

圏央道（八王子南インターチェンジ～八王子ジャンクション間）  
及び一般国道20号改築工事（八王子南バイパス）に係る公聴会

日 時 平成17年11月17日（木）

14：00～20：45

場 所 八王子市民会館

○議長 本日の公聴会は首都圏中央連絡自動車道八王子南インターチェンジから八王子ジャンクション並びに八王子南バイパスに関する事業認定申請に係る公聴会でございます。

本公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき本年9月28日付で起業者である関東地方整備局及び中日本高速道路株式会社から提出された事業認定申請について開催するものであり、今後事業認定庁として当該申請の審査、事業認定に関する判断をするに当たり勘案すべき情報を収集することを目的とするものであります。なお、本公聴会の開催に当たっての注意事項等につきましては国土交通大臣決定としてあらかじめ公聴会開催実施要領として制定したものにに基づき、国土交通省ホームページに掲載しました開催案内に記載しておりますが、本日会場受付にてお配りいたしました公述人の方へ注意事項、傍聴人の方へ整理券にも記載しておりますので、ご一読頂き遵守されるようお願いいたします。万が一これを遵守いただけなかった場合は、議長より退場を命じることがありますので、あらかじめご了承下さい。

#### 1. 起業者（関東地方整備局及び中日本高速道路（株））

○永松 公述人の、国土交通省関東地方整備局長門松と、中日本高速道路株式会社代表取締役社長高橋の代理人であります、国土交通省関東地方整備局相武国道事務所の永松と申します。よろしくお願いいたします。

本日の公聴会では、対象事業であります首都圏中央連絡自動車道、以下「圏央道」と言いますが、八王子市南浅川町地内から、八王子市裏高尾町地内までと、一般国道20号八王子南バイパス、以下「八王子南バイパス」と言いますが、八王子市館町地内から八王子市南浅川町地内までの、それぞれの事業のこれまでの経緯、事業の目的、及び内容などについて説明し、この事業が土地収用法第20条の要件を満たしていることを公述してまいりたいと考えております。

なお、本日も説明させていただきますインターチェンジなど、工事中のものは全て仮称ですので、あらかじめご了承願います。

それでは、圏央道の事業の経緯、目的及び内容について、ご説明いたします。

本日公述する圏央道の対象区間は、中央自動車道八王子ジャンクション及び圏央道の海老名北インターチェンジから八王子ジャンクションまでの27キロメートルのうち、東京都八王子市南浅川町地内に設置される八王子南インターチェンジから、八王子市裏高尾町地内に設置される八王子ジャンクションまでの2.1キロメートルの区間で、図の赤い線の部分でございます。

続きまして、これまでの経緯について、ご説明いたします。

この公述する対象区間のうち、一般国道20号、八王子南インターチェンジから中央自動車道八王子ジャンクションまでは、昭和60年から昭和63年にかけて、都市計画案、環境影響評価書案などの説明会を行いました。そして、平成元年に都市計画決定されております。また、八王子南インターチェンジ周辺については、平成5年から平成8年にかけて、都市計画案、環境影響評価書案などの説明会を行いました。そして、平成9年に都市計画決定されております。その後、地区ごとに異なりますが、平成元年から平成9年にかけて測量地質調査説明会を、平成8年から平成12年にかけて設計説明会を行いました。そして、平成14年1月に八王子市南浅川町地内において工事に着手しました。

なお、これまでの工事の実施に当たっては、それぞれの段階において工事説明会を開催したり、工事のお知らせを配布するなど、工事内容の周知に努めてまいりました。

起業者としては、事業の早期完成のため、任意による用地交渉を行ってきた結果、圏央道の用地買収率は現在約8割に達しており、用地取得対象件数105件のうち、既に86件の用地を取得済みです。しかしながら、圏央道の事業区間の残る19件のうち、事業反対者が6件、割合にすれば全体の約5%が存在しております。このため、周辺地権者は用地買収に必要となる境界の確定すらできない状況が続いているなど、残念ながら今後の用地交渉の好転は期待できないと考えております。

また、圏央道の早期完成を願い、圏央道をつくる八王子市民の会、圏央道を促進する高尾21の会など、住民有志による6つの促進団体が発足しております。現在、これらの促進団体により、圏央道の早期完成に向けての署名活動や、事業促進の要望活動などが実施されております。

また、多摩地区沿線市町村の各議会において、圏央道の整備促進に関する意見書が継続して可決されるなど、沿線住民、沿線自治体の圏央道の早期完成に寄せる期待も大きなものがございます。

これらのことを踏まえまして、7月22日に土地収用法第15条の14条に基づく説明会を実施し、9月28日に事業認定の申請を行いました。

続きまして、事業の目的について、ご説明いたします。

今回公述する対象区間のご説明に先駆けて、圏央道全線についてご説明させていただきます。この図の一番外側の赤色の線で示した環状道路が圏央道です。

なお、既に開通しております区間は紫で、公述する対象区間は緑色の線で表示しております。

圏央道は、東京都心から約40から60キロメートル圏に位置する、横浜市、八王子市、つくば市、木更津市などの都市を相互に連絡することにより、地域間の交流を拡大し、地域経済及び地域産業

の活性化を促します。

また、圏央道は、首都圏からの放射状に伸びる中央自動車道などの放射状の幹線道路と相互に連絡することにより、都心部への交通の集中を緩和し、首都圏全体の調和のとれた発展に貢献することなどを目的にした、総延長約300キロメートルの環状道路です。現在、首都圏では、圏央道、東京外郭環状道路、首都高速道路、中央環状線が一体となった3環状の道路整備を進めております。

次に、環状道路の機能ですが、現状では東名高速道路から東北自動車道に行く場合には、このルート選択が考えられます。このルートは都心を経由しなければならないため、渋滞に巻き込まれることが多いわけです。今後環状道路が整備されますと、このように圏央道を使うなど、ルートの選択肢が広がります。これをバイパス効果といいます。

また、地域間の移動が迅速化されることで、地域間の交流の拡大と、産業経済活動の活性化を促す効果などがあります。その他にも、分散導入効果、代替ルートの確保などがあります。

しかし、現在の圏央道の整備状況は全線約300キロメートルのうち約32キロメートルが開通しているだけでございます。このため、首都圏では通過交通が都区部に入り込み、このことから、都区部の交通渋滞の原因の一つになっております。その結果、混雑時平均旅行速度は全国では平均時速約35キロメートルですが、首都圏では約26キロメートル、東京区部では約18キロメートルとなっており、このことから、都心に交通が集中し、交通渋滞を引き起こしていることがわかります。

一方、圏央道を含む3環状の整備により、走行時間の短縮や、走行経費の減少などの直接的な経済効果は年間約4兆円と推計されております。

次に、圏央道の海老名北インターチェンジから八王子ジャンクション間の事業の目的について、ご説明いたします。

圏央道が通過しております多摩地域、神奈川県央地域の幹線道路としては、国道16号、129号、246号などがありますが、これらの幹線道路は既成市街地を通過していることなどにより、各所で慢性的な交通混雑を引き起こしております。この写真は、国道16号、八王子市北野町付近の渋滞の状況です。この付近の混雑度は1.38となっております。同様に、国道129号や246号においても渋滞が見受けられます。圏央道が整備されないことによる幹線道路などの渋滞による社会経済的損失は、1都2県で年間約1,000億円にも上るものと推計されております。このような交通混雑などの状況に対処するため、海老名北インターチェンジから八王子ジャンクションまでの間を結ぶ延長約27キロメートルの区間の事業を鋭意進めているところです。

続きまして、事業の内容について、ご説明いたします。

まず、路線の概要です。圏央道の路線の選定に当たっては、既存集落連たん地区の回避、既設主要幹線道路との有機的連携、沿線地域の土地利用計画との整合、事業の経済性などを勘案するとともに、社会的、技術的及び経済的観点から決定したものです。公述する対象区間について、次に南から順にご説明いたします。

八王子南インターチェンジは、接続する八王子南バイパスの位置を考慮しつつ、支障となる物件が少ない平坦部にコンパクトな形式で設置することとしており、明治の森高尾国定公園及び都立高尾・陣馬自然公園の改変度の低減を図っております。八王子南インターチェンジからは、明治の森高尾国定公園を高尾山トンネルで通過し、南浅川、都道浅川・相模湖線及びJR中央本線を裏高尾橋で横断した後、八王子ジャンクションへ至ります。八王子ジャンクションは、市街地の発展状況、中央自動車道小仏トンネルの位置、周辺施設の立地状況などを考慮し、裏高尾町地内の、人家に最も影響の少ない中央自動車道の北側を中心に設置することとしました。

続きまして、構造の概要について、ご説明いたします。

圏央道の設計に当たっては、高速かつ安全な運転を可能とするために、他の道路との交差は全て立体交差として、車線は4車線、設計速度は時速80キロとしており、道路構造令に基づき適切に設計しています。

なお、本路線は自動車専用道路として計画され、国土交通大臣による国道事業と、中日本高速道路株式会社による一般有料道路事業の合併施行方式により建設するものです。八王子ジャンクションも同様に道路構造令に基づき適切に設計を行っております。

なお、事業に要する経費については、国土交通大臣が行う事業は道路整備特別会計、中日本高速道路株式会社が行う事業は社債などで賄われます。

これは、公述する対象区間における構造物ごとの延長をまとめた表ですが、全体延長2.1キロメートルのうちトンネルが1.45キロメートルと、約7割を占めています。また、車道の幅員は1車線当たり3.5メートルで、上り線、下り線ともに2車線なので、それぞれ7メートルずつとなります。

次に、多摩・神奈川県央地域における圏央道の整備効果について、ご説明いたします。

本路線が整備されることにより、国道16号などの交通量の減少が図られます。具体的には、国道16号、129号、246号において、約6から43%程度の交通量の減少が見込まれております。また、圏央道が東名高速道路から中央自動車道まで整備されることによる幹線道路などの渋滞緩和による社会経済的な便益は、同じく1都2県で年間約1,000億円程度と推計されております。さらに、八王子南インターチェンジから八王子ジャンクションまで先行して整備されることによる同様の便益

も年間約90億円程度と推計されております。

この図は、本路線が整備されることによる温室効果ガス、二酸化炭素の排出量の削減量を示しております。本路線が整備されることによる周辺道路の交通量の減少などで、同じく1都2県で年間約9.7万トンの温室効果ガスが削減されると試算されております。これは、明治神宮の面積の約127倍に相当する森林の二酸化炭素吸収量に匹敵する削減量です。

この図は、関越自動車道と東名高速道路が結ばれることによる具体的な時間短縮効果を示した図です。厚木インターチェンジから鶴ヶ島ジャンクションまでは、東名高速道路、環状8号線、関越自動車道を利用して現在約124分かかりますが、圏央道が整備されますと約49分となり、所要時間は約3分の1になる見込みです。

○伊與田 同じく代理人の伊與田と申します。よろしく願いいたします。

それでは、圏央道事業に引き続き、八王子南バイパス事業について、同様に公述してまいりたいと考えております。

公述する八王子南バイパスの対象区間は、八王子市北野町地内の国道16号、八王子バイパスとの交差部から圏央道八王子南インターチェンジまでの9.6キロメートルのうち、八王子市館町地内の町田街道から、八王子市南浅川町地内に設置される圏央道八王子南インターチェンジまでの2.6キロメートルの区間で、図の中の赤い線の部分です。

続きまして、これまでの経緯について、ご説明いたします。

今回公述する対象区間については、平成7年に都市計画案、環境影響評価書案の説明会を行い、平成9年2月に都市計画決定されました。その後、平成9年11月に測量、地質調査説明会を、平成12年2月に設計説明会を行いました。そして、平成14年1月に八王子市南浅川町地内において工事に着手しました。

なお、これまでも工事実施に当たっては、それぞれの段階において工事説明会を開催したり、工事のお知らせを配布するなど、工事内容の周知に努めてまいりました。

起業者としては、事業の早期完成のため、任意による用地交渉を行ってきた結果、八王子南バイパスの用地買収率は現在約8割に達しており、用地取得対象件数42件のうち既に35件の用地を取得済みです。しかしながら、事業用地の一部において事業に反対するため起業者の用地取得を困難にする目的で土地トラストが設定されていることなど、残念ながら今後は用地交渉好転が困難な状況であり、このままでは八王子南バイパスの整備のために事業協力をしていただいた多くの方々や、地域住民の方々の一日も早い八王子南バイパスの完成を望む声に応えることができないこと

から、圏央道事業に併せ事業認定申請を行いました。

続きまして、事業の目的について、ご説明いたします。

これは、八王子南バイパスの全体区間を示した図ですが、この図の中央部分に東西に赤い実線で示しているのが八王子南バイパスです。八王子市北野町地内の国道16号八王子バイパスから、八王子市南浅川町地内の圏央道八王子南インターチェンジに至る延長9.6キロメートルの国道20号のバイパスとして計画しております。八王子南バイパスが通過する八王子市は、東西方向の幹線道路として国道20号などがありますが、これらの幹線道路は、生活交通、バス交通などがふくそうすることから、ラッシュ時はもとより、平常の時間帯においても交通混雑が発生しているほか、商業施設や公共施設などが連たんし、これら施設への出入り、沿道からの出入り交通などにより、本線の走行性を阻害するなど、各所で慢性的な交通混雑が発生しています。この写真は、現在、国道20号、八王子市大和田三丁目付近の渋滞状況です。この付近の混雑度は1.58となっています。

同様に、都道上館・日野線、通称北野街道においても渋滞が見受けられます。八王子南バイパスが整備されることによる幹線道路などの渋滞による社会、経済的損失は、八王子市、日野市、国立市の3市全体で年間約190億円程度と推計されています。このような交通混雑などの状況に対処するため、八王子バイパスとの接続部から圏央道八王子南インターチェンジまでの間を結ぶ延長9.6キロメートルの区間の事業を鋭意進めているところです。

続きまして、事業の内容について、ご説明いたします。

まず、路線の概要です。八王子南バイパスの路線の選定に当たっては、地形状況、土地利用状況、主要幹線道路との接続、経済性、事業の効果などを勘案するとともに、社会的、技術的及び経済的観点から決定したものです。八王子南バイパスの町田街道から圏央道八王子南インターチェンジまでのルートをと、東側、図面右側からご説明いたします。本路線の選定に当たっては、八王子市館町地内における館ヶ丘団地及び東京医科大学医療センターなどへの影響を最小限にした線形を選定し、町田街道と立体交差により接続をした後、八王子市の高台に位置する館町地内の拓殖大学及び狭間町地内の住宅団地を回避した線形によりトンネル構造で通過し、南浅川町地内において国道20号及び圏央道の八王子南インターチェンジへと至ります。

続きまして、構造の概要についてご説明いたします。

本路線の設計に当たっては、円滑かつ安全な交通を確保するため、主要な幹線道路の交差は全て立体交差とし、車線数は往復4車線、設計速度は時速60キロメートルとしており、道路構造令に基づき、適切に設計を行っております。

なお、事業に要する経費については道路整備特別会計で賄われます。

これは、対象区間における構造物ごとの延長をまとめた表ですが、全体延長2.6キロメートルのうち、トンネルが1.8キロメートルと約7割を占めています。また、車道の幅員は1車線当たり3.5メートルで、上り線、下り線ともに2車線なので、それぞれ7メートルずつとなります。

次に、八王子市域における八王子南バイパスの整備効果について、ご説明いたします。

本路線は、八王子市内の東西方向の交通の一部を分担することから、国道20号、北野街道などの交通量の減少が図られます。具体的には、国道20号や北野街道において、11から42%程度の交通量の減少が見込まれております。

また、八王子南バイパスが整備されることによる幹線道路などの渋滞緩和による、社会、経済的な便益は、同様の3市全体で年間約190億円程度と推計されています。

この図は、本路線が整備されることによる温室効果ガス、二酸化炭素の排出量の削減量を示しています。本路線が整備されることによる周辺道路の交通量の減少などで、同様の3市全体で年間約1.2万トンの温室効果ガスが削減されると試算されています。これは、明治神宮の面積の約16倍に相当する森林の二酸化炭素吸収量に匹敵する削減量です。

この図は、国道16号、八王子バイパスと圏央道八王子南インターチェンジが連絡されることによる京王電鉄相模原線南大沢駅と八王子南インターチェンジ間の時間短縮効果を示した図です。現在は国道20号、または北野街道などを利用して約47分かかりますが、八王子南バイパスが整備されますと、約26分、所要時間は約21分短縮され、おおむね2分の1となる見込みです。

○永松 引き続きまして、圏央道及び八王子南バイパスの対象区間における環境保全対策について、ご説明いたします。

環境影響評価書は、圏央道が昭和63年、国道20号から八王子ジャンクション間、及び平成8年、神奈川県境から国道20号間に、八王子南バイパスは平成8年に、それぞれ作成されております。

まず、環境影響評価の流れについて、ご説明いたします。環境影響評価の流れについては、圏央道と八王子南バイパスともに同じ流れとなっておりますので、一体的にご説明申し上げます。

まず、予測評価項目を選定するために、対象事業を実施する地域の概況を把握いたします。次に、事業の種類、規模、その他事業計画の内容を検討し、環境に影響を及ぼす恐れのある行為、及び要因について抽出いたします。その上で、抽出した環境に影響を及ぼす恐れのある行為や要因と、把握した地域の概況を十分に勘案して、必要な予測、評価項目を選定いたします。圏央道及び八王子南バイパスの場合は、ご覧のとおり11の項目が選定されました。

次に、選定された予測、評価項目について、事業着手前の状況を調査いたします。さらに、事業の実施が環境に及ぼす影響について予測し、評価を行います。

なお、予測及び評価の結果を踏まえて、環境に著しい影響を及ぼす恐れがあると判断した場合には、その影響を防止するための環境保全対策の検討を行います。

これまでの調査、予測及び評価の結果について取りまとめた環境影響評価書を作成いたします。環境影響評価の手続が完了した後、工事の実施に当たっては環境保全対策を具体的に反映させるとともに、極力周辺に影響を及ぼさないよう慎重に工事を進めております。工事の実施中、完了後には事後調査を行い、周辺への影響について確認をしていきます。

圏央道及び八王子南バイパスの環境影響評価では、騒音、振動、大気などについて、必要な対策を実施することにより、評価の指標を満足する結果となっております。また、環境影響評価は当時の最新データに基づく計画交通量により予測評価を行っているものですが、参考までに現時点の最新データに基づく平成42年における計画交通量により試算した結果を確認しても、適切な対策を施すことにより各項目の環境基準や要請限度など、それぞれの基準を満足することを確認しております。

なお、環境影響評価以降も様々な調査、研究を行い、学識経験者や専門家の意見を伺いながら、具体的な環境保全対策を検討、実施してきております。

次に、事業の実施段階で行っている具体的な環境保全対策について、いくつかご説明いたします。

まず、動植物の保全対策です。保全に当たっては、貴重な動植物の保護、表土の保全、活用などについて、様々な検討を行い実施しています。これは、その中で、八王子ジャンクションにおける多種類の自生種の苗木による具体的な緑化の事例です。周辺の環境や景観の保全のため、法面の造成後直ちに緑化することとしていますが、植栽5年後の現在では法面が完全に樹林に覆われています。

なお、植栽する部分の土は現場から発生した表土を活用しております。

次に、水環境の保全です。高尾山トンネルは明治の森高尾国定公園の下をトンネルで通過することから、地質調査を昭和62年度から平成15年度にかけて実施し、平成6年度からは各種水門調査を継続して実施しております。特に、高尾の風致景観を構成する重要な要素として上げられる琵琶滝、蛇滝について、周辺の流量を継続して調査しております。高尾山トンネル周辺の岩盤は、一部区間を除き、これまでの調査の結果概ね新鮮で健康な岩盤であると考えられておりますが、高尾山ト

ンネルの施工に当たっては、念のためこのように重要な水環境に配慮するため、特殊なトンネル施工を予定しております。具体的には、土被りの比較的薄い前の沢流域周辺について、施工中にトンネル内に水を引き込まないように、周囲に止水注入を実施するとともに、構造物の周囲を防水シートで覆うことで完全防水構造のトンネルとし、水環境への影響を極力抑えることとしております。

○武田 同じく、公述代理人の武田と申します。

続きまして、用地及び工事の進捗状況について、ご説明いたします。

まず、圏央道及び八王子ジャンクションの公述の対象区間における現在の用地の進捗状況について、ご説明いたします。

対象区間におきましては、平成5年6月から用地買収に努めてまいりました。その結果、用地取得対象件数105件のうち86件を取得済みであり、用地買収率は約82%となっております。現在合計約2万5,000平方メートルが未取得となっております。

次に、八王子南バイパスの今回の公述の対象区間における現在の用地の進捗状況について、ご説明いたします。

対象区間におきましては、平成12年4月から用地買収に努めてまいりました。その結果、用地取得対象件数42件のうち、35件を取得済みであり、用地買収率は約83%となっております。未取得用地の面積の合計は約3万7,000平方メートルです。

なお、未取得用地の土地所有者の一部には、事業用地として買収されることを了承しているにもかかわらず、隣接者が事業に反対し、立ち会いを拒否しているため、土地の境界が確定しないことにより未買収になっている方々がおられます。これらの方々は用地提供後の生活設計ができないことや、自らの意に反して土地収用法の手續に巻き込まれるという状態にあります。起業者としましては、現在事業にご協力いただけない方も、是非土地所有者の義務として、境界確認には応じていただけますよう、お願いしてまいりたいと考えております。

○山下 同じく、代理人の山下と申します。

次に、公述の対象区間の工事の進捗状況について、ご説明いたします。

まずは、圏央道です。圏央道の八王子南インターチェンジの現在の進捗状況は、下部工38基中16基が完成し、3基が施工中です。高尾山トンネルについては、平成16年度末に工事を発注し、現在工事着手に向けた準備を進めております。工事を進めるに当たっては、水環境の保全に配慮しながら工事を行ってまいります。裏高尾橋については、現在工事の着手に向けた準備を進めております。

続きまして、八王子南バイパスです。八王子南バイパスの浅川トンネルについては、平成17年8

月よりトンネル掘削を開始しています。

以上、公述対象区間における圏央道、八王子ジャンクション、八王子南バイパスの事業の目的と内容について、ご説明してまいりました。当該事業は土地収用法第3条第1号及び同条第35号に該当する事業であること、起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること、当該事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること、土地を収用し、または使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条の各号の要件の全てに該当しております。

また、圏央道及び八王子南バイパスの早期完成に対する期待に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できる限り早期に事業認定がされることを希望いたします。

これで公述を終わります。

## 2. 秋山作二、森屋絹代、小池清

○秋山 これから公述します3名は、八王子市の西部地域、川口、恩方地区の住民であります。川口、恩方のこの2つの地区におきましては、既に4つの圏央道トンネル工事が進められてきました。1つはサマーランドから川口に抜ける川口トンネル、それから川口丘陵、天合峰の下を掘り進めた宝生寺トンネル、このほか、恩方トンネル、八王子城跡トンネルであります。

圏央道のキャッチフレーズについて、国土交通省は人と自然に優しい道、オオタカとの共生などとしておられました。果たして、このトンネル工事がキャッチフレーズのとおり進んだのでしょうか。実際は全くその逆の結果だったのであります。宝生寺トンネルの工事の影響で、天合峰の上を2羽飛んでいたオオタカが全く見えなくなってしまったんです。非常に寂しい結果となってしまいました。

この写真は、宝生寺トンネル工事によって、その直下の椎の木沢が水涸れが発生した、その写真であります。現在トンネル工事は既に終わっているわけですがけれども、この現状は上流部においては変わっておりません。

それから、このように自然を壊して、オオタカを追い出してしまったのです。八王子城跡トンネル工事におきましても同様なことが起きたのであります。国土交通省、道路公団の目論みどおり圏央道工事が進まなかったのです。

また、アセスメントでは予測される地下水位の低下について、止水対策工、湧水処理工等を施工するとしていたのであります。環境への影響が出た時点で工事を中止して原因を究明し、自然破壊の復旧を図るとというのが普通の常識であります。しかし、国土交通省及び道路公団は、宝生寺及び城跡トンネル工事を続行し、さらに今回は土地を強制収用までして、自然豊かな高尾山にトンネルを掘ろうとしているのであります。これまでのトンネル工事の結果を見ても、高尾山の豊かな自然をめちゃくちゃに壊してしまうことは明らかであります。

意見を述べる前に、まず国土交通省並びに道路公団に対し、次の3項目の質問をいたします。短い時間でお答えください。資料については、資料だけいただければ結構です。説明はなくても結構です。

1つは、圏央道宝生寺トンネル工事による椎の木沢及び滝の沢の流量データを示してください。

2つ、宝生寺トンネルから出ている湧水量のデータを示してください。

3つ、天合峰及び八王子城跡のオオタカ観察結果の特徴を示してください。

以上であります。質問にお答えください。

○起業者 質問が3つございました。順番にお答えさせていただきます。

まず1つ目、圏央道宝生寺トンネル工事による椎の木沢及び滝の沢の流量データを示してくださいということでしたが、圏央道、(仮称)宝生寺トンネルにつきましては、平成12年10月からトンネル工事を開始しまして、平成16年3年に完成しているところでございます。椎の木沢及び滝の沢の流量につきましては、国土交通省として調査を行っていないところでございまして、お示しできるような流量データは持っておりません。

次に、2つ目でございますが、宝生寺トンネルから出ている湧水量のデータを示してくださいということでございます。これにつきましては、宝生寺トンネルの湧水量データにつきましては、宝生寺トンネルの施工期間中のデータがございます。それによりますと、宝生寺トンネルの湧水については、掘削の最先端部から、場所によってはにじむ程度、または滴る程度の状態であるということでございます。また、施工中の平成14年4月におけるトンネル1メートル当たりの日平均湧水量というものでございますが、それは約0.18立方メートルということございまして、通常のトンネル施工例と比較しても少ない湧水量であると認識しております。

次に、3番目の質問でございますが、八王子城跡及び天合峰のオオタカ観察結果の特徴を示してくださいというご質問だったかと思えます。これにつきまして、ご回答いたします。圏央道の道内区間につきましては、複数の地区でオオタカの調査を継続して実施しているところでございます。具体的な地区の名称につきましては、環境庁が定めました猛禽類の保護の進め方にもございますように、狩猟の危険性、観察者等の多くの方が営巣地周辺へ集合されるとか、立ち入りを繰り返されるとか、オオタカの繁殖を阻害するようなことが危惧されるということもございまして差し控えさせていただきますけれども、複数の地区を設定いたしまして継続して調査を行っているところでございます。その結果、記者発表もしておりますけれども、下恩方地区につきましては、平成17年度については交尾ですとか、幼鳥の飛翔、それから巣の近くでの食痕といったようなものが確認されているところでございます。またその他の地域につきましても、複数の箇所ですべて営巣木の特定や、それから幼鳥の飛翔、とまり、えさ運びなどを確認している状況でございます。

回答としては以上でございます。

○秋山 ただいま質問の回答がありましたけれども、この写真は宝生寺トンネルの直下の椎の木沢の沢に設置されていた、三角に切った、三角石というのだそうですけれども、沢の水の流量を測る板であります。椎の木沢の水涸れが見つかったのは2002年1月12日であります。この時点でこの写真にあるような三角石は、この沢の写真がありますけれども、この沢に設置されていたんです。

これはすぐ上がトンネル工事の下です、掘っていた場所です。この下なんです。このとき、トンネル工事の関係者に現場でお会いしたんですけれども、ここは昨年の12月は水が流れていたんだと。けれども、最近水がなくなったので、この三角石は必要なくなりましたという話を聞きました。その後、この三角石は、先ほどの写真にありましたように、沢から引き上げられて、置いたままになっているわけです。

国土交通省は、もともと上流部には漂流水はなかったのだから、水涸れの事実はないとしておりますが、この三角石の存在は、沢の上流部に水が流れていたことを証明するものであります。まさに、国土交通省は、嘘をついているのであります。そして、止水対策を怠り、工事を続行してしまっただけです。

では、現在どうなっているか。これは一つの例ですけれども、これはトンネル工事の下流にある休耕田、湿地で、歩いて足をとられる場所だったんです。この湿地の乾燥化が進んでおります。最近イノシシが沼田場に使うようになったんです。これは、最近撮影したものですけれども、かつてはイノシシも入れなかったような、ずぶずぶと入るようなところだったんです。動物も今までここは沼田場には使っていなかったんです。今年初めてこういう現場を見ました。私も登山靴で歩きましたけれども、かつては長靴を履いてもずぶずぶと入ったんですけれども、登山靴でも歩けるようになったのです。イノシシも足をとられず、安心と見たのかもしれませんが。今、稲作は行われていませんけれども、谷戸田というものは、もともと湧水、地下水が集まる湿地だったところを利用して稲作が行われるようになったと言われております。

これは2001年の夏に39日間の降水量が10.5ミリという、希に見る日照りが続きましたが、この休耕田は水涸れは発生しておりません。もちろん沢の水も上流から下流まで流れていました。この谷戸田も湧き水が非常に豊富であったわけでありまして。トンネル工事後湧き水の総量が減って、休耕田の乾燥化が進んでいるものと考えられるのです。ここに棲むトウキョウサンショウウオ、ヘイケ蛍、トンボなどの生き物に影響が出ていることは必至であります。そしてまた、長いスタンスで考えれば、雑木林の植物や、それに依存する生き物の影響が出ることも考えられるのです。

なお、この休耕田の乾燥化の要因として、かつてここを所有していた都市基盤整備公団がアセス調査に委嘱した業者が、トウキョウサンショウウオの保護のために細いパイプで沢から水を引き込んでいました。これが7年ほど前に取り払われております。この水がなくなったことによって沢の乾燥が進んだということも考えられますけれども、先ほど言いましたように、既に7年ほど前にこの水は引き込みが行われておりません。この乾燥化が進んだ原因は、トンネル工事による地下水位

の低下、湧水量の低下が原因と考えるのが相当であります。

さらに、ここから離れた公団所有地以外の休耕田においても、水の引き込みというものはなかったわけですが、ここでも起きております。ということは、これまで私が述べたように、この原因はトンネル工事によって引き起こされた、そういうふうを考えるのが常識であります。

私たちが観察してきた圏央道トンネル工事の結果を見ても、高尾山にトンネルを掘ることは無謀であります。自然を壊してまで高尾山にトンネルを掘ることは全く必要ありません。強制収用をやめてこそ自然との共生であることを強く求めるものであります。

以上が私の意見であります。続いて2人の公述人から意見を述べます。

○森屋 森屋でございます。私は、圏央道と北西部幹線道路について、公述いたします。

私の住んでいるところは、圏央道八王子北インターチェンジの近隣で、宝生寺団地の麓です。家の後ろは天合峰に連なる里山、そして前は北浅川に挟まれた、非常に緑豊かな、環境の良いところです。この地域に圏央道のアクセス道路として、圏央道八王子北インターから中央道八王子インター付近を結ぶ、全長およそ9キロの北西部幹線道路が市道として計画決定されました。里山を崩し、250軒以上の家を立ち退かせ、1.5メートルの盛土、掘削、トンネル等、地域を分断し、コミュニティを破壊するまち壊し道路です。道路構造が複雑で、目まぐるしく変わり、危険極まりない産業道路がなぜ市道なのか。地元住民が日々利用できないような道路がなぜ生活道路といえるのか。

18万筆もの意見書が出されたアセス手続の中で、八王子市は、住民の指摘に対して、圏央道のアクセス道路ではない、生活道路だと言い続けてきました。しかし、アセスの手続が終わった途端、北西部幹線は圏央道のアクセス道路であると公言し、建設予算獲得のため圏央道パッケージとまで言うようになりました。全く住民を騙した、非常に馬鹿にした話です。

さらに、圏央道北インター北東側のオオタカの棲む天合峰一帯の里山を崩し、80ヘクタール以上も造成する大規模物流拠点計画が持ち上がってきました。現在圏央道八王子北インターの西側には、5社の碎石場がありまして、既に100ヘクタールを超える山が削られています。もうこれ以上緑を削ることは許されません。長年碎石場からのダンプ公害に苦しめられた住民の運動で、昭和47年に、八王子市民の生活環境を守る条例というものができました。ダンプの出荷時間が通学時間帯の7時10分から8時30分を除く6時から22時までと決められています。これにより、22時以降の住民の静かな夜が保たれています。ここに、大規模物流拠点ができたら一体どうなるのでしょうか。1日に1万台を超すトラック、トレーラーの出入りするトラックターミナル、配送センター、倉庫

群が建ち並び、この地域の環境は激変します。

私たちは、圏央道八王子北インター、東京西南部物流拠点、北西部幹線道路、この3つの計画を三位一体のまち壊し計画と呼んで反対運動を続けております。圏央道八王子インターは現在はハーフインターでのアセス手続は終わっていますが、フルインター化の計画もあるようです。フルインターの場合では、アセスの予測は全く違ったものとなります。圏央道の建設を直ちにやめて、再アセスメントをやり直すべきです。圏央道ができるということは、単に大型道路が1本通るだけではないのです。それを当てにしている乱開発がどんどん広がっているのが現実です。八王子北インター沿線の地域住民に与える影響は、それは大変深刻なものです。騒音、排ガス公害は言うに及ばず、動植物の宝庫である緑豊かな里山を壊し、日々営々と営まれてきた生活を破壊し尽くし、地域社会そのものを壊し、行け行けどんどんでつくられる道路、何が公益性か、誰のための利便性か、怒りを持って告発します。

圏央道計画があるところでは、あちこちで同様のことが起こっています。圏央道計画があるからそれに群がる乱暴な大規模開発が生まれるのです。全く迷惑なことです。世界的にも、今、地球温暖化が危惧され、21世紀は環境の世紀とも言われている昨今、旧態依然として狭い日本の里山をどんどん削り、乱開発を推し進めることは、未来を抹殺することにも等しい愚行ではありませんか。世界は、環境を守ることを真剣に考えています。今こそ、車と道路づくりのイタチごっこをやめし、車依存社会を見直すべきです。今からでも遅くはありません。勇気を持って、圏央道計画を見直すことを心より訴えます。

終わりとします。

○小池 八王子美山町に住んでおります小池です。

先ほど起業者の説明で、起業者は圏央道推進能力があると、自ら自画自賛していました。私は、事業推進能力がないということを証明したいと思います。

それから、最初に、先ほど永松さんが質問に答弁された内容は、非常に不親切です。流量データはあります。熊谷組がちゃんと1週間に一度調査しました。これについては、後ほど数字で秋山さんにデータとしてお答えいただきたいと思います。それから、トンネルからの湧水についても、ちゃんとデータがあります。これも秋山さんに後ほど届けていただきたいと思います。

私は、オオタカについて、発言をしたいと思います。先ほどの答弁では、97年のことだけ少し触れました。97年、今年の9月13日に記者発表しています。そこでは、先ほど永松課長が言われましたように、複数回の交尾とか、営巣木周辺での食痕とか、幼鳥の飛翔を見た、だから下恩方地

区で継続して営巣したものと判断している。これまた専門家といわれる検討会の人たちまでそれを追認しているんです。これについて、私は反論をしたいと思います。

圏央道周辺の下恩方地区を含む、この環境というのは、オオタカが棲息するのにかなり優れた環境にあります。したがって、私どもは、この間、下恩方地区を含めて、周辺で9カ所のオオタカの営巣地を確認しております。今年新たに2つ確認しましたので、前回には7カ所と言いましたが、9カ所です。営巣木は、1本折れましたので13本確認しております。

このことは、圏央道周辺の自然環境がいかに豊かであるかということを証明したもののなんです。皆さん方、国土交通省が下恩方地区で営巣していると確認していると、このことは、すなわち圏央道周辺は環境豊かなところだということを皆さん方認めたことなんです。問題なのは、圏央道八王子城跡トンネル坑口の真上で営巣していたオオタカ、これがどうしたのかという問題です。このオオタカは、既に営巣放棄しております。そのことについて、OHPを使ってご説明したいと思います。

時間が余りないので簡単に、オオタカとはどんな鳥かというので、これは、上は鳳来しているところ、下は、下に雛がおりますけれども、雛を見守っている雌親です。上は3羽巣立ち直前の雛です。下も巣立ち直前の雛で、もう一羽は既に巣立ちしておりますので、営巣木の枝にとまっている2羽のオオタカです。これは、最後、1羽になってしまった雛なんです。これ以後ここで営巣することはなくなったんです。そのことについて、一覧表でご説明いたします。

上が八王子城跡のオオタカです。これは私ども96年に発見しました。ちょっと見えにくいと思いますが、96、97、98、ここまでは基本的には3羽ふ化して、3羽巣立ちしています。97年は台風で巣がいと一緒に落下してしまいました。98年9月から圏央道北浅川橋工事が始まりました。99年からは、環境が一変してしまいましたので、えさ取りに出かけられなくなったこともあって、ふ化そのものが巣立ち後には、それから2000年も同じです。2001年は、ふ化が2羽、巣立ちが1羽、2002年から今年まで、営巣しておりません。これは圏央道工事がオオタカを追い出してしまったという事実であります。

下にありますが、天合峰のオオタカです。これについては、私どもは93年にオオタカの営巣を発見いたしました。ご覧になって分かりますように、93年から2000年まで、基本的には3羽ふ化して、3羽巣立ちしています。これは、途中で事故が、雌親が亡くなったとか、あるいは巣立ち直前に何者かに1羽食べられてしまったという、事故があります。そういうのを除くと、基本的には3羽ふ化、3羽巣立ちです。

先ほど永松課長から説明がありましたように、2000年から圏央道トンネルに着工しました。宝生寺トンネルです。その翌年からふ化が2羽に減りました。巣立ちも当然2羽です。94年、昨年と今年は3つある営巣木のどれにも営巣しない。つまり、営巣放棄してしまったんです。

この営巣放棄について、国土交通省は認めておりません。下恩方地区で繁殖が継続しているものと考えられるという、こういう記者発表を毎年繁殖後にやっております。これは嘘とでたらめで、住民、国民を欺こうという記者発表の何物でもないんです。

5月31日、行政訴訟の判決が東京地裁でありました。このときに、判決は結果としては不当な判決でした。しかし、オオタカの営巣放棄の事実認定については、裁判長ははっきりと認めたんです。これは、国土交通省、あるいは元公団の方々は読んで分かっておられると思います。読み上げます。

営巣放棄を認めた判決、北浅川橋建設工事が本格化した平成11年以降、巣立ちが漸減し、平成14年には前年の営巣木に営巣することなく、以降、同地域での営巣は見られなくなったことが認められる。これは私が言っているのではない、裁判長がこういうふうに言っているんです。営巣放棄を裁判で認めているんです。

それから、本件圏央道の工事、特に北浅川橋建設工事がオオタカの営巣に悪影響を与えた可能性が高いと考えられる。つまり、圏央道の工事がオオタカの営巣に悪影響を与えたと、裁判長は認めたんです。

ここを保護、観察に携わっている私どものことに対して、非常に心を遣ってくれたんです。原告らのうち、オオタカの保護、観察に関わってきた者たちの苦衷は理解し得る。苦衷は今なかなか使わない言葉ですけれども、ここまで裁判長が評価してくれているんです。ところが、結論は、これは不当な判決でした。これだけの事実認定をしておきながら、オオタカは圏央道の予定地域にいる固有種ではないということと、それからオオタカがいなくなったことをもって本件事業による環境への重大な悪影響として過大視することは相当ではないという、法律的な判断を抜きにして、こういう判決を下したんです。私は非常に不当な判決だと思っております。これは、これから高裁その他で追求してまいりたいと思っております。

以上の点で終わります。

○議長 なお、先ほどの質問事項のうち、流量データについては、あるのではないかとのご指摘がございました。起業者はこれを確認して、事業認定庁の方に連絡していただきたいというように思います。

### 3. 青木國太郎

○青木 ただいまご指名をいただきました、首都圏中央連絡自動車道日の出インターの、地元日の出町の町長を務めている青木國太郎でございます。圏央道促進の立場から公述をさせていただきます。

日の出町は、東京都心から西へ約50キロ、多摩川の支流、標高902メートルの日の出山を源流とする平井川が北から東に流れております。面積は28.08平方キロメートル、人口は平成12年の国勢調査人口1万6,631人の、農山村、過疎が進行中でございます。

まちづくりの現況は、皆様ご承知のとおり、三多摩都民400万人の生活ごみ、いわゆる谷戸沢処分場、そして二ツ塚処分場を、三多摩は一つなり、困ったことはお互いに助け合う基本的な理念のもとに受け入れて、三多摩都民の生活を支えている日の出町でございます。

実は、昭和50年代半ばと記憶しておりますが、三多摩の西部を南北に走る首都圏中央連絡自動車道、夢のハイウェイが、あの日の出町の山の中を南北に走る。この計画が発表され、これに対する、町内には全町にわたって大きな期待感が盛り上がり、これを受け入れる条件整備をしたい。こうした声わき上がったところでありました。まず、圏央道の通ると予定される地域に39ヘクタールの三吉野工業団地の計画が始まりました。働く場のない日の出町は、この町に住んで、この町で働く雇用の場、これが一万六千数百人の強い要望でもございました。おかげさまで、工場は62社が立地し、既に2,000人の雇用が創出されているところであります。

そして、観光資源に乏しい日の出町は、圏央道が供用開始になると、相当な人が圏央道を利用して自然を求めて日の出町にもお出かけいただく期待感が盛り上がり、平成5年には1,500メートルの温泉源の発掘にも挑戦いたしました。おかげさまで、1,500メートルから毎分1,300リットルの温泉が湧出いたしました。アルカリ性単純温泉でございましたが、非常につるつる、ほかほかいたしました。そこで、キャッチフレーズとして、入ってつるつる、出てほかほか、一風呂浴びれば長生き10年、重ねて入れれば死ぬまで生きる。こんな宣伝で今20万人の皆さんが、三多摩はもとより、遠く関越の鶴ヶ島、あるいは千葉、山梨方面からもお出かけをいただいております。圏央道が供用開始になれば、さらに利用客は増加する。既に20万人が25万人を超える利用客で盛況を呈しているところであります。

私は、道路に対する基本姿勢として、道路こそ、国道、地方道を問わず、国全体の都市と地方をネットワークで結び、人々の交流と地域の活性化を図り、政治、経済、文化を育む原動力となっていると思います。まさに、道路は日本人の、私たちの心のふるさとでもある、このように私は

確信をしております。

そして、私の町では、平成の始め、相武国道八王子支部の地権者会議がある小学校で開催されました。私もその席に立ち会って、参加した地権者は、全て賛成、むしろ私の土地をどのくらいの価格で購入していただけるのか、こんな質問がされてきて、私は、心密かに日の出町を通過する圏央道は遠くない、全線22.5キロのうちの1キロではございますが、これは必ず成功すると確信、自信を深めたところでもあります。

そして、平成5年11月17日には、日の出インター、青梅インター付近の用地取得が進み、22.5キロに及ぶ圏央道、都内区間で初めての起工式が我が日の出町で行われ、力強く建設に向けて、まさに日の出の勢いで始まったことは、今もなお私の記憶に残る思い出の出来事であります。

日の出町の町民は、この計画に諸手を挙げて賛成していただきました。そして、待望久しかった首都圏中央連絡自動車道が、日の出インター、平成14年3月29日歴史的な開通の日を迎え、日の出町は全町を挙げて歓喜に包まれると同時に、隣接市町村からも多くの市町村民が参加して、この歴史的な首都圏中央連絡自動車道、青梅インターから日の出インターまでの8.7キロではございますが、喜びに満ち溢れたところでもあります。

この開通を機会にいたしまして、波及効果が徐々に現れてまいりました。三吉野工業団地への立地が進むと同時に、周辺土地の値上がり、それが徐々に西へ、西へと広がって、付加価値が増大いたしました。その他、日の出町に住みたい、あるいは町民が日の出インターから関越の鶴ヶ島を通って北の観光地へ、あるいは様々な企業の流通その他に大変便利で効果的である、このような話題が多く聞かされているところでもございました。

そして、この平成14年3月29日の日の出インターの開通によって、我が日の出町には日本の国のショッピングセンターとしてはトップ企業といわれるイオンモール株式会社が、工業団地のすぐ隣、約10万坪の農地に着目し、ここにイオン日の出ショッピングセンターを設置したいという申し入れが、圏央道の供用開始と同時に私のもとへ申し込まれたところでもあります。その概要は、約4万5,000坪の用地に、3万2,000坪の5階建てショッピングセンター、そして中核店舗3店舗、専門店120店、シネマコンプレックス、映画館10館、そして年間の利用客は1,300万人、地元雇用が2,300人から2,500人、話を最初お伺いしたときは、まさかそのような大規模なショッピングセンターが、あの山の中の日の出町へ、半信半疑でございました。しかし、今、イオンモール日の出ショッピングセンターは着々と準備が進行中であります。農振、農用地の除外、市街化区域の編入は既に終わり、環境アセスも終わりました。あと、一、二の許認可を取って、来春早々には着工の運び

となり、来年10月のオープンを目指して、準備が進んでおります。我が日の出町は、先ほど申し上げたように、三多摩400万人都民の皆様の生活ごみの受け入れで大変イメージは芳しくありませんでしたが、ここに明るい展望が開けてきたと、私はこのように考えております。

そして、我が日の出町は、21世紀の新時代に向かって、今、3万人の自立都市、単独日の出市の大理想郷を創造するという事で、まちづくり、人づくりが進んでおります。この影には、大きく首都圏中央連絡自動車道、日の出インターが一つの原動力となって、このような夢とロマンに富んだ希望がわいてきた、このように私は考えているところであります。

私は、このような夢と期待が高まってきた圏央道こそ、皆様のご理解とご協力を得て、平成18年10月ごろには中央道に接続するものと考えております。たまたま、イオン日の出ショッピングセンターも来年10月を目標としております。しかし、イオン日の出ショッピングセンターの進出は、ただ単に日の出町のみが潤うものではございません。人口1万6,631では、2,300人から2,500人の雇用は到底おぼつきません。したがって、秋川流域全体、西多摩全体、あるいはもっとその募集範囲を広げていかなければいけないと思います。そして、利用客1,300万人、これも多くの地域からお出かけいただけるものと期待をしているところであります。したがって、関越、中央道、その他、都心を取り囲む圏央道が、埼玉、茨城、千葉、神奈川、東京、これをしっかりと結んで、交通の利便、交通渋滞の緩和、そしてあらゆる私たちの生活に新しい時代のリズム、そして企業活動にも活気がみなぎってくるのではないかと、このように考えております。

日の出町としては、圏央道こそ、先ほど申し上げたように、まちづくり、人づくりの大きな力であり、エネルギーでもあると思います。21世紀の三多摩新時代、これを創造する新たな挑戦の核として、日の出の勢いで三多摩が振興発展し、三多摩に住んで働く皆さんはもとより、圏央道の快適なリズムに乗って人々が共存共栄の道を歩いていくことこそ、新しい時代のはなむけである、私はこのように強く感じているところであります。

終わりに、様々な問題があります。しかし、一日も早く、首都圏中央連絡自動車道、22.5キロの東京区間が開通となり、多くの皆様に提供することは、当初に申し上げたとおり、道路はどこの地域へ、どこの地方へ行っても天下御免の道路であります。そのことによって人間交流をさらに図ることが肝要である、このように考えているところであります。

関係者の皆様のなご協力、ご理解と、多くの皆様のこれに対するご協力、私からも心からお願いを申し上げて、私の公述といたします。

ご清聴ありがとうございました。

#### 4. 米田徳治、山本英紀、鹿島昭二

○米田 公述人の米田です。

この映像は、高尾山のちょうど今の季節、田中公述人からお借りした次の写真も見ていただきたいと思います。こういうきれいな、本当にすばらしい高尾山、この高尾山にトンネルを掘ろうという、そういう計画に対して私は改めて憤りと同時に、こんな道路は早くやめてほしいということ、を、まず最初に申し上げたいというふうに思います。

今度の公述に当たって、私は議長さんにも申し上げたい。今度のこの公聴会は、ご存じのように、土地収用法が改正されて、そして公述人同士でお話し合いができる、そういう場も設定するように、国会で特別の決議もされております。しかし、実際にはそういうことは実現できない。今日いただきましたこの司会の名簿を見ますと、いわゆる国交省の側に立って学者として活動されております、今日でいえば今田徹先生、そして11月20日には高橋先生が参加されるようになっております。これらの両先生は、この圏央道計画について、直接トンネル問題についていろいろ国交省に意見を申し上げている、そういう人たちです。私は、こういう人たちときちんと議論したいということ、を申し述べましたけれども、事業認定庁はこれを聞き入れませんでした。そういう意味で、こういう公聴会のあり様が、本当に国会で議論されたように、きちんと議論できるような体制を是非作っていただきたいということ、を、まず最初に議長さんに申し上げたいというふうに思います。そういう意味でも、今後の運営についても、是非そういう点でもお計らい願いたいと思うわけであり、ます。

私は、高尾山と八王子城跡を守る自然保護6団体の一人として、今度の、今、高尾山を貫こうとする高尾山トンネル、このトンネルが通ったら大変な事態になるということ、を申し上げたいと思います。

たまたま準備している最中に、昨日は国交省がまた記者会見を行いました。その内容は、大変驚くべき内容です。今日参加されている皆さんも、後でご説明申し上げたいと思いますけれども、是非見ていただきたいと思います。

次に示します写真は、高尾山にありますブナです。こういう大木が高尾山にあるわけです。このブナは、胸のあたりで周りを囲みますと3メートル40、巨木です。こういうブナが高尾山に存在するんです。しかし、このブナがいつまでも生き続けると思いません。もしトンネルを掘ったら、こういうブナに大きな損傷を与えることは間違いないということ、を私は強調したい。こういうブナを見るために、年間250万の方々が、自然に触れられる高尾山に憩いを求め、癒しを求めて訪れてい

るわけであります。そういう意味で、この高尾山トンネルを掘るに当たって、国交省は私たちに八王子城跡トンネルを掘って、その内容を見て、そして高尾山に実際に掘るんだ、掘らしてもらいたいというような話を再三にわたって説明をしまりました。その工法は、日本の近代工法で、いわゆる青函トンネルを掘ったように、海底トンネル並みの工法で、絶対に大丈夫だ。それを実際に八王子城跡トンネルでやってみて、そして実行に移す、そういうことを私たちに再三にわたって説明をしまりました。しかし、これから説明いたしますように、八王子城跡では、様々な事故が起こっております。そういう意味で、国交省がこれまで記者発表されておりますように、八王子城跡の実績を見て、そして高尾山トンネルを掘るといようなことをやっております。

皆さん、高尾山の山は、このように地層が縦になっているんです。その縦になっている地層を、真横にトンネルを掘ろう、そういう計画です。これによってどのようなことが起こるのか。八王子城跡よりももっと軟弱です。そういう意味で、私は改めてこれらの問題が本当に危険だということを含めて、簡単な質問をさせていただいて、答えていただきたい。長々とは要りません。私も一言で言いますので、マイクを持っていただいて、一言ずつ答えていただきたい。

まず、八王子城跡は終わっていますか。トンネル工事は終わりましたか。教えてください。

○起業者 現在まだ工事をしております。

○米田 そうですね。実績ではないんです。やっている途中です。やっている途中で実績、終わってみなければ分からないんです。そういう中で、高尾山トンネルの施工計画がされている、ここに大変な問題があります。

そして、当初の計画でもうとっくに掘っているはずではなかったんですか。どのくらい遅れていますか、教えてください。

○起業者 八王子城跡トンネルを含みます八王子ジャンクションまでの供用の時期につきましては、当初は平成12年というものを想定しておりました。しかし、一部の地権者からの……。

○米田 分かりました。5年も遅れているということですね。

○起業者 そういう形でございますけれども。

○米田 なぜ遅れたんですか。

○起業者 一部の地権者からの用地の取得が得られなかったことが、あるいは土地収用法等に時間を要したこと、及び城跡につきましては、岩盤が想定以上に硬いこと、こういうことがありまして……。

○米田 そうですね。予測できなかつたんですね。予測できないまま掘ったからそういうことにな

ったんですね。いかがですか。答えられない。それでどのくらい多くお金がかかりましたか。

○起業者 岩盤につきましては、城跡トンネルについては、当然施工する前に地質調査等をやっております。その中で地質の調査の結果をもとに施工法を決めております。実際掘っていくときも慎重に工事をしながら進めておりました。先進導坑、シールド工法ということで施工させていただきました。その過程で一部岩盤が硬いということが分かったことから、工法を変えたりということをして施工を進めております。

○米田 そうですね。それで、結局11年6月に記者発表をあなた方はされました。そのときには、環境保全対策検討委員会、鈴木さんという方が責任者ですけれども、その検討委員会の結果が不十分だった、予測ができなかったから、こういうふうが遅れたんですね。そこなんです。山は掘ってみなければ分からない。しかも、山によって全てが違います。予測ができなかったという結果でしょう。答えてください。

○起業者 それにつきましては、先ほど申し上げましたとおり、城跡の場合には国史跡ということもありますので、できる限り事前の調査をした上で施工法を決めて、実際に掘削を慎重にやって…

…。

○米田 予測できなかったんですね。

○起業者 当時の中で予測できる中で施工法を決めているということでございます。

○米田 勝手に水位が下がるという、後で説明します。今年の5月に御主殿の滝、八王子城跡の一番大事な滝です。それが涸れましたね。答えてください。

○起業者 記者発表しているとおおり、5月に御主殿の滝が涸れたという記者発表はさせていただいております。

○米田 誰が発見しましたか。

○起業者 名前は忘れましたが、起業者ではなく、一般の方からそういう情報をいただいております。

○米田 そうですね。自分たちは発見できなかった。ここにずさんな観測体制もあることを私は強調したい。

それで、この最初の発見者、私ではありません。私は聞きました。隣にいる山本さんが発見しておりますので、その模様について公述をお願いします。

○山本 5月8日に私たちの会でガイドの打ち上げ会をやりました。そのときに、みんなで行って、これは大分減っているなという話をしました。5月10日に私一人で行って見たら、ちよろちよろに

なっていました。5月13日にまた行ったら、水が全く流れていませんでした。17日に行きましたら、同じく全く水がなくて、滝の上にある水汲み岩といわれるところの水が腐っていました。それで、私、どうしようかなと思ったんですけども、私は府中に住んでいますけれども、八王子の方々みんな知っているんじゃないかと思って黙っていたんですけども、5月21日になって、米田さんに昭和記念公園で会ったので、米田さん知っていますか、滝の水が全然ないですよと伝えましたら、びっくりしまして、それで次の22日の米田さんの調査に進みました。

以上です。

○米田　そういうことで、実際に重要なこの滝、これが涸れたような状態です。その他に、青龍の滝も完全に涸れていました。これは私が通報を受けた次の日に早速現地にとんで写した写真です。一般的には、今はちょうどこういうふうな形で、下の方に見えるように、御主殿の滝が流れております。しかし、この滝が涸れたということを国交省は知りませんでした。いいですか、観測体制が相当十分にされているはずなのに、滝が涸れたかどうかも分からない。我々から指摘されるまで分からない。ここに国交省、検討委員会が今まで進めている内容のデータの背景があります。そのデータが極めて不十分だということを、まず最初に申し上げたいというふうに思います。

したがって、今、国交省の持っているデータからは、全てを洞察することは絶対にできないということを、まず最初に強調しておきたい。

なぜか、御主殿の滝の上流部の観測坑が2本掘られましたけれども、その前に事前にもう既に閉鎖されているんです。閉鎖されたために、上流部のシールド工法で八王子城跡のトンネルが掘られても、水位がどうなったかを見ることができなかったということでもあります。そういうデータが完全であれば、どこかに様々な兆候があらわれる。しかし、八王子城跡について言えば、極めて不完全な観測データであります。

それで、私は次に、昨日発表された内容も含めて、皆さん方には是非見ていただきたい。ひどさ加減を見ていただきたいと思います。

これは、昨日発表された内容で、10番、8番、3－1番、この観測坑を閉鎖するというんです。いいですか皆さん、高尾山トンネルの真上にある観測坑を閉鎖するんですよ。掘ったときどうなるか分からない。実は、これを八王子城跡では閉鎖したんです。したがって、上流部で何が起きているか分からなかった。それが結局国交省の持っているデータでも、御主殿の滝が涸れたか、涸れていないかを見ることができない。国交省の持っているデータは、湧水が流れるデータだけです。そういう極めて不十分なことであります。

皆さん、このデータは応用地質という会社が国交省から頼まれて、3-1、3-3、B-8、B-9、B-10、重要なデータとして指標で出ているものです。このうちの3つを消してしまうというわけです。そうすると、高尾山トンネルを掘ったときにどうなるか分からない。後でだめでした、こういうように居直れるように。

高尾山トンネルの水位のデータは、こういうふうに非常に降雨量に大きく連動して動いています。これにさらにトンネルを掘ればどういうふうな連動が起こってくるか、これは予想が付きません。

次の下の方の欄もそうです。上の浅い観測坑、下の深い観測坑、この連動関係をどう見るのか。上だけ残して下を消すというのです。下を消したら、下というのは、トンネル坑に一番近いところなんです。近いところの観測坑のデータがなくなったらどうなるんですか。私は、そういう意味でも、本当にずさんな検討委員会の結論だということを、改めて強調したい。

それで、前回の公聴会で、ここで今田先生は、何の事故もなく八王子城跡トンネルは進んでいると言っていました。しかし、井戸涸れが起きていましたね。教えてください。

○起業者 平成13年10月ごろに井戸涸れについてはお話があったというふうに記憶しております。それから相武国道事務所として調査をしていたと認識しております。

○米田 今田先生はそれを知りませんでした。知らないで公聴会で公述したんです。検討委員会の責任者ですよ。責任者がトンネル工事をやってもどういうふうなデータになっているか、全然知らされていない。そういうような状況であります。なぜ今田先生に井戸涸れの事実を知らせなかったのですか。教えてください。

○起業者 それについては、質問事項になかったんですが、答えられる範囲で答えさせていただきます。当時、13年10月ごろに、先ほど井戸涸れの情報が入ったということを申しましたが、その後、国土交通省の中でどういうふうな井戸涸れの状況かというのを調査していたものと考えております。

○米田 これも結局私たちが告発して初めて分かった。この内容は、当時の新聞記事です。12月27です。公聴会は21日、22日で行われました。1週間後にこういう記事が出ました。私たちは、最初は10件程度、しかし実際にはそのとき国交省は何件涸れているか知らなかった。だけれども、2月23日、約2カ月半かかって全面的に調査をして、初めて42件の井戸が涸れていることを発表したんです。こういうふうに、実際には正確なデータを持ち合わせないというのが、現在の国交省のデータです。そういう意味で、環境保全対策検討委員会が検討された内容、これが極めて不十分だ

ということを物語るわけであります。

そういう意味で聞きたい。こういう不十分な検討をした検討委員、当然検討に耐えられない委員ですから、差し替えが行われましたか。検討委員の差し替え。

○起業者 それは代えるということですか。

○米田 そうです。こういう人たちはだめなもの。

○起業者 検討委員会の委員につきましては、トンネル委員会のことを言われているんだと思えますけれども、委員の選定につきましては、それぞれトンネル、それから地質、それから水門関係の、そういう造詣に深い学者の先生方、そういう方をもとに道路事業との関係も含めて客観的に判断できる、そういうご意見をいただける方を選定しておりまして、現時点においてメンバーを代えるというようなことは考えてございません。

○米田 だから、結局予想できないメンバーが当時の、そのときの、今田先生は当時の委員ですけれども、それが今度の検討委員会の委員長、責任者です。そういう予測をできないような先生が責任者をやっているわけですから、どういうことが高尾山で起こるか、本当に予想ができないということを、私は強調したい。

さらに、次に八王子城跡トンネルで、セメントミルクを使いましたね。

これは、現在でも井戸涸れが起こっているんです。その事実は確認できますね。言ってください。橋脚工事が終わったら井戸涸れは直ると言っておりましたけれども、どうですか。

○起業者 橋脚工事につきましては、北浅川橋の橋脚工事だと思いますが、橋脚工事が終わった後も井戸涸れというか、もともと橋脚工事が起こる前から滝の沢川周辺の井戸については、非常に降雨に応答をしておりまして、その工事の前から涸れたり、戻ったりということをしておりました。

○米田 涸れることもともと分からなかったんでしょう、42件も。何でこんなことを言うんですか。

○起業者 それはデータを見ていただきますと分かりますように、北浅川橋の施工前からそういう状況があったということを説明させていただいております。

○米田 実際には、このように毎年涸れています。

これは、国交省の案内で現場に入ったときのセメントミルクです。これでよろしいですね。見せていただいたんですから、そのとおりですね。このセメントミルクが滝の沢川に流出しているというのは知っていますか、教えてください。

○起業者 具体的に流出しているか、していないかというのは、私としてはよく分かっておりませんが。

○米田 分からないんですね。

○起業者 はい。

○米田 これが流出した現場です。皆さん方、これが見えるでしょうか。滝の沢川の沢の周りに、上の方は薄らです。それを拡大した写真が下の方です。この白いのがセメントミルクの滝の沢川に流出している内容です。これも、国交省は把握していない。こういうでたらめな工事をやられているということなんです。

このデータについて触れますと、国交省は観測坑の2が八王子城跡のちょうど真ん中付近までいった途端に、13メートルの水位が下がった。観測坑の水位が下がった。それは確認できますね。

○起業者 14年の1月に観測坑の水位が下がっております。

○米田 その検討委員会で検討した内容が、この内容です。本来は、350メートル近辺を、降雨量に応じてゆっくりとなだらかに変わっているというのが現状です。それで一気に13メートル低下しました。その後、止水工事をするとなんかふう水位が上昇するだろうという、観測坑2の水位の動向についてというのが検討委員会で検討されて、これが国交省のホームページでも公開されております。しかし、現在、これはこの昨日の前の時点でありましたので、私どもは、最新のデータでは、17年6月24日現在、水位が戻ったけれども、当初の水位より完全に戻っていないということを表しております。ところが、10月に道路工事を、トンネル工事を再開しました。そうしたら、また下がり始めました。皆さん、こういうようなことをやっているんです。下がらない前にこういうことをやるから、元に戻らないまま、なぜなのか、原因を追求できないまま次の工事を急ぐ。もしこういうようなことを高尾山トンネルでやられたら、高尾山は大変なことになるんです。そういう意味で、今、八王子城跡で行われているこういうひどさ加減、これをきちんとやる。現在でいえば、まずトンネル工事をやめて、なぜ下がったのか、上がるまで待つ、それをまず要求したいというふうに思います。それまでは絶対に八王子城跡トンネル工事をしないでほしいということを強調したいというふうに思います。

私たちは、こういうような問題について、実際にトンネル検討委員会で検討された検討委員の先生方と議論をしたい。しかし、今田先生は、トンネルをつくる側の専門家だけれども、水文学者ではありません。私たちは、地下水は水文、そういう分野と一緒に議論したい。ここまでもう既にトンネルが掘られています。これが山に大きな損傷を与えない前に、無事に掘り進む。もう既に

導坑が裏高尾まで進んでいるわけですから、そういう意味できちんと私たちと協議もして、話も聞いて、国交省が今後の工事を進めるべきだということを強調したいというふうに思います。

そういう意味で、今、再開したけれども、このためにわざわざ国交省は特別の機械をつくったんです。しかし、その特別の機械をつくったけれども、掘削してみたらまたこういう形で水位が下がってしまう、こういう機械です。そういう意味では、これからの高尾山トンネル、八王子城跡トンネルの施工実績を見て決めたというけれども、下がる前の施工実績です。下がったときの施工実績で決められたのではたまらない。そういう意味で、私は、改めて検討委員会で検討し直す、工事は中止をする、そういうことを是非強調したいと思います。

というのは、これは同じ国交省の高知県の高知事務所で、宇治川放水トンネルというトンネルを掘っております。このトンネルを掘ると地形に大きな影響を与える。地下水に大きな影響を与える。左下のところを見てください。高尾山とよく似たような地形をしております。縦に立っております。そこを、土手腹を横に抜けると当然水が下がります。そういう問題について、高知事務所では、あり得るということで、住民に説明するために、こういうニュースを出しております。井戸はこういうふうになる、変化する。そういうふうに住民に説明しながらトンネル工事を進めております。特に私が注目していただきたい、またあなた方起業者側も是非やっていただきたい、ここにお知らせというのがあります。10月3日、去年です。第7回地下水監視委員会開催する。これは私たちでいえばトンネル検討技術委員会のことです。住民の方みんな見に来てください、質問にも答えますということです。こういうことを現在の国交省相武国道事務所はやっていません。同じ国交省でも随分差があるものだという事例の一つであります。

皆さん、山の地下水、高尾山はどういうふうになっているか、知らされたことはございますか。これは、先ほどの図を大きくしたものですけれども、トンネルを掘ることによって、最高の地下水が99メートル、最低が78メートルと書いてあります。約20メートルふらつくということを書いてあります。これも予想です。実際のデータの中ではどういうふうになっているのか、もちろん分かりませんが、高尾山トンネルを掘った場合に、20メートルも30メートルもふらされたら、高尾山の植物はどうなるのでしょうか。非常に心配だということで、このデータを皆さんにお示しました。

先ほど見ていただきましたように、しかし、国交省はこの10番、南坑口からすぐそばです。それから琵琶滝のすぐそば、ナンバー8、そして一番僕らは危険だと思われているナンバー3の位置3という観測坑があるところです。これは急な沢です。ここは非常に危険だと、僕自身は見ていま

す。その危険な場所の観測坑を閉鎖してしまうというのが、昨日発表された、またこの間発表されている内容です。そういう意味で、実際に昨日発表されて、八王子城跡トンネル工事が、水位が一気に下がるというのも併せて、情報をきちんと我々に是非公開していただいて、本当に山に損傷なくトンネルが掘られるように、そのためには詳細な調査研究、そして全ての創意を集めた専門家の力も借りて、是非やっていただきたいということを私はお願いしたいというふうに思います。

八王子城跡の二の舞は絶対に高尾山トンネルではやってほしくないということを強調して、私の公述を終わります。

## 5. 坂巻幸雄

○坂巻 坂巻幸雄と申します。今、日本環境学会の役員をやっております。今日はこういう機会を与えていただきまして、非常に感謝しております。

私自身の立場から見まして、この高尾山のトンネル工事を含む圏央道計画は、かなり将来の環境保全に向かってネガティブな要素を多く持っているということから、是非この時点で一遍立ち止まって、全体の計画を見直すべきであるという趣旨で、今日の発言をさせていただきたいと思っております。

私の専門は地質学でして、在職中は通産省の地質調査所というところで、主に地下水によって岩石や鉱石の中からどのような微量成分が運ばれ、そして集まってくるのかということを中心に研究しておりました。そういう研究テーマだったものですから、各地のトンネルにお邪魔して、トンネルの中に出てくる湧き水を採取して、検査し、分析するというようなことが研究生活のうちのかなりの部分を占めておりました。その中で入れていただいたトンネルといたしますと、今はJRになっていますが、旧国鉄の六甲トンネル、神戸トンネル、それから旧道路公団の恵那山トンネル、それからこれは地元でもありますが、筑波山の地下を掘っている水資源公団の霞ヶ浦揚水トンネル、主だったところでいたしますと、そういうようなトンネルへ何回となくお邪魔して現場を見てまいりました。

今、お話ししたトンネルというのは、実はどれも非常に地下水の湧水が多いトンネルでして、そのために普通の工法でとれないような難工事を、現場の技術者の方々は非常に苦労されて、クリアされていたところなんです。特に筑波山トンネルだと、地下水が出たために地表の沢水が涸れまして、そのために経営していたニジマスの養魚場が水涸れになって被害を受けた。そしてそのための補償とか、事後措置をとられたというようなことが現実起こっております。それから、六甲トンネルの場合も、付近の住宅の井戸の水涸れが現実起こっているというようなことがありました。

時間がなくなりますので、最初、私はトンネル計画について持っている主な疑問の点を3つにまとめまして、事前に差し上げてございますので、それについてお伺いしたいと思います。この中身を全部伺っていますと、議長おっしゃるように、確かに時間がなくなりますので、要旨だけお伺いして、必要な場合はまた後日改めて文書でお答えをいただくようお願いしたいと思います。大きく分けますと大体3点になります。

1つは、ルート選定の問題で、高尾山それから八王子城跡という、非常にデリケートな部分で

す。これは地質だけではなくて、いわゆる文化財としての価値、都民のレクリエーションの場としての価値、そういうものを含むエリアなんです、そこへ敢えてそれを串刺しにするような形でこういうルート選定をなさったのは、一体どういうことなのかということが1点です。

それから、第2点目は、これまでの公述人の質問にもいくらか出ておりますが、トンネルの湧水というものは、とにかくトンネルを掘る以上多かれ少なかれ湧水があるというのは当然のことなので、それが周辺環境にどういう影響を及ぼすかというところの評価の問題がポイントになるだろうと思うんですが、それを特に、先ほどは宝生寺トンネルも出ましたが、八王子城跡トンネルについて、実際掘る前の予想と、それから実際に工事を進められている現状で、その予想がどれくらいずれたかというような部分があると思うんです。これは高尾山のトンネルを施工する際の許容度にも関連する問題なので、その点について明確なデータを示していただきたいというのが2点です。

それから、3点目は、先ほどのトンネル工事が当初の予定よりも約5年遅れているというお答えがありました。これは、とにかく反対を旨とする地権者がトラストを組んでいたから遅くなったというようなことをおっしゃいましたけれども、トンネル工事自体はトラストに関係なく、これはいくらかでも進められる条件があったわけですから、それについて工期が延びているということは、これは先ほどの検討委員会の技術的水準にも絡む問題なんです、それは当初予測されなかった事態ではないか。特に、最初はNATM工法で断面掘削をやっていたわけですが、それを途中からトンネルボーリングマシンに切り換えておられる。しかも、そのボーリングマシンで底設導坑を掘進してから後、また今度リーミングマシンで掘っておられるわけですが、それも当初予想できないような硬い岩盤にぶつかって、そのために工期が延びているというお返事でしたけれども、そもそもまともな地質調査をやっていて、予想もできない硬い岩盤なんというのは出てくる気遣いは、少なくともあそこの地質の場合考えられないので、その辺の見通しも一体どういう判断をしておられたのか。

以上の3点も含めまして、簡潔にご返事いただけたらと思います。よろしく申し上げます。

○起業者 3点についてご質問がありました、まず1つ目のルート選定について、レクリエーションの場である高尾山、それから八王子城跡というところを貫くことについて、どういうふうに、無形の文化的価値だと思えますが、そういったものをどのように評価をしたのかということかと考えております。これにつきましては、都市計画決定をこの区間につきましては平成元年に行っておりますが、都市計画法に基づきまして、都市計画案の説明を実施して、7,000通近い意見書をいただきながら、再検討をした上で、東京都の都市計画審議会の議を経て決定したものでございます。

また、同時に、東京都の環境影響評価条例というのが当時ございましたので、その当時の条例に基づきまして、当時の最新データを用いて環境影響評価を実施しておりますし、評価書案の説明会、それから公聴会を開催して、6万通近い意見というものに基づき検討を加えた上で、無形の文化的価値ということについて、その中でどのように審議されたかというところまでは分からなかったのですけれども、東京都環境影響評価審議会において47回にわたる議論をしていただいた結果、今の環境影響評価書が作成されたものであるというふうに考えてございます。このような手続を経まして、当該ルートが最適ルートとして選定されたというふうに考えてございます。

次に、湧水の見込みというか、2つ目でございますが、湧水量、城跡トンネルにおける掘る前の予想と実際に掘っているときの予想がどれくらいずれていたんですかというご質問だったかと思えます。八王子城跡トンネルにつきましては、先ほどの米田さんのときにもお話ししましたが、国史跡という制約がある中で、トンネルが通過する地域に地質の把握を目的にしまして平成3年から平成8年までの間に4回にわたってボーリング調査を行っておりまして、八王子城跡の地質構造について、可能な限り、その調査の中で把握した上で施工法を決定して、施工を開始しているところでございます。

当時、掘る前の予想ということ、この数日でいろいろ探してみましたが、掘る前の予想については、どうだったのかということについては、ちょっと見つかっておりません。湧水量については掘る前はどのような状況であったのかというものについては、実際に岩盤を調査した中ではかなり湧水量も少ないだろうということもございまして、掘る前の予想ということについては、細かいデータについては確認できておりません。

実際掘っている現在の状況につきましては、相武国道事務所のホームページに出しておりますけれども、1メートル当たり月平均の湧水量としまして0.2立米、1メートル当たり1日0.2立米程度というような湧水量というのをホームページで施工期間中ずっと公表しているところでございます。

先ほども申しましたが、湧水量がこれだけ少ない湧水量というふうに考えておりますので、実際に掘っているときの予想というようなものについても、現時点で予測したものというものは持っておりません。

次、3番目の5年遅れると、予想されていたのかということでございますが、これも先ほどの話とも重なるかもしれませんが、城跡を施工するに当たりまして、史跡ということから、地質調査を可能な限りやった上で施工法を決めているということでございます。その中で、NATM

により施工を進めておりましたけれども、途中で観測坑の水位が下がったということもございまして、シールドという形で施工法を変えてございます。そのシールドを掘削する中で、5メートルぐらいの断面で掘っておりますので、その中でより詳細は地質構造というのがずっとその1キロ区間についてとれるということもございまして、その中でさらに岩盤の詳細なデータを把握した上で、かなり硬いということもございまして、リーミングという新しい掘削機械を入れて今施工を進めているところでございます。

以上でございます。

○坂巻 簡潔にお答えいただくのはいいんですが、非常に抽象的な物言いをされていますので、こちらの聞きたいことはさっぱり分からないというのが、今のお答えの内容なんです。

例えて言いますと、では、高尾山や城跡トンネルをルートに含めることがいいのか悪いのかという議論は、これは路線選定のときになさったのでしょうか。その点だけ伺いたいと思います。

○起業者 それにつきましても、詳細について、圏央道及びその附属ルートの選定について、詳細については把握はできておりません。相武国道事務所で八王子市に対しまして計画路線について提示をしておりますので、その以前に具体的なルートについてその検討がなされたのではないかと考えておりますが、具体的にどういうルートというところまでは見つかっていないところでございます。

○坂巻 この後に及んでもその程度のご返事しかいただけないのは、非常に残念ですが、こうなっていますと、またどんどん時間がなくなりますので、先にいきます。

先ほどの、例えばトンネル坑口の湧水予測量が当初どうもはっきりしなかったというようなご返事ですが、これなどは、実際試行してみる場合にその湧水量の予測なしには第一着手もできないはずなんです。ご存じのように、トンネルから出てくる水というのは濁水で、そのまま河川などに放流できないものですから、現実には八王子城跡トンネルでもそうやっておられましたが、坑口にはきちんとそういう濁水の処理施設があるわけです。だから、湧水量を予測しないで濁水処理施設のキャパシティーを決められるわけないわけです。ですから、今のご返事は、とにかく国交省の実際担当しておられる起業者の方々でも、その辺は全部下請任せにしまして、十分厳密なチェックをしておられないということが、計らずもここでもってばれてしまったという中身だろうと思います。

それから、途中でころころ工程が変わって、そのために1機5億円もするようなトンネルボーリングマシンをつくって、それでまた新たに掘削を始める。そのボーリングマシンをつくっている間

にどんどん工期が延びてしまった。一体当初予算からどれだけ余分なお金を使われたかどうかは分からないんですか。少なくとも、国民の血税を使ってやっている仕事を、どうやったら安全に効率的に仕事が進められるのかということの検討が、どうもさっぱりわきから見ていると分からない。こういうようなことについては、この場に限らず、今後とも十二分に説明責任を果たしていただくように、強く要請したいと思います。

特に、私は研究者としての立場でここに現れたわけですが、これは先ほど米田さんも言っておられましたが、国会決議の精神からいえば、当然研究者は研究者、技術者は技術者なりの相互の立場で、ここで質疑応答を相互にやり合っ、その中から問題の真相をつかみ出す。そして、お互いの立場や、その中でどういうふうな調整が今後可能であるかというのを探っていくのが、本当に建設的なやり方だと思います。それを私も期待して、いろいろ質問を考えたり、それから公述も考えたりしてきたわけですが、今田先生は今日最後に陳述されるということですが、少なくともそういう学会などで通常行われているような、フランクな相互の質疑応答の中から真実を明らかにしようということが、非常に公聴会の運営の姿勢として欠けていると思います。これは国会決議の趣旨からいっても甚だ遺憾なことなので、これは議長さんも含めました国交省の姿勢に対して、猛省を求めたいと思います。

先ほど冒頭の第1回の陳述にいろいろPRの資料を出して説明されました。一見、見るともつともなようですが、科学的に見るとあのデータは全くナンセンスです。例えば、渋滞の様様をここでスライドで出されました。この渋滞の様様を見れば、皆さん圏央道をつくる必要性は分かっているだけでしょうというような趣旨で出されたんだと思いますが、実は、ああいうような渋滞がどのようなケースの場合に、どれくらい起こっているのかということがはっきりしなければ、圏央道がああいう渋滞の解決に対してプラスになるのか、マイナスになるのかということの評価はできないはずで、ああいうような見せかけの写真で圏央道の必要性を云々するというのは、国交省がこの問題をサイエンスとして捉えていないということの逃れられない証拠だと、私は思います。そのような客観性を欠いた説明を今後やってほしくない。

先ほど、高知の事例が出ましたけれども、国交省が成すべきことは、全てのデータを公開し、それについてフランクに、反対者も賛成者も含めた議論の場を設けて、その中から一体どうしたらいいのかということを探り出すことではないのでしょうか。少なくとも、それは税金で仕事をしている者の最低限の任務だと思います。

陳述に移ります。

私は、まず最初に、ルート選定の問題を申し上げました。これは、圏央道はそれと並行しているJRの路線を考えてみていただけるとお分かりになると思います。まず、八王子からは八高線です。それから、関東の北部へ行きますと両毛線、これは高崎から小山まで行っている線です。それから、東の方でいいますと水戸線、小山から水戸へ行っている線です。そういう首都圏の周りをぐるっと取り巻く外郭の交通量をつくるということを目的として設計されたということは、先ほどそちらの資料にも出ておりました。ただ、それが言われるようにこれがきちんと機能するのかどうか。これは言ってみれば、八高線や両毛線や水戸線を時速130キロで走れるような複々線にして、そこへ特急列車を走らせ、10分間隔で通勤電車を走らせてお客があるのか、ないのか。これを考えてみればすぐ分かることだと思います。つまり、首都圏の物流に対してそれが一体どういう効果をもたらすのかということは、明確には立証されていない。

一つの例を挙げましょう。今、八王子インターを降ります。それから、一般道、滝山街道を通過して、ついこの間開通したあきる野のインターチェンジから乗って圏央道に入ります。八王子インターを降りて、あきる野インターへ入る、この間の時間というものは、うまくいけば15分で行きます。当然、物流に対して大きな効果を及ぼすのだったら、都心の渋滞を避けて多くの車が八王子インターを降りて、滝山街道を走って、多くの車があきる野のインターから乗って動いているはずですが、私も二、三カ月に一遍圏央道を通過して、それから関越道に入るルートで車を動かしていますが、いつ見ても圏央道はがらがらです。とにかくそういうような物流に関わるような車が大挙して乗っているという現状は全然ありません。わずか15分の一般道走行で移れる圏央道、これがジャンクションでつながったところで、一体どういうことになるのか。これをもって、先ほどのPRビデオに出てきたような絶大な物流効果を云々されるのは、おこがましいと言わざるを得ません。

百歩譲ります。そういうような圏央道の建設の必要性が仮にあるとしても、先ほど申し上げましたように、城跡トンネルや高尾山トンネルを串刺しにして、貴重な史跡や自然を破壊していいということはどこからも出てきません。とにかく、地図の上で線を引く場合に、東にも、西にも、いろいろな引きようがあるわけです。一説によると、東に行くと八王子の市街にぶつかるからだめだ、西へ行くと山へ入ってインターチェンジがつかれないという話をされたかに伺っておりますが、だったら、東京都心には自動車高速道路はないのでしょうか。そんなことはありませんね。首都高も走っていますし、それから環状7号線の下には今地下トンネルで高速道路を建設されています。いわゆる外環道も大深度地下で住宅地の真下を抜く計画があります。そういうことを考えれば、何も高

尾山や八王子城山である必要はないので、特に大深度地下法も成立していることすし、もっとルートを選定の余地は大幅に広がっているはずす。

そもそも、この計画自体は、言われるような形で言いますと、昭和の末期から既に計画がされていたということす。いわば、高度成長期、バブル期の余じんでこれが計画されているんです。先ほどCO<sub>2</sub>削減がこれだけ効果があるという絵が出ましたけれども、京都議定書が発効し、これから先はどうやってエネルギーをセーブしていくかという時代に移ってきています。その場合に、過剰な交通を誘発するような新しい道路、しかも国家財政がこれだけピンチになっているというときに、それをわざわざつくる必要性はどこにもない。まさに時代錯誤の計画なので、これは走り出したものは止められないというのではなくて、国交省は勇断を持って一遍凍結して、すべて見直しをやるべきだと思ひます。この問題についてはまた最後に触れます。

それから、先ほど地質条件についての話が十分出てきました。これは、そちら側の資料を拝借しての絵ですが、このように、トンネルが経過する地点は、城山もそうすし、高尾山もそうすですが、これは約8,000万年前に海の底に溜まった小仏層群という砂や泥が固まってできた山中を掘っているんです。これはかなり漫画的な地質ではありますけれども、こういうふうに地層の伸びに対して、それとクロスする方向でトンネルが掘られている。これに点線や実線で幾つもの断層や破碎帯が書いてありますが、大体この砂と泥の境目、泥の中、そういうようなところは全部水を通してくると思ってください。それは分かっておられるから、とにかく遮水工法をとるということを言われるわけすけれども、その遮水工法が本当に効くのかどうかという問題がかなりあります。

工学屋さんの立場から言ひますと、よく遮水工法が成功したということ言われる場合がありますが、要するに、100出る水が90抑えられて、10漏れても、それは工学屋さんにとっては成功なんです。ところが、100のうちの90は止まったにしろ、その10が漏れ出してくるということになりますと、これは先ほどの高知の例でも見ますように、当初あった山の水がだんだんに引けてくる。そして、その地表は乾いてくるという現象は、これはどうしても避けられない。これは、すぐ目に見えるようなことではないんですが、長い年代から見た場合には、大いに山の自然を変えてしまう危険がある。いわば、今の山の状況というのは、私たちから見れば、これは子孫からの預かり物なんです。そういう意味では、ああいうようなばかな計画をどうしてあのときうんと言ってしまったのだということ言われないために、今、この時点で立ち止まることす是非必要だと、私は思ひております。

水が通るということを申し上げましたが、これは国交省で掘られたボーリングです。これで見

るように、特に泥の部分が細かく割れています。泥と砂の境も滑っています。こういうようなところを水道（みずみち）として水がどんどん抜けてくる。先ほど観測井を閉じてしまうという話があった。これもとんでもないことです。とにかく、ボーリングの坑がトンネルを掘っているときにぶち当たったとしても、特にそのために支障が起こるということは考えられません。鉱山なんかですと、ホーリングで探って行って、そこに坑道を掘るということはしょっちゅうありますが、掘っていたボーリングがここに出てきているというだけで、別にそれで工事が危険になるわけでもなければ、支障を起こすわけでもない。それを国交省の、先ほどの説明だと、これは工事を支障するから埋めるというようなことを言っておられる。一体本当に技術的に物の分かっている人がそういう決定をしているのかどうか、非常に疑問であります。

時間がなくなりましたので、後ははしよりますが、先ほど日の出町の青木町長さんのお話をいただきました。それを聞いていて、私はある意味で一つの感銘を受けました。推進派の言い分をあれだけ赤裸々に言われるということは、非常に貴重なことです。要するに、この大義名分の、交通網の整備ということは別にして、やはりこの工事で利益を得る人がたくさんいる、そういう人たちが自然や環境なんかを二の次にして、国民の血税を大いにつぎ込んでもらって、この道路をつくることによって、自分の、あるいは自分の周辺の利益を、特に期待して動かしている。また、国交省もその要請に応えるという名目のもとに、国民の税金や貴重な自然を犠牲にすることを何らもためらっていないという構造が、これではっきりしてきたと思うんです。そういうようなことのために、むざむざと大事な自然を切り売りすることは許されないと 생각합니다。

今、全国の高速道路で見ていると、高速道路を使って一番動いているのはごみです。高速道路のインターの近くにある処分場が大儲けをしている。それから、その周りには幾つもの不法投棄がされている。山は削られて運び出される。その後に工場がつくられる。つまり、自然破壊はその限りでは現に高尾山、城跡トンネルだけにとどまらず、この関東山地近辺を含めた広い範囲での自然破壊につながっているということを、私は特に強調したいと思います。

時間がなくなりました。まだ言いたいことはたくさんありますが、先ほど申し上げましたような、とにかく国交省としての姿勢自体が問われている公聴会であるということを十分認識されて、今後ともこの計画の凍結も含めて、善処されることを切に要望いたします。

以上をもって陳述を終わります。

## 6. 川鍋重美、桑原忠久

○川鍋 まず初めに、自己紹介をさせていただきます。私は、生まれてからずっと青梅市に住んでおり、今年39歳になります、川鍋重美と申します。現在は養鶏の仕事をする傍ら、地域活動として、社団法人青梅青年会議所に、平成7年に入会し、今年度理事長を仰せ遣っております。

私がこれまで育ち、今後も住んでいくであろう青梅市は、皆さんご存じのように、東京都の西端にあり、新宿からはJRで約1時間10分程度の位置にあります。このため、戦後から一貫として都心のベッドタウンとして、住宅やマンションなどの建設がなされてきた土地柄でもあります。どちらかと言えば、この八王子市と同じく、ベッドタウンのイメージがあります。しかし、最近は、多摩川や御岳山を初めとした豊かな自然環境のある青梅、奥多摩地域が見直されつつあり、この自然環境を求めて、青梅周辺に引っ越してこられる方もいると聞いております。また、青梅市では冬に日本でも最大規模を誇る青梅マラソンが開催されることも、皆さんよくご存じのことと思います。

産業は、青梅インターチェンジ近郊のモノミヅカ通り周辺に見られるような精密機械を中心とした工業や、お茶や木材の生産、公共用樹木の生産が主体となっております。

環境資源としては、梅の名勝吉野梅郷や御岳山、御岳渓谷を初め、四季折々の様々な表情を醸し出す豊かな自然や、伝統、文化を受け継ぐ観光資源の豊富なまちです。また、昭和時代の映画の看板が最近有名になっています。

このようにすばらしい青梅に多くの皆さんに来ていただきたいと思っておりますが、道路に関して言わせていただきますと、青梅街道や奥多摩街道、そして国道16号、411号などがあるものの、いずれの道路も市街地を通過していく区間でよく混雑しているように見受けられます。そして、都心方向に車で向かうために中央自動車道の八王子インターチェンジを目指す場合でも、市街地を通過している道路が多いため、時間に余裕を持って出かけていかなければなりません。

本来道路といえども、ある程度の定時性が確保されるべきものと考えていますが、青梅から新宿などに向かう場合は、余裕を持って出発せざるを得ないのが現実です。その結果、予定の時刻の30分以上も前に着いてしまい、ある意味で時間を無駄に使うことも珍しくありません。このような状況を考えると、多摩地域を南北方向に結ぶ圏央道は、国道16号の渋滞改善のみならず、青梅市の発展にはなくてはならない道路であると考えています。本日の公述では、圏央道が整備され、特に青梅市にもたらされる効果、さらに圏央道が中央自動車道につながることへの期待などについて、社団法人青梅青年会議所の理事長として、また私個人としての意見を述べさせていただきます。

まずは、青梅インターチェンジ、日の出インターチェンジの開通の効果について、話をさせて

いただきます。青梅市は、青梅街道を軸とした化石の採掘、織物などで発展した市です。昭和のころは、東京都心のベットタウンとしても発展してきました。最近では、自然環境の豊かなところを気に入られて移られてくる方もいらっしゃいます。圏央道とのつながりで見れば、東京都内では圏央道とのつながりが最も長い市でもあります。圏央道の青梅インターチェンジまでは、約10年前になりますが、平成8年ごろに開通したと記憶しております。このときは、圏央道の鶴ヶ島ジャンクションから青梅インターチェンジまでの19.8キロが一度に開通しました。この開通で、青梅市周辺の方は、圏央道開通の影響の大きさを実感しました。

青梅市は、人口14万人、世帯数7万世帯、自動車保有台数は9万5,000台と、各家庭に1.7台、約7割の人が車を持っているような地域です。この圏央道の開通により、埼玉や関越方面へはすぐ行きやすくなり、交通の便がよくなったということです。都内に行く場合も、これまでは一般道で関越道の鶴ヶ島インターチェンジや、中央道の八王子インターチェンジまで、渋滞に巻き込まれながら向い、やっと高速のインターチェンジにたどり着くというような有様でしたが、このようなことが埼玉方面に向かっては大分少なくなりました。これは、青梅インターチェンジから関越道まで圏央道でつながったからです。そこから圏央道、外環道、首都高速道路5号線といけば、都心まで高速道路で行くことができます。

この便利さは、私の行動まで一部を変えてしまいました。私の自宅は青梅インターチェンジまで約10分のところにあり、仕事で新潟、群馬方面に行くときは必ず圏央道を使います。また、家族を連れてレジャーに、中央道の山梨方面へ行くよりも、渋滞のない関越道を使って新潟、群馬方面を考えてしまいます。それは、中央道に入るために八王子インターチェンジまで行くのに渋滞してしまうからです。渋滞は人々のエネルギーを損失してしまっていることだと感じています。

また、企業に勤めている方からも、青梅インターチェンジ開通からいろいろと圏央道の整備効果の話は伺っております。埼玉方面、新潟方面への仕事のときは圏央道を必ず使うとか、大型店舗も増えたから、いろいろなものが近くでそろうようになったとか、圏央道は渋滞知らずだから時間が正確に読める、私みたいに分刻みに動く者にとってはこれほど有り難いことはないといったような声が聞けています。

確かに、青梅インターチェンジができたことで、その周辺に大型店舗の立地が進んでおります。今度通られるときに、青梅インターチェンジ周辺を圏央道から見ていただければ分かりますが、工場や大型店が数多く見られます。これも圏央道青梅インターチェンジができたからの大きな変化だと思います。

また、その後日の出インターチェンジが平成14年3月に開通しました。この開通で周辺の交通の流れも大きく変わったと感じています。日の出方面、またあきる野方面に行くときも、仕事やレジャーで必ず使っています。あきる野方面へ行くのに必ず渋滞する箇所があり、料金がかかったとしても、時間短縮できる道路を選びます。

国土交通省の当時の調査によると、並行する幹線道路である国道16号の交通量が10%前後減少したり、生活道路でも最大2割の交通量の減少が見られているということです。また、現在の圏央道の青梅インターチェンジ周辺の交通量は1万数千台から2万台程度であり、入間インターチェンジから青梅インターチェンジ間は、平成8年開通時の交通量が現在は約2倍に伸びているということです。このような交通の増加も、圏央道周辺の工業団地、また流通団地の整備、集客力のある施設の建設などが立地したことによることが大きいと考えられます。

次に、今後圏央道が中央道に接続すると、青梅にとって期待できるか、述べさせていただきます。

まず、青梅インターチェンジ北側の市街化調整区域の約87ヘクタールについては、青梅インターチェンジの開設により利便性が向上する中、東京西南部における物流拠点整備候補地とされました。現在、周辺の工業団地の立地条件などを踏まえ、物流拠点を柱とした土地利用の検討が行われており、地権者を中心に、商工会議所や農協などが連携した組織をつくるなど、その実現に向けて積極的な取り組みが進められています。

このように、現在の青梅インターチェンジ周辺の企業立地状況や、地元の協力的な姿勢、さらに平成14年に開通した日の出インターチェンジ近くの三吉野工業団地を見ていただければ、今後数多くの企業が立地することが十分予想できます。

インターチェンジに直結するという、その立地条件は、何事にも変えがたい優位性があり、このような優位な条件がそろっていることから、他の自治体でも同様の動きが出てきています。日高・狭山インターチェンジでも、現在の面積の11倍にも及ぶ物流団地計画が進行中ですし、日の出インターチェンジ、八王子北インターチェンジでも同様に、工業団地、物流拠点の新たな整備または拡張整備の計画が持ち上がっています。

今後中央道に接続することは、圏央道から青梅インターチェンジまで圏央道が完成したときのインパクトと同様、いや、それ以上の効果があると企業も見通しています。平成8年3月の青梅インターチェンジの開通は圏央道が関越道とつながっただけでしたが、その後圏央道はその整備を南に着実に伸ばし、来年中央道と接続すると、大きな2つの高速道路と連絡されることとなります。

その効果はこれまでより大きいと考えるのが自然です。

さらに、その先の東名高速までの計画区間でも、厚木周辺では多くの橋脚が立ち始めているところもあちこちにあり、一般の道路からもそれがよく見えます。圏央道の東名高速への接続も現実のものとして目の前に現れつつあります。

圏央道の東名高速接続に向けた期待が高まるとともに、これを見据えた工業団地、流通団地の整備に力が入るのは当然のことです。また、工業団地、流通団地だけではなく、現在は休日のアウトドアライフがとても人気になっています。青梅にもそのアウトドアをする方を十分に楽しませる自然があります。都心からわずか40キロから50キロしかない、離れていないという強みもあり、新宿方面からの多摩へのアクセスを担う中央道と圏央道が接続することで、休日の観光客が増加することに大いに期待を寄せているところでございます。

実際のところ、八王子はまだ遠いというのが今の実感です。まして、横浜なんて、東京に住む私から見れば、到底気軽に日帰りをできるような地域ではありません。横浜に行くのに国道16号をひたすら南下する気も起こりませんし、環状8号線など、都心を通ることも躊躇してしまいます。さらに、首都高速道路を経由して横浜に行くことを考えると、出かけることをやめようかとも考えてしまいます。また、逆も然りです。だからこそ、早く神奈川まで圏央道をつなげてほしいと願う人が多いのです。

青梅市民として、一日も早く中央道へ接続してもらうことを切に願うとともに、横浜まで圏央道をつなげていただきたいと思います。青梅市を担う者として、圏央道の整備の状況にあわせ、青梅の魅力を発信し、活力ある青梅をつくっていかうと考えています。そのためにも圏央道が必要だということを日々感じており、一日も早い完成を祈って、私の公述を終わりにさせていただきます。

以上です。

○桑原 私は、八王子市めじろ台に住んでおります桑原忠久と申します。本日は、八王子南バイパスの沿線に住んでいる住民の立場から、八王子南バイパスが整備されることにより、八王子市の道路、交通、災害の効果、あるいは生活環境、自然環境への配慮など、さらに圏央道と一体となって整備される八王子南バイパスが八王子市の経済活動等に与える期待などについて、公述させていただきます。

八王子市は、古くは甲州街道最大の宿場町として、商業、経済、交通の要として栄えてきたまちです。最近では、市内に21の大学、11万人の学生を有し、さらにはIT産業や文化施設など、新たに魅力のあるまちづくりも行われている。八王子市は、昭和60年に約41万人だった人口が、平成

17年には約53万人に達しており、20年間で約12万人も増加してきています。

このような状況により、市の中心部であるJR八王子駅や、京王八王子駅の周辺では、朝夕の通勤通学の時間帯には、乗用車、バス、トラック等による交通渋滞に一層拍車がかかり、道路全体がまるで駐車場のよう状態になることも日常茶飯事です。また、私の家の近くの北野街道や高専通りでも、最近朝夕の通勤通学の時間帯は、トラック等の大型車両が入り込み、渋滞が日常化している状態です。

また、一方、高尾駅前周辺では、休日やお彼岸、行楽シーズンを中心に渋滞が発生し、国道20号に代わる道路がないため、近隣住民の生活に悪影響を及ぼしております。八王子南バイパスは、八王子市内の国道20号や北野街道を始めとする、市内の交通渋滞を減少させるとともに、圏央道と接続して行動範囲の拡大や、移動時間、距離の短縮など、都市活動を活発にするなどのために計画された国道16号八王子バイパスの北野町から南浅川町までの延長9.6キロメートルのバイパス道路と聞いております。国土交通省の試算によれば、八王子南バイパスを整備することにより、八王子市内の国道20号の交通量は、1日当たり約2万台から4万台が約1割から3割、北野街道の交通量は1日当たり約1万6,000台から1万7,000台が約3割から4割減少することが見込まれているとのこと。

国道20号など、幹線道路の交通量が減少することにより、幹線道路から生活道路に入り込んでいた車が減り、地域の安全性が高まるなどの効果も見込まれていると考えられます。

また、幹線道路は地震等の災害時において緊急車両の通行が確保され、安全なまちづくりに寄与するなど、重要な役割を担っております。

昨今、政府地震調査研究推進本部では、兵庫県南部地震や新潟中越地震と同様な首都直下型地震、マグニチュード6.7からマグニチュード7.2が南関東で起きる確率は、10年以内が30%、30年以内が70%、50年以内が90%と報告しており、いつ起きてもおかしくない状態にあるのです。

平成17年9月28日の新聞によれば、政府中央防災会議は、首都直下型地震に備えてとるべき対策を定めた、首都直下地震対策大綱を決定し、その中で、広域的な連携活動を支える基盤として、環状道路の整備など、災害に強い道路ネットワークの整備を位置づけております。

八王子市南部地域には、東西方向の緊急輸送路として国道20号や北野街道がありますが、特に八王子南バイパスが計画されている沿線地域では北野街道のみであり、2車線の幅員も狭く、交差点に右折車線さえない道路が緊急輸送路として機能するのでしょうか。皆さんもご存じのように、平成7年1月の兵庫県南部地震や、平成16年10月の新潟中越地震では、地震が発生し、建物の崩壊、

火災など、至るところで被害が起きている中、消防車、救急車などの緊急車両が大渋滞に巻き込まれ、人命救助に苦慮している場面や、道路の寸断により水や食糧などの緊急物資の輸送に多大な影響を及ぼしたことをテレビや新聞などでもご覧になったかと思います。緊急車両の輸送路の確保は、我々地域の住民にとっては生活に密着した重要な問題です。

八王子南バイパスは、全体延長9.6キロメートルのうち、比較的環境への影響が少ないトンネル部が約4キロメートル、堀割部が約2.5キロメートルとなっており、全体延長の約7割を占めています。このような構造により、館町や南野シティーなど、住宅の近接する地域での騒音等の影響に十分配慮した計画になっていると思います。

また、八王子南バイパスは、本線部の車の流れをスムーズにするため、町田街道やめじろ台グリーンヒル通り、八王子・城山線、北野街道などに主要な幹線道路と本線部は立体交差しており、本線部と分離し、沿道からの出入りや停車する車のスペースを確保した街路部が設けられており、街路部の設置により、地域や沿道からのスムーズなアクセスが可能となり、地域住民の利便性に配慮した道路になっています。

さらに、広い歩道、植樹帯を設置することにより、暮らしの中でゆとりや潤いが実感できるよう、生活環境にも配慮した道路になっていると思います。

なお、八王子南バイパスの整備によってできる道路の法面などには、地域の自然に合った植物の苗木などを植える計画であると聞いています。起業者である国土交通省相武国道事務所では、国道16号の拝島橋の八王子側で道路整備によりできた法面に、シイ、タブ、カシなどの常緑広葉樹を主体とする森をつくり、道路整備に伴う緑の回復を行い、自然環境の保全に努めています。その場所は苗木を植えてから既に十数年が経ち、立派な森に成長しています。皆様、今後この場所を通るときには是非注意して見ていただきたいと思います。

八王子南バイパスは、都市計画の手続と併せ、東京都条例に基づき、環境影響評価を実施しております。その中で、大気汚染、騒音、振動などの11項目について、詳細な調査、予測が行われ、必要な対策を実施することで、環境基準などを下回るとされており、周辺環境に与える影響は少ないのではないかと思います。

現在、八王子南バイパスは、圏央道と交差する八王子南インターチェンジや、町田街道と交差する箇所です。工事が実施されています。八王子南バイパスの広報誌「イン・フォー・ミナミ」にも紹介されましたが、医療センター付近の町田街道方向から拓殖大学脇の浅川トンネル坑口方向を見ると、近隣の住宅地に配慮した、しっかりとした防音施設が設置されており、十分な環境保全対策

を実施しながら工事が進んでいると感じます。今後も引き続き工事中の環境保全対策には十分考慮をしていただくことをお願いします。

また、東京都条例では、工事中や開通の後も事後調査の実施が義務づけられていることから、万一環境基準を超える場合には、必要な対策が実施されると考えられます。

八王子南バイパスや圏央道の開通後の効果の一つに、温室効果ガス、CO<sub>2</sub>の削減が見込まれています。CO<sub>2</sub>の削減については、地球規模の環境改善が様々な分野で実施されており、我が国では2005年2月の京都議定書の発効を受け、2005年4月に京都議定書目標達成計画の策定が行われています。我が国のCO<sub>2</sub>排出量第1位は産業部門で、全体の約4割を占めております。次いで運輸部門が約2割を占めており、そのうち私たちの生活に最も関係している自動車からの排出量が運輸部門の約9割を占めているのです。国土交通省の試算によれば、八王子南バイパスの整備による八王子市内などの交通状況の改善に伴い、CO<sub>2</sub>の排出量を年間約1.2万トン削減することができるかとされています。このように、八王子南バイパスや圏央道の整備や、首都圏や八王子市内の交通渋滞の減少などの効果により、地球規模の環境改善に重要な役割を担っていくものです。

私たち八王子市の南部に住んでいる住民は、八王子市中心部へ買い物に行くとしても、渋滞している国道20号や北野街道を経由することになり、つい買い物が億劫になってしまいます。

また、仕事で甲府方面に行くときは、渋滞している町田街道を通り甲州街道で行くか、渋滞している八王子中心部の道路を抜けて中央道の八王子インターチェンジに行かなければなりません。それが八王子南バイパスができることにより、町田街道や八王子市内の中心部を通ることなく、八王子南バイパスや、八王子南インターチェンジから圏央道を経由して中央道の利用により、山梨県、長野県へ、さらに関越道の利用により、埼玉県、群馬県、新潟県の各地にもスムーズに行けるようになるのです。

圏央道、八王子南バイパスの整備により、高尾山、武蔵野陵墓地など、八王子市内の数多くの観光、文化施設等への来客者は増加するとともに、市内の経済活動の活性化に貢献する起爆剤としても期待できます。

終わりに、八王子南バイパスは、圏央道のアクセス道路としての役割も一つではありますが、私としては、市内の交通渋滞の減少、活力あるまちづくりの支援、地域の安全性の向上など、住みよい八王子のまちづくりに不可欠な道路であると考えております。圏央道の早期整備に努めていただくことは言うまでもありませんが、既に工事に着工している八王子南バイパスの早期開通も併せて是非お願い申し上げます。八王子南バイパス、圏央道が一日も早く開通することを強く切望い

たしまして、私の公述を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

## 7. 鷹取敦

○鷹取 環境総合研究所の鷹取と申します。

この事業に係わる環境、いわゆる環境アセスメントとは別に、地元の皆さんから頼まれて環境調査を行った専門家の立場として意見を述べさせていただきたいと思います。

まず、大気汚染の予測について申し上げます。

まず一般論なんですけれども、大気汚染というのはこの図にありますように、地形に起伏がある場合には、その拡散の仕方ですね、広がり方が大きく変わってきます。上の図は、平たんな地形、平らな地形の場合なんですけれども、平らな地形の場合には大気汚染は薄まってきて、より濃度が低くなったものが地上に降りてきます。下の図ですけれども、風下の方に少し丘がある場合、このような場合には風が乱されると。風の流れが乱されて、大気汚染が濃度の高いうちに地上に降りてくると、このような違いがあります。これもそのような例ですね。2つ山があって、その間に道路がある場合、このような場合には、その山の間は大気汚染が溜まりやすいということが分かります。

このような大気汚染の予測手法というものはいくつか分類されます。この図は、道路環境整備マニュアルという、以前の建設省の頃のマニュアルに載っていた図をもとに、ちょっと縦のものを横にした図です。同じような図は現在のマニュアル、道路環境影響評価の技術書というものにも似たようなものが載っています。

この図で申し上げますと、一番左の黒い太い枠で囲った拡散計算、これがコンピューターによって大気汚染の予測を行う手法に分類されるところです。このうち、一番左の赤い四角、解析解モデルというものと、右側の数値解析モデルというものがあります。

ちょっと難しい話になりますけれども、どこが違うか。一番左の解析解モデルというのは、いろいろと複雑な条件を省略することによって、簡単に予測計算を行えるようにした方法、右側の青い四角の数値解析モデルというのは、例えば山があったり、建物があつたりした場合には、それをコンピューターの中に再現して、丁寧に計算をする方法というふうに2つに分類されます。

この事業に関して行われた環境アセスメント、環境影響評価は、左側の簡易なモデルを使って行われています。本来この高尾山のような複雑な地形というものは、簡易なモデルでは再現できませんので、本来はこの右側の数値解析モデルで行わなければ、正しい将来予測は行えません。

まず左側の簡易な方法ですね、環境アセスメントで行われているモデルの正規プルームモデルの

考え方がどういうものなのかというのを説明したいと思います。

この図でいいますと、左下に風向という青い矢印があります。風が左下から右上、この図でいうと左下から右上に流れていると仮定します。その右側にある煙源と書いた筒ですね、これが煙突です。自動車でいうと排ガス管、建物の横になりますけれども、煙源ということになります。その煙源から出た排気ガスが、風向きに対して風下の方向に向かって真っ直ぐ流れていると。流れていくに従って、少しずつ濃度が薄まって広がっていくというモデルがこの正規プルームモデルですね。環境アセスメントで使ったモデルの考え方です。この途中に山があっても、建物があっても、そういうものを突き抜けて真っすぐ進んでいくということが前提となります。

ちなみに、このプルームモデルが使える条件ですね、どういう条件であれば使えるのかということ、どういうことかということ、このプルームモデル、式を簡単にするに当たって省略している条件というものに関わりがありますけれども、どういう条件があればこのプルームモデルを使ってもいいのかということを示してあります。

1つは、至るところで風向が同じである、風速が同じである、どこを見ても、ほぼ同じ方向に風が同じ強さで吹いていることが1つですね。それを実現するために、地面が平たん、平らであるか、でこぼこがあったとしても、一様のでこぼこであると、どこをとっても同じような程度のでこぼこがあると、そういう場合であれば、このプルームモデルを使っても構わないというのが、この科学的な前提条件です。

それでは、この圏央道の八王子ジャンクションができる地形では、どういうふうに風が流れるかというのを見てみたいと思います。

まず、これは上空の風です。どれくらいの高さかということ、八王子城跡の大体山頂ですね、山の頂上あたりの高さの風をコンピューターの中で再現してみたものです。西から東に向かって風が吹いている場合を想定しています。大体ほぼどこを見ても同じ風の強さ、同じ風の向きであることが分かります。これが地上でもこういう状態が保たれていれば、プルームモデルを使っても構わないということになります。

一方、これは地上の風の強さです。この風の強さを見ると、当然のことなんですけれども、場所によって風の吹いている向きも違えば、強さも違ってくると。山があれば、その山を介して風は流れていくと、谷があれば、谷に沿って流れていくと、障害物の少ないところにより強い風が流れるという、非常に複雑な風の状況になっていると、こういう条件では、プルームモデルは使えない。使えないモデルを使ってやっているのが環境アセスメントなので、環境アセスメントの結論は、

そもそも科学的に評価することにほとんど意味がない結果だということが分かります。

それでは、どういうふうに計算したらいいのか。先ほど数値解析モデルというところに分類されているモデルのうち、1つの差分法というものがあります。差分法というのは、空間を直方体に区切るんですね。直方体のたくさんの部屋に区切るわけです。

図にするのはちょっと難しいので、二次元の平面でちょっと考えてみました。平面にした場合には、四角い部屋に区切るわけです。この部屋の中に風を流す、部屋の周りから風をコンピューターの中で流すわけです。風洞実験のようなものです。これを、この計算をコンピューターの中で行うことによって、地形の影響を受けた風の向き、それから、風の強さというものを再現できます。そこに、例えば道路であれば道路の位置に発生源を置くと、これが少しずつこの風によって薄まって広まっていく様子を再現すると、これが数値解析モデル。丁寧に解析、計算していくのが数値解析モデルだということです。

一方、プルームモデルでは、途中の地形を考慮しないので、全く、例えば高尾山であれば高尾山の地形と関係ない計算を行っているということになります。どういう地形かということ、このような地形ですね。この等高線を見ていただいても分かるように、非常に複雑になっていると、その間の谷間に住宅がたくさんあるということです。という状態の場所です。ですから、先ほどの冒頭の方に簡単な図をお見せしましたがけれども、この図でいうと、上のような図になるわけですね。その谷間に、谷合いに大気汚染が溜まりやすいような地形だと、この状況を再現しないとアセスメントを行ったことにはならないということが分かります。

これが立体的に示した図ですね。左側に高尾山、右側に八王子城跡、間に裏高尾の住宅のある地域があるということが分かります。これは先ほどの数値解析モデルで計算するために作ったデータです。この数値解析モデルによって行った将来予測、ここには両方のトンネル、高尾山側のトンネルと八王子城跡側のトンネルを走っている自動車の大気汚染ですね、これを排出する換気塔ができますけれども、これは今回は含めていません。含めない結果を示しています。この図でいいますと、黄土色、黄色、オレンジ、赤、紫色の場所が環境基準を超えるという予測結果になった場所です。ちょっと拡大してみます。

この図で見ますと、八王子ジャンクションの主の下の方ですから南東側ですね、南東側の住宅のある場所まで、この環境基準を超える地域が広がっていると、換気塔の影響を含めなかった場合でも環境基準を超えてしまうような結果になるということが分かります。都心であれば、環境基準を超えるというのは決して珍しいことではないわけですがけれども、都心は利便性が非常に高い地

域ですから、ある程度環境が悪くてもやむを得ないと。私は必ずしもそうは思わないんですけども、そういうふうにも考えることもできると、ただ、この高尾のような、もともと環境のいいところ、自然環境が豊富で、それから、空気のきれいなところでこのように環境基準を超えるような場所が得られるというのは、非常に驚きだと思います。

ちなみに、この数値解析モデルについて正しく予測をできるのかどうか検証してみました。

この地図でいうと赤い点ですね。赤い点のある場所が大気汚染を実際に現地で測った場所です。1年を通じて連続して本格的な機械で測ることは難しいので、簡易な方法で測っています。長期的な平均を把握しました。この把握したものとシミュレーションモデルによる現在の交通条件を入れたシミュレーションモデルによる結果が一致すれば、このモデルでこの裏高尾地域の大气汚染の状況を再現できると、正しいモデルなんだということが確認できるということになります。

この判定条件、これをちょっと式がありますので、詳しい説明は省略しますが、この判定条件は環境省の大气汚染のマニュアルに書いてある判定条件です。その判定条件によって判定した結果、Aランク、Aランクというのは十分に再現性が高いと、このモデルによって実際の大气汚染の状況を非常によく再現できておると、最も一番いい評価ですね。その評価になりましたので、この予測結果は、実際にこの高尾の地域で将来こうなるだろう、環境基準が住宅のある地域でも超えるだろうという結果になったということが検証されたわけです。

ちなみに、国土交通省のというか、東京都が名義的にやっていますけれども、東京都の実施した環境アセスメントですね。このモデルを使ったアセスメントは、この高尾の地域の大气汚染の状況を再現できるかどうか、確認は一切されていません。

実は、このモデルの問題は、この裏高尾の地域だけではなくて、いろんなところで問題があるんじゃないかというふうに指摘されています。この圏央道の八王子の地域についてそういう議論がされているかどうか、私は具体的にその対話の形で議論して、起業者側はこのモデルが正しいんだということを説明しているかどうかというのは、私は存じ上げないんですけども、最近の例として、同じ圏央道の横浜市内の部分ですね、横浜環状線の南の部分、横浜環状南線と合流した部分で質問集会というのが開かれました。ここでそういう議論が行われています。

まず、どの部分かといいますと、この左の図でいうと、左下の赤い部分ですね。左下のオレンジの丸い部分は横浜環状線で、大きな緑の丸い部分が圏央道、この合流した赤い部分についてのお話です。ここは高尾ほどではないんですけども、地形がやはり複雑な地域です。住宅地なんですけど、谷があったり、丘があったりする地域です。その地域に、この地図でいいますと青い点線の部分、

青い点線の部分はトンネルになっています。青い実線の部分、これが地上の部分で、ここにインターチェンジが計画されています。赤い部分に、この高尾と同じように換気所が計画されています。

この青い部分から出る大気汚染がどういうふうに周辺に影響を与えるのか。ここでは神奈川県が環境アセスメントを行っていますけれども、同じようにこの地形を考慮できないモデルを使って環境基準を下回りますよという結論を出しています。ところが、先ほどご説明したように、このようなかぼこのある地域では、本来環境アセスメントに使っているモデルは、科学的には正しい結論を出せないということが、本当は常識的なことなんですけれども、そういうことが指摘されています。

実際にこれは現地で撮った写真です。丘の上の住宅の団地の部分からインターチェンジが計画されているあたりを見下ろして撮った写真です。非常に起伏の大きい地域であることが分かります。この地域でどこをとっても同じ風向、同じ風速の風が吹いているとはちょっと考えられないと、常識的に考えても分かるのではないかと思います。

どういう経緯でこの質問集会が開かれたかという、簡単に言いますと、時のアセスで事業評価監視委員会が住民の意見をしっかり聞きなさいと、住民に丁寧に説明しなさいという附帯意見をつけました。その意見を踏まえて、質問集会という形で地元の住民の方ですね、それと、横浜市が共同で司会を行って質問を起業者に行うという形のものが開かれました。

まず第1回目として、2005年、5年と書いてありましたが、2005年です。2005年、ついこの間ですね。2005年の9月18日に第1回目の質問集会が開かれました。1回につき、テーマを1つに絞って行おうということで、最初は先ほどお話ししたブルームモデルをこの横浜の地域で、この地形の複雑な地域で適用していいと、もし言うのであれば、その根拠を説明してほしいということを唯一のテーマにして行われました。

その結果、どういう説明が行われたか。細かいやりとりはですね、地元の方で議事録をまとめられている最中ですので、また機会があればそれを見ていただくとして、簡単に言うと、国土交通省、それから、道路公団の回答としては適用可能だと思うんだと、そう考えているんだということであって、その科学的な根拠は全く示されなかったんですね。マニュアルにこう書いてあるから、こういう、これが正しいと信じていると。それに終始したわけです。

そこでデータを示されたんですけれども、そこで示されたデータは平坦な地で行われた実験のデータであって、横浜のような地形でもなければ、高尾のような地形でもない。要するに、そういう地形の複雑なところで使えますよというデータは一切出てこなかったと。

それから、それでは、今データがないのであれば、検証のために現地で実験をしてほしいという要望が会場の住民の方から出たんですけれども、それについてもやらないと、やれませんかという答えでした。

それから、先ほど私の方で行った調査について、現況再現シミュレーションというものを行ったという話をしました。その予測モデルで、その地域の大气汚染の状況を再現できるんだという確認の調査ですね、それについてもやりませんかというふうに拒否されました。要するに、どういうことかといいますと、国土交通省、道路公団が最初からこれがテーマで質問集会をしたわけですから、国土交通省として、もしくは道路公団としてそのような科学的な根拠を把握しているのであれば、当然そこで回答されたわけです。科学的な根拠が示されたわけです。それが示されなかったと。

それから、それについて検証する調査をしてほしいと、それも拒否されたということはどういうことなのか。またそれは、これは私の考えですけれども、このような複雑な地形にアセスメントで使われている予測モデルを使うことは不適切であるということは、実は国土交通省も道路公団も分かっているのではないかと。分かっているからこそ説明できるような根拠も示せないし、それから、検証も行えませんというふうに言ったのではないかと私はそのときに感じました。

実際、プルームモデルが複雑な地形で適応するのが適切でないというのは、実は常識の範囲の話なんです。そのプルームモデルを使うことと、地形を考慮したことと、どういうふうに結果の違いが出るかという、プルームモデルは拡散しにくいモデル、その地形の影響を考慮できないモデルで、一般的にいうとその道路の近隣では濃度が非常に低くなる。一方、その複雑な地形において、その地域の条件を考慮したシミュレーションを行うと濃度が高くなる。

実際に道路ができて、自動車が走って起こる現象というのは、当然地形の影響を受けた風が吹いて、その風によって大气汚染が拡散するわけですから、高い濃度とその周辺地域に及ぶというのは当然明らかなので、そういうこと、再現できる予測を行わなければならないと。その再現できる予測モデルを使った結果、この高尾の地域で環境基準を超える非常に高い濃度の大气汚染が予測されたというのが明らかになったわけです。

一方、道路交通騒音ですね、ここはちょっと予測の手法を簡単に示してありますけれども、これは国土交通省が行っているモデル、環境アセスメントのときには古いモデルを使っていたので、その後行われたモデルと同じモデルの原理を示しています。

同じ方法で予測を行いましたけれども、どういう結果になったのか。まず、これも大气汚染と同じように、現況再現を行いました。当時、現地では八王子ジャンクションの建設の騒音がありまし

たので、建設の騒音がない休日に騒音の調査を行いました。その条件で、まず現況再現をしたと、日本音響学会の国土交通省が扱っているのと同じモデルで行ったところ、実際、現在の騒音の状況を非常によく再現できたということが分かったわけです。で、同じモデルを使って、将来の条件を入れて予測をしました。予測をしたところ、一般環境の基準、一般環境の基準というのは私たちが住んでいる地域ですね、その地域でこれくらいの騒音レベルにしましょうという目安ですけれども、そのレベルを超える範囲、この図でいいますと、黄色い、明るい方の黄色の色以上の色がその環境基準になります。その環境基準を超える地域が出てきてしまったと。

もう一つ、今度は夜間です。夜間について見ると、一般環境基準どころか、道路に面する地域の環境基準も超えるような地域が出てきてしまうと、要するに地域汚染も騒音も、環境基準を超えるような状況に悪化してしまうということが分かったわけです。

ちなみに、平日の夜間、現地で騒音を、現地で測っています。住民の方も測りましたし、私が立ち会って測ったこともありますけれども、いずれも現況で環境基準を超えるような、中央道の騒音だけでも環境基準を超えるような値になりました。3回測ってほぼ同じでしたから、間違いはないと思います。

この図は、先ほど申し上げた休日の夜間ですから、比較的静かですけれども、平日の夜間は今でも環境基準を超えてしまっていると、圏央道ができれば、それがさらに悪化してしまうんだということが分かりました。

一方で、じゃあこの圏央道ができることによる公共性の部分ですね、それについてどう考えたらいいのか。今年、東京地裁の判決がありましたけれども、その判決で、一番この公共性について一番大きなものとして裁判所が評価したのが、このかぎ括弧で括った部分です。都区部の通過交通を分散して、都心部への車両の進入を数%から10%程度減らすことにより、都区部の交通混雑を緩和すると、これは裁判所の判決の要旨をそのまま引用したものです。

要するに、この図でいうと、この青い東京都の区部の部分ですね、それを通過する交通を数%から10%減らすとどうなるかという、こうなるわけです。圏央道を迂回する自動車の交通量がこの左側の細い矢印です。右側の赤い矢印の隣にピンクの、ちょっと細くて分かりにくいと思うんですけども、仮に最大限として10%減ったものとししました。この矢印がこの矢印になる、こういう効果があるんだというふうに裁判所は評価したわけです。

ただ、よく考えてみると、都心を走っている交通は通過交通だけではないわけですね。当然都心の中でぐるぐる回っている自動車がありますから、その交通も含めて考えなければ、全体の交通量が

どれくらい減るのか分からないということで、このオレンジ色を考えてみました。

大体、通過交通はどれくらいあるのか。国土交通省さんが一番把握されていると思いますけれども、この図では2割と、20%ぐらいであると仮定しました。そうすると、削減分は全体のどれぐらいになるかという、このピンクの部分ですね。全体に対していうと、多く見積もっても1、2%程度、それ以下の可能性もあると。交通量調査を行うごとに1%程度、当然誤差出ますので、測っても分からない程度しか圏央道によって交通量減らせないんだと。その交通量1%程度しかない都心交通量の削減のために、この上の括弧の部分、これも東京地裁の判決文をそのまま引用しています。この赤い部分だけを見ますと、かなりの騒音と大気汚染がもたらされる、起業地及びその周辺にもたらされると、これは住民にとって相当不利益なんだと裁判所も認めていますので、この1%の都心交通の削減のために、減ったか減らないかしか分からないこの交通量の削減のために、地元でこれだけ、相当の不利益を与えると。しかも、この相当な不利益と東京地裁が言っているのは環境アセスメントの、その東京都が行った環境アセスメントの結論でいっても相当な不利益があると。で、実際にはその環境アセスメントで分からなかったこの地元の地域の地形を考慮した結果、もっと高い大気汚染にあると、騒音、環境基準を超えるような騒音になるということが明らかになったわけですから、その裁判所が思っている相当な不利益よりも大きな影響、ダメージがあると。その結果、得るものは1%程度の都心の交通の削減にすぎないということが明らかになったということが分かります。ですから、公共性と環境への影響と、両方のバランスを考えてその事業が適正かどうか考える必要があると思いますけれども、私はそれだけの公共性は到底ないと、一方で影響が非常に大きいので、この事業は行うべきでないというふうに考えます。

大体、以上で時間もきましたので、以上で私の意見とさせていただきます。

## 8. 藤田敏夫

○藤田 私は、裏高尾橋に建設が予定されている八王子ジャンクション内に、梅の立木を持ち、毎年たくさんの梅の実を生産させています。さらに南浅川町の圏央道予定地内に、土地を借り受けている地権者であります。今日は私の所有する立木と土地を強制収用するための事業認定に反対する立場から、意見を述べます。

まず第一に、土地収用法第20条第1項の要件への適合性についてであります。

国民が所有する立木や土地を、勝手に行政手続法に定めた要件に該当するとして収用の対象とされてはなりません。我が国では、国民の所有物を勝手に取り上げることは憲法が禁止しているはずで

第2点、土地収用法第20条第2項の要件に適合していません。

起業者は、毎年莫大な借金を重ね、既に数百兆円に達しています。起業者がいかに事業推進の意思を持っていても、事業能力は既に失われている状態です。したがって、20条2項の要件は満たされていないと見るのが妥当であります。

第3点、当該土地を収用して得られる公共の利益と、失われる公共の利益の比較考量についてであります。

当該土地を収用して、巨額を投じて圏央道なる道路を建設しても、残るのは莫大な借金だけが後世に引き継がれ、後で述べるように、その利用度に比べれば大損害を国民に与えることは明白であります。起業者は、首都圏の交通円滑化、安全な道路交通環境の確保、特に沿道環境の保全を強調しています。さらに、都市構造の再編などで相当な寄与が見込まれるなどと述べていますが、既に少子化に入って、人口が減少に転じてきた現在、首都圏の交通は鉄道を中心に、自動車交通も一部を除いて円滑化して、将来はさらに円滑化するでしょう。

沿道環境の保全に至っては、おこがましいにもほどがある見解であります。1日10万台の自動車が排出する有害ガスと排熱が裏高尾の谷に充満し、人が住めない町になってしまうことは、我々が実施した自主アセスと、この前に報告がありました最先端の三次元流体モデルによる汚染予測結果から証明されています。

起業者が言う都市構造の再編は、24年も前に作成された整備計画であり、これまでにほとんど実現されていない、既に過去の計画であることは、これまでの裁判で十分に立証されています。

また、平成元年10月に改定した都市計画に基づく都市区画整理の整備も、バブルの時代の遺物

であり、今後増大する広域交通に対処するとともに、区域内に発生する交通を円滑に処理するため、圏央道の整備促進を図るなどと寝ぼけたことを述べていますが、今、お見せします第1図、これは警視庁の交通年鑑からとった資料であります。上の水色の線は、山梨県境の1日当たりの交通量、万単位で示してあります。赤い線は東京都に出入りする各県の県境の交通量に対する山梨県境の交通量の割合をパーセントで示しています。

1994年から2004年まで。これを見てください。山梨県境の交通量は、大体1日5万台から6万台でありまして、漸次減少傾向にあります。特に全県境の交通量に占める割合は、わずかに3%前後であります。

さらに、費用便益のごまかしについて申し上げます。起業者は、八王子ジャンクションから青梅インターチェンジまでの便益が8,095億円で、費用が3,645億円見込まれ、費用便益は2.2と見込まれると勝手に机上計算していますけれども、便益の中身の算定方法が示されておらず、費用にはこれまでに国土交通省が行った例から見て、土木工事費と付帯工事費だけが計上されているものと思われます。こんな手前勝手な費用便益分析は、到底容認できません。

八王子城跡の貴重な遺跡を始め、高尾山国定公園などのイヌブナやブナなどの小氷河期の植生を始め、オオタカという絶滅危惧種などの生存に重大な損害を与えることとなります。排ガス汚染、騒音、低周波、空気振動による裏高尾町や南浅川町の住民の健康破壊という取り返しのつかない損害については、見積もっていないのであります。こういうごまかしのもとに、2.2という費用便益を出しているのであります。

次に、ずさんな環境影響評価について申し上げます。

神奈川県境から国道20号線の建設事業に係わる環境影響評価書は、もう既に終わっていますけれども、これを読みますと、以前に国道建設事業に係わる環境影響評価書の中で、大気汚染について東京都知事の意見として指摘された事項が取り入れられていません。前と全く同じ誤りが繰り返されています。環境影響評価は科学的調査、予測が要求されているのです。それにも関わらず、公式文書で前と同じ文書が繰り返されるのでは、まずもってこの環境影響評価は落第と言わねばなりません。

つい先ほど、鷹取さんからもお話がありましたけれども、複雑地形での大気汚染予測モデルの選択の間違い、南浅川インターチェンジ周辺の接地逆転と大気汚染について申し上げます。

当時の建設省の担当官は、3・3・2号線、いわゆる南道路ですけれども、この環境影響評価書の説明会で、計画路線沿線についての地形について、次のように説明しました。すなわち北野か

ら片倉、館町にかけては湯殿川に沿う低地と館町、館ヶ丘団地、狭間丘陵、さらに向陽台団地など起伏に富んでいます。

ここからが問題なんですよ。南浅川は、山間地で複雑な地形となっています。こういうふうに説明しました。このように標高差が大きい丘陵地、低地、あるいは山谷地形では、秋から春先にかけて、寒候期には長時間にわたって接地逆転層が発達、持続します。そのため、地上付近で排出された自動車排ガスは、逆転層内に閉じ込められる結果、高濃度の大気汚染が発生します。ところが、起業者らは、このような気象条件は、現地で調査していません。後でこれはご質問しますけれども、もし調査したのなら、どういう調査したか教えてください。これは大気汚染の予測では、根本的な欠陥と言わなければなりません。

また、大気汚染の予測にブルームパフモデルを用いていますけれども、このような複雑な山谷地形にこのモデルを適用することは、全く不適切です。このことは、東京都が発行している環境影響評価制度の手引きを見ますと、次のように書かれています。

大気拡散式による予測計算をする場合、比較的平坦な地形の場所においては適用できるが、複雑な地形の場合に適用することは難しい。したがって、こういう場合には模型実験、または野外拡散実験を行って、複雑地形の影響を把握するというふうに書かれています。

ここで、いわゆる拡散幅で平坦という言葉の定義は、学会ではこういうふうになっています。鉛直方向の予測範囲の100ないし200倍の水平距離において、地面のどこぼこ度が一樣である、こういう条件であります。一体、南浅川でこういう条件が満足されているのでしょうか。

また、当時の建設省は、自ら発行した沿道地域居住環境整備に関する総合技術の開発、これは1984年に発行されていますけれども、この本の第3章、自動車排ガスの予測法というのがありますが、その中でこういうふうに述べています。また、道路構造、地形などが複雑な箇所、特に掘割構造のような施工例が少なく、これまでに実施されていない道路構造の場合には、風洞実験が有用な手法となる。その上で、複雑地形の例として、山や谷、峡谷部分が含まれていることを挙げています。

先ほど申し上げました圏央道の国道20号から埼玉県境までの影響評価書で、東京都知事が述べた意見が大きく分けて、大気汚染に関して4つあります。

第1は、山間地域では風向き、風速の気象条件の代表性は非常に狭い。このため、気象条件については、現地調査と予測試験との関係を明らかにし、その測定値の代表性を記述すること。

第2点、計画路線周辺地域での接地逆転層の発生については、出現頻度や強度などを把握すると

ともに、予測との関係を明らかにすること。

第3点、地形の起伏の大きい地域については、その予測に用いた拡散式が適用できる理由について説明すること。

第4点、大気拡散式に用いる拡散幅、風速のべき係数、プルーム主軸の高さなどのパラメーターの選択に当たり、地形の起伏をどのように考慮したかを明らかにすること。さらに逆転層、安定層の拡散への影響についても記述すること。この4点を書いています。

しかし、当時の建設省が行った環境影響評価書では、これらの都知事の意見は全く無視されています。このような誤った環境影響評価は、当該地域の環境保全に何の役にも立たないのであります。したがって、このようなずさんな環境調査予測に基づいて、土地や樹木を強制収用することは、重大かつ明白な瑕疵があると言わなければなりません。

最後に、この南浅川周辺の接地逆転層について、国土交通省はいかなる調査をしているかをご質問しておきます。後で説明してください。

私の方から申し上げるのは、1980年と1987年から95年の1月上旬に拓殖大学の気候調査法ゼミが高尾山の稲荷山尾根、稲荷山東尾根及び込縄林道で、気温・風・雲量の観測を実施しています。得られた気温の測定値は、高尾山登山電鉄清滝駅駐車場と、薬王院不動堂付近に設置された磁気気温観測記録を基準にして、最低気温の出現記録の午前6時35分の値に時刻補正が行われています。

これは1987年1月10日、午前7時の状態であります。稲荷山東尾根、それから、稲荷山尾根に沿って、また、その下の方の国道20号から各高さ別に観測点が設けられまして、そこで気温と大気汚染の中の二酸化窒素が測られています。また、右側の込縄林道の方も、F、G、Hなどのように高さ別にこういうところで気温、大気汚染が測定されました。

まず、気温について申し上げます。

上の図は、稲荷山、それから、稲荷山東尾根の気温で、1987年1月9日の、で、横軸が時刻であります。一番左が13時で、だんだん夕方になって気温が下がってまいります。右の方に下がってまいります。で、一番下の太い線が210メートルで、これが一番下の国道20号のところの高さであります。上に行くに従って、初めの昼間の13時から15時までは、もちろん地上付近が気温が高い、12度ありまして、上の方の400メートルぐらいのところは10度ぐらいですけれども、それがだんだん16時を過ぎますと、下の方が冷えてまいります。上の方は余り冷えない。こういう逆転現象が起こってまいります。高さ別に見れば、明らかに気温の逆転が夕方から夜にか

けて顕著になって、だんだんひどくなっている。

その下の図は、その翌日の朝方の5時から10時まででありまして、やはりこれも5時から8時、9時ぐらいまで、9時になってもまだ逆転が解消されていない。やっと10時になって地上の気温が上がってくると。こういう長い時間にわたって気温の逆転が続く状態が、これは一例でありまして、こういう状態がいつも冬場起こっているのであります。

今のが1987年でしたけれども、これは87年と90年、91年にかけて、ちょっと見にくいんですけども、横の方に高さがとってありますから、こういうふうに見た方がいいかもしれせん。反対ですね。上に高さが225メートルから455メートルまで左側にメモってありますが、上の高さが高くなるほど、いずれの年も気温が上昇していつている、こういう現象を気温の逆転現象というのであります。

一体、国土交通省はこの他に現地でこういう観測、あるいは調査をやられたのでしょうか。後でお答え願いたいと思います。

今のは土地、山に沿って測ったものでありますけれども、これは、じゃあ、空气中、自由大気中ではどうだというのでありますけれども、上の図は94年1月9日の午前6時の状態でありまして、右側が稲荷山東尾根、左側が込縄林道であります。一番下、国道20号のところは氷点下4度でありますけれども、一番高いところでは零度、すなわち4度ぐらいの温度差がここでは出ております。その下の方の図は、南浅川の冬のNO<sub>2</sub>、自動車の排ガスの中に含まれているNO<sub>2</sub>濃度の、同時に放っておりますから、その分布を見ると、やはり下の方はむしろ低くて、上の方に行くに従って高くなっている、すなわち逆転層のあるトップでこういう汚染物質が溜まってしまうという状態が示されているのであります。

ちなみに、最後に申し上げますが、これはこの場所ではありませんけれども、この前裁判のときに裁判長から、藤田さん、逆転層、逆転層と言うけれども、逆転層が出たときにどういうふう到大気汚染が悪くなるか示してくださいと言われたんで、作った図ですけれども、これは東京タワーです。東京タワーで東京都が測定しているものでありますけれども、上の図はNO<sub>x</sub>の濃度、地上25メートルで測られています。下は地上25メートルのNO<sub>x</sub>濃度、ちょっと日にちが違うわけでありますけれども、この温度差と書いたところがありますけれども、これは上に出ているところは、これ103メートルと4メートルの温度差ですから、これが高いということ、プラスだということは、100メートルの方は温度が高い、すなわち逆転をしていることを示しています。すなわち、これで言うと、上の図で言いますと、19時から温度が上の方は高くなって、ずっといつて

21時、22時、で、23時ごろになってややその逆転が解消していると。それから、下の方の98年11月14、15は、もうずっと朝の4時まで逆転が続いていると。そういうときに、このNOxはどうであったかという、それに比例して高くなったり低くなったりしている。すなわち、これによっても、この接地逆転層、逆転という現象は大気汚染に決定的な影響を与えるものでありまして、こういうことが国土交通省では、ここで調べたのかどうか。こういうことをご質問したいと思っています。

以上、示したとおり、大気汚染の環境予測のどれ一つをとっても、起業者は明白かつ重大な誤りを犯しています。始めに述べた沿道環境の保全などということは、何の保証もありません。したがって、今回の事業認定手続は直ちに撤回することを強く要求して、私の公述を終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。

○議長 起業者、回答をお願いします。

○起業者 それでは、回答いたします。

南浅川及び裏高尾における気象の現地調査をやっているかというご質問でございますが、八王子南インターチェンジから北側につきましては、平成元年に都市計画決定を行っております。また、南インターから都県境までは平成9年に都市計画決定を行っておりまして、その事前調査といたしまして、裏高尾及び南浅川でそれぞれ気象の調査を行っております。

裏高尾につきましては、昭和60年11月と昭和61年2月、南浅川につきましては、昭和60年12月に行っておりまして、それぞれ環境影響評価書にそのように書いてございます。

特に接地逆転層につきましても、他の関東地方と比べまして強いとまで言えないということですとか、あと、高さ方向につきましては、裏高尾で最大200メートル、南浅川では平均で183メートル程度の接地逆転層があるということ。それから、裏高尾につきましては、風洞実験も行っておりまして、その予測値についてモデル等の整合も図られているということも確認をしております。

このようなことから、適切に環境影響評価がなされているというふうに当方では考えてございます。

以上でございます。

○藤田 一般的な気象調査は行っていますよね。だけれども、裏高尾の方ではね、バルーンを飛ばして鉛直方向の気温調査を行って、それが関東地方と変わらないということを言っていますけれど

も、およそ150メートルの高度差でもって8度の温度差があるなんてことは、関東平野のどこへ行っただって見ることはできません。私は気象庁にいましたから、気象庁はかつて関東地方一円全部で南関東環境調査というバルーンを飛ばした調査を行って、こんな厚い本を出している。その中、どこを探したって、そんな強い逆転層のところは一つもありませんでした。それをそういうふうに、関東地方の他の場所と変わらないなんていうことを言いくるめるのは、誠に嘘の上塗りだと思います。

それから、南浅川ではそういう垂直方向のバルーンを飛ばしてですね、さっき私が述べた高さ方向の温度がどういうふうになって逆転になるか、調査はしていますか。

○起業者 お答えいたします。

南浅川につきましても、同じく環境影響評価書の中で、低層ゾンデを飛ばしておりまして、標高1,000メートルまで飛ばしております。鉛直のデータをとっております。200メートルまで25メートル間隔、1,000メートルまで50メートル間隔でとったものを環境影響評価書に書かせていただいております。

以上でございます。

○藤田 その結果は、どういう結果が出たんですか。

○起業者 先ほど申しましたように、南浅川につきましては、気温差が12月で4.6度、平均でございますが、高さ方向で平均183メートルの接地逆転層が確認されてございます。

○藤田 そのときに、大気汚染がどうなるかということは調査されていますか。

○起業者 それにつきましては、環境影響評価書の中で、モデルを使いまして予測をしているところでございまして……

○藤田 モデルは地上だけです。地表だけ。

○起業者 当然地上のある高さに置いて、環境影響評価の中で予測をやっております。

○藤田 だから、鉛直方向の予測なんかやっていないでしょう。

○起業者 鉛直方向についてはやっていないと思います。

○藤田 以上です。

## 9. 橋本良仁

○橋本 高尾山の自然を守る市民の会、事務局長の橋本です。

私は、まずこの土地収用法における事業認定手続という点に関して、事業認定庁である国土交通省総合政策局総務課の認定を担当される部署、さらに国土交通省全体に対して、まずご意見を申し上げたいと思います。

平成13年に新しい土地収用法の改正ということで、国会で審議がありました。それまでの国民との合意形成が不十分であった公共事業のあり方というものを反省して、その上に改正する土地収用法というものは、事業の計画や構想段階という段階から国民に十分情報公開もし、説明もし、合意形成が得られるようにする、これが国会での国土交通大臣の、または総合政策局長の答弁でございました。

しかし、そのもとでやられてきた前回の事業認定手続における公聴会のあり方、そして、今回の公聴会に至る手続は、決してこの手続のとおりにはなっていないということを、まず申し上げたいと思います。

ここに2001年4月26日付の朝日新聞の窓という解説論説委員の記事がございます。このことを適切に記事にしておりますので、ここで参考にしたいと思います。

公共事業のために、土地などを強制的に取り上げる。代わりに、持ち主には補償する、それが土地収用法である。その改正案が今国会に提案された。ところが、当法がそもそも抱える欠点が改正案でも直っていない。収用は事業の公益性が前提で、公益を判断する手続を事業認定という。その認定者が改正案でも国土交通大臣や知事になっている。圏央道も同様であります。法改正後も、申請・認定ともに国土交通大臣となりました。

このように、朝日の記事は表現しております。自分で問題を作って、自分で回答をして、さらに採点から合格発表までやっている。これではまさに自作自演である。同じ役所内で、事業部局とは違うのだ、簡単に認定するわけではないと事業の公益性を審査する国交省総合政策局の幹部は反論する。つまり事業認定庁、ここにいらっしゃる議長さんたちです。

しかし、事業が認定されなかった例はほとんどない。私の記憶する限り、1件もございません。そこで、私はここで申し上げたいのは、そのような不十分な公聴会であるということを、または事業認定庁であるということを重々承知しておきながら、なおかつ申し上げたいことが1つあります。

前回の公聴会では、そのときの公聴会において多くの意見、質問が出ました。特にその質問に対

して、回答がほとんど、十分な回答がなかったという点について、私が当時の担当者であった倉野課長補佐に対して意見をまとめて、質問をまとめて文書を回答を要請しました。再三の要請に対して、一度最後にありきたりの起業者からの回答が返ってきただけで終わりました。

私は今回の公聴会において、このような点が是非ともまず改善してほしい、十分な理解が得られる、つまり事業認定庁が意見を聴取するというだけで足りるということでは決してないと思います。

先ほどの米田公述人が、先ほど言っていた公述人同士の質疑応答を保障すると同時に、公聴会で出た様々な疑問や質問に対して、誠実にそれを起業者に答えさせるということも、事業認定庁としては是非ともやらなければならない責務であると思うからです。

続けて、まいります。

この当該事業である、それではこの圏央道では今までどうであったのか。この公聴会に至る経過というのはどうだったのかということ、新聞記事を参考にしながら、十数年前の出来事をもう一度振り返ってみたいと思います。

1988年11月2日の毎日新聞の記事です。自然保護へ重い課題というふうで大見出しで書かれています。これは、圏央道の環境影響評価の進んで、東京都の環境影響評価審議会が開かれて、その答申が出たということでの記事です。

まだ皆さん方、ここにお若い山田さんもいますし、清水さん、吉山さん、先ほど公述された藤田さんもいらっしゃいます。疑問点明確に指摘している、反対派の主張に沿う内容である、このように書かれています。

続いて行ってください。

同じ日の毎日新聞、都民の声反映せぬ圏央道の環境影響審議会の答申。いいですか、異例の注文57項目ですよ。異例ですよ。東京都の環境影響審議会ですら、このアセスメントを、十分なアセスメントは認められない。注文をつけたわけです。アセスメント、私たちはこう言いました。これはずさんさの証明であると。

ところが、都の環境影響審議会は、わずか30分で決着したわけです。どう思いますか。ほとんど審議らしい審議はなされていないんです。私たちが指摘した点について、環境影響審議会ですら、敢えて私は「ですら」と言います。異例の注文をつけざるを得なかった。こういう私に言わせればでたらめなアセスメントがやられたと。手続がやられたということが言えるのではないかと思います。

続けて行きます。

これは、朝日新聞の記事です。八王子でも都市計画審議会がやられました。あきる野でもやられた。混乱の中、圏央道採決。都市計画審議会において徹夜にわたる審議の結果、採決の声も、議長の声も聞こえない、そういうもとで強引に採決をして、何と6対6。立つのが聞こえなくて立たなかった委員も出ちゃった。これが実態です。こんな採決は果たして有効なのでしょうか。会長が後から、私は賛成だからって無理に通した。これが八王子の都計審の実態です。

この日の毎日新聞は、怒号の中でゴーサイン。怒号ですよ。これが都計審なんですよ。怒号の都計審って、想像しただけでもぞっとしませんか。環境問題の懸念を残して、問われる市の姿勢、これは八王子の行政のことを批判しています。このような状況の中で、無理やりに通したのが圏央道のアセスメントだったわけです。

私はもう一つ付け加えたいと思います。

圏央道は、住民が望んだ建設計画ではありませんでした。裏高尾に降ってわいたような計画でした。直ちに裏高尾では反対同盟がつくられて、反対運動が始まりました。それでも住民たちは、当時の建設省の言うことに耳を貸しました。

ところが、建設省は一体何をやったのでしょうか。そういう住民のもっとよく説明をしてほしい、分からないからもっと説明してほしい、こういう声を一方的に切り捨てた。私はそう言わざるを得ないと思います。これはもう正に、当時の建設省が第1ボタンをかけ間違っただけです。それが未だに続いて、ついに5年前からは裁判をせざるを得なくなりました。私たちは望んで立木をトラストしたり、土地をトラストしているわけではありません。

この国定公園や高尾山や八王子城跡が未来永劫、子どもたちのために残ってほしい。目先の利益のためではないんです。自分たちの利益のためにこれを言っているんじゃないんです。裏高尾の住民が望んだのも、高尾山にトンネルを掘るということは、まさに仏様に矢を射るようなものである。自分たちの生活の破壊も去ることながら、そのことを最も危惧したからです。

したがって、その当時の建設省がもっと丁寧に合意形成をするという点で、住民に十分な説明をしたならば、このような事態に立ち入らなかったと私は思います。

続けます。

そういう点で、都市計画決定の手続であるとか、環境影響評価手続は、見逃すことのできない違法があると私は考えています。したがって、その違法な都市計画決定のもとに行われるこの土地収用法手続も、また違法であると言わざるを得ない。どんなに多くの各種の説明会が行われても、そ

それは一方的な説明であって、住民との合意を目指すものではありません。そうでなかった。それはつい7月22日にこの会館で開催されたあの事前説明会も正にそうだったというふうに言えると思うんです。

質問者が会場で10数人も手を挙げて、質問はまだあるというのにそれを積み残して、強引に起業者は打ち切りました。再三にわたる説明会の再度開催要求に対しても、拒否し続けています。そして、一方的な事業認定の申請です。これが先ほどの国会で審議された新しい土地収用法のもとにおける合意形成と十分な説明責任を果たすという国土交通省の精神に沿った公聴会であり、事業認定なのか。このことをまずはっきりさせてほしいと思う。

続けて、行きます。

いくつかの質問をしております。既に用意されていると思いますから、簡単にお答えください。

相武国道事務所のIRサイトを見ますと、ホームページですけれども、起業者の考え方の概要紹介というものがあまして、圏央道の八王子南インターチェンジから八王子ジャンクション間の平成42年度の予測交通量が4万1,600台、1日当たりですね、と出ている。これは圏央道の予測交通量で、若干平成22年よりは増えている。

それでは1点、中央自動車道の予測交通量を示してください。これが1点です。

2点目、何度もいろんな公述人の方からも出ているし、起業者も説明をしていますけれども、都内の渋滞緩和、都心環状とか中央環状、東京外環、圏央道、大きく言ってこの4本が圏央道の内側にあります。その平成42年度、先ほど言った予測をしている、IRサイトに出ているこの42年度のそれぞれの分担率を示してほしい。

もっと具体的に言うならば、私たちは圏央道にはそれほど必要性はないと考えています。東京外環や、もっと言えば今建設中の中央環状ができれば、その必要はないじゃないかと考えています。国も私たちも、圏央道の乗っかる車というのは、圏央道の外から来て、圏央道の外に出て行く車、都心を通る車、これを排除すると考えるんですから、これは国も私たちもおよそ4万台ぐらいのところでは意見が、主張が一致しています。したがって、これはそれぞれの環状道路の、高速環状の分担率が問題だというふうに思っております。

さらに3点目、今ちょっと申し上げましたけれども、中央環状新宿線が開通して、首都高のさらに品川線の開通も近い時期にある。新宿線の開通では6割が都心環状の渋滞は緩和されると言われ、首都高速の渋滞は緩和される。そして、品川線が開通すれば、供用されれば、9割は渋滞がなくなると、こういうふうに主張しています。ならば、圏央道は必要ないんじゃないかと思うんです

けれども、どうなのでしょう。

最後4点目、ものすごい勢いで少子・高齢化社会が進行しています。今年か来年をピークにして、このままの政策でいけば、国の不十分な政策ですから、いけば、50年後には1億人を切るどころか8,000万人、100年後には7,000万人なんていう数字も出ています。そういうもとで、どれだけ圏央道が必要があるのでしょうか。それこそ東京湾アクアラインの、我々はすかさずラインと言っていますけれども、あの二の舞になるのではないかと心配しています。

こういうような、若干最近は国土交通省も人口動態を少し減らしていますが、それでも多過ぎるのではないかと思うんですけれども、その点についてはいかがでしょうか。

以上、簡単にお答えください。

○議長 起業者、お願いします。

○起業者 4点ございました。

1つ目が、中央道の予測交通量、42年の予測交通量はどうなっているのかということでございますが、42年の中央道の予測交通量につきましては、八王子ジャンクションが現在存在していない平成11年度の道路交通センサスの現在の時点の交通量に対して、同じぐらいから25%程度の増の交通量が見込まれると考えてございます。

それから、2番目でございますが、都心環状、中央環状、東京外郭環状道路、圏央道の42年の予測交通量、分担率はどうなっているのかということでございましたが、これにつきましても、平成11年度の道路交通センサスをもとに行った現況再現シミュレーションによれば、圏央道の外側に起終点を持ち、都区部を通過する交通は、先ほど申し上げられたように約4万台と推計してございます。このうち、圏央道整備により、圏央道へ転換するものは約3万台と想定しております。

次に、圏央道の内側、特に16号の沿線にある地域と圏央道の外側を結ぶ都区部通過交通からの圏央道への転換需要が大きいというふうに想定しておりまして、都区部通過交通のうち、国道16号の外側に起終点を持つ15万台から、先ほどの圏央道の外側に起終点を持つ4万台を引いた11万台からも転換が予想されると考えてございます。

なお、平成42年におけます圏央道の外側に起終点を持ち、都区部を通過する交通量については、現在当方では把握をしてございません。したがって、42年における都心環状、中央環状、東京外郭環状道路、圏央道のそれぞれの分担率についても把握をしてございません。

次に、3番目でございますが、中央環状線新宿線の開通によりまして、首都高の渋滞の6割、品川線の開通により同じくその渋滞はほぼ解消するというふうに主張しているけれども、その理由を

教えてくれということだったかと思いますが、新宿線等の整備の効果につきましては、当時の首都高速道路公団におきまして算出をされたものということをお聞きしております。

現在の首都高速道路株式会社に確認をしましたが、整備効果につきましては、平成6年の道路交通センサスをもとに、首都高速中央環状線の整備だけではなく、外郭環状道路、圏央道の整備を含めてシミュレーションをして算出したと聞いてございます。

次に最後、人口動態の件でございますが、これはお話としては人口動態がどうなるかというお話でございますか。それとも、最終的にそのもとで交通量がなぜ増えるのかということでございますか。

○橋本 考え方は同じですから、どちらでも。

○起業者 人口の減少、それから、経済の停滞のもとで、平成30年の予測などで交通量がなぜ増えるのかと、人が減るのになぜ増えるのか、根拠を示せということでございますが、国土交通省の長期交通量予測の課題と今後のあり方というのが、平成16年の3月に出てございますけれども、それにつきまして、人口については国立社会保障・人口問題研究所のデータというものがございまして、それに基づき算定したところ、中位予測では2006年を境に人口が減少に転じると書かれてございます。

免許保有率、自動車の保有台数につきましては、今後女性や高齢者の免許保有が高まるということも考えられますから、2020年ごろをピークに、以降減少していくというふうに考えてございます。

走行台キロにつきましては、免許保有率や乗用車の保有台数の増加、それから、モビリティの高まり、乗用車の機関分担が高まるということから、2030年前後を境に減少に転じるというふうにされてございます。

このように、人口と自動車保有台数、交通量との関係というものは、人口が減少すれば自動車保有台数も減少し、交通量も減るといような単純な関係にはないというふうに考えておきまして、人口が増加しない、もしくは減少する傾向にありましても、免許保有者数の増加、世帯当たりの自動車保有の増加ということなど、各種の要因によって自動車保有台数が増加したり、自動車交通量が増加すると考えられるということをお聞きしております。

同じようなことが、人口増加を見込めないヨーロッパ、先進国におきましても、考えられております。

○橋本 それで、私が申し上げたいのは、9放射3環状の構想というの、これはホームページによ

く載っているやつですけれども、一言申し上げたい。

圏央道というのは、こんなふう簡単に都心環状、中央環状、圏央道というの、これは正しくない。距離感が全く違います。

次を出してください。実は圏央道というのは、外環の20キロ圏から見ると40キロも外側なんですね。私が何を申し上げたいかという、先ほどのあの簡単な図でいくと、あたかも圏央道が大変利用度の高いかのように見えます。これは一般の国民をごまかすテクニックです。

実は圏央道は、大変使い勝手の悪い道路で、先ほどちょっと僕も起業者の説明でまだよく分からないんだけど、どうして圏央道に3万台乗っかるのか。これからもう少しはつきりさせなければいけないと、私は1万数千台だと思います。

そして、その1万数千台だと考えているものも、例えばですよ、現状どうなっているかというのを一つ申し上げます。第25回の首都高速道路起終点調査報告書というのがあります。都市間の高速道路の総合交通量を示しているんですけども、中央道から来て東北道に抜ける車が、1日に212台ですよ。逆、東北道から中央道に抜けるのが358台。私はこの数字を見てびっくりしました。1日にわずか570台しか中央道と東北道の間を行き来している車はないんですよ。必要だ、必要だと言っているのに。もっと具体的に言いましょう、山梨県から栃木県なら72台ですよ。栃木県以北から山梨県はわずか81台。これが実態なんですよ。圏央道に全て乗ったとしてもそうなんです。

そして、この圏央道というのは、都心からこんなに遠くにあるために、遠くに行くために、遠くをうんと回らなきゃいけない。そして、法定高速道路の24円から見ると、1キロメートル当たり、1.5倍もの高い料金を払って通行しなきゃいけない。誰がこんな圏央道を通りますか、と私は言いたいんです。

最後になりますけれども、事業認定申請書というのがここにあります。そのポイントをちょっと出しました。これは申請書の中の相模原、一般国道16号の3点、国道129号、246号、つまり圏央道と並行する道路について示したものです。交通量と混雑度と混雑時の平均旅行速度というのを表しています。よく最近こういうのを使います。前は混雑度だけでした。残念ながら2以上の混雑度はありませんね。今度は何を出してきたかと思うと、混雑時平均旅行速度ですよ。この中で混雑時平均旅行速度というのをぱっと見て分かる方、誰かいらっしゃいますか。何も分からないからと言っているんじゃないかと、私も調べないと分からなかった。これで見ると、混雑度が大体1.5だとか1.3とかね、これは道路容量に対する交通量ですからね、単純には言えないん

です。

これはどんどん行きます。続けて。それだけじゃなくて、私は別に交通センサスというものを、他の事業認定のときに申請していない地点をまた調べました。それがこれです。

さあ、ずっと行きます。結論行きます。行ってください。どんどん行ってください。次、行ってください。

これが結論です。事業認定申請書で挙げている地点は、129号の厚木市山際614、ここが交通量も増え、混雑度も増えているから、旅行速度は落ちている。これだったら分かります。圏央道は必要だ。他はどうですか。プラスマイナスがめちゃくちゃでしょう。こうやって整理して見ると、起業者の主張している交通量であるとか、混雑度であるとか、旅行速度というものがいかにかいい加減なものなのか。それだけの数字そのものは、その数字の科学的な裏づけがあります、もちろん。しかし、その数字だけを取り上げて、あたかも混雑がすごくて、そして、さっきのような混雑をしているような状態のスライドを見せれば、本当に圏央道は必要だと、たまに通るとものすごい混雑していると、だから、圏央道は必要だと、こうなると思うんです。

しかし、私はこういうものをもっと科学的によく調査して、これこれこれだから、3つの環状道路で、4つの環状道路でこういうような分担率を考えているから、それでもやっても圏央道がどうしても必要なんだというような、やはり説明が必要だと思います。

最後に申し上げます。費用便益なるものもいろいろ出しているから、後の方がやると思いますが、一言だけ申し上げたい。費用便益が2.2だとか2だとかって、私はもう問題の論外だと思います。高尾山にトンネルを掘ったり、八王子城跡にトンネルを掘るといような計画を考えること自体が前近代的であり、やってはならないことなんです。あくまでも、費用便益を言うのであれば、いくつかのルートを選定して、それも高尾山だけは絶対に外す、その中で費用便益計算をやってこそ、費用便益の意味があるものだというふうに考えます。

もう時間ですね。以上、時間がなくて、まだ言いたいことはたくさんありますけれども、ここで私の公述を終わります。

## 10. 田中四郎

○田中 私は、この緑豊かな八王子に、ここをついの住みかと決めて引っ越してきてから18年になる田中四郎といいます。

では、写真集をお願いします。

私は現在、高尾山の自然及び関連地域の住環境を守ることを目的として結成した土地トラスト運動の組織、地権者の会むささび党の事務局長を務めております。この自然保護団体は、圏央道の高尾山トンネル計画の再検討を求めるため、1995年に高尾山南麓のトンネル坑口予定地付近の山林1,071平米、ここを第1トラスト地と言っておりますが、を取得して、持分30分の1を所有する会員30名の共有地として登記いたしました。

また、翌年の96年には八王子南インターチェンジ予定地内、南バイパスのトンネル坑口近くの山林39平米、ここを第2トラスト地と言っておりますが、を取得して、持分60分の1を所有する会員60名の共有地として登記をいたしました。

その後、この趣旨に賛成するトラスト参加希望者が非常に多くて、現在では共有地の地権者は500人近くになっております。

このむささび党の第1トラスト地は、国定公園高尾山の第3種特別地域内にあります。ですから、個人的な利用価値は全くありません。にもかかわらず、1人10万円という、会員個人にとっては決して少額とは言えない資金を拠出して土地を取得したのは、この世界遺産にも匹敵する高尾山の自然をこよなく愛して、千年以上にわたって手つかずで守られてきた高尾山の自然を何としても傷つけることなく次の世代に引き継ぎたい、切に願っているからであります。

先ほども話がありましたけれども、現在の新しい土地収用法では、今回のようにトンネルのために仮にこの私有地を買収したいというのであれば、地権者に対して事業の説明を十分に行って、どうしても必要なんだということで合意のための努力をするのが当然だと思うんです。

実際、従来はこの一定の地権者の家を訪ねてきて、いろいろ説明がありました。ところが、今回は私たち地権者に対して、個別にこの事業認定の前に何ら説明した形跡がありません。私のところへも誰も来ません。もし、この説明を全然していないならば、これは法律にも違反します。一体この地権者の何人に対して、どれだけの説明をしたのでしょうか。簡単にお答え願えますか。

○起業者 お答えさせていただきます。

今回の公述の対象区間であります圏央道八王子南インターチェンジから八王子ジャンクション

間、そして、八王子南バイパスの八王子市館町から同市南浅川町間につきまして、それぞれ平成5年、平成12年から用地買収に着手しております。用地取得対象件数は約150件でございます。これまでに既に8割の120件を超える用地が取得済みとなっております。

先ほど公述されました南坑口のごございます共有地と、南バイパス坑口のごございます共有地が存在いたします南浅川地区におきましては、各地区におきまして、測量、地質調査、設計、工事の各段階での目的に応じました関係ある方にお集まりいただきまして、説明をしています……。

○田中 いや、個人別にね、説明を個人の家へ来て、ちゃんと一人一人に説明したかどうかということを知っているんです。

○起業者 そうしましたら、未取得用地の方の所有者に対しましては、用地買収を計画的に進めるために、平成8年度から延べ約1,600回以上用地交渉を実施しております。その概ね9割を、現在協力を得られていない方々に対しまして交渉に充てております。

○田中 私のところに来てませんよ。

○起業者 また、16年の12月には、高尾山の南坑口の境界立ち会いをお願いすべく文書をお願いしておりまして、これは当時の30名の方をお願いしておるところでございます。これにつきましては、立ち会いを拒否されておるところでございます。

その後ですね、2月になりまして……。

○田中 もういいです。そんな長い説明要らないんです。個人のところへ来たかどうかを知っているだけなんです。

○起業者 2月になりまして、先ほどご説明ありましたとおり、400名人数が増えました関係で、また皆様方のご意見を聞くという意味で、文書を6月に出しておるのが最近の交渉でございます。

○田中 分かりました。

○議長 ご静粛にお願いします。

公述人、ご質問の趣旨は……

○田中 続けます。

この地権者むささび党は、このトラスト地を登記した後で第1回の総会を開き、途中省略しますが、今年の10月1日には第11回の総会を開きました。役員も決め、運営の方法についても決め、会則も持っております。

この間ずっと、何度も現地調査を行って、自分たちの共有地を大切に見守ってきました。この共

有地を買収したいのなら、当然私たち地権者立ち会いのもとに、境界確定をする必要があると思います。

さっき12月に云々とありましたが、しかし、この周辺は非常に境界が不鮮明なところで、大変問題の多いところなんです。それを昨年の夏に、後で分かったんですが、この境界の測量、確定のための測量をやりながら、その時点では私たちに何ら連絡がありませんでした。これは一体どういうことなのか。それで、しかもこれ10年前のボーリングをやったときには、私たちのトラスト地の前の所有者に対して了解を求めに来て、したがって、あそこが高尾町の2513だというふうには認識していたんだと思うんですね。それが、今度は今になって、全く違った地境を主張し始めた。これは一体何を根拠に、急に地境を変更したのか。境界確定の見通しもないまま事業認定の手続を急ぐというのは、全くこの地権者をないがしろにしたやり方と言わざるを得ないです。これはどうして変更したんですか。10年前と現在で。

○議長 聞かれたことのみ、正確にお答えください。

○起業者 用地境界の確認につきましては、各関係者の立ち会いのもと順次決定していくということでございます。平成14年にご訪問させていただくときに、境界確認のお願いを周辺の皆様とお願ひしているところではございますが、立ち会いを拒否されているところも、方もおられます。ただし、立ち会いを了解されている方の土地の境界につきましては、順次行わせていただくというのが1つでございます。

また、言われております南坑口の土地につきましては、その境界の立ち会いの同意を得られている皆様方のご意見をいただいたり、法務局備え付けの公図や地籍測量図をもとに順次確認をさせていただいたところではございますが、まだ境界の確定云々を立ち会いをいただいていませんので、そのところを是非お願いしたいと思っているところではございます。

○田中 もともとですね、全然去年の夏、始めるときには一切こちらに話がなくて、非常にそういう不誠実な態度であると思うんですね。

次に進みます。

私たちはこういう共有地を持って、大切に見守りながら、同時にこのトンネル計画見直しを求める100万人署名活動にも、目的を同じくする他の団体と一緒に参加しています。毎日を高尾山登山口で行っていますが、とにかく四季を通じて、非常に高尾山へ来る人が多いんですね。驚きます。私は元旦の初日を写真に撮ろうと思って登ったことがあります。ちょっとこれは、この写真では余りよく見えませんが、暗いうちからもう溢れんばかりの人です。これは高尾山の頂上から見た、

6時37分ぐらいでしたかね、まだ暗いんですが、初日の出です。

次をお願いします。これはそのご来光に向かって、若者たちがみんな祈っているんですね。非常にすばらしい光景でした。感激でした。高尾山は四季折々、いつ行ってもすばらしい装いで私たちを迎えてくれる、そういう山です。これは、裏高尾のミネオヤカサンのところから見た春のちょうど桜が咲いているころの高尾山です。

じゃ、次をお願いします。これは高尾山、薬王院の近くのもみじですね。今年もあと数日でこんな感じになるかと思えます。非常にすばらしいと同時に、ここへはお年寄りから赤ん坊、時にはそのペットのワンちゃんまで連れて、他の山では見られないような非常に多彩な人々がここへ来るんです。高尾山を訪れる人は年間に250万と言われておりますけれども、これは1月2日だったと思いますが、もう正月早々からどんどん・どんどん来るんですね。署名もいろいろみんなやってくれますけれども、ここを訪れる人は決して東京都民だけではないんです。千葉県、埼玉県、神奈川県など近県からも来るし、もっと遠いところからも本当に大勢来るんですね。幼稚園、保育園の遠足もあれば、日本語学校の外国人の団体なんかもあります。先日も彼らの非常にまだ辿々しい日本語と、私の片言の中国語で話しながら、ずっと上まで一緒に登ったこともありました。写真も撮ってございましたけれども、これは高尾山の自然が単にすばらしいというだけでなく、どんなに多くの人々が高尾山を必要としているのか、こういうことを語っていると思うんです。しかも、みんなの必要に応じてくれる山だと。

白神山地は大変すばらしい世界遺産、自然遺産かもしれませんが、ここへ誰でも気軽にちょっど行くというわけにはいかないんですよ。しかし、高尾山は本当に気楽に行け、それをまた迎えてくれるんです。これは、親子で話しながら署名をしてくれているところです。ここではこういうふうに署名しながら、いろいろ高尾山への思いをみんな語ってくれるんです。

先日も、この方ではないですけれども、全盲のおばあさん、目が見えないおばあさんが里帰りした娘と一緒に来ました。それで、目が見えなくても、私、において高尾山分かるのよ、若いころいつも登っていたからと、こうおっしゃるんですね。あるいは、アメリカ在住で、帰国中の女性の方もいました。日本に帰ってきたときはいつもこの高尾山に来るんだと言って、名前は漢字で、住所は英語で書いていきました。

高尾山に行くといつも感じるんですけれども、ここでは人々がみんな優しくなるんです。知らない人でも親しい友達のように声をかけます。「もう少しですよ」「お孫さんですか、ああ、頑張っていますね」、こういうふうにお互いに声をかける。東京の町の中や満員電車の中とは全く違った人

間関係がそこに生まれるんです。

私自身、夏休みに孫たちを連れて高尾山へ登りましたが、家にいるとけんかばかりしている孫が、ここへ来ると全くけんかしないんです。非常に御機嫌で、この山へ来るとみんな心が安らかになるんだと思うんですね。だから、都心から短時間でも気軽に訪れることのできるこの高尾山というのは、ストレスの多い大都市東京都、その周辺の都市に生活する者にとっては、本当になくてはならない山だと思うんですね。

これはさっき米田さんのところでも出ましたけれども、高尾山の植物種が非常に貴重で多様だということや、小鳥が非常に多いとか、こういう点は専門家の方が述べると思いますし、また、この高尾山にトンネル掘ると地下水脈がどうなるか、生態系全体にどういう影響があるか、こういう話でも専門家の方からあると思います。

私は、アマチュアカメラマンとして、高尾山やその周辺の自然を様々な視点で今まで撮影をしてきました。そのうちの何枚かを見ながら、この山の植物や景観がここを訪れる人々にとってどんなにかけがえのないものか、少し話したいと思います。

この写真は、ちょっと待ってください、これはゲンロクブナと言われているんですね。高尾山のブナの中では最も大きいブナ。胸高でも、さっきもありました直径1メートル以上あるんです。これは幹の木の肌も若々しくて、まだまだ元気のいいブナなんです。私はね、このブナの木を、なかなかこれ撮りにくいんですよ、このブナはね、崖のところにあって日がなかなか当たらないしね。これ何回も何回も撮ったんですけども、これを見るたびに、この山で数百年生き続けている木の生命力、圧倒されます。また、励まされ、元気ももらうんです。

では、次。これは、ケーブルカーの山上駅のすぐ近くにあるコナラです。コナラといっても大変大きな木です。このこぶこぶした枝っぷりですね、これは本当に風雪に耐えた数百年を感じて、何か非常に人生のようなものを感じるんですね。ただ、最近、これ見ると、こぶしを振り上げて何か叫んでいるような気もするんですね。

このコナラの南側の急な崖、ここをずっと降りていくと琵琶滝があるんです。琵琶滝からさらに南へ尾根を1つ越えると、私たちのトラスト地があります。そこが高尾山トンネルの南の坑口予定地ですけども、10年前にここで水平ボーリング調査が行われましたね。それ以来、ずっとこの湧き水、湧水が噴き出しているんですね。この前ちょっと測って見たら、これは概算ですが、約1日10トンぐらいの水が抜けています。わずか5センチのボーリングでですよ。そこへこの直径10メートルのトンネル2本掘ったら、どういうことになるか。地下水脈に多大な影響を与える

ことは間違いないと思うんです。

先ほども話があったように、現に八王子城跡トンネル掘削では、予想をはるかに超える水が出て、地下水位は下がる、井戸は涸れる、ついに御主殿の滝まで涸れたじゃないですか。もし、この高尾山トンネル掘ることによって水が抜け、山が乾いて、あのブナやこのコナラが枯れるようなことがあっては、本当に取り返しがつかないと思うんです。

現在のこの高尾山の気候条件では、もうブナは育つのは難しいというふうに専門家からも言われております。アセスはやったと言われるかもしれませんが、しかし、現実には城跡トンネルで予測をはるかに超える水が出た。こういう事例があるわけです。だから、そういうことがあった、ならば、高尾山もう1回改めてアセスをやり直して、そして、ルートについてももう1回考え直そうじゃないか。代替案を検討すべきだ、そういうふうに思うのが自然だと思うんですね。どうしてやらないんですか。八王子城跡のトンネルを掘った時点で、これは大変だ。高尾山のアセスはちょっともう1回やり直そう、あるいはもう一つ代替案のルートを考えよう、どうしてそう思わないんですか。私は理解できません。

もし何か意見があったら、教えてください。

○起業者 高尾山につきましては、これまでも何度か申し上げましたけれども、地質調査を可能な限りやった上で、施工法等を決めていると考えております。

ルートにつきましても、当時の地形状況、それから、土地利用の状況、主要幹線道路との接続とといったものを考えた上で、当該ルート、高尾山を通るというルートができるとして選定しておりまして、現時点において見直すということは考えてございません。

○田中 非常に今の答えを聞いても冷たい反応ですよ。全くこのすばらしい高尾山の自然というものを何ら理解できない、情けない気がしますね。

始めにも言いましたけれども、この第1トラスト地のある場所は、この自然公園法にも定められた第3種特別地域内にある。勝手にトンネルなどの工作物を設置することのできないところです。国定公園のこの自然環境をみだりに人工的な手を加えない、そうして保持するためにこういう特別地域という指定があるわけです。

城跡トンネルの例から見ても、地下水、水脈、あるいは植生に影響が出ることは明らかだと思うんですね。さっき工法を考えると言いましたけれども、二度も変更しても、また水位が下がっているというのは現実です。だから、考えていないという話ですが、私は現時点で代替案を改めて考えるというのが、最も普通の人間の考えることです。

次にいきますが、私は岐阜県の飛騨地方に生まれ育ちました。もう上京して50年以上になりますけれども、こういう田んぼのある風景や山の風景、それが大変好きで、東京へ来て、このコンクリートに固められた中にいると、何かそれに違和感を感じて、暇さえあれば私はよく山へ行っていたんです。子どもが生まれてからも、よく高尾山へは連れていきました。そして、特に私、働き盛りのころに大変仕事が忙しくて、恐らくストレスからだと思いますが、自律神経失調気味のときがあって、このときに一番症状を消す効果のあったのが、この高尾山や野猿峠、こういう里山を歩くことなんです。これは医者にも勧められましたけれどもね。そして、ああ、ここへ移り住みたいと思って、そして、私たちは意を決してこの八王子へ引っ越したんです。それから山にも登ったし、高尾山の周りには非常に花が多くてね、裏高尾もそうですが、イチリンソウの群落があったり、シャガがいっぱい咲いていたり、そういうところをよく歩きました。これらの花に目をやりながら、小鳥の声を聞いたり、あるいは風の音を聞いて歩いていると、何というんですかね、心の疲れが消えて、体全体が生き生きしてくるんです。それで、言えば命の洗濯ができるんですね。だから、八王子へ転居してから通勤は大変になりましたけれども、どんどん健康は回復して、定年まで無事に精いっぱい仕事をしました。

ところが、定年退職して、さあ、これからいつでも高尾山に登れるぞと思ったら、この高尾山にトンネルを掘る、こういう圏央道計画のあることを知りました。それから私もいろいろびっくりして、勉強もしました。学習会へ行ったり、先ほどもここで学者の方が話されましたけれども、地質学者の方や植物学者の方やいろいろな人の話も聞きました。あるいは自主アセスの結果なども聞きました。そして、このトンネル工事によって自然の宝庫である高尾山の生態系が崩されるおそれがあることを知って、何としてもこの計画再検討を求めたい、こういうふうに思って、その後いろいろと運動にも加わってきました。

この環境影響評価書では、環境への影響は少ないものと思われる、こういう言葉があちこちに見えます。

じゃあ、ちょっと写真の11をお願いします。

これは裏高尾のミネユキオさんのところの麦の取り入れですが、すぐ屋根の上にジャンクションの、今ではもうちょっと伸びておりますけれども、が来ております。

じゃ、次もちょっとお願いします。

これは下でお茶飲んでいらっやっしたんですけれども、その上、ぬっと蛇の頭のように圏央道が来ます。

もう一つ、これも屋根の真上です。あの上を、あれですよ、昼も夜も大型トラックがががんと走るんですよ。その下で生活ができますか。これで環境に対する影響が少ないと言えますか、これ、見てください、これを。ここに住んでいるんですよ、今。

私は本当に何で環境に対する影響が少ないなんていう言葉が書けるんだか、分からないんです。何かその環境、これは答えられないでしょうね、何を基準に影響が少ないと言えるのか、一言で言えるなら言ってください。長いあれは要らないです。

○起業者 それは何に対する影響でしょうか。

○議長 お伺いしているのは、景観に対する影響ということですか。それでよろしゅうございますか。

○田中 人間に対する影響もそうだし、自然に対する影響もそうですよ。一体のもですよ、これは。

○起業者 いくつかご質問ありましたので、まずその大気とか騒音という、人間の人の健康というところについてでございますが、これは先ほどから述べていますように、環境影響評価という中で当然環境基準というものを守れるように対策を講じて、環境基準を守れるという形で事業を進めていきたいと考えております。

あと、植生につきましても、トンネルで通過するというだけでできるだけ可変部を少なくする。それから、のり面ですとか切り土、盛り土ということで、土を盛るところございますが、そういうところは可能な限り地元の植生で緑化をするというふうなことから、景観についてもそういう保全を図っていきたいと考えておるところでございます。

○田中 私はこの2000年の年に八王子の自然や文化をずっと写真を撮って、それを2000年の八王子という写真集にまとめたことがあるんです。1人じゃなくて大勢です。その中にいろいろ出てきます。八王子の高尾山の写真が60枚もあったんです。これは若乃花が最後の頃です、横綱の。豆まきやってます。

次もお願いします。これは3月に毎年行われる火渡り、もう外国人も日本人もたくさんの方が来ますよね。

次、お願いします。これはあそこのつり橋のコースですね。もう本当に高尾山というのは、市民に親しまれている非常に豊かな山だということを感じます。

もう時間がないので最後にしますが、20世紀、随分地球が破壊された。しかし、今、世界中で本気で……。

○議長 公述終了時刻でございますので、公述の中止を命じます。速やかに公述を中止して、壇上から降りてください。

○田中 二度とこれを壊さないで、本当にこの高尾山を守っていくためにもう一度考え直していただきたいということを言って、私の公述を終わります。

## 1 1. 今田 徹

○今田 それでは、公述をさせていただきたいと思います。座ってさせていただきます。

まず初めに、自己紹介をさせていただきたいと思います。

私は、平成13年春まで東京都立大学、現在は首都大学東京というふうに名称が変わりましたが、そこに奉職してまいりました。そこではトンネル工学、地盤工学というものを主体として、土木工学の研究に携わってまいりました。その関係から、土木工学の立場から高尾山トンネルの施工について述べさせていただきたいと思います。

圏央道は、自然豊かな地域を通過しているため、トンネル構造が多く採用され、環境に万全の配慮がなされている計画であると考えております。トンネルは、他の構造形式と比べますと、環境に与える影響は小さい構造形式でございます。

しかし、やはり地中を掘り抜くということから水環境に影響を与える場合がございます。このため、トンネル施工に伴う環境対策の重要性から、国土交通省では首都圏中央自動車道環境保全対策検討委員会、それから、トンネル技術検討委員会を設置されておられますが、私は両委員会に参画して施工方法等についてアドバイスを行っている立場にいるものでございます。

これらの委員会においては、八王子城跡トンネル及び高尾山トンネルの施工法について検討しております。高尾山トンネルの施工法は、八王子城跡トンネルの施工実績を踏まえて検討が行われております。以下に、高尾山トンネルの地質、水文調査結果及びこれをもとにした施工法について説明させていただきたいというふうに思います。

まず、高尾山トンネルの位置でございますが、既に皆様ご存じのこととございまして、敢えて説明する必要はないかと思っておりますけれども、八王子ジャンクションから20号までのところの約1.3キロのトンネルということとでございます。

ここが八王子城跡トンネルになりまして、続いて八王子ジャンクションがあつて、高尾山トンネルという関係にあるということとでございます。それで、後からも出てまいりますけれども、この図面で琵琶滝というの、それから、蛇滝というのがあるということとでございます。それから、これがケーブルカーの山麓駅でございまして、上の方に山頂駅という形になっております。それから、これが高尾山の山頂で、これが高尾山の薬王院というようなこととでございます。このような位置関係にあるということとをまずお示ししておきたいと思っております。

それで、今、後から出てまいりますわけとございますが、先ほどもご紹介しましたけれども、ここに

琵琶滝というのがあります。それから、ここに蛇滝というのがございます。主な水に関係する、考慮しなければいけない物件というのは、こういうような位置関係にあるということでございます。これを横断的に見ますと、今ここにAAという線がありますけれども、この線でトンネルを横断的に切った図面、それから、このBBという線で切った線、これでトンネルと滝の位置関係を示しますと、次のようなこととなります。

琵琶滝につきましては、比較的トンネルに近いところがございますけれども、それでも140メートル離れているというような位置関係。それから、蛇滝につきましても、尾根を過ぎたところにトンネルがありまして、400メートル離れているというような位置関係にあるということでございます。

高尾山トンネルは、明治の森高尾国定公園の下を通過すると、今、図面で説明したようなことですが、自然環境、特に水文環境の影響を少なくすることが必要でございまして、今その主な対象物として琵琶滝の位置、蛇滝の位置をお示ししたということでございます。

これらの影響について検討する場合、施工法を考えるということになりますが、地質条件、水文条件を知ることがまず第1番でございまして、高尾山の地質、水文状況について次に説明させていただきますと思います。

高尾山トンネルの地質調査は、昭和62年から平成16年の3月までの間に水平ボーリング調査を2カ所、それから、鉛直ボーリング調査を16カ所、その他弾性探査等を実施しております。また、水文調査につきましては、平成4年から現在まで、琵琶滝、蛇滝の水機構を把握するため、洪水量、地下水位、河川流量、水質、土壌水分等を継続して調査がなされております。

それでまず地質の方でございますが、ここに地質の平面図としてまとめられております。これを見ていただきますと、まずこの凡例でございますが、凡例を見ていただきますと、まず時代としては中生代の白亜紀の地質が主体になっているということで、その中でも砂岩異質頁岩互層ということ。頁岩・砂岩・砂岩互層というものが主体に構成されているということでございます。

色でざっと見ていただきますと、ブルー系の色が多いということがお分かりいただけると思います。これは頁岩ということでございます。この辺に砂岩がありますけれども、このトンネルルートに沿って見ていただきますと、大体ブルーの色が卓越しているということがお分かりになると思います。すなわち頁岩質の地盤が大勢を占めるということでございます。

それに対しまして、八王子城跡の方は、どちらかといいますと砂岩系の地質が多いということになっておりまして、若干違っているということでございます。

地層の方向といたしましては、北西から南東の方向にこういう層状に分布しているということになっております。

次、お願いします。それから、これは地質の縦断を示したものでございますが、トンネルに沿って切った地質断面図であります。これが北坑口、すなわち八王子側で、こちらが南坑口、20号側というようなことになります。

問題になります水に対する影響、特性ということで、透水係数というのがまずその指標として挙げられるわけですが、調査の結果によりますと、ここに書いてありますように、ここでは非常に大ざっぱでございますけれども、低いとか非常に低いというような表現になっています。その目安というのは、やや高いというのが10のマイナス4乗から3乗、低いというのが5乗から4乗、低いが5乗、非常に低いのは6乗だというようなことの表現になっております。

これで見てくださいと、大体やや低いというようなことに位置づけられるところであります。ただ、ここに色が多少変えてございます。ここに色が変わっているのは、表層の風化帯をここに概略的に示しているということでございます。それから、割れ目の褐色化ということで表現してありますけれども、水が通っている痕跡が認められる領域として、こういうような領域が考えられると。調査の結果からこのようなことが分かっております。

これで見てくださいと、大体こちらの北側のところというのは、新鮮な岩盤で構成されておりますけれども、こちらの前の沢付近につきましては、割れ目の褐色化等が見られるということで、十分注意しておかなければいけない部分ということが言えるということになるかと思えます。

以上のことをもう1回繰り返しになると思いますが、まとめてみますと、高尾山周辺の地質は中生代・白亜紀の頁岩優勢の砂岩頁岩からなる岩盤で構成されておりますということ。

それから、坑口周辺や前の沢の一部区間のトンネルフォーメーション付近の岩盤で割れ目の褐色化が見られるということ。繰り返しですが、こういう部分です。

それ以外のトンネルの大部分の区間の岩盤は、概ね新鮮で堅硬であり、透水係数も低いというふうに考えて良さそうだという調査結果になっております。

それから、ここに点線で細かく書いてあるのがありますが、これは破碎帯といいますか、そういうものが想定される、考えてもいいというような部分でございますが、あることはあるわけですが、これは調査の結果によりますと、大規模な規模の破碎帯を伴うような大規模な断層といったようなものはないと、ここには存在しないという結果になっております。

その結果、総合的な評価というようなことになりますと、八王子城跡トンネルよりも透水係数は

全般に小さく、施工中に発生する湧水も少ないのではないかというふうに想定されるような地質になっているということでございます。

次に、水文でございますが、次、お願いします。これは琵琶滝下流、一番問題にされるということになるかもしれませんが、琵琶滝下流の流量観測のデータを示しております。上には流量、下には月の雨の量ですね、雨の量を示しているということでございます。その琵琶滝下流の流量というのは当然のことであるわけですが、非常にばらついていると。非常に1万リッター流れるところから200リッター程度というようなところまで、非常にばらつきが多い。これは洪水の影響を直接受けていると。こういう山岳の沢でございますので、当然そういうことになるということであろうかと思えます。

河川流量というのは、洪水に対して極めて明瞭に反応して、ピークの出現と減衰が早い傾向にあるということから、降雨の影響を非常に大きく受ける状況になっているということがこのことから言えようかと思えます。

それでは次、お願いします。それで、ここの辺の水文の環境がどうなっているかというのを示した図がこれでございます。ここに琵琶滝というのがあります。で、ここに蛇滝というのがあります。で、琵琶滝というのは前の沢流域というところに含まれるわけですが、非常に大きな流域面積を持っているということでございます。その下流部に琵琶滝があると。

それから、蛇滝につきましては、この蛇滝、行の沢という沢の名前で呼ばれているようですが、この行の沢とはトンネルとは直接交差ししないというような位置にあります。先ほど申しましたように、約400メートル離れておるということでございます。それから、ここにも沢がありますけれども、これは小さな沢ということです。それから、南坑口の沢、これも小さな沢ということになります。そのような水文環境にあると。

着目しなければいけない琵琶滝については、非常に大きなというか、大きな流域を持っていると。それから、この流域についても、行の沢についても同じことが言えるということかと思えます。

まとめてみますと、琵琶滝は前の沢とトンネルの交差部より上流部に位置しておりますし、その集水面積も広いことから、トンネルの施工による影響はもともと小さいのではないかというふうに考えられる位置でございます。また、蛇滝については、その集水域がトンネルと大きく離れております。先ほどご説明したとおりであります。トンネル施工による影響は小さいものと考えられるということでございます。

これらのことを前提として、高尾山トンネルが掘られたときの影響を最小限にするための施工法

を検討するということになるわけですが、次をお願いします。それで、この施工法は、先ほど申しあげましたように、北の部分と南の部分とは若干条件が異なるということがございますので、その条件に応じて、ここにございますように、覆工止水構造区間と書いてありますが、トンネルの水が、トンネルから水が出てこないように最大限の努力をする区間。それから、通常施工区間、これは余り止水のことは考えなくてもいい区間という2つに分けて施工していこうという方向で検討がなされております。

じゃ、次、お願いします。この区間を具体的に申しあげますと、まず南坑口からまいりますと、この被りが本当に薄い部分では、この尾根からこちら側の部分というんでしょうかね、坑口付近では余りこの前の沢に与える影響はないだろうということで、通常の施工、今ではNATMと、NATMというのは、今、標準的に用いられている山岳工法の名称、工法の1つの名称でございますが、普通の工法で掘るということ、後から説明します。

それから、この前の沢に、先ほど言いましたように、ここに若干割れ目等の褐色化が見られるというふうなことで、ここは影響は少ないと考えられるわけですが、十分な対策をとろうということで、覆工止水構造区間というのをここに設定しております。この具体的な中身というのはどうということかといいますと、先進導坑を掘って、これはシールドで掘削します。機械で掘削します。その後、掘削しまして、地盤に止水対策をしてから、それから、NATMで掘っていこうというものでございます。この区間については、そういう十分な注意をもってやると。それから、こちらの比較的透水係数が小さくて、それで余り問題でないだろうと考えられる部分については、NATMの普通の工法を採用していこうということをして現在考えているということでございます。

じゃ、次、お願いします。それで止水構造区間の説明でございますが、まずトンネルの真ん中にシールド機械を使って、これは岩盤を掘ることのできるシールドの機械でございます。普通の軟弱地盤を掘るシールドではございませんで、シールドを使ってトンネルを掘ると。そのシールド機というのはどういう特徴があるかといいますと、トンネルの前面が密閉されておまして、そこに水圧をかけます。泥水圧ですけれども、泥水圧をかけて水が出てこないようにしながら掘るということですので、地山から水の出てくる心配はしなくていいと、そういうふうにして掘っておいて、その後でセグメントと呼んでいますけれども、多分鉄製の、鋼製のものになると思いますが、鋼製のセグメントでこの水の出ないシールドと呼ばれる枠の中で覆工を組み立てます。鉄製で止水工が施されておりますので、ここでも水が出てこないということで、ほとんど水を出さないで施工できる工法でございます。八王子城跡トンネルにおきましても、シールドで施工したときには

ほとんど水が出ていないという結果が得られております。

それで、こういうふうにして真ん中にトンネルを掘っておきまして、次、お願いします。次に、このシールドトンネルからボーリングをやりまして、これが最終的にでき上がる部分のトンネルですけれども、ここからボーリングをいたしまして、ここに地山止水工を施します。注入をやりまして、そうすることによって、地山から水が出てこないようにするという対策をとります。

次、お願いします。で、これは八王子城跡の実績でございますが、どのくらいの効果があるかということですが、八王子城跡の場合には大体注入前の透水係数というのは10のマイナス4乗から5乗ぐらいにばらついてたということでございますが、改良目標値として5掛ける10のマイナス6乗ぐらいにはしようよと、できるんじゃないかということで、それを改良目標値として工事を行いました。その結果が黒で書いてあるところでございまして、改良目標値を大体達成できているというような効果が得られております。

そんなような効果が得られているということで、今回もそれを使うことによって、できるだけ影響の少ないようにしようということを考えているわけでございます。

次、お願いします。その地山の止水ができ上がった後は、ここに漫画がかいてありますけれども、セグメントを外しながら機械で拡幅掘削をして、支保工を立てて吹きつけコンクリートをして、最終的にはライニングをやり、覆工をするということになります。

その覆工でございますが、次、お願いします。ここに書いてございますが、覆工がありまして、止水された地山があつて、それでこの間にはメンブレインといいますか、膜を張りつけることになっておりまして、2ミリの合成樹脂の膜を張りつけることになっておりまして、ほぼ完全に水を出さないようにすることができるといえるような構造ということがあります。が、縦断方向に若干水が流れるというような懸念に対しては、端部止水工を使って円を切るといような構造を考えているわけでありまして。

次、お願いします。断面的に見ますと、先ほど説明した横断的に見ますと、周囲に止水注入のゾーンがあつて、ここにメンブレインがあつて、膜があつて、その中に覆工コンクリートがあるといような構造になっております。

以上のようなことで、シールドを使って施工して一気に注入をするといようなことによりまして、工期の短縮を図れるといような方法でやっという計画になされております。

次をお願いします。次は、NATMの普通の区間のところでございまして、これは普通のトンネルの掘り方でございまして、掘削をして支保工を立てて吹きつけをして覆工をつくるという普通の

やり方でございます。

以上、よりよい水文環境の保全を図るために、工事を短い期間で完了することが最も効果的でありまして、先進導坑を先進することで、導坑内より同時注入が可能となり、止水注入を効果的に行い、全体としての安全性に影響をできるだけ少なくするということが可能になるかということでございます。

以上、まとめますと、高尾山トンネルの施工につきましては、今ご説明しましたように、明治の森高尾国定公園を中心とした自然環境に十分配慮しつつ、八王子城跡の施工の経験を生かしながら、慎重に施工の検討が進められておりまして、また、適切なモニタリングを実施して……

○議長 終了時間になりましたので、公述の中止を命じます。

○今田 万全の環境保全対策のもとに工事が進められるものと考えているところでございます。

○議長 速やかに公述を中止してください。

○今田 これで公述を終わりといたします。