代金の10倍で売却できたという日本でトップクラスの利益を得て、長者番付に載って、一時は北海道の橋本聖子の牧場まで全部買い上げて、競走馬のサラブレッド50頭まで持ちました。

そういった感じで、ここは非常に派手にやったところなのですけれども、最終的には最上興産の手形の処理をめぐって、当時の法務大臣の西郷吉之助が辞任に追い込まれ、また、その手形を扱った秘書の、ここまでは言わないほうがいいと思うので、秘書の方が東京女子医大で入院中に射殺されたという、そういったいろいろな事件がありました。また、現在、非常扉の後ろのところにある、そこに三和建物、12階建ての建物があったのですけれども、その屋上から2人、若い男が突き落とされて死にました。ここは非常にトラブルがいろいろあったところで、私も嫌というほど見せつけられたわけなのです。

とにかく一番驚いたのが、商店会長が積極的に旗振りをしたというか、町会会館に町民に集まれとあって、これから地上げをするから、まちの発展、開発、社会の進歩のためにみんなに引っ越ししてもらいたい、いい値段で買い取るから幸せだろうと、そういった形でやったのです。ただ、私はそのときに生まれて初めて町会の会館に行って、発言を求めました。町会長そのものが当時かなり高齢で、職人出身の方だったのですけれども、社会の発展とか都市の再開発、あと経済進歩、そういったことについていろいろ何回もおっしゃったのですけれども、全くそういうのからは除外されて脱落した人間というふうにしかり私には映らなかったのです。ですから、私は町会長に対して「あなたは今後の時代を乗り切るだけの能力はどう見てもないから、やめるべきではないか」ということをストレートに言ったところ、淀橋町会始まって以来、最大の侮辱として考え、中島を町会から除名するという全会一致で決議をしました。ただ、私はそういうことについて全然気にしないで、私は私なりの、孤立無援というか、たった1人で反対をここでやったわけなのです。その段階で、ある日突然、ディベロッパーの最高責任者、大手のゼネコンの方が私の事務所に見えて、「なぜあなたは反対するのか」と聞いたから、私は「なぜ町会の人というか、地元の人に対して真実を教えないのか」と言ったわけなのです。私の真実というのは、とて

もではないけれども、町会長にしる何にしる、開発に関して全く知識を持っていない、それに対してディベロッパーの方は朝から晩まで何十年間もそれに携わっているわけです。だから、私はさらに夜中まで話をしたのですけれども、「なぜこういうことをするのか」と聞いたら、はっきり言いました。「我々、ディベロッパーがだますのはばかの貧乏人しかだませない」と。「よく見てごらん。東口の立派な商店街、大手のお店がいっぱい並んでいるところ。あの連中は我々よりはるかにたくさん弁護士を雇っていて」、はっきり言って三越とか伊勢丹という名前を言いましたけれども、「あの方たちは我々なんかとてもではないけれども出る幕もない、だから東口では再開発の話はゼロであるのだよ」と。そういう話をいろいろした結果、私もあまりにも周りがひどかったので、最終的にはここを立ち退くことにしました。

そのときの印象なのですけれども、最終的にまちが崩壊したなど感じたのです。というのは、私の次男が小学校1年のとき、宿題だといって絵を持ってきたのです。私も何の絵だかわからない非常に下手な絵で、「これではクラスで何番目」と聞いたら、「3番目」と。「音楽は」と聞いたら「3番目」と。いろいろ聞いているうちに、生徒が3人しかいないから入賞できるのだなということがわかったのですけれども、その段階でよく気をつけて見れば、自分たちが旗振りした自分自身の商店街そのものが、自分のお客さんを全部立ち退きさせたわけで、ほとんどがブラインドを閉めた、倒産に追い込まれたわけです。

ですから、私、今回の開発で、たまたま昨日、どこかの立派な商店会長の方が推進とか云々とかいうことをおっしゃっていたのですけれども、幾らあの方に考えがなくても、開発の期間に、例えばこの期間で言ったら、スタートから完成まで30年かかったわけです。ほとんどの方が亡くなりました。当時一番若かった青年部長、この間まで町会長をやっていた方ですけれども、その方も亡くなりました。ですから、私は今回のこの説明会で一番大事な資料というのは工事期間中の資料だと私は思っていたのですけれども、どこに行っても工事期間中の資料は1つも見せられなかったのです。昨日の商店会長も、映画館のスクリーンが始まるのと同じくある日突然完成するというぐらいに甘い考えでいると思うのです。工事期間が大体平均3倍かかります。ですから、私は最低20年は外環の工事はかかると思っています。20年間の間、工事のダンプが通って、住民がいなくなって、もつかということについては、おそらく賛成推進の立場を表明した商店会長はそういうことはこれっぽちも念頭になかったはずです。そういうことを言えば、即座に計画の反対・中止を要求したと思います。

いずれにしろ、最も大事な工事期間中の資料を、今回、事業者の方たちは、私は今まで質問したのですけれども、そういうのは工事の現場の事業者が出すものとか、現在の段階ではそういうことは念頭に入れていないと。つまり、ある日突然ぱっとライトがつくように完成物ができ上がるという前提で皆さんに説明しているわけなのです。

そういった形で、私は開発ということに関して、完成できれば社会的便益が非常にあるのですけれども、それまでのマイナスの便益を受ける人間、その人たちに対する説明が全くなされていないわけです。一番いい例が、ここの立場です。現在、ここの建物の平均家賃、住宅棟と言うのですか、というのは、住宅がなくなったおかげで最終的に一番苦しんだのは議員だったのです。議員定数を減らす。ですから、情けないことに、新宿区、千代田区、港区合わせて1人の代議士なのです。ここでは。そのほかに、区議会議員もどんどん定数が減らされています。そういうことで、慌ててある段階から全ての事務所棟には6分の1の面積の住居棟の設置義務をつけたわけです。歌舞伎町にまでその設置義務をつけています。現在、この建物も、6分の1と言わず、40%が住居棟に占められています。ただし、平均家賃が月額50万円です。この不景気な世の中で平均家賃50万円を払っていける健全なファミリーというのは、私は非常に少ないと思います。この近辺、大体みんなその程度のレベルになっているわけです。ですから、住んでいる方は圧倒的に金融業者、暴力団、芸能人、風俗関係。どこを見ても、健全な家庭というかファミリーは、やっぱり小学校に通うような子供を持っている家庭が家賃50万円を払えるかということなのです。そういったまじになったわけです。

それで、町会が消滅した1つの原因も、名前を明らかにしない、町会に入会しない、名前をとにかく教えてくれない、町会費が集まらない。そういった情けない形で町会も事実上、倒産というか消滅しているわけです。20年間と言わず、30年間の期間というのは、やはり非常に長かったわけです。

今回のこの外環工事に関しても、最も大事な工事期間中の資料が一切出されていない。私は再三質問したのですけれども、全然相手にしてくれなかった。ですから、私の今日の3つの質問というのは、本来だったら要求した質問の中にあるわけですけれども、あくまでも言いつばなし、聞きつばなしということが前提で3つの意見を言います。別に答える必要はないです。最後の質問だけは答えを要求します。

では、これから始まります。意見の1として、外環道建設工事の正当化事由が迂回交通回避による渋滞解消の経済効果を根拠としている。この算定方法は、起点、終点を通過す

る経路交通量を基準にして測定している。この経路交通量は起点をオリジン、終点をデスティネーションとするため、OD表と呼ばれる。このOD表を作成するため、コンサルタント会社は特定の運送会社にアンケート用紙を送り、その回答に基づき、推定公式を利用して経路交通量を算出しています。莫大な費用と時間をかけて推定値を求める。実測値ではなく、あくまで推定値を求めるだけなのです。以前開催されたP I協議会で経路交通量数値の算定方法が疑問視されたとき、国交省は数値処理している高速コンピューターの操作を誤り、基本データを失ったという理由で、6カ月間、回答を延期していた。生のデータ、計算処理過程は常に非公開で、完成数値のみを公開する。完成数値というのはあくまで推定数値なわけです。これに対して、私は現在では幹線道路にほとんど設置されているNシステム、つまり15年前に全国で設置された自動車ナンバー自動読取装置を使えば、瞬時に経路交通を確認できるはずなのです。この記録は永久保存されているため、過去の特定日にさかのぼり、特定の自動車の経路を確認できる。国土交通省はNシステムの管理権を持ちながら、Nシステムを利用しない。Nシステムを利用すると、真実の数値が出て、建設不要論に決定されるのを回避するためではないかと私は思っています。時間、コストをかけずに、キーボードの操作だけで正確なOD表を作成できるのに、国交省は無視している。住民の協力を得て円滑に工事をする気持ちがあれば、今からでもNシステム活用による正確なOD表を作成すべきである。

結局、私がこれにこだわるのは、あくまでも現在の迂回交通量を節約できるといったことで非常に正当化しているから、私は今からでも遅くないから、きちんと基本データの、現在ではできるだけ技術が完備しているわけです。それをわざと使わないで、コンピューター会社に推定値を出させて、その推定値をまた2年間かけてつくる。そんなことより、今、キーボードの操作をすれば全部翌日できるのです。ただ、私が思うに、こういうことを何遍かオープンハウスで言ったのですけれども、「検討します」と。ただそれ以上の返答ではなかった。私は今日は自分の意見を言うだけで、この件に関しては相手に対して回答は求めません。やりたくなければ、やらなくて結構であると。ただ、住民の協力は得られない。あなた方は真実の数値を確認できる立場にありながら、それに触れない。触れたがらない。そういった状況にあるわけです。これが意見の1です。

意見の2。大深度トンネル技術検討委員会でいろいろ資料配付がなされたのですけれども、第3回目の配付資料の3次元の地層のモデル及び浸透係数のモデル、これは図2と図4にあります。国交省はこの段階で、地下水に与える影響を3次元浸透流解析工法で分析

した結果、本件工事が地下水に与える影響はほとんどないと口頭で説明。口で説明しているだけなのです。よく見ると、資料本文にはそのような文言はこれっぽっちもないわけです。あくまで地層のモデル、水量のモデルが書いてあるけれども、皆さんが善福寺池とか井の頭池、そういったところで心配している、そういったところに影響を与えないという文言が、どこを見てもかけらもありません。いろいろ細かい数字が出ています。ご立派な数字が出ていますのでけれども、何遍も言いますけれども、それはやはり裁判とか何かで損害賠償を言われたときに、国交省は開き直って、「我々は善福寺とか井の頭の池の水量について、その保全したとか保全するという資料を一切出していない。確約した覚えなし」と後で突っぱねるつもり、私はそういうふうで今日の段階で解釈して、別にそれ以上の質問はしません。

2番目。3次元の地層モデルの投入データ、先ほど古川さんがおっしゃったのですけれども、これはあくまでも深層地下水1キロ単位のデータを資料として入れているわけです。ですから、コンピューターで完成モデルに対して1キロのデータを投入しているわけです。この場合、投入精度が1キロのデータを入力したら、国交省はコンピューター解析により10メートルの精度で結果を得られたと言っているのですけれども、これは解析として不可能なのです。現精度というので、どのように加工処理しても現精度以上は得られません。ですから、デジカメのメーカーが画素数を何十万、何百万、ないしは1,000万と、そのように増やすのも、画素数を増やさない限り、正確なプリントができないから、そういうことがわかっているからです。あと、GPSで使っている、上空に監視カメラが回っていますけれども……。

あと何分？

それは、10億分の1秒という現精度に努力しているわけです。なぜかというと、1,000分の1秒だと300キロのずれがあるわけなのです。現精度という形では非常に徹底的に尽くしています。ですから、現精度以上のものは得られないということは、現在では小学生でもわかっているわけです。それに対して、勝手に自分たちでつくる、ですから、加工処理した先ほどの地層モデル云々、あれは10メートルのものは単なる想像したものだとは私は解釈しております。それで、この件に関しても随分国交省の担当者と話したのですけれども、相手にされませんでした。

3番目。自動車火災事故に対して、避難口を300メートルから400メートルぐらいに設定して、これを利用して避難すると説明しています。ただ、乗用車は一般的に80リ

ットル、トラックでは大体600リットルの燃料タンクを持って、これらの炭化水素の爆発速度は秒速1,000メートル以上です。一般的にオクタン価と言われるような炭化水素で1,300メートルです。火災事故に遭遇した人が避難扉、避難口へ徒歩でたどり着くのは不可能に近いのです。なぜかといえば、人間の一番速い人で秒速10メートルですから。

大深度トンネル技術検討委員会の最終報告書の意見で、トンネル内火災事故の対応は今後の重要課題とするという形式で処理されました。重要課題は人命の安全確保であるが、国交省はこの回答を求めず、被害を最小限にとどめることを回答としてすりかえた。国交省はこのすりかえられた回答を正解として事業認可した。検討委員会の資料には、避難口等の設備は記載されていて、これでは火災事故に対して人命の安全を確保できないから、今後の重要課題とされた。国交省の説明会資料36ページの避難口設備は、検討委員会で合格できずに不備とされたものと同様である。国交省は人命の安全は確保できないことを十分知りながら事業認可した。つまり、これらの事実により国交省はトンネル火災事故の死傷者に対して、自動的に故意、重過失、悪意、そういった責任を負うこととなります。それははっきりこの場で口頭で通告しておきます。

3番目。耐震性の確保。一般に地震の揺れは地下深くなるほど小さくなる傾向にあります。大深度地下空間における揺れは地表の数分の1以下と言われて、地震に対する安全性が高い空間と言える。この説に対して物理的に検証します。電車内がすいているときの急停車の揺れは大きいですが、乗客とともに揺れは小さくなるという現象と同じです。地震エネルギーが地上面に伝播したとき、地上部にはその伝播エネルギーを次に伝える伝播媒介物質がなく、全てがエネルギー放出の場となる。地下トンネルの内壁は地上部と同等にエネルギー伝播媒介物質が存在しないため、内壁で全てのエネルギーが保持されます。説明会配付資料38ページのイメージ図は、地上部建物は揺れているが地下トンネル空間は揺れていないが、正しくない。トンネル内部に土砂を入れてエネルギー伝播可能状態にすればトンネル内の内壁損傷はなくなる。気象庁の地震設置方式はトンネル内密閉方式を採用しているので、測定値は地上部と比較すれば著しく小さい。

上記の意見を今まで説明したが、国交省は地震のとき、地上部よりトンネル空間のほうが安全と主張した。来るべき地震の規模は未定である。しかし、国交省は指針の範囲内の規模として耐震検討を行った上、検討の必要な対策を行い、地震に対する安全性を確保と宣言している。地震によるトンネル崩落事故のとき、事業者は国の安全基準を確保したので責任はないと主張するための伏線としている。これでは潰されて死んだ人が成仏できな

い。地震の規模がわからないので安全性を確保できない。そのため、大地震で崩落する危険を認識しているので、犠牲者のための十分な保証をしますという発言が正確であるため、この場で宣言いたします。

以上です。

最後に質問として、先ほどから言っていますように、今回の説明では工事期間が存在しない、映画館のスクリーンがあくと同時に完成するというイメージで説明をしています。また、私自身が明治通りの地下鉄工事、東早稲田の現場で、神田川との高田橋の下に直径60センチの排水口で大量に水を流しているのを見て、そこの現場の責任者に直接会って「あの水は何ですか」と聞いたら、シールド工法でやっていて、大変きれいな水が毎日たくさん出る。「どのくらい出るのですか」と聞いたら、1万2,000トン出て、その水が大変きれいなので、現在では神田川で高田橋の下が一番きれいだ、あそこでシラサギとかアユがびよんびよん飛びはねている。私もこの写真を持っていますけれども、そういった感覚で、私は今回の大深度地下使用認可に向けた東京外環環状道路の説明会で、工事完成後の深層地下水に対する影響はほとんどないという説明を受けていました。地下水に最も重大な与える影響の資料が全くない。そういった形で、私は説明会の資料を要求しました。

また、本宿小学校の説明会で、工事期間中の大量の地下水を排出して、周辺の池、川に著しい影響を与えるのではないかという質問をしたとき、この質問に対して、工事期間中に地下水への影響はほとんどないと回答しました。私はそのような条件を守るなら、工事期間中、地下のトンネル現場に排水ポンプは不要で設置しないという確約を要求しました。これに対して国交省は、その件に関しては事業者の問題なので国交省としては回答できないと回答した。本日、事業者がいるので再度ご質問する。工事期間中、浅層地下水、深層地下水を排出して、周辺の池、川に著しい影響を与えるのか。上記の質問に対して、与えると回答した場合は、設置する排水ポンプの揚水能力、設置場所を具体的に公表せよ。上記の質問に対して、与えないと回答した場合は、常設型排水ポンプを設置しないと確約する。異常出水の緊急排水型ポンプは法令により設置を認める。これは入札の明記事項として、また、工事請負契約の工事指定図書に記載されている。事業者が確定した段階でこれらの条件を一般的事業として存在しているので、速やかに回答せよ。

以上です。質問として回答してください。

**【議長】** 事業者はお答えください。

**【事業者（小田川）】** 関東地方整備局長、深澤の代理で、東京外かく環状国道事務所

の小田川と申します。回答させていただきます。

工事内容によって、現場で水を使用するということがありますので、これを排水するということもあります。また、工事だけではなくて、降雨、雨がたまった場合に排水するということもありますので、ポンプを使うということもあります。排水のポンプの水をどういふところに排水するかということにつきましては、関係機関と協議をさせていただきまして、その水の処理については適切に処理してまいりたいと考えております。

また、大深度の地下のトンネルのお話の中で、地下水の影響というのがありましたけれども、こちらにつきましてはモニタリングを実施しまして適切に対応していきたいと考えております。

【公述人（中島）】 今の質問ですと、工事で使用した水及び外から入ってきた水を排水するということですか。それですと、ここに書いてあるトンネルの浸水対策としてトンネルは止水工事をする、次に、トンネル内には必要な排水設備を設置する、これが浸水と書いてあるのです。止水という言葉を書いてあるけれども、片方では浸水という言葉が書いてある。浸水に対する排水をするということできいろいろ書いてあるのですが。

邪魔だから、あなた、下ろしなさい。

だから、そういうことに関して、あなたとしては浸水の水ということで今言っていないかあったけれども、どうなのですか。ちゃんと教えてください。

【議長】 お答えください。

【事業者（大畑）】 関東地方整備局長代理人の大畑です。先ほど小田川から回答申し上げましたのは、工事期間中のご質問がございましたので、工事期間中のものとしてご回答しております。ご指摘のありました点は、工事完成後の止水ですとか排水についての記述かと思えます。

【公述人（中島）】 それでは、工事期間中は一切現場から浸水はないと解釈してよろしいのですか。それならば、大して使わないなら、排水ポンプは要らないのではないですか。初めから水を使わなければ排水する必要はないのではないですか。ちゃんと教えてください。

【議長】 答えで終わってください。

【事業者（大畑）】 繰り返しになりますけれども、工事の中で水を使う場合もありますし、それから降雨、雨の対策としてポンプを設置する場合もあると先ほどご回答申し上げております。

【公述人（中島）】 ですが、その工事の中で使うというのは、工事のときに……。

【議長】 もう時間が来ましたので。

【公述人（中島）】 ちょっと待ちなさい。まだ答えを聞いていない。

地下水が入ってくる、その工事のときの水というのは地下水を含むのですか。含まないのですか。

【議長】 これで最後にしてください。これで答えていただいて終わり……。

【公述人（中島）】 いや、納得する答えを私は要求しているのです。

【議長】 いや、もう時間、手持ち時間30分……。

【公述人（中島）】 わかっているよ、そのぐらい。

【議長】 お答えください。

【事業者（大畑）】 工事の中で出てくるものとしてポンプを設置する場合もあるとお答えしています。

【公述人（中島）】 だから、それは地下水を言っているのかどうかということなのです。工事の中で出てくるというのは、地下水を言っているのですか。工事期間中に出てくる水というのは。だから、それを明確に答えてほしい。工事の中で出てくるって。

（傍聴席にて発言する者あり）

【公述人（中島）】 議長は答えさせなさい。

【議長】 じゃあ、もう時間……。

【公述人（中島）】 だから、ちゃんと答えさせなさい。

【議長】 ですから、紙で回答しても結構ですから、その部分について紙で回答していただくこと……。

【公述人（中島）】 この場で。公開の席なのだから。公聴会の意味ないでしょう。肝心の答えを答えさせないで。

【議長】 答えられますか。答えられるのであれば、答えてください。

【事業者（大畑）】 工事で使う水の排水です。

【公述人（中島）】 だから、それは地下水を含むのか含まないのか。それを「はい」か「いいえ」でちゃんと答えなさい。工事で使う水というのは。

（傍聴席にて発言する者あり）

【公述人（中島）】 現場で湧き出てきた地下水かどうかということです。

【事業者（大畑）】 地下水は工事で使うものではありませんので、先ほどから申し上げ

げている回答の中で、工事としているのは地下水は指しません。

【公述人（中島）】　　じゃあ、現場で浸透してきた地下水は一切含まないというわけ。

じゃあ、そのように解釈してよろしいわけ。

【議長】　　もう時間でございますので、マイクを切ってください。

【公述人（中島）】　　じゃあ、だったら、あなた方、排水ポンプを使うのだったら、排水ポンプのキャパシティーをここで公表してください。

【議長】　　降壇してください。

【公述人（中島）】　　いや、肝心の質問、まだ出していないよ。ちゃんと答えてないよ。

【議長】　　降壇してください。マイクを切ってください。もう終了でございます。

【公述人（中島）】　　あんた、それはね、逃げよ、それ。

（事業者の降壇）

【公述人（中島）】　　非常にこれでは情けない。

【議長】　　ここで小休憩をとります。次の公述は15時35分から開始します。

（ 休 憩 ）

【議長】　　次は長谷川金二様に公述をしていただきます。公述人の長谷川金二様は壇上にお上がりになり、公述人席にお着きください。

（公述人登壇）

【議長】　　現在の時刻が15時34分ですので、15時35分から公述を開始し、30分後の16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。

公述を開始してください。

【公述人（長谷川（金））】　　東京都建設局三環状道路整備推進部長の長谷川です。よろしくお願いたします。

本日は、東京都知事の代理として、「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と、高速自動車道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」、いわゆる東京外かく環状道路の関越道から東名高速までの大深度地下の使用認可に関して、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づく公述の機会をいただきました。

国土交通省とともに大深度地下を活用した計画を検討し、外環事業を推進してきた地方自治体として、2020年、早期の開通を望んでいること、及びその理由について発言さ

せていただきます。

まず、東京外かく環状道路の関越道から東名高速までの区間について、大深度地下を活用した計画を検討してきた立場、及びその経緯を簡単に申し上げます。

和光インターチェンジから関越道までが開通した平成6年3月以降、東京都は、沿道地域の土地利用や環境保全等の観点から、地下構造を含め検討を行ってまいりました。平成11年12月、当時の石原知事は、整備がおこなわれている外環について、住宅地や商店街を通過することから、地域環境の保全、まちづくりとの調和などの観点から、自動車専用部の地下化を基本として計画の具体化に取り組むことを表明しました。また、それまでの計画については、地元を中心にさまざまな経緯があったことから、計画の具体化に当たっては地域住民と十分に話し合うこととしました。以来、地元との話し合いを重ね、平成13年4月には東京都は、国土交通省とともに高架構造で都市計画決定された昭和41年の計画を地下構造に変更する計画のたたき台を公表しました。その後、いわゆる大深度地下法、沿線区・市との意見交換などを踏まえ、平成15年3月には、国とともに東京外かく環状道路 関越道から東名高速間に関する方針も公表しました。この方針において、外環の整備は喫緊の課題であり、1日も早い整備が望まれるため、早く・安く完成できるよう十分考慮し、沿線への影響を小さくすることを打ち出し、地上部への影響を小さくするため、極力大深度地下を活用することとしました。人口が密集した大都市においては、通常は使用されない大深度地下も大変貴重な空間であり、外環整備による地域の分断を避けるためにも、その空間を活用することが最も適切だからです。

また、道路整備における大深度地下の活用は、我が国初の事例となるため、有識者や専門家による技術的な検討が国土交通省において行われてきました。東京都は、それらの検討も踏まえ、平成19年に、高架方式から大深度地下を活用した地下方式に都市計画を変更しました。なお、平成23年2月には、東京都議会外かく環状道路建設促進議員連盟により、東京商工会議所など関係団体で構成される、東京外かく環状道路整備促進連絡会議との協力のもと開催された、外環の早期着工に向けた都民の集いにおいて、東京都は、事業推進・早期着工を訴えてまいりました。

次に、外環の早期開通を望む理由について、3つの視点から申し上げます。まず1つ目の視点は、渋滞の緩和や交通の円滑化です。首都圏では、道路交通の骨格として、三環状九放射の高速道路ネットワークが計画されています。東名高速、中央道、関越道、東北道など、放射方向の高速道路は整備された一方、環状方向の整備はおこなわれており、首都圏三

環状道路の整備率は約6割にとどまっています。その結果、都心に用いない通過するだけの交通が首都高の都心環状線に集中するなど、慢性的な渋滞が発生しています。三環状道路が整備されれば、そういった通過交通を変えさせ、都心の渋滞の緩和が見込まれます。地域に目を向けると、例えば、関越道から来た車両が練馬区の大泉インターチェンジでおりて、中央道や東名高速を使おうとすると、今は都道の環八通りなどを走行することになります。将来外環ができれば、外環を利用して関越道から中央道や東名高速に直接向かうことができるようになり、その結果として、環八道路などの幹線道路ではより安全で円滑な交通の確保が期待されます。さらには、幹線道路の渋滞を避け、生活道路を抜け道として通過していた車両が幹線道路を利用するようになり、周辺地域の商店街や住宅地には歩行者や自転車が安心して快適に利用できる道路空間の確保が見込まれます。

また、世界に目を向けてみますと、国際競争力などに関する都市ランキングで上位を占めるロンドンの環状道路の整備率は100%、パリでも9割です。経済成長著しい韓国のソウルや中国の北京においてもその整備率は既に100%であり、インフラ整備が成長の一助となっていると考えられます。日本の国際競争力を高め、日本経済を再び成長軌道に乗せていくためには、羽田空港の国際化や京浜港の機能強化におくれることなく、首都圏の陸・海・空の交通・物流の流れを円滑化させる陸上交通の要として外環の整備が必要不可欠です。

2つ目の視点は、首都東京の防災力を強化するための災害時の迂回機能の確保です。平成23年3月の東日本大震災において、自衛隊をはじめとする関係者による被災地への救援・救命活動に当たっては、その通行ルートとして高速道路が大きな役割を果たしました。このとき、関東地方と東北地方を結ぶ東北自動車道と常磐自動車道の機能が制限されたため、被災地への物資輸送は、日本海側の高速道路などの幹線道路に迂回して行われていました。これは日本海側の幹線道路ネットワークが太平洋側の代替ルートとして重要な役割を果たしたことにほかなりません。東日本大震災の経験を教訓として、首都東京を高度な防災都市にしていくためには、外環など首都圏の高速道路ネットワークを形成することで、首都直下地震などが発生して一部区間が不通になったとしても、環状方向の道路を利用したルートを複数確保していくことが必要です。ネットワークがあれば迅速な救援・救命活動を支え、都民はもとより、国民の生命や財産を守る、まさに命の道として機能し、安心で安全な都市東京が実現します。

3つ目の視点は、2020年に東京で開催されるオリンピック・パラリンピック競技大

会との関連です。開催に向けて万全の準備を行い、最高のもてなしで史上最高のオリンピック・パラリンピックとして成功させるためには、世界各地から来日する選手にとっても、大会を観戦する多くのお客様にとっても、迅速に安全で円滑に移動できる輸送環境が必要です。三環状道路など首都圏の高速道路ネットワークの整備に伴い提供できる輸送環境は一層充実し、質の高いものとなり、世界一のオリンピック・パラリンピックの実現がより確かなものになることでしょう。このため東京都は、昨年10月には関東地方の10都県の知事で構成される関東地方知事会において、11月には、埼玉県、千葉県、神奈川県、及び東京都の知事、並びに関係する5つの政令市長からなる、9都県市首脳会議において、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた支援の1つとして、外環の2020年早期開通をはじめとする、首都圏三環状道路など高速道路ネットワークの整備を推進するよう、関係市町と協働して国に要望しています。

こういった視点から、東京都は、外環事業が着実に進み、2020年に早期に開通されることを望んでいます。その際、国などにおいては、平成21年4月に公表された対応の方針にあるように、大深度地下利用に伴う環境の保全や安全の確保はもとより、予定路線区間である東名高速から湾岸道まで、いわゆる東名ジャンクション以南についても計画の具体化を進めるなど、方針を確実に履行していただくことも望んでいます。

以上、大深度地下の使用について速やかに認可されることを強く要望して公述を終わります。ご清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。

(公述人降壇)

【議長】 公述人の長谷川金二様の公述は予定の終了時刻より早く終了しました。

次の公述人の金子秀人様の公述開始時刻は16時10分からです。それまでしばらくお待ちください。

次は金子秀人様に公述をしていただきます。公述人の金子秀人様は壇上にお上がりになり、公述人席にお着きください。

(公述人登壇)

【議長】 現在の時刻が16時7分です。16時10分から公述を開始し、30分後の16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（金子）】 皆さん、こんにちは。世田谷の金子秀人と申します。

きのうからずっと聞いていますので、今日も聞いていまして、大体約1、2名の方を除いては、私が考えていることと全く同感で、つけ加える余地もないぐらい全く共感できるお話ばかりなんで、今日、私は、皆さんがなるべくおっしゃらなかったことのみを言いたいと思います。

これは特に事業者の方にとってはお待ちかねの大深度問題なんですよ。大深度問題、大深度問題、さっきからおっしゃっていましたが、大深度問題、ずばりでいきますから。大深度問題にかかるこの外環道事業ということにもなりますけどね。

それから、多分に事業者の方にとってはスキャンダルになります。なので、今回、検証の必要はないので、克明に時間とかお名前を挙げたりすることはほとんどしないうちでおります。なので、後日、それは違うだろうという反論があればそれは受け付けます。ただ、後日にしてください。そういうやり方をしますから、かなりワンイシューと言いますかシングルイシューでいきますから、話は極めて具体的です。だから、最初にこういう余談と言いますか、前提事項をはっきりさせておきたいと思います。

まずお許しいただきたいのは、法的な言葉も出てきたりするわりには、中央道、それから、東名ジャンクションまでの間を、本来なら中央高速自動車道富士吉田線支線とか言わなきゃいけないんですが、これは簡単に中央道からの外環とか言わせていただきます。それから、この大深度なんたらかんたらの措置法というのも、大深度法で準用させていただきます、置きかえて、ちょうど今のこれが土地収用法の公聴会とほとんど同じですね、言葉だけ置きかえろというふうになっているわけですから。大深度を勝手に使ってくださいることに対して、収用法を持ってきたというのは、さっき頭悪いよという野次を飛ばしましたけど、かなり頭のいい方の発想だろうと思います。なので、その緊張感でちゃんと話さなければいけない話だろうと思っています。

それから、話の前提として、どういうやつがそんなこと言っているんだかわからないと思われるといけないので、これまで言ったことないことですが、一応私の属性を言っておきますと、私は、かつて青函トンネルとか、有名ですね、関越自動車道、もっと大きなものではポートアイランド建設、それから、福島原発、それから原子力船むつにも乗りました。

た。その他いろいろ、要はメディアで男たちの現場というシリーズをやっていたんですね。その当時の男たちから比べると、僕はそれが好きだったんですが、その男たちと比べると、さっきからいろいろお答えになっている事業者の方の男たちが、ちょっと、申しわけないんですけど物足りない。なので、ちょっと意見の違いなんかも出てくるかもしれません。

そういう仕事をしていたのと、これは業としていないところに意味があるんですが、趣味で、電気工事士でもあるし、無線技術者でもあるし、まあ、そういうことが好きな男だということですね。直近では、週刊子供ニュースという番組の立ち上げと企画構成をしておりまして、後で出てきます、非常に難しい何だかわからないことを優しく説明するということは、若干、職業的感性を使えたかもしれないと思っています。

何よりも大深度地下を使用するというのは、重要要件としては、公共の利益にかなうこと、これは当然ですね、前文に書かれていますから、前のほうに。これは国交省のお仕事とちょっと違うのは、JR東海の説明会なんかへ行きますと、非常に丁寧に、皆さんは括弧ですが、皆さんの大深度地下を使わせていただきますと、相当腰低く言っています。とこすが、そこへいくと、国交省、頭高いですよ。国交省が頭が高いのはそれだけじゃなくて、ちゃんと規則に従わないとなんたらかんたらと命じますとか言っていますね。私に命じないでくださいね。私が不測のことをしたり、騒いだりして、あなた方に命じられるような必要があった場合には、筋としては警察を呼んでください、警察に引き渡してください、警察と話をします。国土交通省が私に命令する権限なんか何もない、だから、そういう言葉の使い方からまず気をつけていただきたい。

法律の言葉としての、行政の言葉としての命ずるといいう言い方はありますよ。でも、それは家帰って広辞苑読んでください。いろんな意味が、第1番に出てくるのは、上の者が下の者に使う言葉という言い方が出てきます。だから、少しは広辞苑的な常識もね。でない、と、さっきからいろんな質問が出ているのに答えられない話ばかりでしょう。

で、大深度法がこの公共の利益にかなっているか、かなっていないか、事業者がおやりになっていることが、そういう話になります。まずこれを見てください。これは、先ほど都知事の代理人の方がいらしたので、まだいらっしゃるのかな、ぜひこれは見ていただきたいんですね。真逆の話ですけどね。これ何でしょう。これは、国交省関係あるんですけどね、建設省の時代に。これ、昭和14年の東京市のグリーンベルト構想の地図です。これは軒並み根絶やしにされて、戦後7回ぐらい浮上するんですが、これ結局なくなりました。さっきの方が、9都県市首脳会議ということをおっしゃっていましたが、言わなか

ったことが1つある。9都県市首脳会議は三環状の促進を一生懸命言っていますけど、災害とかね、ところが、これは民主党の馬淵さんなんかに言わせると、災害のとき一番恐ろしいのは結節点だ、これは猪瀬さんなんかと論争していますね。実は大正14年にアムステルダムで開かれた国際都市学会、都市の膨張を食いとめるためにはどうしたらいいかという問題があって、その中でこれはそれに感銘を受けた当時の俊英たちが帰ってきてつくった東京市のグリーンベルト構想なんです。戦後7回浮上して7回失敗した。今回の外環道計画というのは、この上にできるということが、私プロットしてみたんです、地名が書いていないから、全部ね、私は数十代にわたってこの武蔵の国の住人ですから、石神井城跡とか、喜多見とか練馬とか、この辺は、武蔵七党の後裔としては父祖の地だという気がしているんですね。これを根絶やしにする計画なんです。

それで、さっきの方はおっしゃらなかったけど、9都県市首脳会議というのは、平成22年6月に総理大臣と農水大臣にも要望書を出して、この三環状の一带を産業基盤にするようにと、農地法をも変えて産業基盤にしてくれという要望を出しています。さっきの方はそうおっしゃらなかったからついでに申し上げておきますとね、農業、水産業というのも重要な産業なんですけど、そういう感覚はゼロです。ちなみに9都県市というのは、東京、千葉、神奈川、埼玉、それと例えば相模原のような政令指定都市ですね、そういうところ。で、これは、その要望書の中で、非常に大事な、緑があるんだけども高速道路が来るといって、この千載一遇のチャンスを逃すべきではなく、ちゃんとそんなもの逃したらやばいってことはわかっているんですね。その上でやることですから確信犯でおやりになっていると。だから、私の口調もこういう口調にならざるを得ないということ、国交省の方はご理解ください。

それで、私がこれから話すのは、もうこれあれなんですけど、世田谷区は大体、2.5キロぐらい、世田谷区内に入ると外環道がずうっと通っているんですが、このポインターの使い方が下手なんで申しわけないんですけどね、この上にあるこれはもう皆さんご存じだと思うんですが、大深度トンネルがずうっと練馬から世田谷まで来ています、ジャンクションのところですんずんと上に上ってランプがあるわけですね。ところが、世田谷のここだけ、なぜか、これ本坑ですね、直径16メートルの、さらにこのランプが離れていくところ、これは合流分岐点になっていて、16メートルじゃなくて34メートルのトンネルができるわけです。きのう、大島さんとかおっしゃる学者の方、帰りがけ私に会釈されていたんで、もうかしたらどこかで存じ上げている方かもしれませんが、大体水のことにはちゃ

んとお話ししていたけれども、外環道はきっちりシールドマシンでやっていくのでという  
言われ方をしていました。しかし、今言ったランプの離れるところ、この平面図的に表現  
すると、私の鉛筆の手が入っていますから汚いですがけれども、こういうところですね、分  
岐路になるところ、ランプが分かるところ、これは実は直径は34メートルです。市街  
地でこんなトンネルをつくるというのは前例がありません。だから、国交省でも検討委員  
会がもうちょっと実証、検証を加えていくようにと。しかも、大深度でつくりますとい  
うことをやっているわけです。で、これは上総層で空気に触れないとか何とか言っていま  
すが冗談じゃなくてですね、この方はおかしいと思うんだけど。それはシールドマシン、セ  
グメント入れていくところはびったりするかもしれません。しかし、こんな34メー  
トルのカマボコ型のトンネルなんていうものは、シールドマシンで掘っても、あとは下のほう  
は上総層をシャベルで掘るんです、シャベルという言い方でいいかどうかはわかりませ  
んけども。だから、空気に土が上総層が触れないなんてあり得ない話で。まあ、そういう  
ろんなことが世田谷では行われているということなんです。

今問題にするのは、少し私が鉛筆で黒くした部分。さっき、半島状態に突き出たところ、  
それがここなんです。ここに換気塔ができます、これ行きどまりなんです、ここで。そ  
うすると、わざと世田谷の範囲がわかるように広くしたんですが、この約1.5キロ、鉛筆  
でなぞり書きしている黒い部分は供用されません。規格どおりトンネルができて車を通  
せません、営業できないです、供用できないというトンネルができます。これは何でこ  
ういうものがあるかと言うと、地域課題検討会のころから対応の方針にも書かれていると  
おり、平成21年度までには東名以南の検討機関を設けるということ。今日も電話しまし  
たけど、関東地方整備局も、東京都も、私は2カ月に1回電話していますが、まだ検討機  
関設置していないですね。できないにはできないの理由があるんです、それは後で言  
います。これは東名のところでとまっています。本来は規格は車の通れる規格でやって  
いますから、大変立派なもんで、1メートル1億円として1,500億かかりますね。そんな  
にかかりませんということを大畑課長は言っていました、それはかかりっこないですよ、  
船と同じように艀装しない状態だったりとかね、それでも年間相当な5億円ぐらいの  
維持費はかかるでしょう、全体が55億ならね。

なぜならば、この長さというのは、数える人によっては1.8キロの1.2キロで約4キ  
ロ、私の数え方だと大体往復3キロなんです。3キロにわたって車の通れないトンネル  
が空洞できちゃうんです。100年後に『ブラタモリ』という番組があったら、やっぱ

り真っすぐ来るでしょうね、そういうものができる。ただでさえトンネルをつくるのは環境負荷が大きいのにそういうものを平気でつくる。じゃあ、つくる合理的な理由があるはずだということが、私のテーマでした。とことん調べもし、追及し、情報公開もし、やってきました。一昨年の春にカラシマ計画課長が、これは、そこへトンネルを掘っておくと、車を供用できなくとも、合理的な効率性があるので、これはやるのですという言い方をしました。その効率性が何であるかは言いませんでした。私は想像しました。多分、土砂搬出路にするなど。それから、東名につながるには換気塔がありますから、煙道だなと思いました。この黒く鉛筆塗ったところは全部煙突になるんです。煙突のための煙道になる。大体そうかなと思って全部調べていくと、言うことがだんだん変わってきて、去年の秋になったら、大畑課長はこれは避難路であると言った。ところが、ばか言っちゃいけません、去年の秋というのは、避難方法はどのような方法なんですかと聞いても、床版下方式か横連絡坑方式だということぐらいで、まだ決まっていませんとしか国土交通省は答えられなかった。それがにわかにならないうちに11月8日になって、大深度認可申請に当たって、そんな、避難路だということを言っているんです、これ後で検証しますけど。

それから、それだけじゃない、煙道というか、ここで空気を引っ張るんだらうと、おそらく縦流方式ですから、そのための煙道として使うのかな、高い煙道だなと思ったんです。そうしたら、今、図を置いていないんですが、直近の国道事務所の出している地図によれば、必ずしも排気・換気は、ここの東名の本坑につながっていない、つなげないかもしれない、まだこれわかっていないということです。ランプから直接換気をすることになるかもしれません。そうすると、この本坑の利用って全然ないんですよ、利用価値のないものをこの1.5キロにわたって延々と世田谷ではつくられてしまう。さっき世田谷の農家の方がおっしゃっていましたが、そういうところの近所も、車も供用されない、すなわち公共の利益に劇的に寄与しているようなものができるんじゃないんです、国交省の都合でできる。じゃあ、なぜこんなものがあるのかと言うと、それは、地域課題検討会のあるところをご存じの方ならわかりますけれども、対応の方針に書かれているとおり、東名以南というものが実は考えられていたんですけれども、ここから先、これどう見てもハーフジャンクションですよね。東名以南というものは考えられていたんですけれども、後で真実の1つ2つは言えますけれども、いろいろ問題があつて、東名以南にはどうも早急に実現することは難しいという状態になってしまっていて、それでそのまま放置する。それが5年やそこらでできるならいいかもしれない、ところが、そんなレベルでなく、東名以南は難しいん

です。実は国土交通省が困るぐらい難しい。だから、これをいろんな理屈をつけて残しているわけです。ところが使い道がない。こういうものを許認可権者が許認可するというのはあっていい話ではないはずですね。これは許認可権者の逆に、同じ国交省だから言いくいんだけど、私たちは、許認可をした人自身の子供さん、お孫さん、ひ孫さん、やしゃごさん、私の家は何十代この関東ですからね、そういう代々こういう巨大なものをつくってくださったということがきちっと検証できるようなものを、少なくとも住民は残したいと思っています。そのぐらいひどいものが、穴があいてしまうわけです。だから、許認可に当たっては、それは中には正義感の強い人がいて、初めてに近い大深度法の適用でこんなもの認可するのはやっぱり恥だと思ってくくださる方があればいいんですけど、なければ、住民はそれなりに動く。

それから、今いろんなキャリアの官僚の方の話が出ましたけれども、仲間うちはそんなこと言わないほうがいいと言うんだけど、黙ってちゃんととっといたほうがいいと言うんだけど、私は、そういう方々の録音もあれば、動画もあれば、いつだってYouTubeに流せる用意はしていますよ。だから、まじめに審査をしていただきたい。これが果たして大深度法の精神にかなうものかどうなのか。

そう思っていたら、すごい出てきました、11月8日の申請を、情報開示請求したものをよく読んでみました。この紙ですよ、ここにですね、申請をしたんですが、これちょっと小さいからあれだね。このぐらいなら読めますかね。これちょっと前後の段落が逆になっているんで申しわけないんで、下から読みますね、読み上げましょうかね。読むのしんどいと思うんで。「なお」っていうのは、ほかから続いていますから、どうしてもなおになっちゃうんですね。「本線トンネルとランプトンネルが分合流する分岐合流部については、その両端の本線トンネル（東名JCT分合流部から東名立坑部までの緊急車両等走行路兼避難路を含む）の施工にあたり、土砂搬出のため工事用道路として、分岐合流部の施工（切り開き）前に必要な施設であり、本線トンネルと同様規模の施工をすることが必要な範囲である。」これ大変なことが書いてある、「また、併設する本線トンネルの間については、施工における様々なリスクが顕著化した場合に、社会的影響が大きいこと等を勘案し、施工に必要な範囲として事業区域に含めるものである。」ということが書いてあるんです。これ、ぱっと聞いてわかる方はおそらく相当変わった方だと思うんですね。私はぱっとこれだけ読んでも、文字を追ってもわかりません。

わかりやすく言うところこういうことになるんです。ランプと本線の分岐合流部となる地中

拡幅部を掘るために、その土砂搬出用に本線と同規模のトンネルを東名までの間に掘っておく必要がある。

さらに次は、これは刑事的な責任にもなるかもしれませんよ、事業者。またいろいろやばいことが出てきてしまった場合、社会的影響が大きいので、施工必要な範囲として事業区域に含めるものであるという意味合いのことが書いてあるわけですよ。これがその紙だよ。こんなものでこの大深度法を認可申請していいのか一体。誰が書いたんだか知らないけど、刑事責任になるかもしれないよ。例えば、業界の中で談合をしていたり、何とか研究会と称しながら談合をしているようなそういう人々が内輪文書として書くようなことを書いているんだよ事業者は。許認可権限のある方は、その辺をよく考えていただきたい。これは少し工学のことも法律のことも、それから工法のことも知らないで、なかなかわからない問題なので、よくよく考えていただきたいと思います。

で、案外時間が来てしまったので、しかし、東名に、いけない理由というのがあるんですねやっぱり。これは、はっきり言うと、もう急いで言いますが、二子玉川の先に第三京浜というのがあります。高速道路と結べない高速道路なんてないんですから、東京都内で第三京浜と結ぶのは非常に難しい、それは事業者知っているでしょう、なぜ難しいか。物理的にも法的にも難しいんです。それをきちっと某大手新聞記者に述べているでしょう、僕はもう2年前だからいいからリークしていますが、もう今日はたまりかねてリークしているだけだね。だから東名以南はできないんだよ。きのうの商店街連合会のおじさんにも教えてあげたかったけど、とてもじゃないけど信じてもらえない、世田谷区議会でも誰も信じない、東名ができるよ、みんなじーっと指くわえて待っている。ところが、この狭隘な地形の中の一番先にあるのが、東名ジャンクションと国分寺崖線が重なるところです。これのために頓挫している。だから、今は東名以北という、僕ら住んでいるところだね、そういうことを含めて検討しているという段階でしかない。これ、東名以南というのが頓挫して、それで、この検討機関を設置するという対応の方針にも背いてやっていない。だから、そこまでひどいことが行われているというのが現在の状況です。これがジャンクション、こんなものができるんですけどね。

それで、こういうふうにいるんな悲劇を生んでいるんですね。これは1966年の最初の都市計画のところ、この四角いところは今、墓地ができて、さっき女性が説明しましたが、ここ反対運動しているんです。なんですけれども、反対運動して何でこんなところに墓地ができるかと言うと安いからなんですけどね、地上権も得られるし。ポインターが

うまく使えないけれども、ここに墓地があります、前は道路があるからオーケー、ここに土地がA、Bとあります。ここのお宅は、野川という人工河川ですから、僕は野川流域連絡会の委員だから3カ月に1回はこの中に入っていますけど、こういうふうに蛇行していたものを1本にしたから袋地ができちゃったんです。A、Bは出口がない。ところが、都市計画がある、外環が来るから、どうせ売るんだから、橋脚ができるんだからいいでしょうということで放置されていた。ところが、今度、大深度になりました、都市計画変更決定、そうしたら、今度、どこも買ってくれない、道路がついていないんですから。そうすると、反対運動をしている墓地の悪徳墓地業者にですね高く買ってもらうというのが、経済的には最も合理的な選択になっちゃうんですね。そういうようなことがある。で、こういうことを訴えようとして、大深度の説明会、3分で、待ってください、待ってくださいと言って追いかけるんですよ、そうすると、8時30分になると大畑課長はさっさと出ていってしまう。

盲腸線を廃止するメリットって書いてありますがね、実はいっぱいある。抵触する家屋も少なくなる、地中拡幅工法もしないで済む、直接東名につなげればいい、悪いこと何もない、環境負荷も何もない。また、東名以南につなげたかったらまた掘ればいいんですよ。そういうことができるにもかかわらずやらない。それで、説明を求める、待つと追いかけると、ここにいるのは国土交通省の課長クラスです、人間の壁、泣きながら住民が撮ったんだ、これは。こうやって、私も体をさわって静止された。今度私の体をさわったらなぐるからね。こういうことで説明会、30分の大深度はされているわけです。これは出る場所へ出てちゃんと証言するつもりも私はあります。これが、この国土交通省のやってきた外環道というものの実態なんです。

それと、東名以南ということで住民たちをだまし続けて、何とかつないできて事業を継続させた、順繰り順繰りやっていけばいいんだからね。君たちには異動がある、だけど、住民には異動なんかないんだよ。しかも、君たちは業務で今日は出ている。僕は自分の業務を棚上げにしてここにいる。なぜいるか、それはね、やっぱり君たちと違うんだよ。何十代とこの武蔵の国にいる、一所懸命でやってきたんだから。まあ、いわば金子十郎の子孫なんだよ。だから、一所懸命なんだ。だから、この土地を愛情を持っている。その愛情の名において君たちがやろうとしていることは、これから何百年たとうとだね、何らかの方法でちゃんと君たちの子孫たちが、うちの先祖がこういうことをやらかしてくれたんだなということがわかるようなことをしたいと思う。

それから、さっき言ったような、誰の責任かと言えば、国交省の、国の責任だろう、都の責任だろう、この袋地は。それから、区の責任でもある。だから、そういうものは徹底して追及していく。その責任を感じないでよくシラッとしていられるなどと思って感心するよ。それは君たちがやっぱり2年もたてばいなくなるからそういうことを言っている。だけど、もうそれはできないと思ってもらいたい。徹底的に調べるところは全部調べ、情報は上がっているからね。メディアやっていた人間をなめないでもらいたい。これ個人的に攻撃するという意味ではなくて、ちゃんと合理的かつ合目的な方法と要路を通じて、しかるべく、民主的に、君たち特にキャリア官僚は、きっちりどういう仕事をしてきたかということを記録しているから、そのつもりで、大畑さんも、2年前のうそをちゃんと大塚さんに返してください。それで、説明会にちゃんと応じるように。この期に及んで説明会に応じないなんていうのはもってのほかです。

以上で私の公述を終わります。

【議長】 ありがとうございます。

降壇してください。

(公述人降壇)

【議長】 次は、今田徹様に公述をしていただきます。

公述人の今田徹様は壇上にお上がりになり、公述人席にお着きください。

(公述人登壇)

【議長】 現在の時刻は16時42分です。16時45分から公述を開始し、30分後の17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。

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(今田)】 それでは、公述を始めさせていただきます。今田でございます。

まず、私の経歴と言いますか立場をご紹介します。私は大学で教諭をやっております、主としてトンネル工学を専門にまいりました。本日は、東京外環トンネルの構造と安全ということについてお話をさせていただきたいと思っております。

私が大学におりましたときに、臨時大深度地下利用調査会というのが、平成7年だったと思っておりますけど立ち上がりました。それで、ここの委員会に参画する機会を得まして、以

来この大深度地下とはいろんな関係でかかわりを持っているという立場の人間でございます。

まず、その大深度地下の公共的使用に関する特別措置法、これは今の大深度法と言われるやつですけども、それのもとになったのが、臨時大深度地下利用調査会の答申になります。その大深度地下利用というのは何かと言いますと、「はじめに」から引用しますと、「大深度地下は土地利用者による通常の利用が行われていない地下空間である。そこで、このような空間の特性を踏まえて、公益性を有する事業の円滑に資する制度……」ということによって位置づけられている、これは皆さんご存じのことで、私が言うまでのこともないわけですけども。

で、この「はじめに」の中で「他方で、言うまでもないことながら、安全の確保は大深度地下を人間の活動空間として利用するために非常に重要な課題である。また、地下水、地盤等の環境への影響を抑制し、環境影響が著しいものになることを回避することが求められる。」ということで、大深度法そのものが、安全とか環境というものに前提として非常に配慮されている法律であるということでございます。

それで、具体的にはどういうことかと言いますと、大深度法では、第5条にあります、その答申の精神を受けてということだと思えますけれども、「大深度地下の使用に当たっては、その特性にかんがみ、安全の確保及び環境の保全に特に配慮しなければならない」というふうにされております。具体的に第6条で「国は大深度地下の公共的使用に関する基本方針を定めなければならない」ということで、その基本方針に沿って運用しなければならないことになっておりますが、その基本方針、いろいろありますが、その3項において「安全の確保、環境の保全その他大深度地下の公共的使用に際し配慮すべき事項」を基本方針として定めなければならないということになっておりますし、第16条では、「国土交通大臣又は都道府県知事は、申請に関わる事業が次に掲げる用件のすべてに該当するときは、使用の許可をすることが出来る」となっておりまして、その5項で、「事業計画が基本方針に適合するものであること」、6といたしまして「事業により設置する施設又は工作物が、事業区域に係わ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」というふうに定められているわけです。

これを具体的にどういうふうに変現化するかということでございますが、大深度法に関する政省令、告示というのがございますが、そのもとにいろいろな指針が定められており

ます。大深度地下使用技術指針、これは土地事業者とか土地利用者、関係者の技術的解釈を統一しようということで設けられている基準でございます。それから、安全確保にかかわる指針だとか、環境保全にかかわる指針という、大深度法にかかわる指針、安全とか環境に配慮するとともに、大深度というのはいろんな事業に使われることになるわけですが、その事業ごとに、個別の事業別の法律があります。例えば、今度の外環の場合ですと道路ですから道路法があるということで、道路法の中には、シールドトンネルの設計・施工指針だとか、これは道路協会というところで作っておりますけれども、土木学会のほうではトンネル標準示方書、それから非常用施設設置基準というものも定められているわけでありまして、これに従って設計をする、運用していくことになる。極めて重層的な規定が設けられております。

繰り返しになりますけれども、まず最初に、東京外環トンネルの耐力、構造的な問題についてどうなっているか、どういうふうなことになるだろうかをまずお話しさせていただきたいと思っております。これはまた繰り返しになるわけですが、基本方針に合致するものであるということと、建築物が建築されても支障がない耐力を有するものというようなことございまして、このような耐力及び安全確保に対して、地上地権者、利用者に対して慎重に配慮したものである。

では具体的にはどうかということになるわけですが、まず、この計画では、掘削工法としてシールド工法が採用されています。トンネルの工法には山岳工法とか開削工法とかいろいろ工法があります。ですけれども、ここでは地盤の特性ということもございまして、シールド工法、しかも密閉型が採用されているということございまして、これは非常に安全性の高いトンネル工法であります。この工法は日本で開発されまして、今全世界で使われている工法でございます。なぜ安全かを少し理解していただく必要があらうかと思っておりますけれども、シールドというのは、機長と書いてあるこの部分のことをシールドと言います。これは言ってみれば鉄の枠ですね、鉄の枠を、ここにジャッキがありますが、もちろん掘削しながらジャッキで押し込んで、一定の区間進んだところで、紫色で描いてあるのがセグメントですけれども、セグメントを立て込んで、それでトンネルを構築していく工法です。普通の山岳トンネル工法ですと、この鉄の枠で囲むということはありませんで、掘りっ放しの区間が一部どうしても出てきてしまいます。ですから、言葉の表現悪いですが、裸にされてしまうところが一時出てきます。

それに対して、密閉式と言われるシールドトンネルでは、シールドで押していくと同時

に、密閉型と言われるゆえんは、このところに、これあまり大きく書いてありませんけどバルクヘッドというのがあります、この中に泥水あるいは土でいっぱいにして、ここを、最先端のところは切羽とトンネルでは呼んでいるんですけども、切羽には自然の土の中で水圧だとか土圧が存在します。その力に対抗するための力、赤線で書いてありますけれども、赤線で押さえながら、ここにカッターがありますけれども、カッターで掘削していきます。だから、地質にもよりますけれども、ほぼ掘削前にあるような地盤の状態にあわせてトンネルを掘削していく形になります。したがって、水圧に対する影響はほとんどありませんし、掘削するときに一時的に圧力が上がる等のことはありますけれども、ほとんど影響ありませんし、土圧に対しても必要な場合には対抗できるという形で進められていきます。ですから、非常に安全な工法であると同時に、このところ、ここにすき間が若干あります。このところは、シールドを進めるためには、セグメントとシールドの間にどうしてもすき間ができます。スキンプレートの厚さというのがありますから、それに対抗するためにすき間ができます。そのすき間を埋める必要がある、テールボイドというのができるんですが、ここには裏込め注入というのをやります。必要な圧力で埋めますので、セグメントと地山といいますか掘削したところとのすき間はほとんどなくなります、ほぼ密着した形ででき上がります。ですから、シールド工法でトンネルを掘るということは、今まであった土砂をトンネルの構造で置きかえる形で進められるということで、大変安全性の高い工法ということになります。まず、この密閉型シールドが採用されているということは、安全性にとって極めて高い安全性を確保した工法になっています。

施工法はそうなんですけれども、じゃあ設計どうなっているのという話になるわけですが、設計については、基準令で定められています。それで、鉛直土圧については、まあいろんな土圧が考えられるんですけども、上からかかってくる荷重ですね、それについては、最低土圧1D、1Dというのはトンネルの直径です。直径は必ず掛けなさいという規定があります。これはどちらかと言うと、大き目の仮定と言いますか、安全性を考慮した規定になっています。それから、横からも土圧がかかります。横から土圧がかかるわけなんですけれども、これについても横からの荷重について大きい荷重が作用したとき、小さい荷重が作用したとき、このいろんな力がトンネル構造体に出てきますけれども、その出てきたときに最も厳しいような条件を考えるという設計をやります。それから水圧は当然あります。水圧についても、最も大きな圧力、最も小さな圧力。水圧というのは、長

い間かかるうちに変化するんですね。例えば、戦後、地下水がどんどんくみ上げられて地下水位が下がったんですけれども、地下水規制がかかって、地下水が上がってきた、それで東京駅とか上野駅が浮き上がるようなことになって、対策をしなきゃいけなくなった事実があります。そんなことが起きても大丈夫なようにいろんな荷重を考えて設計をしています。

それから、上載荷重について、当然、将来建物の荷重を考慮することになるわけです。それから地盤反力、いろいろ書いてありますけれども、追い追いポイントは説明させていただきたいと思います。

建物荷重ですが、建物荷重については、高度制限がない場合については、今ここに新宿にいるわけですがけれども、新宿の高層ビル群、50階、55階程度の建物が立てられるような厳しい荷重制限で設計することが規定されておまして、そういう設計のやり方になっているということでもあります。

少し細かいことですがけれども、設計のやり方についてもいろいろあるわけですがけれども、最も信頼性の高いと言いますか、そういうものでやっておまして、それで、その荷重をかけたときに出てくる力が許容限度内にあることを確認しながら設計をしているということでございます。構造計算をやった厚さが出てくるわけですがけれども、その厚さが適当なのかどうかという問題があります。と言いますのは、トンネル構造物、まあ土木構造物一般にそうなんですけれども、計算だけで決まるわけではありません。今までの実績等々を考えながら、今までやってきたところに、アンノウンなファクターに対するリダンダンシーが含まれていることがあります。そういうことで実績等も参照しながら設計するのが普通の設計の仕方です。この場合もそういうことを検討して設計が進められています。

それから施工時の問題でありますけれども、施工時はいろんな荷重がかかります。施工時の荷重として1つの例ですがけれども、ジャッキの荷重等々があるわけで、それについても細かい設計をしている。

それから、施工時、これも少し細か過ぎますので簡単におきますけれども、セグメントというのはブロックを組み立てるみたいなものなんですね。積み木細工みたいなものなんですけど、積み木細工をするとき、最後に積むところ、これは大変難しいところで、その辺についても十分な技術的検討をしているということでございます。

それから地盤変位でありますけれども、地盤変位については、そもそも大深度地下とい

う定義は地盤のいいところなんですね、しかも深いところということになりますので、山岳工法とシールド工法を比べてみますと、スケールがちょっと違いますので、こっちは倍の、2分の1のスケールになっていますけれども、大体最近のシールドの工事ですと、まあ、10ミリ程度以下に、数ミリ程度におさめることはできる。ここでは深いわけですから、さらに小さな地盤変位、地表面ですね、ということになるかと思えます。実質的にはほとんど影響を与えない工事が可能であろうと思われまます。

それから耐震性ですけれども、耐震性については、トンネルは安全であるという、これは今までの被災の実例から言いまして、トンネルが被災することは、神戸の地震ではありませんし、それからいろいろなところありましたけれども、坑口部だとか、トンネルを掘るときに苦勞して地山を緩めてしまったようなところで一部被災の実例があります。ですけれども、そういうところでないところ、シールドトンネルのようにリング状にクローズしている断面、閉じている断面では、ほとんど今まで被害の実例は報告されておりません。神戸のトンネルで一部軽微なシールドの損傷はありましたけれども、致命的なものではなかったということでもあります。兵庫県南部地震以後、耐震基準がいろいろ強化されまして、それに従った検討がされているということでございます。

地震動の大きさは深くなると小さくなりますよということとともに、トンネルというのは地盤と一緒に揺れるだけなんですね、基盤と一緒に変形して揺れるだけですから、その揺れが非常に小さくなるとそのまま小さく考えていいと思えます。外環の場合には活断層が確認されていないようでございます。

次に火災の問題です。これも指針等で縛られているわけですが、時間もあまりありませんので具体的な話に入らせていただきたいと思いますが、まず、トンネルの防災というのは、一番大切なことは事故が起こらないようにするという対策です。このためには交通の監視、常に交通を監視していると言いますか、事故が起こらない状況に、スムーズな交通の流れを確保することが必要であります。事故が起こってきたときの対策は、最初に、初期段階ですと、火災の場合ですと、初期消火をやる必要があります。初期消火に失敗するようなことになりましたら、その次と言いますか、それよりも大事なものは人命の確保です。そのために避難をどうするかという問題があります。それから次に、構造物を保全しなきゃいけません。そういう問題。それから、早期の復旧ということがあります。これらについては全て検討することになっていまして、事実、多くのトンネルで24時間交通官制体制がとられておりまして、24時間監視カメラで監視されているという状況にな

っております。最近IT技術が進歩いたしまして、何か異常な事態があるとすぐさまそこにカメラが固定されるということで、間髪入れず状況が把握できる、対応がとれることになっております。外環もおそらくそういう設備が導入されることになるはずであります。

それから、非常用施設設置基準というのがあります。これは省令になります。ここに挙げられていますように、通報設備、消火設備、避難誘導設備、その他の設備ということで、いろんな基準が設けられていますけれども、この基準は全てこの外環のトンネルでは適用されることになろうかと思えます。一番大切なのが避難誘導設備と避難設備なんです。火災が起きたらまず最初に逃げようと、逃げるようにしなければいけないということであり、避難を完了するためには、10分以内に避難を完了することができるような設備が設けられるのが、道路トンネルの基本であります。なぜ10分かと皆さんお思いになることがあるかもしれませんが、今までの多くの火災の実例を見てみますと、大規模火災に発展してしまうためにはおよそ10分ぐらいかかります。そういうことに至る以前に避難することが大事である。それで10分というのを一応の目標に検討を進めているということでもあります。避難する、避難連絡坑とか避難路がありまして、避難路に逃げ込むのを10分以内にするのがまず第1。

次に二次避難と書いてありますけれども、安全な空間に入ってしまったら、そこで何時間いてもいいわけですが、そうも言ってもらえない。できるだけ早く地表に出ていけるようなことも考えておかなければいけないということになろうかと思えます。外環では、トンネル構造、いろんな構造がありますので、その構造に応じて適切な避難構造が使われることになろうかと思えます。これは避難連絡坑、2車線往復の4車線ですが、発災側のトンネルから発災していないトンネルに逃げて、逃げれば安全ですから、ここでゆっくりとはいきませんが、救援をゆっくりしてもいいぐらいの安全性は保てるということになろうかと思えます。そういうようなこと。それから、滑り台で床版の下に逃げ込むとか、いろいろな方式があります。とにかく安全を確保するというのが第1の条件で設計が進められることになります。

それで、安全な環境が確保できるかどうかにつきましては、最近ではシミュレーションをやるようになってきました。シミュレーションをやりますと、これは一方通行の場合ですが、これは渋滞したような場合ですが、いずれにしても赤いところが地表、避難者のいるようなところに到達しないようなことを確認しながら検討を進めているということになります。二次避難はこういう形で逃げていく。それから、緊急車両も早く到達できるように

複数ルートを確保するという配慮も多くのごとでされておりますし、ここでもされることになると思います。それから、いろいろな設備がついています。カメラだとか、トンネルをただ通っただけでは目にとまらないと思いますけれども、実際にはこういういろいろな設備がついておまして、安全が確保されているということでもあります。消火栓があるんですけれども、トンネルの場合の消火栓は初期消火用なんですね。一般の利用者が使えるような構造になっています。ですけれども、消火に手間どって避難するのがおくれるようなことがないように誘導がなされますので、それに従って逃げる必要があるかと思えます。

それから、火災が起きたときにトンネルが壊れるんじゃないのというようなご心配をされる向きもあろうかと思いますが、どういう設計をなされているかと言いますと、耐火構造にしています。耐火構造なんですけど、耐火構造を考えると、火災曲線というのがあります。どういう火災を対象として構造の設計をするのかということですが、普通、建築物の火災というのは、ここにありますようなISOの火災、こういうようなカーブを使って検討します。それに対してトンネルでは、我が国では、ドイツのトンネルの規格ですがRABT、1200度が60分間継続しても大丈夫なような形です。相当大きな火災でも、1カ所で60分以上火災が起こる、タンクローリーが燃えた火災がありますけれども、それでも45分ぐらいで火災がおさまっています。ですから、かなり安全性の高い、火災を想定して構造を守っているということでございます。

まとめでございますが、今まで説明してまいりましたように、大深度地下の使用に当たっては、大深度地下使用技術指針・同解説、大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針等の各指針が整備され、施設の耐力面、安全確保や環境保全の面に関して十分な技術的検討及び配慮が行われることとなっております。それから、本事業においても、事業者が上記の指針類にもとづいて十分な技術的検討及び配慮が行われると。

それから、トンネルの耐力面については、これまでの実績と比較しても十分な強度や厚さを有しており、必要な耐力を有しているものとする、先ほどセグメントの設計について少し細かく説明し過ぎたかもしれませんが、そういうことになっています。

地震については、本事業のようなシールドトンネルが地震に比較的強い構造であることに加えて、良好な地盤中に土かぶりを確保して設置されるため、地震による影響が小さいものと想定される。

それから、トンネルの安全面においては、十分なトンネル耐火構造、非常用施設を設置

する計画であり、供用後、事業者及び関係者が施設の維持管理、監視、訓練や広報を適切に継続すれば、十分安全性が確保されるものと考えerというように、構造と運用の安全については十分確保されるものと私は考えています。

以上でございます。

【議長】 ありがとうございます。

降壇してください。

(公述人降壇)

【議長】 次は、永井勇様に公述をしていただきます。

公述人の永井勇様は壇上にお上がりになり、公述人席にお着きください。

(公述人登壇)

【議長】 現在の時刻は17時17分ですので、17時20分から公述を開始し、30分後の17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(永井)】 皆さん、こんばんは。それから、国交省の皆さん、こんばんは。いつもオープンハウス等で拝見する方が結構いらっしゃいますので、よろしく願いいたします。

私は、世田谷区喜多見に住みます永井勇と申します。忘れないうちに、本題の前に、今、今田先生のお話を伺ったんで、忘れないうちにちょっと疑問点に思ったことを言っておきたいと思います。それは、先に本題で述べますが、私の家はランプの出口の直近なんですよ。もう10メートルぐらい先に出口が出てくる。だから、そういう場所でトンネルの中の火災が起きた場合、火が吹き出してくるのは当然なわけですよ。もし前のタンクローリーのような、今回はタンクローリー通さないんですか、でも、昨日どなたかが言ったように、自動車が玉突きで衝突が起きたら、これは同じように火が吹き出してくる、そういう場合の対処はどうするのか。私の家は吹き出してきた火で、しかも風が南風だったらばもろにこげちゃう。そういう危険だってあるわけですよ。そういう話が専門家の方から出たことは一度もございません。例えば、トンネルの入り口でシャッターがおりののか。ところがですね、私はもう大分我々は反対しましたが、換気塔はこの16キロの間にはないですよ。東名ジャンクションのところに1本と大泉のところに1本。間に、あ、中央

高速の辺かな、ある、ともかく真ん中にはあるけども、長い間に排気塔がないんです。だから、中でもし爆発が起きたらば、横から出るように途中に何本も排気塔があればそこから炎が排出されますが、こういう構造だと火がワッと左右に広がっちゃうわけですよ。あげくの果てに、大砲の弾というか、火炎放射器のように出口から吹き出してくる。それが、もし加速度がついて、速度が上がっていますよね。当然、熱ですから膨張しますから速度が加速される、そういうところへ火炎放射器みたいに吹き出してきたら、周りの家はたまったもんじゃありません。だから、そういうことは一向に出てこない。要するに何か住民不在のような気がするんですよ。専門家の方はトンネルのことは任せてと言っている。じゃあ、出口の我々の家はどうなるのか、火災に身を任せろと。急激に夜・夜中に起きたら、身を守るだけでもって、脱出するだけでもって精いっぱいですね。だから、ぜひそういうことも聞かせてほしいんですよ。あと、ほんとうは今田先生に聞きに行きたいけど、こういう場だからどうしようもないでしょう。

あとは、今のお話、火災の場合10分以内に脱走する、ということは、この前の前の金子氏がおっしゃった盲腸トンネルの部分、今、余計な部分だと盛んに彼は言っていました、その場所を利用しては耐震は予想していないということですね。ともかく2キロの間を普通の人走るなんていったら、とても10分なんかじゃ行けないですよ。しかも、突き当たりは、ジャンクション側は、70メートルの立て坑です。だから、結局、その盲腸トンネルと称するやつは避難路には最初から使えるあれはないわけですよ、予想もつかないわけですよ。それに1億2,000万かけるなんていうことは、ちょっと我々納税者の立場としては信じられないですね。しかも、私ども地元の間人は、南進がするからそれをつくるんだということを、さんざん言い方されてきたんですよ。どうも、この様子を見ると、南進なんかもう計画なんかできるわけないと。

ともかく、でも、今までのいきさつ上、世田谷区の大場区長なんかも、自民党さん、公明党さんのサポートもあって、ともかく東名以南を進めと、推進する。それで、国交省もそれに引きずられて旗を上げたようなんですが、現実の計画は一切出していない。何か変だな変だなと思い出しました。それが二、三年前から思い出して。ところがですね、この前の1月何日かのオープンハウス、それが私の家の前で実施されました。ところが、それを見てみると、今まで排気塔は、横の盲腸トンネルと称する、正式に何て言うか知りませんよ、金子氏が言っているんで使わせてもらいますが、盲腸トンネルを通して排気するという話をさんざん聞かされたわけですね、この1月何日か忘れちゃった、私も忙しいから。

ことしの1月23日の喜多見のオープンハウスのパネルを見たらば、その立て坑は盲腸トンネルにつながっていないんですよ、ランプのほうのトンネルにつながっていく。だから、盲腸トンネルって一体何だ、換気塔にも使われない、排気ガスを引きずり出すために使うわけじゃないわけです。それから今言ったように避難にも使えない。一体何だってことになるわけ。そうすると、言いわけを聞いていると、土砂を搬出すると、土砂を搬出するのに16メートルのトンネルが2本も要るかよってことになるわけですね。常識はあるのだから。それで、トラックが1台通れるトンネルがあればいい、また、今、震災地のほうでやっているようにベルトコンベア通せばいいと、そんなトンネルをつくれればいい、そして立て坑から出せばいい。ひいてはそんなものつくらないで、ランプをもうつくるわけですから、そのランプを通じて東名高速から出せばいい、土砂を東名高速から出すと言っているんですからね。だから、ランプを伝って出せばいいんだから、そんなもの全然必要ないわけですよ。今盛んに掘っている立て坑、でっかいクレーンが3本もある、1本2,000万とか何千万とかするんですよ、あれ。そういう、要するに立て坑の工事が一切意味がないわけですよ。それをさんざん、私たち地元の間人はですね、だましているんですよ。東名以南をやるから、この下の大深度をね、成城のほうから2キロから掘る、ことしの1月23日までだましていたわけだ。こういう、あなた方は国民をだましていいんですか、1億2,000万ですよ。もう私がつかりしましたよ。で、そこに、さっきから言っているように知っている方々もいるわけです。もっとよく勉強してください、日本の国のことも考えてください、あなた方公務員なんですよ、日本の将来を担うんですよ。ま、これ、実は言う予定がなかったんですけども、失礼ですけども、今田先生のあれを借りて使わせていただきました、失礼しました、ありがとうございます、今田先生、感謝します。

それで、本来の私の言いたいことをこれから言います。大したもんじゃない、皆さんのようにちゃんと確かめたわけじゃない、実は、喜多見からですね、喜多見ってことも言いますが、喜多見の土地の事情を、特異な事情があるわけですよ、それを言う人がいないんで出てくれないかって、締め切りの当日ですよ、朝電話で言ってきた方がありましたので、うーって、それもそうだなって、一気に作りしました。これメールで送りました。メールで送ったのが締め切りの真夜中、11時50分です、10分前ですね。それで、こんな半日だから大したもんできていません、A4、3枚ぐらい、内容は薄い、それでも通っちゃったわけ、これまた不思議ですよ。告示されて1カ月も前から一生懸命調査して、しかも、さっき女性の方が言っていましたように地権者でありとかね、地元に住んでいた人、

そういう人たちのものは落とされたわけですよ。私よかもっと前に出してはいますよ、私なんて10分前です。それをなぜこんなことするのかと。来た順番からやるならば、私なんて一番最後だから落とされるはずだよな、内容が簡単だから受けたんじゃないですか、そう邪推したくなっちゃうわけですよ。だから、ちゃんとその理由を言ってくださいよ、じゃなきゃ私はその落とされた3人に対して面目が立たないですよ、電話で推薦してくれた人に対して面目が立たない。おまえなんかいい加減なこと言って、薄っぼちい原稿送ったからおれたち落っこったんだと、そう私は責められちゃいますからね。ですから、司会の方、ちゃんと責任持ってくださいよ。責任持って、どうして落としたか理由をちゃんと教えてください。また、場合によっちゃ、もう一日やってその人たちを救ってくださいよ。そうじゃなきゃ私は救われませんか。そうですね、落とされた方もこの中にいると思いますが、こんな理不尽なやり方ありますか。

そもそも、国交省は、私の土地なんて、地権者ですけども、売りにたくないけども、無理に来るわけだ。国家権力を使って、おまえ、金やるからよこせ、まさにこれ不動産屋よりたちが悪いですよ。不動産屋ならいろいろ交渉してくる、ちょっと立場が低いから対応低い、むしろ国家権力による強盗ですよ、私は言葉悪いよ、失礼だよ、国家権力というのはそういうものなんです。その国家権力の親玉に対して、何で私はこんな言いわけしなきゃいけないんだというふうに思っちゃいますよ。まあ、半分、国民でもありますから、半分協力したい気持ちもある。そういうことで全部何か気持ちもありましたが、こういうことをやらされちゃですね、うそをつくだ、そういうまじめな人たちの公述を拒否するとかね、大した理由も公表しない、極めてアンフェアですよ。君たちは、二十何世紀は、言うなれば私の息子みたいな時代ですよ、民主主義の教育を受けてきた、日本国憲法の教育を受けてきた、そういう人なのになぜそんなことをやるんですか。上司にちゃんと教えてくださいよ。

また、後で言いますが、住民を無視したような、住民を軽視するようなこういう態度、まあ態度というのは後で言いますが、実は、去年、おととしか、土壌汚染で、私は地元の人間ですから、産業廃棄物なんかを放り込んだ、そういう場所をですね、敷地と称して重機でもって掘りまくった。今、南の風で私の家のほう、私の所属している喜多見上部6丁目、それから鎌田5丁目、そういう人たちにほこりが全部かかるから今やめてくれと、そう懇願しているのにですね、その現地の業者、それはしようがないね、それを指揮していた国交省の役人、名前を知っている人もいるでしょう、それがさらにやらせた。そういう

ことを平気でやるんですよ。君たちは住民というものを一体何だと思っているんですかね。あげくの果てに1,200億、その税金を無断で使うんですよ。大体ランプを使って搬出すれば立て坑も要らない、もちろん盲腸トンネルも要らない、それから、ナトム工法か、分岐点の非常に難しい金がかかる、そんなのも要らん。パッと早く安くできるわけですよ。コスト意識がないのかと言いたいね。民間会社ならコスト意識があればつくれるでしょうけども、お役所はコスト意識がなくたって存続できるからね。あなた方はそういうことをやって、まあ、我々、民間会社に勤めている人が周りにいますが、だんだん不信感を持ちちゃうね。おれはもう知らないよと、あと、どんどん協力する人間もだんだん離れていっちゃう。そういうことをですね、皆さん若い人たちは、これから日本の先のことも考えてください。

そして、8月になりますと、また第二次世界大戦の反省がいっぱい来るでしょう。なぜ日本は戦争をとめられなかったか、それは、計画が動き出すと、日本は決して計画を中止できるそういう体制になっていないんですよ。それはまた個人の信仰もあります。西洋文化のキリスト教の文化ならば、神との契約を優先しますから、自分の良心に基づいて中止を周りの人間に進言できます。それは神のほうが人間よか強いからです。そして、死んだ後の天国が保証されるかどうか知りませんよ。ところが、日本という国はそうじゃないんです。けども、そんなこといつまでも言っていられませんか。やはり良心に基づいて行動したいと、私は皆さん若い方これからお願いしたい。これは実は余計なことなんです。本来の私の記述に戻ります。

ちょっと読みます。私は喜多見6丁目23番の1、すなわち野川にかかる喜多見大橋、これは皆さん現場の人間は知っていると思いますね、オープンハウスのすぐ前です。のたもと、東名ジャンクションのランプが大深度に潜る直前の開口部に居住しています。そういう永井というもんです。今の計画では宅地の一部と農地、登録農地になっていますが、これが外環計画用地にかかっている地権者ですと。ちなみに、私も現在、世田谷の農家でして、世田谷農家番号36023、こういう登録の番号があるんですよ、これの所属しております。

で、なぜ東京でこんな農家があるのはおかしいじゃないか、そう思うかもわからないけれども、それはいろんな歴史があります。私も両親がこの地に移って100年ぐらいですかね、農業を営み、私とかきょうだいを教育してくれて、今この私があるわけですが。この我々永井一族は、祖先代々この喜多見の地に鎌倉時代から住んでいるんじゃないかと、

そういう説を持っている人がいます。そういう一族がいっぱいいるわけですよ、この中でもその一族の方がいますけどね。それがいろんな意味で、江戸幕府系という、徳川時代に幕府になった人間の家臣とかそういうものがありまして、今まで文化が、また人脈が残っているわけです。ちなみに北海道の北見は、私たち喜多見の領主、2万石までいった大名なんですけど、御家断絶になったときに、その家臣が北海道に行って北見を開墾したと。今、その歴史的な検証を、喜多見歴史研究会が追っています。先ほど言った女性の、池田さんですか、あの方も、祖先の代、400年ぐらい前からのつき合いなんじゃないでしょうかね、私のおじいちゃん、ばあちゃんまで知っています、そういう土地柄なんですよ。そういう土地柄にあなた方は、そしてまた文化も残っています、緑も残っています、水も残っています。そういう、あなた方は土足で上がり込んできて排気ガスをまき散らそうっていうわけですよ。排気ガスだけならいいよ、それ以下はまた言います。

この地域での計画、自宅縁側の先数メートル、農家づくりなんでね、二、三メートル、斜めなんですけど、3メートルから4メートルぐらいかな、の地下に大深度の本体トンネル、これがだから2本通るわけね、盲腸トンネルってやつだ。ところが、さらに悪いことに、それと平行して、その上部あったらば、その上にちょんちょんと2本のランプ、大泉方向と名古屋方面の接続道路が建設される計画です。ランプだからもっと狭くてもいいなと思ったら16メートルだって言うんですね、16メートルの大深度と同じなんです。うーっ変だな変だな、でもそういうもんなのかなと思っていたんですが、まあ、ともかく、直径16メートルの3本のトンネルが平行に重なる形で通るんですよ、私の縁側のすぐ先をね、その辺でしょう。すなわち一番下、地下から60から40メートル、直径16のトンネルが水平に並んで2本、下から2番目、真ん中だな、東名ジャンクション方向への直径16メートルのランプ、3番目、要するに一番上が大泉方向への同じく直径16メートルのランプが検討される。どういうことかと言うと、いろんな大学の人なんか、東京をずうっと16メートルの城壁ができる、冗談じゃない、そうじゃないです、私の目の前は16メートル×3、48メートルです。その高さのコンクリートの壁が土の中にできるんですよ。48メートルのコンクリートのダムです。流動何とか工法って間を水を通すなんて言っていますが、そんなのすぐ詰まるの当たり前です、私は歴史があるから見ているからね、1000年ぐらいの歴史があれば、おじいちゃん・おばあちゃんからいろんなこと聞いていますから。必ず将来詰まる。要するに、この48メートルのコンクリートの高さができるんです、地下に。

しかもですね、この一番上のランプっていうのは、喜多見大橋、まあ要するに、皆さん両側の人たちは特に知っているでしょう、オープンハウスなんだから。私の自宅の先の開口部、ここからは開口部が出るんですね、上部が開放されて、ずうっと東名まで、700メートル・800メートル上部が開放されるんです。しかも、そこの途中に料金所が設置されるんですね。これだけでも自宅が排気ガス、振動、雑音、被害を受けることはわかるでしょう誰だってね。そんなこと、だってそう思うよね。目の前にずうっと開口部の高速道路ができればいろんな問題が起きてくる。だから、町会を通じていろんな人にですね、議員とかいろいろ通じて、保守、革新、全部、嘆願してくれと言ってもまだ全然約束してくれない。

それから、それに加えて、これでも悪いのに、我々の春夏の風上、我々の地名は土地は大森海岸からそよ風が春夏に来ますから、そういう一番いいところに、南東約700メートル先に換気塔ができるんですよ。さっきから言っているようにこの換気塔は、盲腸トンネル通じて出てくるんじゃないで、ランプを通じて排気されるわけですね。ここには、中央高速とか、要するに16メートルの半分の8キロかな、ともかく長い間、16メートルとしましょう、仮に大げさに言ってね、排気ガスが集中して排出される、そういう土地柄なんですよ。それが南風によって私とか成育子供病院、その玄関のところで落ちると。私の家ではもろにそういうわけで前のランプの開口部、それから、排気ガス、換気塔からの排気ガス。あと何分？ 10分？ よし。で苦しめられると、そういうことです。

もうちょっと、さらにもっと詳しいことをちょっと言いたい。地形なんですけども、私の自宅というのは喜多見なんですけども、要するに盆地なんです。東京で盆地なんて言うとおかしいって、盆地状なんです。北側私の背後10メートルぐらいには、10メートルほどの国分寺崖線がずうっと多摩川まで行きます。それから南側には多摩川が2キロ先にあって、その先に棚田地がある。だから、しかもくぼんでいる形なんで、ほぼ盆地なんです。それはだから東と西は出入り口ありますよ。

だから、しかも悪いことに、最近では背後の崖線の上にマンションが、土地が高いんでね、成城学園の土地ですから、マンションが高いんで、成城学園のほうにマンションができたんですよ、不思議なことにね。まあ、10メートル以上の、6階・7階のマンションができる。そういうわけで、20メートルから30メートル近い壁ができちゃっているんですよ。だから、そういう地形を頭に置いてください。その地形も、盆地、今、外環事務所の方は、立て坑を盛んにやっているから、中日本か、知っていると思いますから、あの立て

坑のそばにはトネヤマという飛び出した地形がある。それから私の後ろのほうもそうです。ですから、トネヤマから通じてほぼ半円形に内側にへこんでいます。ということはやはり盆地なんですよ。しかもその盆地の間に谷なり何なりでヒダがあるんですよ。だから、排気ガスが場所場所によってはローカルにたまるんです。それは簡単なソフトのシミュレーションでできるような問題じゃないです。いくら、皆さんは、調子の、あまり高級じゃないソフトを使っているのかもわからないけど、地名の起伏を全部入れるソフトなんていうのは普通は存在しないはずですよ、ある程度の平均でやっている。だから、模型をつかってシミュレーションをやってくれというの一向にやってくれない、それは何度も何度も言っている。一番悪いところは地元の間が知っているんだから、ここでもって観測地点を設けてくれと、それも一向にやってくれない。まあ1カ所だけ2,000万か何かでやってくれた。そして、環境アセスか何かのために沿道25地点ではかったらしいんですが、喜多見ではかったのは、次大夫掘公園の中と、高台にある砦中と、それから、これが一番近い喜多見小学校、要するに、私の近くでは一切やってくれない。それでもですよ、その測定結果を見たらば、青梅街道の一番悪いところとほぼ同等、ちょっと低いですけどね、そういう状況です。さらに、じゃあ、東名先つくったらばって、もうちょっと下がって、見ろって言っているんですけどね。だから、東名を先につくれと言う人もいるわけですけど、そういう状況です。だから、そういう状況を頭に置いてください。盆地状態であること。

そういうわけで、私のところは、まだ東名、外環ができていなくても非常に空気が悪い。なぜと言うと、後ろに崖線があること、それから、前に南側に東名高速が走っているからです。要するに、東名高速と崖線、その間に崖線の下に世田谷通りがあります。それが我々のところ、危険な三角地帯と言っています。私のところにも野菜をつくっています、私のカキ、ミカン類、これは排気ガスで売り物になりません。コマツナの葉類も同様、こんなの売れっこない、温室栽培にしています。サトイモの畑、サトイモとかヤツガシラですね、葉っぱのこんなでかいやつ、ここに露がたりますが、そこに排気ガスのススとタイヤの粉塵で黒い炭のようなものが、涙形のやつがいっぱいたまるんです。それは乾いたらひどいですよ。現在でもそういう場所なんですよ。でまあ、私はいろいろこうやって少ないところ探しながらやっていますが。やはりそういう、だから、少ない場所・多い場所あるんです、むらがあるんです。だから風洞実験をやってくれと言っているんですが一向にやってくれない。

ともかく、こういう場所に排気塔をつくるんです、また開口部が出ます、開口部をそのまま、ふたがけもしてくれない。これ1つエピソードですが、料金所は、開口、全てふたしてくれと、地元のお年寄りから何からみんな言ったわけ、説明会のときね。そしたらば、国交省の担当者が何て答えたと思いますか。ここは料金徴収のための国交省関連の従業員が勤務します、ですから、その従業員の健康を考えたらふたがけはできません、そうぬけぬけと答えているんですね。それはそれは、みんな、お年寄りまであきれ返っちゃいましたね。またお役人の、高いところから低い目を見るとこだと。まだ意識は変わっていないですね、当時、名前を言ってもいいけども、言わない。そういう意識の人がまだいっぱいいるんですよ、そんな意識は頭から出してくださいね、日本の将来のためにね。

で、もっとほんとうは言いたいことがいっぱいあるから、言う。それから、国分寺崖線のところには豊かな湧き水があります。我々のころは沼地なんかあるんです。で、田んぼもあって、江戸時代までは高地米として東京江戸の有名なブランド米だったんですよ。場所は、ここには旧石器縄文時代からの弥生古墳までの遺跡が多くあります。ということは、良好な農家の環境として古くから生活があったことは証明されています。そして、向こう側には、多摩川の向こうに、大山、富士山、要するに、昭和30年代までは桃源郷のようなところでした。私も覚えています。しかし、こんな土地に地下40メートルのダムが建設されたらどうなんですかと。それから、また、16メートルの排気ガスが近辺に注ぎ込まれるわけですよ、どうなんですかと。まず1点はですね、言わなきゃいけないのは、地中ダムができるんです。それによって洗面器の半分のような形、扇形のところがせきとめられるんですよ。ですから、井荻トンネルで、上下で2メートルから4メートルの水面の差ができたと言っていますが、それどころじゃない、2キロにわたって、成城7丁目、8丁目から鎌田5丁目までの間の、ダムができて、そこが、雨が降れば泥沼化されるんです。私は子供のころからいるから、雨降ったときそこから水が噴き出すことよく知っているんですよ。今度はランプでもって斜めに入るわけで、浅層地下水と深層地下水がつながるわけです。だから、ランプの入り口から噴き出してくることは当然考えられる。もちろんひでりのときはなくなりますよ、引きますよ。しかも、鎌田のところでは、今度はランプは土どめになるんです、土手になるんです。今までは橋梁と言っていましたが土手になる。そうしたら、この辺一帯は湖になっちゃうじゃないですか、大雨の日は。それが100年に一遍ぐらい起きるんですよ、私が子供のころ見ていますから。だから、もしこういうことが起きたら、土地が、大畑課長のあれでは、陥没は起きないと言いますが、陥没しない、

上昇が起きるんです。それが波打ってね不連続に起きる。だもんだから、起きた場合、それも10年、20年、30年、100年のスケールで起きるんですよ。だから、その100年先まで保証してほしい、担保をとってほしい。

そして、土地が上下を必ずしている。今もう測量屋と話していましたが、関東大震災以降、東京は東の方向に平均30センチずれている。喜多見、1メートルのほうは東方向に1メートル出ている。だから、我々測量していて、赤線の部分でのり代がなくなっちゃったから弱っているんですよ、そういう相談を受けてきた。土地なんてそんな流動的なものなんですよ。喜多見は特に今言った湧水地帯ですから極めて流動的です。だから、水平ならまだいい、問題は上下、建物が引っ込む。

そういうわけで、高さを、今はGPSなんかで簡単にできるんだから、高さをこまめに測定して、工事前、工事中、工事後、工事後は長期にわたって我々に提示してくださいと。それは地元の業者でも極めて望んでいます。そのうち自動でできるでしょう。それが1つだから、こんな保証もないまま大深度なんてとんでもないっていう話ですね。

あと1分。で、もうちょっと最後ちよろちよろと言っちゃいます。健康被害に関しても同じです。大泉はかなり今、呼吸疾患があるようですけど、喜多見の地はそんなどころじゃない、今言ったように地形が複雑ですから、もし発生したらば、もっと広範囲に、非常に多い数の人間がその病気にかかるでしょう。そして、きのうありましたように、仙川の長谷川さんでしたっけ、調布の町会長、仙川のところが危険な三日月地帯として認識された。これ私が聞いたのが四、五年前、冬柴国交大臣、陳情したときに、その秘書が答えてくれました、実は水害の地域でもあるんです、危険な三日月地帯としてここは私たちも認識しています、もし起きたらば、将来、希望者には移住させますと、そこまで断言した、喜多見にもそういうことを担保してください。そういうことを担保しない以上、私はこの大深度を認めることはできない。

以上です。公述を終わります。

【議長】 ここで小休憩をとります。次の公述は18時5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。次は野村羊子様に公述をしていただきます。公述人の野村羊子様は壇上にお上がりになり、公述人席にお着きください。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が18時3分ですので、18時5分から公述を開始し、30分後

の18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（野村）】 はい。それでは、三鷹市議会議員の野村羊子です。

今回の公述に関して、私のほかにあと3人の三鷹市民が公述を申請していましたが、やはり思いがかないませんでした。市民の声を代弁する自治体議会議員として、三鷹市民の思いも含めて公述させていただきたいと思います。では、座って話しさせていただきます。

今回私の公述は、大きく分けて3点、大深度地下使用による環境被害について、そして、権利侵害と被害補償について、さらに、本計画の妥当性についての3点について公述いたします。

結論は東京外郭環状道路、関越自動車道から東名自動車道間の大深度地下使用は認められないということです。

1、大深度地下使用による環境被害について、地下水への影響について。地下水への影響については、きのう、きょうと既に再三語られていますが、それこそがこの地域の特性です。昨日大島公述人が武蔵野台地について解説してくださいました。青梅をかなめとした扇状地で秩父山系から東京湾に向けて地下水が流れています。井の頭、善福寺、石神井の三大湧水池から川が流れ出し、まさにこの事業予定地は江戸の水源地でした。この3つの池は都市開発によって現在はポンプによるくみ上げとなっていますが、計画線上には現在も自噴、まだ水が湧き出している池が幾つもあります。大泉ジャンクションの八の釜と東名ジャンクションのみつ池が代表的なものです。

私はかつて、現在もですけれども、三鷹市議会東京外郭環状道路調査対策特別委員会の委員で、過去にこの委員として国交省によるヘリコプターによる外環道の上空からの視察をさせていただきました。本計画線上、北から南へ眺め、びっしりの住宅街の中、大きな緑、そして、それに囲まれた池が並んでいるのが見えました。この貴重な緑と水の環境を守る、それが今私にとっても大事なことだ、そのとき強く思いました。

事業認可に当たって実施された環境影響評価では、このような地域特性を十分に踏まえた調査とは言いがたく、計画されている地域での地下水及びその利用状況の実態から見れば、地下水への影響が過小評価されています。沿線最大のまち吉祥寺においても、過去ビルの建設時には常に出水する地下水との対処、これが大変大きな問題であったと聞いてい

ます。

この豊富な水量を生かし、三鷹市、武蔵野市、調布市では、現在でも水道水の六、七割が地下水となっています。三鷹市においては、本計画の周囲約500メートルの地域に水道用水源としての井戸が14本あり、市内全体の井戸の半数近くに当たります。それだけ水が出やすい場所だということです。

この地域の地下水は本来西から東へと流れるはずですが、長年の取水、揚水により、この周辺、三鷹市牟礼から武蔵野市吉祥寺南町を中心として、周辺からそこへ向けて、つまり、東から西への流れも含めて、そこへ流れ込んでくる構造となっています。これは昨日大島公述人も語っていたことです。

環境影響評価ではこの点を評価している様子はなく、影響なしと結論づけています。構造的に周囲から地下水が集中する地層にトンネルを掘るならば、その深さ浅さにかかわらず、トンネル内に水が流れ込むことは容易に想像できます。もちろん現在の技術ですから、トンネル内に水があふれるというような事故ではなく、大量の地下水が無駄に排水されていく。この地下水は長年秩父山系から流れ込んできた貴重な資源、現在世界的に水は大変貴重な資源ですけれども、その資源が無駄に排水されていくということになるでしょう。トンネルによって地下水が大量に吸引され、地下水に変動をもたらし、さまざまな地盤への影響、その被害に対する対応検討が全くなされていないということも問題です。

水源用井戸は二、三百メートルの深い部分から取水しており影響はないとされていますけれども、現実には水源用井戸は浅い地層からの取水も行っています。この深井戸以外にも周辺には井戸を有する住宅が多く、飲用に適していないとされても、災害用対策に指定されている井戸もあり、枯渇したり汚染されたりした場合の影響は大変大きいものと考えます。

また、地下水位が変動することは、周囲の植物など、生態系にも影響を生じ、この植物相、生物相への変化、環境の変化とつながる大きな問題だと考えます。これについても影響はないとするだけで、十分なシミュレーションを行った形跡がありません。地下水への環境配慮が不十分であるため、大深度地下使用は認められない。

地下水の水質の影響について次は言いたいと思います。計画地域、三鷹市ほかでは、今言いましたように、水道水六、七割を地下水で賄っています。トンネル掘削工事による水質汚染、これについても対応検討が不十分です。シールド工法、周辺に化学素材を注入して周辺の土を固めると説明されています。圏央道八王子付近では、八王子城址のトンネル

工事現場から白い化学物質が周囲の排水溝に流れ出し、問題となりました。また、古川公述人によって地下水の酸性化の懸念が示されております。何よりも飲料用の井戸が汚染されることが怖いわけです。

しかしながら、国交省の説明からは、被害を未然に防ぐという姿勢が見られません。また、万一被害が生じた場合の補償など、被害回復への言及がありません。外環道路の影響がないところに新たに井戸を掘ってくれるのでしょうか。そのようなこと一切ないままに水質汚染、影響ないという一言で片づけられても、住民の不安は払拭されません。

地下水はどこをどう流れているのか未解明な部分が多いものです。今回の地層はさまざまな地層を貫き、地下環境が大幅に変更される可能性が高いのですが、その場合水がどのように動くか、詳細なシミュレーションを行っておりません。

万が一化学物質による汚染、これはどこへどう出ていくのかわからない。さらには、因果関係が立証しにくいものですから、その被害防止とともにモニタリングを広範囲でしかも長期的にしっかりと行い、監視する必要があると思いますが、今の事業者にそのような姿勢が見られません。

トンネル外壁を地下水が流れることによる水みちができるという、いや、できないという話もしていますけれども、やはり水は流れないわけにはいかない。圧力の高いところから低いところへと流れていくのが水の性質であり、それをきちんと理解していない答弁は私たち住民を不安に陥れるだけです。

このどんな小さなすき間でも流れ出していく水の力、だからこそ鍾乳洞ができるわけですが、砂礫層の中、あるいは、固いと言われるシルト層、粘土層も水は流れています。このような結果、トンネルの外側でコンクリートが浸食され、地下水に染み出すという可能性、どのような形で汚染されていくのか、どこの井戸が汚染されるのか、それも見えません。

また、地下水汚染は地下水の量とともに周辺の植物相、生態系に大きな影響を及ぼします。自然環境、生物環境に異変を生じさせる可能性が多いわけですが、そのことについてもしっかりとした対応をしているように見えません。

みつ池、井の頭池、善福寺池、石神井池、八の釜は周辺の住宅街にとってオアシスであり、子供たちの豊かな育ちを保障する場でもあります。さらには、この川に沿った下流域にも多くの緑地帯を抱え、東京の緑、自然環境を支えている源です。地下水の水質保全のためにも、この地下水豊富な地域での大深度地下使用は認められません。

地盤への影響について、国交省は昨日の公述でも、計画地の地層は上総層、すなわち、シルト層で固い地盤だと一言で片づけていました。実際には上総層は泥岩や砂岩、礫岩からなる地層、すなわち、砂礫層を中心とする帯水層、水を含んだ地層と、泥岩を中心とした難透水層、水を通しにくい地層が幾層にも複雑に積み重なっており、なおかつ、何回も図面で示されたように、10度の傾斜をもって傾いて横たわっていることがわかっています。ここを直径16メートルもの巨大なトンネルを16キロにわたって貫いていく、さまざまな地層を貫くことによる地下環境の変化、地盤への変化が生じる危険性が高いものと思います。

帯水層の水が抜け、全体で地下水位の低下、そして、難透水層から帯水層への水分の絞り出しによって地盤沈下するというのが最近の専門家の知見ですけれども、そのことに言及することが一切ありません。単に固い地盤だからということで片づけられても、私たち住民の不安はぬぐえません。

環境影響評価及び設計のためにボーリングを行っていますが、深さ40メートル程度のものが多く、本当に大深度までの検証というのが不十分です。帯水層をどれだけふさぐことになるのか、この直径16メートルのトンネルによって帯水層のふさぎ方、あるいは、水の透過性、水の逃げ道がどこへできるかなど、細かい地下水の挙動を把握するためにも、10メートルメッシュなどの精密なシミュレーションを行うべきだ、専門家のお話を伺いましたが、環境影響評価ではそのような細かな調査、シミュレーションというのがなされていないと専門家の方は評価の結果報告書を見て語ってくれました。

工事中のトンネル内の出水はもちろんのこと、今までつながっていなかった別の地層への流出など、水の影響というのがどのように出るか、これを影響ないとするのは現実的ではありません。

本当に地盤沈下、流水流動保全工法をすと言っていますけれども、現実にはこれを成功した例は実はないという事態の中で、巨大なジャンクションを抱える三鷹としては、今のままの事業者の説明をそのままのみにするわけにはいきません。

三鷹市域は巨大なインターチェンジジャンクションが建設される予定です。本線から地上へつなぐランプもシールド工法でと説明されていますが、本線のほかに約8本のランプがとぐろを巻くように2キロにわたって旋回し、重なり、地下はほとんどレンコン状態だというふうに思います。さらには、それに加えて、2つの換気所、料金所が地上から地下まで開削され、それによる影響、周辺環境、地中、地盤、地下水への影響というのがどれ

だけになるのか、大した影響はないと、季節変動の中におさまるという言葉だけでは、これを安心して受け取ることができません。

専門家によれば、地下水変動による地盤沈下などの被害は4年以上経過しないと明確になってこないということです。どこの地盤が沈下する可能性があるか、詳細なシミュレーションによっても、建物の強度との関係もあり、十分に予測することは困難だとされています。中央インターチェンジジャンクション地域は広大です。その周辺の家屋、直接計画には関係ない、直上にないからといって置いておかれる周辺のお宅にもどれだけの影響が出るか。気がついたら土地が傾斜し、家にひびが入っているということもなりかねません。しかしながら、それについての被害対策も十分ではないと言わざるを得ません。

環境被害、建物被害、このリスクを十分に検証していないために、本計画による大深度地下使用は認められません。

また、今言いましたように、この地域の特性として、もう1つ、地上には戦前から成熟した住宅街が広がっています。先ほどから、江戸時代から住んでいらっしゃる方のお話もありましたけれども、外環道による都市計画の制限がかかっていますので、これらのお宅、改築をあまりせずに木造で築年数を経過した住宅も多いために、地盤が若干緩むことによって大きな影響が出るということも十分勘案されますが、そのことが計算されているようには見えません。

もう1つ、地下道によるトンネルの被害、低周波や振動の被害について、新たな環境被害として今大きく注目されていますけれども、限定的な評価しかしていないのが現状です。トンネル内を大量の車が走行することにより、騒音、振動、特に低周波振動が伝わり、周辺住民の体調悪化につながるのではないかと不安を持っています。振動、騒音から人が受ける影響、生理的影響、心理的影響、活動妨害、社会的影響があるとされていますけれども、因果関係が明白にならない場合も多く、多くの被害者が原因不明の体調不良に悩まされているという状態です。

今計画ではこれらの騒音、振動、低周波被害について、やはり限定的にしか評価しておらず、この影響を過小評価している点で環境配慮が不十分だと言わざるを得ません。

次に、大深度地下使用による権利侵害と被害補償について述べます。土地所有の侵害です。大深度地下使用は地下40メートル以下、支持層が深い場合は支持層から10メートル以下の土地は、通常使用されない土地なので、公共事業に使用しても土地の所有者に損失はないとされています。したがって、事業者は今回の使用权を設定することで、土地所

有者の同意がないまま、無償で事業用地を確保することができます。事業者は住民とは何ら権利調整をしないで、その上、住民の多くは何も知らずにこの使用权を事業者に提供させる、そのことは大変大きな問題だと言わざるを得ません。

民法第207条土地所有権の範囲は、上下無限大に認めています。高圧線等の区分地上権の設定は補償が伴いますが、大深度地下使用については無権利状態に置かれています。大深度における土地の使用がないことと、大深度使用による影響被害がないことはイコールではありません。地価の影響は地上に及ぶため、土地所有者に何らの同意もない使用は所有権の侵害です。少なくとも個別に説明責任を果たすべきです。

先ほどお話にも出ていました、臨時大深度地下利用調査会の法制部会では、この権利について地権者との協議が全くないまま行うことは許されない。あるいは、使用权設定手続において住民参加の手続を重視すべきである。さらには、公法上の使用权の内容、譲渡や登記、期間等を明らかにすべきである。さらには、事故による事後損害賠償だけでなく、事前にも損失補償をするべきである。地下に構造物が設置されることにより、心理的影響により市場価格が下落するので、事前の損失補償が必要であるとの議論がありました。これらについてどのような議論があり、今の手続は行われているのでしょうか。

現状では、みずからの土地の下に巨大なトンネルが構築されることを理解していない土地所有者がいるものと想定されます。また、トンネルができることを知っても、自宅の、自分の土地がどの程度かかるかなど、詳細な情報が入手できず、困惑している土地所有者もいます。さらに、土地所有者には、拒否する権利がありません。憲法第29条第3項は、私有財産は正当な補償のもとにこれを公共福祉のために用いることができるとしていることから、単に公共に資するという理由だけで無償で、しかも、無同意のままこの所有権を侵害することはできないと考えます。

また、大深度法は公益性を有する事業のみ、その事業に必要な期間に限りとしています。今回の大深度地下使用について、大深度地下施設存続期間中とだけしてあり、期限の区切りが示されていません。これについても、所有権、使用权を一方的に制限するわけですから、必要な期間をきっちりと明記すべきだと思つて加えておきたいと思つています。

被害補償について、補償については、使用权を設定しても通常の土地利用に支障が生じないので、実質的に損失はなく、補償は不要と推定するとされ、今回土地所有者への被害が生じた場合でも、大深度法ではその補償を想定していません。現実には、不動産売買のときに重要説明事項とされ、また、大深度地下利用地域であるという理由をもって固定資

産評価額が引き下げられる事例もあることから、不動産業界においては地価下落要因として見られていることは明らかです。

また、荷重制限をしても高層建築物は建設できるとしてはいますが、本計画地域はそもそも都市計画に基づく道路計画による利用制限を受けており、これまでの権利制限が解除されるとは考えられません。あるいは、解除されるのであれば明確にそのことを示すべきです。

法制部会の意見にあるように、損失の有無は市場価格で決まります。地下に構造物ができたことで、心理的影響で市場価格が下がるならば、それは補償されるべきです。同時に、地価下落は心理的影響だけではありません。現実には大深度地下トンネルは施設の撤去が困難であり、長期間にわたりこの施設が存続し、地下水への影響、地盤への影響、地下水の汚染、酸化、あるいは、地下構造物をつくることによる環境被害など、さまざまな不安が払拭されなければ土地の価格は下落していきます。これらの被害に対する補償もなく、土地所有に対して一方的にその使用权を取り上げるというのは、やはり住民の福祉に反するものだと言わざるを得ません。

地盤沈下等の環境被害は単に土地価格の下落にとどまらず、実害が生じる可能性があるものです。先ほど述べましたように、どこまで被害が生じないような対応、対策が検討されているのか疑問です。地下水位の観測井戸を何箇所かに設置し、常時監視する。地下水水質検査を季節ごとに行うといったような、長期的な対策が予定されていないことは大きな問題です。高尾山においても1年後、観測がストップされました。このように、長期的な観測をしっかりととらなければどのような被害が出るかわからない。そのことが大変大きな問題だと思います。

また、説明会席上、工事中の被害確認のためにトンネルの上、計画線上の家屋調査を実施するとの答弁が国交省よりなされていますが、単に工事中のみならず、家屋調査のデータをしっかりと維持し、トンネル供用開始後の長期スパンに渡って比較検証できるよう、そのデータを維持すべきです。

土地所有者のみならず、周辺居住者に対しても被害発生を抑制する対策が必要です。同時に、万が一の場合を想定し、被害者に被害の立証責任を負わせることなく被害補償を実施する体制を整えていく必要があると考えます。

三鷹市は巨大なインターチェンジジャンクションが設置され、大深度のみならず、区分地上権、立ち退きなど、さまざまな立場の人たちがいます。区分地上権にしても、大深度

にしても、自宅地下にトンネルを建築してほしくないという土地所有者に拒否権がありません。このことは大変大きな問題だと思えます。トンネルの上に住み続けたくないと思っただとしても、区分地上権の補償では転居もままなりません。人々の生活やコミュニティーを破壊するものであるとの自覚に立って、被害補償、あるいは、今後の生活再建についてきちんと対応すべきですが、そのような用意がない今回の事業では大深度使用認可をすべきではありません。

本計画の妥当性について、公共性を有する事業について一言述べたいと思えます。

大深度地下使用、民法で認められる土地所有者の権利を侵害するものですから、公共性を有するか否かの判断は慎重であるべきです。先ほど言いましたように、江戸の水源地と言われる湧水の豊富な地域の水脈を分断するトンネルは、東京の環境そのものを破壊し、生態系へ与える影響は計り知れません。少子高齢化の脱成長、成熟社会において、今後持続可能な社会を形成する、地球環境の温暖化を防ぎ、本当に今後の未来へ、子供たちへ環境を残すということを考えるならば、これから新たな高速道路を新規着工するのではなく、それより先にすべき優先課題があるはずで、本事業の公共性と住民の権利侵害、環境被害等を勘案するならば、大深度地下の使用を認めるべきではありません。

また、本計画は費用対効果、B/Cが高いため事業化が決定された経緯がありますが、このB/Cの計算は検証不可能な科学的データと言わざるを得ないことは昨日の長谷川公述人が述べたとおりです。事業認可の根拠とされる費用対効果は、建設費用に対して渋滞緩和等の走行時間の短縮という、ごく限定された数値での評価に過ぎません。環境に対するマイナス、今後の維持保全管理に関わる経費、経済効果と言われているものの実態、そして、交通量予測や人口動態による30年、50年後の社会のあり方を幅広く検証すべきです。

アクアラインや首都高速、中央環状、事業進捗状況や工事費用の増額補正の状況を見れば、現在予定されている1兆数千億円の事業費用では到底賄い切れないものと推測されます。地域特性から考えれば、工事中のみならず供用後も大量の漏水処理等、今後の維持保全費用が莫大になると予測され、このような現実的な想定に基づいたライフサイクルコストを含めた費用を積算すれば、費用対効果は著しく低下するのは明らかです。経済効果は今後の社会のあり方を考えれば非常に限定的な上、環境被害が大きく、その他の対策も勘案すればマイナスが大きい計画と言わざるを得ません。

三鷹市では、2007年に外環計画受け入れの是非を問う住民投票条例の直接請求があ

りましたが、市議会の反対多数で退けられました。その後形成された市民による外環道路問題連絡会三鷹では、賛同の2,800人がおり、外環道路計画中止を求める署名は現在4万筆を超えております。そのうち3万6,456筆が二度にわたって国交大臣に提出されております。三鷹は中央ジャンクションにより生産緑地の減少、良好な住環境の破壊、コミュニティの分断が生じます。

この三鷹市はふたかけ上部による公園等を整備することによって、ジャンクションによる負担を軽減させようとしておりますけれども、先ほどの中島公述人による工事中の被害をどのように対処するのかというのが見えてきません。工事期間中の被害を減少させるべく、説明会で私は周辺住民への情報周知を求めましたが、工事現場の塀に掲示板をつくり、そこに情報を掲示するだけとの答弁でした。騒音や振動計を設置することについても、検討するというのみで、普通のマンション建設で行われるような周辺住民対策すら行われていない、そのことがしっかりとできていない現在の工事進行状況では、多くの被害が今後10年にわたって出るのではないかと、大変懸念されます。このような整備工事の被害対策すらできていない事業者に、このような大きな影響を与える事業を任せるべきではないと考えます。

最後に、本日公聴会ですけれども、この公述は誰に対して行うものか。今回使用認可申請に対して審査を行う部署がきちんとこの公述を受けとめるのかどうか。残念ながらここでこの私たちの公述を聞いている人が、実際には担当部署としては議長ほか数人しかおりません。記録をきちんととって、そのことを調査してくださるものだと思いますけれども、臨場感をもってこの現場で聞いていただきたいかかったということを改めて申し添えて、私の公述を終わりたいと思います。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】 次は綿引正明様に公述をしていただきます。公述人の綿引正明様は壇上にお上がりになり、公述人席におつきください。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻は18時36分です。18時40分から公述を開始し、30分後の19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（綿引）】 私は一般社団法人東京都トラック協会専務理事の綿引でございます。本日はこのような機会をいただきましてありがとうございます。

私のほうからは、トラック輸送の現状、そして、東日本大震災時の対応、そして、東京外環ができることによる効果や期待などにつきましてご説明させていただきます。

特に首都圏では、環状道路が完成していないため、都心の状況は流入車両や都心を通過する車両により、さらに渋滞に拍車がかかっておりまして、トラック業界として環状道路の整備は早急に整備していただきたいという立場で意見を述べさせていただきます。

大変申しわけありませんが、着席してご説明させていただきます。

私ども東京都トラック協会の概要でございます。主なる事業内容は環境対策事業、交通安全・緊急輸送対策事業、輸送サービス向上対策事業、経営基盤向上対策事業などがございます。

また、会員数は一般会員3,473事業者、そして、特別会員として一般社団法人東京環境保全協会、そして、一般社団法人全国物流ネットワーク協会で構成しております。

物流事業は日々の生活や産業経済を始め、社会の諸活動を支えている公共性の高い産業で、特にトラック輸送は国内貨物輸送の大宗を占めております。物流の中心的役割を果たしている営業用トラックによる輸送は、荷主産業界や都民、利用者への輸送サービスの向上が求められておりまして、物流の効率化、そして、情報界の対応等が課題となっております。

また、トラック輸送産業は交通事故、環境問題とも深い関わりを持っており、常にその対策が厳しく要求されております。

産業経済や生活物資の輸送だけではなく、大地震、そして、風水害、火山噴火など、自然災害を初めとして、いざというときに食料や医薬品、復旧資材を被災地に運ぶという救援物資輸送も大切な社会的役割となっております。

これはトラック輸送の現状で、輸送機関別の分担率の現状でございます。ちょっと見にくいかもしれませんが、国内貨物輸送量、これトン数ベースでございますけれども、平成22年度で年間50億トンとなっております。輸送機関別に見ますと、海運、鉄道、航空などがございますけれども、トラックによる輸送が全体の9割以上を占めております。

これは全国から東京へ、そして、東京から全国へ発送しております品目別発着貨物量で

ございます。発着いずれもが化学工業品や農水産品を始めとして、同じような品目が運ばれております。先ほども申しあげましたけれども、東京から全国への貨物、全国から東京への貨物の約9割がトラック輸送によるものでございます。また、東京都内における輸送量のほぼ100%はトラック輸送によるものでございます。

これはトラック輸送の現状として、少量物品取扱個数の推移でございます。消費者にとって最も関わりの深い輸送サービスの1つであります宅配便輸送でございます。宅配便は明確な運賃や手軽さに加え、配達時刻の細やかな指定や温度管理など、利便性の高いサービスが広く消費者の支持を得ております。通販市場はインターネット通販やテレビショッピングの伸びにより拡大を続けており、このような多様な物流サービスの提供が現在の通販市場を根底で支えております。また、商品カタログやパンフレットなどを配送するメール便サービスの取り扱いもこの数年で拡大を続けております。

なお、宅配便は取扱個数が年々増加し、平成14年度には約28億個、平成19年度には30億個を超え、平成23年度には34億個に達しております。

トラック輸送の現状ということで、首都高速道路は慢性的な渋滞が発生しているため、配達時刻を指定しております宅配便やお店、また、工場等のサービスにも影響が出ております。

東日本大震災時の対応の関係でございます。トラック輸送は産業経済や生活物資の輸送だけではなく、災害などの緊急時に食料や医薬品、復旧資材を被災地に運ぶということもトラックの大切な役割でございます。平成23年3月11日に発生いたしました東日本大震災関係では、国や地方公共団体からの要請により、全国で約8,000台のトラックが緊急物資輸送として出動させていただきました。品目的には、食料品、飲料水、毛布などの生活用品を初め、多種多様にわたりました。

これは東日本大震災当日の都内の道路状況です。皆さんご承知のとおり、このような状況だったんですけれども、私ども東京都トラック協会では震災当日の3月11日深夜に東京都のほうから帰宅困難者受入施設への毛布約2万枚の緊急輸送要請を受け、トラック20両が出動いたしました。都内道路の渋滞もありまして、積込作業や配送作業は翌朝まで続いたところでございます。

これは被災地に救援物資を届けた私ども東京都トラック協会の緊急輸送トラックが岩手県のほうへ緊急物資をお届けしたときの荷卸しを行っている状況でございます。

今回の3.11の震災では、乳幼児家庭への飲料水をお配りするとのことで、水パニック

回避のために乳幼児用飲料水を都内各区市役所などに配送させていただきました。

これは都庁舎に集まりました救援物資を被災地へ輸送させていただく状況の、その状況でございます。私ども東京都トラック協会も、全国で8,000台だったんですけれども、我々のほうも700台強のトラックを出動させていただきました。

震災時の対応ということでございます。私ども東京都トラック協会、今回の雪関係でも、山梨県のほうへ食料品、水などを緊急支援物資輸送として出動させていただきましたけれども、協会としての使命として、そして、社会的使命として今後ともしっかりと対応していくこととしております。

ちょっと時間も早いかもしれませんが、もうまとめになってしまいますけれども、東京外環ができることによる効果や期待、まずその1つとして、この東京外環が整備できますと、東名高速、中央高速、関越道が混雑している首都高を使わずに連絡されることになります。また、環八などの一般道路の渋滞緩和も期待できます。それらで輸送時間の大幅な短縮が期待できると考えられますし、個々のお客さんや荷主さんのニーズであります時間指定配達輸送がしやすくなります。

また、時間短縮効果から、配送圏域の拡大、例えば、当日配送になるエリアの拡大等も期待できます。

また、渋滞が緩和することによりまして、物流の主な手段でございますトラックの燃費向上、そして、輸送コストの削減、ドライバーの負担軽減、特にドライバーの労働時間につきましては、大変厳しい規制が設けられております。こういった法令を遵守するといった点からも大きな効果が期待できます。

さらに、先ほど申し上げましたとおり、災害発生時においても迅速に対応が可能となるところでございます。

また、東京外環ができることによる効果や期待のその2といたしまして、走行速度の向上によりまして、CO<sub>2</sub>などの排出量が減少し、環境改善にも寄与できると考えております。

環状道路のネットワークができることによりまして、先ほど写真でもごらんになっていただきましたように、首都高速の渋滞の緩和が期待でき、渋滞状況に応じたルートを選択も可能となるため、配達時間の指定されている荷物も届けやすくなるということが考えられます。

また、交通渋滞が緩和されることによりまして、一般道での交通事故の減少も期待でき

るところでございます。

道路が整備されることで、トラックや自動車を使う人だけが便利になるわけではなく、宅配便が指定した時間どおりに届いたり、交通量が少なくなって環境がよくなったりと、沿線だけではなく、広い範囲の皆様にもメリットがあると、また、便利になる、効果があるというふうに考えております。

最後に、これまで述べさせていただきましたとおり、都民の皆さんの生活を支えさせていただいておりますトラック業界としては、東京外環の整備は1日も早くと願っているところでございます。

ちょっと早口で大変申しわけありませんが、以上で私の公述を終わりにさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。ご清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】 次は古谷圭一様に公述をしていただきます。公述人の古谷圭一様は壇上にお上がりになり、公述人席におつきください。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が18時54分です。19時から公述を開始し、30分後の19時30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（古谷）】 古谷圭一でございます。初めにちょっと申しわけないんですが、私は脳梗塞で声帯が半分麻痺していますので、こんな声になって申しわけございません。という点で、動けなくなりましたらこれを飲みますので。

私はもともと東京大学工学部、それから、東京理科大学の理学部、恵泉女学園大学の人文科学部というところを経てきております。工学博士でございます。昔科学技術庁の資源調査会の専門員を務めたことがございます。そういう意味では、御用学者の1人でございます。専門は分析化学で、環境科学、それから、技術倫理学、これは現在私が集中してやっていることです。それから、人間環境学という形でやっております。

なるべくこの問題に対して私に関心を持ちましたのは、中立的な立場から工学研究者と

してこの問題を考えたいという形で関わってまいりました。そのうちにだんだんだんだん私はどうも何か変だという形で反対派に近いほうに押し流されちゃっているというのが実情かと思います。

これまでの専門の方々の公述などを伺いまして、全くそのとおり。それから、計画実施担当者の運用自体が問題だという気がいたします。大学の先生方の工学的な発表についても、私はそれなりに正しいと思います。ただし、その運用に関してはとても問題がある。

大きく3つ私はポイントがございます。最初の理由は、この計画申請の必要性ということ自体は、目的が事実と相違いたしているということがございます。簡単にまとめますと、本計画の大深度地下化によって、都市計画法上同一の土地に関して計画進行中の外環ノ2計画の目的、内容は、本計画の申請書に書かれている本事業の目的、「地域分断を最小限に抑え」に対して矛盾しております。そういう点で、申請条件は満たしていないと私は思います。

内容へ入ります。この計画の必要性について、申請書では、「本事業は土地の改変をできる限り減らし、地域分断を最小限に抑え、自動車からの排出ガス、騒音及び振動が沿線に与える影響を軽減するためとん、シールドトンネルを基本構造とし、極力大深度地下を活用した。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軒であったのに対し、地下方式の計画では約1,000軒に減少した」。これは別添書類の2-20でございます。そういう点では、この計画は高架構造を前提としてスタートいたしました。最初は高架部分と地下部分とを対象とした昭和41年決定の2つの計画、すなわち、本線計画と地上部街路計画ですが、それが一体として扱われてきたものでございます。この一体だということは、昨年12月に大畑課長さんが私どもにそういうふうに説明されております。

ところが、平成17年に高架部分の本線地計画を地下化する都市計画変更によって、地上部街路計画、外環ノ2計画を切り離して事業化することになったわけですね。

ところが、切り離してということ自体は、その2つの計画はとりあえず外環の本線を先にやるというようなPI会議のほぼ決定だったと思うんです。

これらは現在互いに独立の計画ではあるけれども、関連する土地部分に関しては同一の部分を対象としております。ことにこの2つの計画はそれぞれ独立に取り扱う目的上、本線計画が地上部に存在する建物の移転にかかわる地域分断に関して、これを切り離して論

議することが全く不可能なはずなんです。

現在住民に提案されております外環地上部街路計画、これ東京都のいわば外環ノ2の計画ですが、その内容と目的との関連性を考慮して審査いただければ、この大深度法の適用は前提を無視することになります。

この計画は、申しましたように、また、きのう大畑課長さんがおっしゃったように、本計画は土地の改変をできる限り減らし、土地分断を最小限に抑え、繰り返しますが、3,000軒最初あったのが、地下の計画で約1,000軒に建物移転が減少するとございます。

けれども、現在国交省も関連している、これは長谷川公述人が話した東京都が提示している外環地上部街路計画では、副次的効用の環境、防災機能を強調する都市道路ネットワークの完成が目的として私たちに示されております。まさに地域分断を主目的にすることが掲げられているわけです。私たちは住んでいるところが分断されるんです。

外環に、これは検討の進め方、20年3月にあります、具体的な例として、現在は、これは練馬区住民に提示されております地上部街路についてのあり方、複数案というのが、1月に整備局から出されておりますが、高架時に設定された幅員40メートルの部分にしましては、1、道路または緑地となる3つの幅員18メートル案、2、幅員22メートル案、3、幅員40メートルの3案のみが示されまして、平成17年当時に住民が期待していた地域分断の解除は完全に無視されております。そして、またそれによる撤去建物軒数は示されないままの申請でございます。

その他の地区においても、都市道路ネットワークの必要上、無条件廃止はあり得ない。これは武蔵野市と杉並区においての地上部街路に関する話し合いの方針として出されております。それ以上の廃止というのは認められないんだという態度がはっきりしております。都市ネットワークです。ということは矛盾していると思うんですが、この今回の計画に記されております、予想される移転が必要な建物数は約1,000軒に達することは、そこまで減らすということは到底不可能で、全部ゼロになっちゃうということが前提なわけです。ということは、これは完全にこの大深度法に対する都市計画上の違反でございます。これは都市計画法第13条には、同一土地空間に関する2つの都市計画が互いに矛盾したまま施行されるということを禁じてございます。

第2番目の問題は、これまでも何度も出てまいりました、環境評価書には問題があるということです。これは私の工学的な問題ですので、余計感じるわけです。これまでの大深

大深度法適用事例と、この本計画の規模の大きな相違は、これまでの環境評価では不可能なほどの規模であって、その点に焦点を合わせた環境評価は本来必要なはずで、このままの大深度法の適用による事業実施は、予想されていない影響が発現する可能性が私は極めて大きいものと考えます。

3つございます。過去における大深度法の適用例は、わずかたった1例です。神戸市内のわずか160メートル及び110メートルの2つの区間のセグメント直径3.35メートルの導水管トンネルが大深度法でもって適用されているのみでございます。

これに比して、この私どもの計画は武蔵野台地のかつての谷頭湧水地帯の透水率の異なる何本もの地層を横断する直径16メートルのトンネル2本を並べて、16キロメートルに及ぶ巨大な不透水性と言っている、の布設と言える計画でございます。

このような長大な構造物が科学的に未知の大深度に設置される環境的影響は、決定的に大きいはずで、これはこれまでのいろいろな報告書の中にもそういうことが書かれてございます。

環境省の平成20年度環境評価技術手法（大深度地下関連）調査報告書、平成21年3月に出たもので、そこには産業技術総合研究所の木村克己、古宇田亮一研究員が、地下構造物構築物の建設によって、地下水の流れが変化する。この変化の予測は非常に難しい。動きは複雑であり、時間によっても変化する。深いほど難しいと述べております。

また、きのうの大島先生の大深度地下水への影響は細心の注意を払うべきと述べておられます。

同様な趣旨は、古川公述人が言いました陶野郁雄氏、当時は国立公害研究所の水質土壌研究部地盤沈下室長が『大深度地下開発と地下環境』、鹿島出版から出ている本にも述べられております。これに対応するような特別な配慮と注意というものは、これから述べますように、ほとんど行われないうちに環境評価報告書は作成、発表されております。そして、この審査の重要な資料として提出されているわけです。

今言いました環境省の評価手法調査報告書では、本当に不思議なことに、大深度地下道路環境評価過去例として、過去例です、本計画の大深度計画は既に行われたことを挙げております。これは環境省だから、国土交通省とは関係ないから間違っているんだよということになるかもしれませんが、このままこの報告書を利用して大深度環境評価のモデルとこの環境評価書がされたら、磁気浮上新幹線のトンネルなんかにもとんでもない影響を及ぼすことは当たり前です。

具体的にはきのう、西村公述人が触れました武蔵野市外環連絡協議会の第46回学習会、これは去年の9月に行われましたが、私どもは地下水学の専門であります某国立大学工学部教授のモデルシミュレーション、多元解析法ですが、その計算結果は、この計画で使われている、環境評価書で使われている地下水環境評価の多元解析メッシュは粗過ぎて構築物による地下水圧変化が理論的には評価できない。そのためには、もっと細かなものであって、この環境評価書は安全である、影響はないということは科学的にうそであるということをおっしゃいます。

当たり前です。粗いメッシュの中で多元解析をしましても、その粗いメッシュのセル自身はその中は均一と仮定するのが多元解析の当たり前の手法なわけですから、それ以上の細かなところの変化は出てこない。それがこの担当しておられる方は、下請に出したんでしょうが、見抜く力がないということでございます。

そうなった場合、このまま工事を大深度法によって行われるとしますと、諫早湾の閉切工事のように、もうにっちもさっちもいかない。私はあそこのところずっと関わって、全部歩きました。あそこのところの閉め切りのあれを、ゲートをあけても閉めても環境は違った形で両方とも悪くなるんです。そういう意味では、今政府はいろいろやろうとしていますけれども、あけても閉めてもどっちもだめになっちゃっているんです。そんなようなことが私どものこの外環本線において起こった場合、そういうことを起こさないのが計画者の責任であると思っております。その責任を放棄したままで法的に申請を受けるということ自体は、その資格がないと思います。

2番目です。さらに国交省の関係当局の武蔵野市における説明会、これは昨年10月で、私はこの多元解析に入れているデータが、インプットデータが正しくないということをおっしゃいました。それ以前にも申し上げてございます。そして、それ自体に関する回答者のお方は、現在この中にもおいでです。ですけれども、いや、それは数値で出したんだから、出したんだからそれで意味ありますよという格好で放り投げちゃっています。

私はそれ以上、その結果で環境への影響は無視できるとされております。具体的に言いますと、インプットデータは過去十数年間の年間平均降雨量のさらに平均値でございます。それでもって計算しているんです。少なくとも今後10年以内に起こり得る異常豪雨に対する予測ということとは全くならないわけでございます。とすれば、事故が起こるか起こらないか、この評価書ではわからないということなんです。

例えば、過去データを用いるにいたしましても、平均値ではなくて、10年以内の頻度

で行った異常年データをインプットデータとして用いるべきはずなものです。実は、これは誰ですか、オープンハウスですか、説明会でしたか、そのときに私はこの話を聞いてあきれて、あなたがこういうデータをマスター論文で出したら、私はおまえにマスターはやらないよと申しました。

さらに、最近起こりつつある異常降雨と太平洋海水温との関係ということに関しては全く無視した評価書でございます。環境変動に関する政府間パネル、PCCの予測において見ますと、大体地球温暖化による一番比熱の大きい太平洋の海水温はおくれて温まってくるわけです。一旦温まってしまったら、それはなかなか冷めません。大体一番高い温度になるのが2030年でございます。ということは、それに向かってもっとひどくなる。とすると、もっと異常降雨が起こるということでございます。そうすると、それに対して、それこそ今から30年も前の降水量でもって出したインプットデータ自体は全く意味がないはずだということすら気がついておりません。

そういう点で、私はこの環境報告書自体は信用できないものだと思います。専門の立場から私はそう言えます。

環境省の調査報告書の中では、尾島俊雄氏、都市環境エネルギー協会理事長が、ヒートアイランドや都市集中豪雨の影響のメカニズムはわかっている。その影響もわかっているし、技術的には何の問題もない。社会的対策が問題なんだと述べてございます。このわかっているメカニズムを用いて正しい計算結果をして評価をすることが私は緊急に必要だと思って質問したんですが、それはそのままどうなったか答えがございません。

もうさっき申しましたように、かつて御用学者だった私の経験では、専門審議会ではこういったような予測計算に用いる条件やインプットの内容などは、そういう中には出てきりません。とすると、先ほどの先生がおっしゃいましたけれども、正しくやられたと思いますという言葉でしかない。つまり、彼は審議会の委員をやっているにしても、思いまですで全部、あなたがたに、事務局当局に任せちゃっているんです。という問題を私は非常に大きなミスだと思います。

私も実際審議を行ったときに、突然渡される資料自体は十分な読みの時間、それから、今度は審議する時間自体も、次々の資料を処理することだけで十分なことが審議できません。そんなような点を私はこれに加えて評価していただきたい。これはそういう点で無視されること自体は、私は友人としているんじゃないで、専門家として言っているつもりです。

自然が相手ですので、科学的に粗雑に置かれた評価が、マニュアルに沿ってきちんと行われたんだから有効であるという、法優先の論理は自然には成り立たないです。十分に科学的に正しい評価に基づかなければ、法律に優先する自然のメカニズムによる不測の事態や災害というものは、実際起こったときに、長崎やそのほかのいろいろなところで起こっている後での異常事態に対する余分なコスト、それは道路公団にだけ乗っけるから、国費じゃないよと言うかもしれませんが、全くそのような状態は無責任と言いがございせん。

今の小さい3つ目です。大深度地下構造物による地表への各種環境影響は、工事後長期かつ広範囲にわたっているために、これに相当する十分な合理的期間をかけた工事実施前の綿密な環境基礎測定と、工事開始後の少なくとも5年から10年以上の路線両側少なくとも150メートル程度の範囲の連続モニタリングが絶対必要です。それだけ深いところですから、それだけ広がるはずで。それはそのことに対しては今後検討しますというようなお答えしか返ってこないはずだというふうに私は感じますが、これに関しては、これまでの回答ではごく短期間小規模な計画のみが私どもに伝えられております。それ以外の監査計画の有無というものの自体があるんだかないんだかすらもわからない、検討します。

しかも、本計画において、異議申立期間は事業認可後1年以内、実際に40メートルの地下の影響が表面に出てくるには1年以内ということ自体は絶対あり得ません。先に工事しちゃって、それで、あとは野となれ山となれのメカニズムがここに組み込まれております。

そういう点では、実際に被害が生じて、工事の中止、復元、または、補償の可能性というのは、この工事が原因とは断定できないという言い逃れが可能でございまして、そういう点ではこの計画に直接関連いたします当該地区及びその近隣の居住住民の権利というものは完全に無視されているわけでございます。

先ほど言いました環境省の調査報告書の112ページで提案されています大深度地下水に対する安全措置は、おもしろいことに、地下水流動保全工法の採用と書かれております。この工法は、私は浅層地下水に対してだということを、たしかご説明会で伺った覚えがあるんですが、逆に言えば、大深度地下水に対する安全措置というものは、裏込め材の注入ということだけです。裏込め材の外側に生じます側水圧の変化ということは、かえって非透水構造物の半径が大きくなるだけに、そこでの圧変化というのは大きく影響するはずで。そういう意味では、かえって地下水流前後の水圧差を増大させる要因の1つでござい

ます。

そうすると、これはトンネル東西の地下水ヘッド差による湧水量の変化や、長期間たつてから生じるかもしれない水みちの形成、地盤沈下などということにもつながる可能性があるという点では、現在のままでは安全であるという合理的な根拠がないままに環境評価書がつくられ、そして、それが資料として提出されているという状態です。これをご審査いただく側は、同じ国土交通省だからということじゃなくて、厳正に審査をお願いしたいと思うんです。そうじゃなけりゃ、後で身内だからと悪口を言われます。

そういう点では、この大深度地下水に対する環境影響評価は不十分なままで、今今後この手法が大深度環境評価のモデルとされてしまったら、とてもこれは日本国中大迷惑を起こすということで、まだ審査する段階には至っていないと私は思います。私はこのままでやれというんじゃないんです。ちゃんとした評価をやって、作り直して出して申請してくださいということなんです。

理由の大きな3つ目です。計画事業立案段階において、住民の意見を十分に聞くということが軽視されております。簡単に短くまとめますと、本計画が決定されて以来、極めて長い間関連地域住民からの意見聴取が形式的に行われてきたが、本審査において厳正に中立的に住民の意見を十分に聞くことを行い、先日福島で行われた原発の公聴会のような、公聴会開催が単なる行政処置を先に進める形式的な段階とにならないようお願いしたいと思います。

先ほどの女性の方の質問と、それから、議長と、それから、事務局の間で何か話が何かよくわからないような状態がございました。この場合はハードな立場の議長及び事務局と公述人のこの事業に関連する人々の数字に換算できないソフトな問題、その感覚があるかないかの違いがわからないという答えになったと思います。

そして、私はふとそこで私の技術倫理で思い出しました。これは今の国交省の戦前の末期がんだった宮本武之輔が、詩を書いているんです。ちょっとその具体的な詩は、もうさっきのあーっとで思い出そうと思ったんですが、思い出せないんですが、要は、こういうことです。課題を与えられて、それに働くような技術の奴隷じゃなくて、自分の頭で考える技術者になりたい。そういうことはこの宮本武之輔はそれをちゃんと公表して、省内で1人1人にしょっちゅう語ったそうです。何か私はこのところで合点ならぬのを見ますと、またいろいろな会で見ますと、何かロボットがいるような気がするんです。

具体的に入ります。本件のB/C、交通量予測やアセスメント結果について、定められ

た方法にのっとり厳正に算出しているという当局の回答の中では、先ほど言いましたように、インプットデータの意味及び内容、算出根拠などは答えてくれません。または、答えることはできない人が説明員になっています。そして、上司に報告するとか、調べておくとか言って、そのままにされちゃいます。

ですから、最終報告書にはせいぜい短い意見の羅列か、十分住民の意見を聞いたということだけしか書いてごさいません。それでもって審議会へ出ます。これまでの本計画に関する国交省主催のPI会議、オープンハウス、説明会等の住民との話し合いの会のいずれにおいても、開催通知は突然、この公聴会もまさにそうです、かつ、周知にはほど遠い手段で行われてきています。新聞でも見つけられませんでした。また、開催時も計画案の一方的な説明が主で、住民側の質問に対しては、見当違いな声明や回答で多くの時間を費やして、そして、その結果、検討中です、調査して回答する、いや、公表できない、記憶にない、答える権限にはないという答えがこれまでほとんどです。

ですから、そのために住民たちは自分たちの疑問が解決するようなことを願って何回も何回も同じ質問を繰り返すわけです。そうすると、答える側は、ああ、またか、同じ質問かという格好での嫌な顔をされる。それが私たちの感じです。そのためでは、この計画への住民の建設的参加、その意味が本当のパブリックインボルメントという言葉の意味ですが、それが拒まれたままの既定の方針のみの説明で、質問者の疑問はいつまでも疑問のまま答えられないで、それで疑問を持つ住民の理解、納得による協力によって本来は原案をより合理的なものにするという、本来のパブリックインボルメントの目的が忘れ去られております。

回数、時間のみが意見を聞く機会を十分に与えられた、とり得ていたんじゃないです。という形で、大深度法適用申請がなされております。そういう意味では、知らしむべし、よらしむべからずという封建時代の非民主的行政方法がそのまま、この地下化のきっかけになりました東京パリ都市交通シンポジウムの意見を見ますと、その中で、ノナカ委員が、公聴会を何度も開いて少数グループに広く門戸を開くべきである。だけれども、数字だけが優先するメモリーで引っ張ってくるのはまずい。パブリックサーバントとしての行政のメカニズムよりお上としてのパワーが強かったということを言っています。そういう点では、そのときに当時の技官のヤマシタさん、終わりますね、じゃあ、最後、同じ国交省でありますけれども、シザワの本日の……。

【議長】 終了時刻。

【公述人（古谷）】 公聴会本来の目的に沿って審査をお願いいたしたいと思います。  
以上でございます。

【議長】 降壇してください。

（公聴人の降壇）

【議長】 以上で全ての公述が終了いたしました。

これにて本公聴会を終了いたします。

公述人および傍聴人の方々は速やかにご退場をお願いいたします。