

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１９日（土）

１８：３０～２１：２０

場 所 八王子市芸術文化会館「いちょうホール」大ホール

○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. 坂田昌子、橋本良仁、坂本孝

○坂田 はい、それでは、公述人坂田昌子より始めます。公述に当たって時間が非常に少ないわけですが、どうしても少したずねておきたいことがありまして、議長さんには質問というのはちょっと出来ないのかもしれないんですけども、とりあえず聞きたいと思います。本日の公聴会に事業認定庁のメンバーというのは、議長以外というのは出席しておられるのかということなんです。私がこの公聴会に意見を述べて、それを考慮するかどうか、というのは事業認定庁の裁量に任されているわけですね。で、その事業認定庁のメンバーが出席しているかどうかというのは、私にとっては非常に重要な問題で、いらっしゃるのかどうか、速記録だけで答申を行うのかということについて、少々おたずねしたいんですが、答えていただけますか。

○議長 まことに申し訳ありません。これは規則違反でございますが……。

○坂田 そうですか、硬いこと言わずに答えて下さい。

○議長 もちろん、全員出席しております。

○坂田 全員出席ということでよろしいですね。

○議長 はい。

○坂田 はい、それでは安心いたしました。あと、唯一市民の意見について判断する機関として第三者委員会があると思うんですけども、その方も参加していらっしゃるのですか、そこはま

だ任命がまだ……。

○議長 これも規則違反でございますので本来お答えしてはなりませんが、これは参加しておりません。まだ開催が決まっておりませんので。

○坂田 決まってないからということですね、わかりました。あとはもう1つ、公聴会、これが終わりましたら、社会資本整備審議会の公共用地分科会に諮問されることになると思うんですけども、その委員会の審議については、是非公開していただきたいと。基本的に審議会の議事というのは公開が原則のはずです。でも、この公共用地分科会についてだけは、何でだかわかりませんが、非公開になっていますよね、議事要旨しか教えてもらえないです。前回もそうでした。だからどういうふうに公共性があるというふうに議論されたのか、あるいは認定されたのかというのが、全くわかりません。で、今日の私の意見がそこで、あるいは他の人の市民の意見もそうですけども、どう考慮したのかというのが全くわからないので、その辺については公開をすべきだと思いますので、よろしくお願いします。そのことを意見としてまず一番最初に言いまして、内容に入っていきたいと思います。

(スライド)

まず、私は今日、高尾山の価値についてこれまで何度も言われていると思うんですけども、再度その辺について触れたいと思います。まず高尾山というのはレクリエーションの場として都民、それから首都圏周辺の住民が非常にその優れた自然環境を享受する場として、ある意味では非常に公共の場所というふうに言えると思います。非常に公共性が高いですよ。私自身もエコアクション度十の会というグループで代表を務めておりますが、このグループは二十代、三十代、比較的若い人たちが中心に活動をしています。で、ほとんど高尾山でいろんなイベントやそれから観察会、様々なことをやります。ここにも写っていますが、これは何度も見ていらっしゃる方がいらっしゃると思いますが、このようなブナがある、で、日本列島の暖帯と温帯がちょうどケープルの辺りでぶつかることによって、非常に豊かな植生をもった山であるということが、非常に広い意味での公共性を高尾山が持っているということの大きな原因だと思います。

私達はこのような高尾山の自然が大東京のと言いますか、大都市東京ですよ、に残された本当にもうかけがえのないものだというふうに常に実感しています。ここにトンネル工事を掘るというのは、本当にとんでもないというふうにほとんどの人が、特別反対運動をしているとかそういうことではなくて、一般的な感覚で認識するということを起業者の方はどれぐらい一体認識しているだろうと不思議に思わざるを得ません。これはイヌブナのエゾマツ林ですけども、是非ね、こう

いうのを見て欲しいですね。

どうしてこれほど豊かな山が今だにたかだか新宿から1時間のところに残っているのかということですね。それは非常に高尾山が霊山であるとか様々な要素がありますが、本当に水の豊富な山で、その水がいたるところに湧き水があるのは行ったことのある方はご存じだと思いますが、そういう豊かな水、それから空気ということによって初めてこの高尾山が、その山一個だけではなくて周りの八王子城とかあるいは景信山とか陣馬山とかも含めて豊かな場所を都民に提供しているということだと思います。

ここで極めて強調して言いたいのは、私達は天狗フェスティバルであるとか、それから高尾山天狗トレールあるいはキャンドルナイト、それからツリーハウスなんかも造ったりしています。そのようにただ自然が綺麗だねというだけではなくて、その自然の中に飛び込んで、特に若い人がなんですけれども、その五感を通じてこのようなある意味環境教育的な要素もあると思いますけれども、高尾山アクセスすごくいいですね、そういうところで実際に都会の自然あるいは都市に近い自然というのが自分達にとってどれほど重要であるのかということを実感してもらうためのイベントでもあります。

それで特に強調して言いたいのは、つまりこれこそ本当の公共性ではないかということなんです。つまり高尾山のその自然の豊かさということに触れたほとんどの人が、圏央道については知らない人が多いです。で、来てみて初めて八王子ジャンクション、裏高尾の建設工事現場を見てほとんどの人が、私達が何も言わなくてもあ然とします。皆さんびっくりします。で、本当にそれが普通の感覚なんだなってそういうのを見ていますよね。で、トンネル工事が行われるなんていうことを聞くと、ほとんどの人が「えーっ」というふうになります。

例えばですね、これは署名活動とかやっているところですけども、ここでこの前も田中四郎公述人がおっしゃっていましたが、署名活動を行っていて多くの方が本当に気軽に署名をしています。私たちの会のここに参加して協力しています。で、既に四十数万人の方が署名をしています。そのような都民に対してやっぱり起業者というのは本当に説明責任があると思いますね。同時に先ほど言ったそのように高尾の自然を享受する、そういう権利、環境権だと思いますけれども、その環境権についてどういうふうに認識しているのかということを一歩最後に質問しますので、時間がないから早く答えて欲しいので今のうちにちょっと考えて下さい。どういうふうに答えようかなということ。

それでは続けていきます。例えばですね、高尾山天狗トレールというのを私達は主催していま

す。トレールというのは山岳マラソンですね、去年、それから今年と2回続けてやりました。別にこれは何も圏央道に反対するとか全然そういうことを謳っているものではなくて、賛成だろうが反対だろうが、どんな方でも山を走るのが好きなら誰でも自由に参加できる大会です。この大会でももちろんあまり賛成という人はいないと思うんですけども、そもそも知らない、そういう圏央道建設とか高尾山にトンネル工事が行われようとしていることを知らないという人が非常に多いですね。この大会に参加される方は、で、今年2回目が開催されまして、映像としては、ちょっと進めていただいて去年の映像を、これはフェスティバルですね。これは去年の映像ですけども、見ていただきますと、Tシャツなんかには自分たちでデザインして、ほとんど二十代の若者がスタッフとして行って、去年は500名ほどが走りました。こんな感じでやっています。皆さんすごい楽しんでますね。

トレールの話に戻りますと、今年2回目が開催されました。で、さらに高尾山はすばらしいと、こういう中を走るのは気持ちいいということで200名ほど増えまして、725名がエントリーをして、当日雨だったんですね、で、雨にもかかわらず600名ぐらいが走りました。会場で署名とかそれから意見書とかそういうコーナーを設けたんですけども、このうちの200名以上がトンネル工事反対の署名を行って、123名が事業認定に対する意見書を書いたんですね。正直言ってびっくりしました。で、私たちがトンネル工事は問題だろうと言っているのが少数の意見ではなくて、おそらく多くの人を知るところとなれば、ほとんどの人が一般的な感覚で、それはまずいだろうと、問題があるんじゃないか、高尾山の自然が本当に絶対守れるのかというふうな疑問をもつのは間違いないなということを実感しました。その辺も起業者の方にはもう是非知っていただきたいくて、トレールのことについて話したわけです。

あと、どうしてこんなに高尾山でイベントをやるとたくさんの人が来るのかということについても考えなければいけないと思うんですね。もちろんアクセスとか高尾山自体が非常にすばらしい山だということはあると思います。でも、一方で私たちが日々東京で暮らしていて、たまるストレス、で、そうですね、本当にどんどん暮らしにくくなっているという実感はあります。そういう人が増えるにしたがって東京からは近くてレクリエーションの場でストレスが発散できて、あるいは環境教育の場にもなっているという場所がどれほど今後ですよ、今も重要だと思っていますけれども、今後どれだけその重要性を増していくのか、その自然を享受するその都民の環境権という、あと将来も含めてですけども、ということについての侵害というふうに言わざるを得ないんじゃないかというふうに、私は考えています。

起業者は圏央道の公共性ということを非常に強調しますよね、首都高の渋滞が減るとかいろんなことをおっしゃいます。もちろん数字的な問題もあると思うので、これは環境権ということの認識にもつながるので、あとで多少質問したいと思いますが、高尾山が今のまま変わらず残されていくことの公共性を上回る公共性があるとはとても思えません。で、公共性とは何なのかというふうな議論を本当はやらなきゃいけないと思うんです。起業者側とそれから都民、高尾山をレクリエーションの場として利用している都民の間で、絶対にやるべきだと思います。

ただ、残念ながらそういうふうな話をする場ということが、まったく設けられないんですよ。で、もし私が言うような公共性を大きく上回るというふうに起業者側がおっしゃっている公共性です、上回るとおっしゃるのだったら、かなりの説明責任があると思います。先ほど申しました四十数万人の反対署名をした人たち、あとは最近朝日新聞、毎日新聞、それから今ちょっと映像が出ていますけれども読売新聞の3社に意見広告が載りました。これは今出ていますね、永六輔さん、木下順二さん、それから下条暁子さん、その他角田房子さんとかいろんな著名人の方が名前を連ねています。もう分野を問わずです、作家椎名誠さんなんかも入っていましたよね。で、このような一般の人あるいは著名人というふうな人たちが、ちょっと懸念の声を挙げ出しているということに対しても、かなり説明されなければならないはずです。

で、この説明会や今回の公聴会、一番最初に申しました今後のいろんな審議会の透明性、公開制ということなんかも含めまして、本当に説明責任から逃れないでしっかりとやって欲しいと思います。で、残念ながら今まで全然説明責任を果たしていただいているというふうに私は認識していません。全然説明してもらっていないです。先程の公共性の考え方についてもです。で、今後こういうふうなやり方をそのまま進められるとですね、かなりの、もう既にいろんな著名な方を上げ出しています。国民、都民から反対、あるいはちょっと待てよというふうな大きな声が沸き起こることは間違いないです。で、これは一般市民だけではなくて、例えばトレールに協力して下さった様々なパタゴニアをはじめ企業があります。そういうところも懸念の声を上げ出しています。

そういうことなんかもちゃんと考慮した上で、このような公聴会が開催されたかどうかということですね、本当はその辺の説明責任についてはあとでどれぐらいするつもりがあるのかというふうに聞きますので。あと時間がないので進めますが、かなり今まで言ったようなことから高尾山にトンネルを掘るなんていうことは、一般常識ですね、ということから大きくずれているというふうに言わざるを得ません。

で、トンネルを掘っても高尾の生態系が絶対に大丈夫、絶対に影響がないって言えませんよね。言えませんよね、だってもう一度、じゃあ、アセスやればといってもそれは嫌なわけでしょう。で、この前も絶対にやらない、やらないとおっしゃっていましたが、都合が悪くなるのが目に見えているから嫌なのかなと思わざるを得ませんけれども。前回のアセスに対する批判がこの前の公聴会で科学的にされても、永松さんとかはもう正しいと信じているって、宗教かよって思っちゃいましたけれども、そういうことしか根拠になっていないじゃないですか。そんなことで高尾山をかけがえがないというふうに感じている都民を説得できると本気でお考えなのかなと思います。

今田先生なんかが、この前の公聴会でも話を施工問題について説明しましたがけれども、非常にできるだけとかなるべくという言葉が多用されますよね、で、絶対に大丈夫なんて言えないんですよ。人間って取り返しがつかないような場合、そういうふうになる可能性がある場合というのは普通もっと慎重になるんですよ。八王子城がですよ、隣の八王子城がとんでもないことになっているじゃないですか。井戸枯れ、それから水位の低下、で、隣の家の人薬を飲んで重症になって死にそうになっていると。だけどあなたは大丈夫ですよ、多分きつとって言われて、その薬飲む人いないじゃないですか。永松さんは飲んじゃうんですかね、それはないでしょう、やっぱり。普通そういう場合というのは非常に慎重にことを進めるはずですよ。そのようなことが全然ないのと、取り返しがつかないという場合は普通はやりません。そんな薬は飲まない、トンネルを掘って、いや、間違いでした、埋め戻しますといっても、もう戻らない。ということは、まず立ち止まって考えるというところから人間は始めなければいけないはずですよ。

高尾山の自然が破壊されてしまうかもしれない、あなたたちはそうとも限らないと起業者の方はおっしゃるかもしれないんですけども、そういう可能性も非常に高い。なぜ、私たち都民、国民がまずきちとした説明もしてもらえず、なおかつ自分たちのお金が使われて、で、自分たちの公共の場として、レクリエーションの場として非常に重要、大切にしている場所をさらに奪われなければいけないのか、踏んだり蹴ったりじゃないですか。談合についてなんかそうですよね、すごいそういう噂流れています。つまり私たちのお金が一体どういうふうなことに使われるのかということも含めて、都民に対しての説明責任があると思うんですね。

今日は坂本さんに一緒にしゃべっていただきたいと思うのは、このことについて終の住処を公共ということの名のもとで奪われて、そしたらあそこは談合の巣だったという坂本さんの方からそのことについて、ちょっと時間をとらせていただきます。質問は一番最後にまとめてします。

○坂本 坂本です。私がこれからしゃべることは起業者の方々との考えがかなり違う部分があると思います。私はそのままずっとしゃべりますので、もし反論がある場合には話の途中で結構ですから、「反論あり」と言って下さい。もし反論がない、その「反論あり」という声が聞こえない限り、私の意見に同意したものとして次の話に進めていきます。これは会場にいらっしゃる国土交通省の腕章をつけている方もおっしゃって結構です。で、反論は後ほどホームページ等で申し述べていただければ結構ですので、ここでおっしゃる必要はありません。

(スライド)

それでは次にいきます。今年の3月11日、高尾山のトンネル工事が発注されました。その2カ月後、5月22日、2003年、2004年に関東3整備局が発注した鋼鉄製の橋梁工事で談合があったことが明らかになりました。この事件はその後、道路公団発注の工事も談合ありとされ、多数の逮捕者が出ています。事件はまだ検察当局の調査中です。

今回、摘発された中に秋川高架橋工事です。これは予定価格の20億2,229万円として2003年9月25日に入札に付されました。この時期、圏央道あきる野土地収用事件における執行停止申立てについて、東京地裁民事3部が10月3日に決定を出す直前のことです。この対象地の事業計画では当初、原告の中村文太さんの住宅敷地内に存在した古墳の上に橋脚を立てることになっていました。そのため、土地収用後に古墳の学術調査をすることが必要でした。ところが起業者らは工事着工を急ぐため、前の年である2002年9月の時点で当初の工事費用に数千万円を上乗せして、古墳の上に橋脚を立てることを避けることのできる高架橋方式に大きく設計変更しました。

この工事を受注したカワダ工業の橋梁事業部は2人の逮捕者を出しました。シミズ・ケンイチ元部長、イルミザワ元部長代理、またこの工事の発注者は今日この壇の上に列席している国土交通省関東地方整備局です。このような経緯で変更された秋川高架橋工事が鉄鋼メーカーの談合により落札率、実に予定価格の97.91%という高値張りつきで落札されました。そして10月3日に執行停止が決定された直後においても、談合の疑いの濃い10億単位の工事入札がいまだに実行されています。

2004年4月22日、東京地裁民事3部は、圏央道は、公害をもたらす違法な道路として事業認定収用裁決を取り消す判決を出しました。しかしそれ以後においても談合の疑いの濃厚な落札が継続されています。またその後の調べで談合の橋梁メーカー47社が組織していたことがわかりました。しかもその組織に加盟する47社のうち、42社に国土交通省の退職者が197人天下りしていること。その組織に加盟する36社に43人の日本道路公団の退職者が再就職していることもわかりまし

た。今日ここに来ている国土交通省、日本道路公団の職員の方々もあわよくばこの天下り組に入
って、私腹を肥やそうとしているのではないのでしょうか。反論があれば言ってください。そうい
えば、先の退職者の中に国土交通省から日本道路公団に天下った理事も含まれています。

話は変わりますが、今回の事業認定申請時の記者発表資料に今回の対象区間の開通が遅れるこ
とによって、年間90億円の社会経済的損失が生じる、これを国民が負担しているとありました。
しかし、先の2003年10月3日の執行停止決定文書の19ページには、この損失は対象区間が開通し
た場合に得られる利益を算定したものであるとあります。そしてこの利益はいわゆるうべかりし
利益であって、国家財政に発生する積極的な損害とはいえないと言っています。ですからこの記
者発表は圏央道工事の遅延が反対者によってなされ、それによって国民が損をするかのような錯
覚をさせるもので、国民をだますものです。そこには明らかに悪意を感じます。

また談合の問題に戻ります。2002年4月4日、新聞赤旗が圏央道青梅・八王子間の、1996年6
月から2002年2月にかけて国土交通省が発注した10億円以上の工事の落札率を掲載しました。ま
た4月26日には同じように道路公団に発注した工事も載せております。これを見ると、国土交通
省の発注での落札率は平均98.8%、落札価格の合計は463億5,000万円です。また、道路公団は落
札率97%以上、落札価格の合計は535億9,100万円となっています。落札率が90%を超えるものは
談合ありとするのが、過去の談合事件の捜査によって明らかになっています。ですから、これら
の工事が談合による受注だということは明らかです。これを見過ごしてきた発注者の責任は重大
です。なぜなら、普通落札率は82～85%が適切といわれています。80%を切ると手抜き工事の恐
れがあるからです。しかるに、もし先の工事、新聞に掲載されていた工事ですけれども、落札率
が84%で発注されていれば国交省発注で落札価格合計は389億3,400万、日本道路公団それでは450
億1,644万になります。ですから159億9,056万円も安く道路はできたところからです。

○議長 公述人にご注意申し上げます。公述の現在公述されているのは意見の要旨から相当はず
れておりまして、これはルール違反でございます。

○坂本 国民の血税が不当にさらわれたものです。

○議長 速やかに事前に提出いただいた意見の要旨に基づいた公述をしてください。

○坂本 同じです。これからトンネル工事のことになるのです。高尾山を守るための。先に得ら
れるかもしれない利益を失って、90億円を負担しているという作為的な数字を論ずるより、談合
によって159億9,056万円もの損失を国民に与えたことを重く認識すべきです。まさに圏央道工事
発注は談合ゼネコンメーカーの私益を得させるため、起業者、国土交通省、日本道路公団の職員

の天下り先へ道をつくるために進められているにすぎないと思います。談合ゼネコンや自分たちの天下りによる私腹を肥やすために、道具にすぎない圏央道建設には公共性のかけらもないことは明白です。

最後に高尾山トンネル工事の落札率は95.6%で大成・大林・大豊のジョイントベンチャーが159億で落札しています。落札率90以上は談合であるのだから、事業認定など申請をする暇があるなら、新しい入札方式を再度入札すべきであろう。それによって国民の血税が20億は不当に使われずに済みます。

○坂田 私は関係があると思っています。私たちの都民の公共性、それから環境権、そういうものがどういう形で踏みにじられようとしてしまっているのかということに、すごい疑念を持たざるを得ないので、わざわざ坂本さんをお願いして、もし談合などということになったら、私達はどうも何もかも、お金もそれから遊ぶ場所もすべてなくなっちゃうじゃないかということをお願いしたんです。時間がないので、もう本当に短いですね、30分ってね。質問に入ります。

1つは環境権についてですが、居住者、私は権利者ですが、そうではない、例えばうちのエコアクション度十の会で集まってくるような若者たちも含めて環境権についての侵害ということに当たるかどうかという、こんな認識についてまずどう思われているか。これは結構時間がかかるかもしれないので、あとから文書が何かでいただけると有難いです。

もう1つは、ちょっと是非これは聞いておかなければいけないと思ったんですけども、事業認定申請書に書かれていることなんですが、この前、公聴会でもおっしゃっていましたが、圏央道のバイパス効果によって渋滞の解消とかおっしゃっていますよね、で、混雑なんかをいろいろ挙げていらっしゃいます。で、事業認定申請書の48ページでちょっとパワーポイント用意していないのですが、そこで北の尾とかいろんなどの混雑状況ということをお示しですよ、これがバイパス効果によって解決するというふうにおっしゃっている。ただ、私はすごく疑問なのは、なぜ八王子バイパスが出ていないのかということなんです。八王子バイパスは例えば相原インターチェンジ、鎌水インターチェンジ間というのは混雑度って0.58です。平均旅行速度というのは49.9で約50キロあるんですよ、流れているんですね。なおかつ、鎌水と片倉の間なんていうのは混雑度0.37です、どれも1を割っているんですよ。で、平均旅行速度は67.6キロ、何でそれ出てないのってすごく不思議なんですけれども、しかもこれ2キロぐらい離れた外側を走っているわけですね、そこは全然そんなふうにあまり使われていなくて、有料道路のせいかなと思いますけれども。あと、そのもっと数キロ外側にある圏央道が何でそんなに使われるというふう

に信念をお持ちなのか、その2つ、1つでいいです。八王子バイパスのことについてだけお答え下さい。

○議長 八王子バイパスの質問は事前にご提示がありませんでしたので、質問として認められません。

○坂田 あっ、そうですか。でも、これは例えば渋滞解消ということが公共性というふうなことになると思うので、私たちが訴える高尾山でレクリエーションする公共性と、いったいそちらが上回るのかどうかということで必要な質問だと思いますが。

○議長 事前に、必要かどうかでなくてですね、事前にご提示されてない質問については用意がありませんので。

○坂田 えっ、何ですか、時間もつたいないというか、永松さん、答えようとしているんじゃないですか。

○議長 回答可能で何か。

○坂田 はい、答えて下さい。

○起業者 では、回答範囲の可能な範囲で。

○坂田 はい、載っていない理由です。

○起業者 先程申しましたように混雑度はたしかに1を下回っておりますが、有料道路だといわれたとおり、確かにに有料道路になっております。で、有料道路というのはやはりある程度の安全で、かつ高速の走行ができるというのが基本ですので、そういった意味で基本的に混んでいないということだと思いますので、混雑度は……。

○議長 公述終了時間が過ぎましたので、公述の中止を命じます。

○坂田 わかりました。

○議長 速やかに公述を中止して下さい。

○坂田 はい、じゃあ、今後この公聴会以外に場所をとって下さい。環境権についてはあとからお願いします。

2. 関島保雄

○関島 公述人の弁護士の関島保雄といいます。よろしくお願いします。

私は、八王子ジャンクション及び圏央道によって裏高尾地域及び南浅川地域住民には受忍限度を超える騒音被害が発生することが予測できるのに、圏央道は欠陥道路であるにもかかわらず、この欠陥道路をつくるために本件事業認定をすることは違法であると考えます。したがって、国土交通大臣は本件起業者からの本件事業認定の申請を速やかに却下すべきであると考え、意見を述べます。

圏央道が騒音や大気汚染において受忍限度を超える被害が予測されるので欠陥道路であり、圏央道建設のための事業認定は違法であるとして取り消された判決があります。この判決について詳しく述べます。

2004年4月22日、東京地方裁判所民事第3部は、圏央道あきる野市地域の事業認定及び収用裁決取消請求訴訟において、圏央道はあきる野市地域において広範囲の周辺住民に受忍限度を超える騒音被害を与えることになることが容易に認定できるとして、そのような欠陥道路をつくることを認める事業認定は違法であるとして取り消しました。この判決がその判断の大きな根拠としたのが平成7年の国道43号線の道路騒音訴訟に関する最高裁判決です。すなわち、最高裁判所の判決は、発生した騒音が環境基準を超えるかどうかにかかわらず、一定程度以上の騒音が恒常的に生活に進入することによって、これによる被害が受忍限度を超えると認定されうると判示しており、受忍限度の基準は環境基準よりも厳格なものと一般に理解されているところであり、道路行政に携わる者はもとより、道路建設事業について事業認定すべき事業認定庁においては、この判決の趣旨を法律に準ずるものとして環境基準以上に重視すべき立場にあるというべきであると判示しました。そして事業認定庁は申請に係る事業がそのまま施工された場合には、周辺住民に受忍限度を超える損害を与えることになる。瑕疵ある道路が建設されることになることと認定することができたと判断しました。

このように受忍限度を超える騒音被害が予測される瑕疵ある道路の事業認定が申請された場合の事業認定庁の対応すべき態度について、このあきる野市地域に関する東京地裁判決は次のように述べております。行政機関である事業認定庁が瑕疵ある営造物の設置を許すことは、法の視野に服すべき行政機関が自ら法に違反することを意味するものであって、法秩序の否定につながるものである。公共工事の起業者がそのような瑕疵ある営造物の設置を計画するはずがないという

前提に立っているもので、この点は事業認定の黙示的前提要件である。そうすると、事業認定庁としては事業認定申請書とその添付の資料により、当該事業により設置される営造物に瑕疵のあるものと認めた場合には、法の想定している公共事業ではないとの理由で申請を却下するか、瑕疵のない内容への変更を条件に事業認定をすべきであると判示しました。

最高裁判決は、営業物に瑕疵があるというのは物理的瑕疵がある場合のみならず、営業物が共用目的に沿って利用されることとの関連において、その利用者及び第三者に対して危害を生じしめる危険性がある場合も含むものであり、営造物の設置、管理者においてこのような危険性がある映像物を公共の用に供し、その結果、周辺住民に社会生活上、受忍すべき限度を超える被害を生じしめた場合には、責任を免れることはできないとしているものです。そして道路の通行によって生じる騒音について供用関連瑕疵を認めた平成7年の国道43号線に関する最高裁判決は、そのような瑕疵を生じるに至ったことについて、道路の設置管理の予測回避の可能性について、本件道路の交通量などは開設時の予測と一致するものであったから、道路騒音が周辺住民へ及ぼす影響を考慮して、当初から対策を実施すべきであったのに何らの対策をとらなかったとして、道路の設置関連に瑕疵があったために他人に損害を与えたものとして、その賠償責任を認めたのであります。

あきる野市地域の東京地裁判決は、この最高裁判決の趣旨に従えば、公の営造物の設置管理者には供用開始後の営造物の利用状況を正しく予測し、当初の予測から瑕疵のない営造物を設置する義務があることを前提とするものであるとしました。そして判決は、事業認定庁は事業認定審査資料や一般的知見、公知の事実から当該事業によって瑕疵を帯びる営造物が設置されるものと認められるのにもかかわらず、事業認定をすることは裁量の範囲を考慮するまでもなくて、違法性を生じるというべきだろうと判断したのであります。

ところで、起業者の裏高尾地区及び南浅川地区の環境アセスの結果に関して、私どもがそのアセスを見れば、既に受忍限度を超える騒音被害が予測されていることが明らかであります。起業者である国土交通省及び日本道路公団は、環境アセスでは裏高尾地区や南浅川地区の圏央道による騒音予測結果は、環境基準の数値が緩和された道路に面する地域の環境基準を適用して、環境基準以下であるから問題はないと結論づけております。しかしこの裏高尾地域に道路に面する地域の環境基準を適用することは誤りであります。

(スライド)

まず、パワーポイントでお示ししますが、これが環境アセスのときの騒音予測です。左の上が

南浅川地区、ちょっと数字がわかりにくいかもしれませんが、夜間は56ホーンであります。それから左下、裏高尾地域、夜間は50ホーンが出ております。この環境基準は住宅地域の環境基準は夜間40ホーンであります。ということは、既にこれはまだ圏央道の前ですけれども、現状でも環境基準を超えているわけであります。ところが、環境アセスではこの環境基準より10ホーンゆるめた夜間50ホーンという基準を適用して、裏高尾はちょうど50ですから、現在の環境騒音もまだ環境基準の範囲内であるというようなことをいって免れようとしているわけであります。これが今のその表を拡大したものであります。

これは環境アセスのときの夜間の騒音コンターです。ちょっとわかりにくいですが、夜間47.5というホーンが出ておりますけれども、このときは起業者はこのような騒音コンターをつくっておりました。私どもは、これは騒音予測の、圏央道ができた場合の騒音予測でありますけれども、裏高尾に関しては夜間49、南浅川は夜間42という数値で出しております。そして起業者はいずれも夜間50ホーンを下回っているわけであるから、環境基準以下であるというふうに述べておりますけれども、私どもはこの裏高尾地区に環境基準をゆるめた道路に面する地域という環境基準を適用すべきではなく、むしろ住宅地の環境基準、夜間40デシベル、これは旧環境基準ですけれども、この環境アセスの行われた昭和63年というのは旧環境アセスでしたので、夜間では40ホーンを適用すべきであると、そうすればこの環境アセスの結果の予測でも49ですから環境基準を9ホーンを上回る、そういう結果が出ているというふうに私どもは考えております。

また、起業者は平成13年度に事業予測を、平成32年度の交通量を試算して予測をしております。これでも夜間の裏高尾は54デシベル、新環境基準はLaeqになっておりますので、Laeqで等価騒音54デシベルということで、住宅地の環境基準であれば45デシベルですから9デシベル上回っているわけです。ところが、起業者はこれを道路に面する地域の環境基準55デシベルを適用することによって、かろうじて1デシベル下回っているということで、環境基準以下であるからクリアしているなどと述べております。しかし私どもはこのような環境アセスというのはまったくごまかしそのものであるというふうに考えているわけであります。

そもそも道路に面する地域の環境基準をこの裏高尾地域に適用するというのは、まったく間違っているし、おかしいと思います。道路に面する地域とはまさに文字通り、道路に面する地域であります。裏高尾地域には中央自動車道が通っておりますけれども、裏高尾地域の住宅はどの住宅も中央自動車道に面しておりません。中央自動車道は高速道路ですから通り過ぎるだけの道路であります。その道路から出入りしている家は1件もありません。しかもその中央自動車道から

はどの住宅も、一番短くても50メートル、遠いところでは150メートル、200メートル近くも離れているのであります。どうしてこんなに離れている地域が中央自動車道に面する地域と言えるのでしょうか。もともとこの道路に面する地域というものが、住宅地域の環境基準よりも10デシベルあるいは10ホーンゆるめられた経緯は、この道路から発する騒音で被害を受けてはいるけれども、道路によって出入りする、道路を利用することによって利益を受けているのだから、道路に面する地域の住宅は10デシベルあるいは10ホーン程度緩和されても我慢すべきであると、こういうような理由があって基準が緩和されているわけであります。そうすれば裏高尾地域の人々は中央自動車道は騒音の被害は受けるけれども、その道路を直接利用するというような住宅ではないのであります。しかも道路に物理的にも面していないのであります。

この点に関して、圏央道のあきる野地域の東京地裁民事3部の判決は、明確に道路に面する地域というのは、まさに物理的に言葉どおりに道路に面している、道路から出入りしているのが道路に面する地域である、そしてせいぜい道路から20メートル以内の地域のことを道路に面する地域なんだというふうに認定しております。このあきる野の判決に従えば、裏高尾地域は中央自動車道には誰一人、どの住宅の人達も道路には面していないのであります。したがって、道路に面する地域の環境基準を適用することがいかに間違っているかということは、この判決からも明らかであります。国土交通省は、道路に面する地域というのは、道路騒音の影響を受ける限り、その地域はすべて道路に面する地域だと、こういうふうに述べております。

しかし皆さん、今日の自動車社会で、道路の騒音の影響を受けない、道路の騒音が聞こえてこないような地域なんてあるのでしょうか。どんな住宅地域であっても道路が走っております。そしてその主要な騒音は全部道路騒音です。そうなれば住宅地域の環境基準などが適用されるような地域はなくなってしまうわけであります。あきる野判決は、そのような起業者が述べているような道路騒音、道路に面する地域の騒音の適用の拡大というものを批判し、そしてせいぜい道路から20メートル以内であるというふうに述べております。私どもはこの裏高尾の八王子城跡トンネルの裁判に関しても、このようなあきる野判決と同様な判決をしておりますけれども、私どもはまさにこのあきる野判決が、私どもの主張を正しいものとして認めてくれたものと判断しております。

ところで、この起業者らが測っている睡眠、騒音レベルというのは一体どのようなレベルなのでしょうか。私どもの環境基準というのは国がつくった環境基準というのは、基本的には夜間の睡眠妨害を防止するということを基本にしております。そして夜間の睡眠妨害というのは、大体

屋内で30デシベルあるいは35デシベルということを想定しておりますので、外では40ないし45デシベル程度がその限界であります。日本の家屋はせいぜい10デシベル程度しか遮音効果はありません。そういうことから旧環境基準では、夜間の住宅地の屋外、家の外の騒音レベルとして40ホーンというものを環境基準にしたのです。

そして今の現在の新しい環境基準である等価騒音レベルでもLaeq45デシベルというのを屋外まで環境基準と設定したのは、家の中で30ないし35のホーンないしデシベルの値を確保することで、確保しないと睡眠妨害が発生するんだということが、その様々な研究成果から明らかになっているのであります。その点で私どもは、この道路に面する地域という緩やかな環境基準、旧環境基準であれば50ホーン、新環境基準であれば55デシベルというような緩やかな環境基準では睡眠妨害が発生するのであります。現にこの裏高尾の数値はいずれもこの起業者のアセス結果を見ましても、新環境基準では54デシベル、旧で言えば49デシベルという数値が出ているわけでありますので、明らかに騒音は睡眠妨害を起こすレベルに達しているんだということを判断できるわけであります。

もう1つ、この環境アセスの問題点ですが、これは平成13年度の環境アセスなんですが、裏高尾地域はただ騒音地域として囲ってあるだけなんですね、と言いますのは、その前のこれは昭和63年ですけれども、たくさん47.5とか42とか45とかいわゆる騒音コンターをきちっと引いてあるんです。それに比べてこの平成13年度のいわゆる事後調査というのですけれども、まったくコンターが引かれていないですね、こういうふうにずさんな騒音を調査しておきながら、環境基準の範囲内であるから問題はないんだという強引なこの起業者の発想は明らかに違法な瑕疵ある道路をごまかそうとしているだけであります。

私ども裏高尾の住民たちはお金をかけて、環境総合研究所という民間の研究機関に調査を委託し、圏央道による裏高尾地区の騒音を予測してもらいました。それがこの結果であります。

(スライド)

これは裏高尾の地域で私どもが測った1番、2番、3番、4番、5番、それから6番、7番というふうに数字が打ってありますけれども、裏高尾地域のポイントを選んで騒音を測定しているわけであります。

これが私どもが測った測定結果であります。調査結果でありますけれども、中央自動車道から1番、2番、3番、4番、5番と遠くなるにしたがって、騒音レベルというものを測っておるわけであります。環境基準というのがそこに載ってありますけれども、下に環境基準、それから上

が測定の結果であります。

環境基準は夜間ですと測定結果は、例えば中央自動車道から一番離れている、140メートル離れているお宅でも48.3デシベル、等価騒音ですけれども、48.3デシベル。先ほど述べた住宅地の環境基準45デシベルを3.3デシベル上回っております。それから中央自動車道から120メートル離れているお宅、これは夜間で51.5デシベル、環境基準の45からみれば6.5デシベル上回っております。こういうふうに中央自動車道から120メートル、140メートルも離れているような民家でも、環境基準を大幅に上回っている夜間の騒音レベルが出ているのであります。

それから私どもは少し離れた地域、例えば高尾山というところの登山道も測っております。下の表の3-3の⑨ですが、これは高尾山の登山道で夜間何と52.9デシベルという音が到達しているのです、山の上ですよ。夜間、ここの地域は環境基準に設定されておられませんけれども、仮に住宅地の環境基準45ホーンを適用しても7.1デシベルも上回るような騒音が高尾山の山の上の登山道に到達している。こういう結果を私どもは予測したわけです。これはシミュレーションで予測しているわけでありまして。せっかく高尾山に登っていても登山道から圏央道や中央自動車道の騒音がこんなに高い騒音として聞こえてきてしまったのでは、せっかく山に静かさを求めてきても憩えないという実態であります。

これが私ども夜間の基準、右側をよく見ていただきたいのですが、環境基準45というのは先ほどの住宅地の環境基準です。予測結果は53、54、55、52、いずれも50から59というような高いレベルで騒音が予測されていることがわかると思います。

これはその環境シミュレーションを平面図、面的に落としたものであります。これはまだ圏央道ができていない段階での現況の騒音ですね、下の方に青いところは大体40～42、45以下、せいぜい47くらいのレベルが水色であります。そして少し茶色がかかってくると50デシベル、それから55、赤っぽくなってくると60デシベルというレベルに達するということを示しておりますけれども、まだ青いところが多いんです。これも夜間ですけれども、こんなにまだ水色の部分が多いのです。ところが圏央道ができた場合の、これは昼間です。

次は夜間です。夜間の方がこんなに赤いところや土色のところがたくさんあります。南北に圏央道の橋がかかり、高尾山トンネルができると高尾山トンネルの入り口、北坑口の周辺はこのように赤い色がつくということは、いずれも60デシベルを超えるような、62、60、そういう高い騒音レベルであります。先ほどの夜間の住宅地はせいぜい45デシベルが環境基準でありますので、既に15デシベルを超えるようなこういう音が高尾山の山の上で聞こえてきてしまうのです。まし

て民家の方もいずれもこの赤い、特に峰尾章子さんと峰尾幸雄さんというジャンクションのすぐ真下ぐらいにあるところは、民家のお宅にもだいたい色、赤い色がかかっています。これはいずれの60デシベル前後の音が到達することを予測しているのであります。

私どもはこういうことから最近新しい調査をしました。これは今年の11月1日から2日にかけて、夜間22時から翌朝の6時まで騒音測定をしたものであります。これは峰尾章子さんといひまして、中央自動車道から約50メートル前後離れているところですね、中央自動車道に一番近いお宅です。そしてすぐ北側真上にはジャンクションの既に高い橋脚がそびえるように立っております。この峰尾章子さんのお宅で屋内と屋外と2カ所測ってみました。この右下の数値がその結果ですけれども、建物の外で61デシベル、これは等価騒音ですけれども、61デシベルという現在の騒音の状況を示しております。その隣が屋内の数値で、47.1デシベルという数値を示しております。部屋の中で47.1デシベルです。

先程言いましたように、私どもが本来適用すべき夜間のL_{aeq}、等価騒音基準は屋外で45デシベルですから、この61デシベルというのは16デシベルも上回っているということであります。国土交通省が主張しているのもせいぜい55デシベルなんですね、道路に面する地域という先ほど緩やかな環境基準を適用したとしても、55デシベルですから現在の騒音実態はすでにその国が緩やかな道路に面する地域として主張している緩やかな環境基準の55デシベルを6デシベルも上回るようなひどい騒音状態がすでにあるということであります。屋内の47.1デシベル、これは先ほど私も言いましたように、屋内はせいぜい30～35デシベルであります。既に17ないし12デシベルも上回った騒音で、部屋の中にいるということであります。これは睡眠が妨害されます。

今の騒音に関する環境基準で一番緩やかなのが幹線道路に面する近接空間という地域です。これは例えば中央自動車道から20メートル以内の地域ですから、もちろんこの峰尾章子さんのところは、50メートルですからそんな近接空間よりも離れているんですね。もっと中央自動車道に近い20メートルのところには、もちろんこの裏高尾地域には家がありませんけれども、この20メートル地域の中でも国は外で環境基準が達成できない場合には部屋の中で40デシベルを達成するようにしなさいとなっているのです。見てください、現在でも峰尾章子さんのお宅は47.1デシベルなんです。そのもっとも緩やかな近接空間の屋内の目標値である40デシベルさえも、7.1デシベルも上回っているというのが今の現状です。

これはまだ圏央道ができる前なんです。これからはこの上にさらに圏央道が出来るんです。圏央道ができるということは、さらに今大体5万台前後、一日に中央自動車道は車が通っておりま

す。そして起業者は圏央道ができれば約4万数千台から5万台近くが圏央道を通過するというふうに主張しております。合計あわせればこのジャンクションの交差するところでは10万台近い車が通行することになるのです。そうすればこの峰尾章子のお宅は、この現在の数値よりもはるかに高い騒音レベルに達するということは明らかではないでしょうか。

私はそういう点でこの圏央道計画というのは、現在でも既に裏高尾地域では環境基準を超える、受忍限度を超える違法な騒音状態にあるわけです。そして中央自動車道そのものがもう欠陥道路、違法な道路なんだということが判断できるわけであります。それにさらに圏央道をつくれば、違法の上塗りであります。圏央道によってさらに違法状態、騒音の悪化状態が増すということは、先程私どもの見せたこの圏央道ができる前の状態と、圏央道ができたあとの状態では色が全部違います。いずれもだいたい色や赤い色が増えてきております。こういう騒音が悪化するということが私どもが予測した科学的なシミュレーションでも明白なわけであります。そういう点で起業者が主張している環境基準以下であるから問題はないというのは、まったくの嘘であります。既にあきる野地域における圏央道が、違法で欠陥道路であるということを裁判所から断罪されております。さらにこの高尾山という貴重で年間260万人もの多くの人々が登山しております。これから掘ろうとする高尾山トンネルは高尾山の豊かな自然環境を壊すということで大きな社会問題になっております。

今、私達は260万人もの多く人がなぜ高尾山に行くのでしょうか、静かなそして豊かな人間性を取り戻すためにあの高尾山に登るのではないのでしょうか、そうしたときにうるさい自動車騒音を聞いてしまったのでは、せっかく憩おうとしたものが台なしになってしまいます。私は高尾山はもっとこのサウンド、音環境を大事にし、そして多くの人々がここで日ごろのストレスを解放できる、そういう場所として確保するべきだということを強く叫んでおります。本当にこのサウンドスケープというのが、今大きな社会的な評価をされておりますが、私どもはまさに高尾山こそサウンドスケープの宝庫である、鳥の声、虫の声、風の声、水のせせらぎ、こういう静かな音をあの場所で確保しようではありませんか、自動車騒音によってそのような環境を枯らすべきではありません。一応私の意見陳述は終わります。

それでは質問させていただきますけれども、よろしいでしょうか。

○議長 はい、どうぞ。

○関島 先ほど私の、これですね、これは平成13年度の事後調査というものの中から私がコピーしたものですけれども、昭和63年のシミュレーションはこういうふうに騒音のコンタをちゃんと

起業者はですね、47.5とか45とかこれ夜間の騒音がどう達するか、圏央道ができた場合の予測のシミュレーションつくっておったわけですがけれども、何で今度はこういういい加減な図しか出てこないのでしょうか。きちっと騒音コンターを引いているのでしょうか、ご回答下さい。

○議長 時間がありませんので、簡単に答えて下さい。

○起業者 質問について事前にお話がなかったので、答えられる範囲でお答えしますが、今回、その13年のものにつきましては、具体的にそのコンターを引いているかどうかというのは確認してみないとわかりません。いずれにしても環境基準を守れるというような予測結果になっておりますので、裏高尾について環境基準を守れるものだと考えております。

○関島 では、今の回答に関連しますけれども、私どもは道路に面する地域というのを拡大して起業者は適応していて間違っていると主張しましたね、そしてそちらの主張、起業者の主張、国土交通省の主張は道路に面する地域というのは騒音の影響、騒音の音が影響を及ぼす範囲なんだと、こういうふうに主張しておりますけれども、一体それは200メートルでも300メートルでもね、それから今現在、住宅地といわれている地域でも、全部音というのは自動車の騒音が聞こえてきます。こういうのはすべて道路に面する地域というふうに判断するのでしょうか。

○起業者 それについても事前にお話がなかったので、答えられる範囲になりますが、それについてちょっと今お答えできる資料を持ち合わせておりませんので、後日、認定庁からお話があれば、そのように答えていきたいと思っております。

○関島 そんな難しい質問しているんじゃないやね、裁判でもずっと議論しているんだから、この程度のことは口頭で答えられるんじゃないですか、どうなんですか。

○議長 後日答えるということでございますので。

○関島 文書で答えてくれるんですか。

○議長 適切な回答をさせたいと思います。よろしゅうございますか。

○関島 もう1つですね、先ほど私どもは既に現在の現状でですね、等価騒音は環境基準をオーバーしているということでおりますけれども、起業者は現在の騒音状況の実態がどうなっているかということをきちっと事業の認定をする前に、この起業者にきちっと、起業者は現状を測定を再度し直す、そういう覚悟の気持ちがあるかどうか、あるいは予測をし直す気持ちがあるかどうか、その点はどうか。

○起業者 それも答えられる範囲になりますが、現時点において予測についてはきちっと予測書に基づいてやっております。必要に応じて……。

○議長 公述終了時間でございますので、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下さい。

○関島 あのね、速やかに降りなさいって人に命令するんですか、あなたは。私はもう終わりますけどね、終わりましたでいいんですよ、何もそんなね、居丈高にすぐ帰れなんて言い方するのは失礼じゃないですか。

○議長 公述終了時間でございますので、どうぞ降壇してください。

3. 檜崎彰男、吉本良久

○檜崎 初めに自己紹介をさせていただきます。私は圏央道を促進する市町民の会連絡会及び圏央道をつくる八王子市民の会の会長を務めております檜崎と申します。よろしくお願い申し上げます。この公述の時間に私は圏央道が一日も早くできることを八王子をはじめ多摩地域の多くの方々がいかに望んでいるかを述べさせていただきたいと思います。

まず、多摩地域における圏央道の意義についてでございます。多摩地域には現在約400万人の方がお住まいになっておられます。この多摩地域の方々の生活あるいは経済活動を支えている道路のうち、南北方向に走っている幹線道路は国道16号や国道441号など本当にわずかであることはご承知のことと存じます。さらにこの幹線道路のうち、ほぼ全域にわたって4車線になっている道路はこの多摩地域には国道16号、1本しかありません。多摩地域の人口約400万人は、静岡県の人人口約380万人を上回る全国10番目の人口を要する地域なのですが、このような地域に南北方向の4車線道路はわずかに1本しかないという現実を直視すれば、いかにこの地域の幹線道路が足りないかということをご理解いただけたと思います。

この結果、数少ない幹線道路として存在する国道16号あるいは441号などに車が集中するために、交通渋滞が日常化し、地域に生活する方々や地域で社会経済活動をする企業などは、日々慢性的な交通渋滞に悩まされ続けています。朝夕のラッシュ時に八王子市内の国道16号を走った場合、一部区間では歩いた方が速いといったこともめずらしい状況ではありません。国土交通省の試算によると、都内区間の国道16号の渋滞による社会経済的な損失は年間260億円ともいわれ、経済活動を停滞させています。例えば交通渋滞を嫌って企業が多摩地域の外へ移転したり、周辺地域からの買物客が市街地の店を避けたり、中心市街地の店舗が他の渋滞がなく、交通の便がよい地域へ移転してしまうケースも見られます。雇用や中心市街地の活性化にも影を落とし兼ねない状況を生み出していると考えています。新たな南北方向の幹線道路となる圏央道は、多摩地域のさらなる発展に不可欠であり、地域の景気向上の起爆剤としても大いに期待されることから、一日も早い整備が待たれます。

次に、八王子における圏央道の意義についてお話いたします。私が住んでおります八王子においても圏央道の一日も早い整備が望まれているところであります。八王子は織物を中心に栄えた地域で、今でもネクタイ、マフラー、スカーフなどは全国の生産量の50%を占めております。養蚕が盛んな時代は今も国道16号となった桐の道を経て、生糸の輸出が行われていましたが、圏央

道はいわば平成のシルクロードともいうべき物流の幹線道路になると私は考えています。圏央道が完成することにより、八王子は工業、商業、観光など様々な面で多摩地域の中心として発展することができるのではないのでしょうか。

また、圏央道ともアクセスする八王子南バイパス沿線には東京医科大学八王子医療センターがありますが、この施設は平成3年に総合病院に移行しています。この施設は第三次医療施設のうちの1つです。この第三次医療施設とは心筋梗塞、脳卒中など、一刻を争う救急患者の救命医療を担当する施設のことです。この施設は都内、圏央道周辺にはここと青梅の2つしかありません。圏央道八王子南バイパスという幹線道路が近くに整備されることで、この道路を利用して八王子市のみならず多摩地域の広いエリアから病院の利用ができ、八王子市の住民をはじめ、圏央道沿線住民が安心して暮らせるようになります。つまり高度医療の面からも八王子市が多摩地域の要となるということでもあります。

次に、多摩地域の様々な分野における具体的な期待についてであります。私は経済界に関係する立場から、主に産業経済圏の圏央道に対する具体的な期待について、簡単に幾つか述べたいと思います。

まず、バスやタクシーなどの道路旅客運送業では圏央道ができると多摩地域の交通の流れがスムーズになり、時間どおり目的地に到着できるようになるので、利用者の増加を期待しております。具体的な声として八王子市内にインターチェンジが1カ所しかなく、交通が集中して渋滞を起こす原因ともなっており、圏央道のインターチェンジができれば交通が分散されると思います。また圏央道の整備にあわせてインターチェンジに接続する道路の整備もお願いしたいという声もあります。

製造業では圏央道が整備されると製品の輸送がスピードアップし、これに伴う商業圏の拡大に期待する企業が多くあります。また実際に圏央道が開通した区間については、その定時性のメリットを挙げるご意見もたくさんいただいています。

最後に観光業への期待ですが、多摩地域は自然の豊かな地域であり、紅葉のシーズンになると多くの人が訪れますが、圏央道が完成することで観光でいらっしゃる方の範囲が広がるのではと大いに期待をされております。実際に開通した区間では群馬、熊谷といった県外ナンバーも多く見かけるようになったとの声も数多く聞いています。このように様々な分野における圏央道の整備に大きな期待を寄せていることがわかります。また、これらの効果はひいては利用者である地域住民に歓迎されるものであると思います。

次に、私が会長を務めております圏央道を促進する市町民の会連絡会の活動内容などについてご紹介させていただきます。圏央道を促進する市町民の会連絡会は、圏央道の都内沿線の住民が圏央道早期完成を願って、平成5年7月から平成6年7月にかけて設立されました圏央道をつくる八王子市民の会、圏央道を促進する高尾山21の会など6つの市民団体が相互に連携を図り、圏央道都内区間の一日も早い完成を願って平成6年8月に設立した市民団体であります。会員数は約10万人におよびます。これまで圏央道の早期供用に向けて街頭署名活動を行ったり、国や都に早期建設を求める要望書を提出するなど、様々な促進活動、促進活動を展開してまいりました。また圏央道を促進する200万人署名もあわせて実施をしておりますが、今までに多くの方々の署名もいただいております。このような取り組みを通して圏央道の完成が多摩地域などの多くの方々にとって、どれほど待ち望まれているかということを実感することができます。

一方、日の出インターチェンジ、あきる野インターチェンジの開通前には植樹祭が行われましたが、これにも全面的な協力をし、環境を守るための活動も実施してまいりました。圏央道を促進する市町民の連絡会とは離れますが、八王子市内ではかつてこの地を覆っていた豊かな森を復元、創造し、清冽な水量を取り戻し、もって自然に恵まれた住みよい環境を子孫に伝えるため、水と緑の町をつくる市民の会を平成9年に設立し、自ら奉仕活動をとおして、その実現をめざして活動しております。この市民の会が圏央道を緑豊かな道にしたいという願いを込めて、平成9年よりふるさと森づくり植樹を、これまで10回開催をしております。八王子市の美山地区を中心に延べ3,800人を超える参加者の皆さんにより、シラカシ、ケヤキ、コナラなど約1万9,000本の植樹が行われました。この植樹では圏央道を一日も早く、緑あふれる道にするため苗木を植樹しています。この苗木には八王子市内にある都立小宮公園で実施をしているどんぐり拾いで保育園の幼児たちと一緒に拾ったどんぐりを保育園で苗木にまで育ててもらったものもあります。このどんぐり拾いもこれまでに9回開催をしています。このようにいろいろな活動などを通じて、市民の方々と一緒に圏央道の整備促進だけでなく、自然との調和のための取り組みも実施してまいりました。

最後に来年秋ごろに中央道と関越道と圏央道でつながる予定となっておりますが、この接続は多摩地域にお住まいの方々、お仕事をされているの方々にとって本当に待ちに待った開通であると考えています。私たち圏央道を促進する市町民の会連絡会は圏央道の整備を望んでいる多くの声を代表し、環境に配慮した道づくりを進め、圏央道と中央道の接続だけでなく、一日も早く圏央道が東名高速とも結びつけていただくよう強く要望しています。圏央道と八王子南バイパスの必要

性は今述べたとおりであります。一日でも早くこの事業が事業認定をしていただき、圏央道八王子南バイパスが早期に整備されることを期待しております。これで公述を終わります。ありがとうございました。

○議長 吉本さん、公述はございませんか。

○吉本 私は大和田町に居住しております八王子市議会議員の吉本良久でございます。平成6年に設立された圏央道を促進する沿線9市町村によって構成しております圏央道を促進する議員ネットワークに当初から賛同し、平成15年からはその会長として圏央道の早期整備に対する要望などを行ってきております。

本日は、私が住んでいる八王子市の道路事情についてお話をし、圏央道及び八王子南バイパスの早期整備の必要性、高尾山周辺での圏央道の必要性を認識している方々がたくさんいることを公述したいと思います。

私は生まれも育ちも八王子ですから、八王子の交通状況はよく知っております。私が市議会議員になった昭和54年には人口が約38万人でございました。自動車の保有台数は12万台で最近では人口が53万人と1.4倍に増加し、自動車の台数は約2.4倍の29万台と大幅な増加となっております。このような情勢の中、八王子市には大きな国道が2本通っております。南北方向の国道16号、東西方向の国道20号です。私はこの16号と20号の交差点のある大和田に住んでおりますので、この2本の道路をよく利用し、この間の混雑状況の変化もよくわかっております。さらに国道20号より南側には八王子みなみ野に代表される新興住宅地が形成されつつあります。この付近の道路は北野街道など片側一車線の道路がほとんどで、現在でも新たに形成された住宅地からの交通を処理することが非常に困難で、時間帯によって渋滞する箇所が複数あります。この地域についても道路網の整備が急がれるところであります。

では、まず国道の状況についてお話をいたします。多摩地域の南北方向の道路ではほぼ4車線で整備がされているのは国道16号のみであります。このため16号は南北方向に移動する車が集中し、交通量も多いわけですが、特に大型車の交通量が多く、その割合も高い道路となっております。八王子市唯一の高速道路のインターチェンジである中央道八王子インターチェンジの付近にある国道16号の左入橋交差点付近では大型車が集中し、日頃から慢性的な渋滞に悩まされているところであります。さらにその南、大和田付近を先頭に両方向数百メートルの渋滞ができることは毎度のことで、まったくめずらしくありません。

次に国道20号ですが、この道路も朝夕、大和田付近を先頭に上下線で渋滞が毎日発生しており

ます。歩行者がいますが大和田から16号バイパス交差点付近まではほとんど横を歩いている人と同じ速度であり、これではバスを使わずに歩くのも納得できます。またJR八王子駅前付近から西へ向かった高尾駅前までは上下線ともに二車線で整備されていますが、路上駐車で各一車線が常にふさがれた状況で信号も多いため、八王子駅前から西八王子駅付近まで混雑しております。また八王子駅に向かうバスが駅周辺に数多く集まってきているため、その混雑に拍車をかけており、これが現状であります。

3つ目には八王子市の南部の交通状況をお話いたします。この周辺は最近八王子みなみ野に代表される新興住宅の建設、JR八王子みなみ野駅の完成、大型の商業施設の駅前立地など、住宅や商業施設の建設が著しい地域です。その結果、アクセス道路である北野街道や町田街道に出入りする交通が集中しており、さらに現在の幹線道路が片側一車線のため、北野の街道の木挽町交差点では右折車両により数百メートルにわたって渋滞が発生するなど、朝夕の渋滞時間帯には私はこのあたりは極力避けて通らないようにしております。さらに今、話に出ましたが、このような渋滞のひどい道路は時間がかかってしまうので、多くのドライバーの心理としてそのような渋滞道路を避け、生活道路、簡単にいえば裏道に多くの車が入り込んでしまいます。私自身も周辺に住まわれている方には悪いと思いながらも、移動時間の短縮、イライラしたくないといったことからそのような道路を通過することもよくあります。このように生活道路に車が入ってくるため、事故が増えるという悪循環も発生し、周辺地域住民に迷惑をかけていることが実態であると考えます。

では、どうすればこのような幹線道路の渋滞が緩和されるのでしょうか。私は圏央道などの高速道路や八王子南バイパスなどの道路が八王子周辺に整備されていないことで、本来高速道路を走るべき長距離の交通や大型車などが一般の国道などに流入してきていることが最大の原因であると考えます。大型車や長距離の交通を分担すべき高速道路や高規格幹線道路を早期に建設し、交通を転換させることで国道16号、20号、北野街道などの幹線道路の交通量を減らすことが可能になると考えており、このためにも圏央道や八王子南バイパスの一日も早い整備が必要なのであります。さらに幹線道路の交通量が減ることで生活道路の交通が幹線道路に戻り、生活道路の事故件数なども減るのではないかと考えております。また新しく整備した路線の周辺道路の交通量が減り、スピードが速くなることで沿道の環境が改善されます。

具体的には、平成17年3月に圏央道のあきる野インターチェンジから日の出インターチェンジまでが開通しましたが、国土交通省の記者発表資料を見ますと、NO_xが年間約4.2トン、これは

大型車が東京・大阪間を約1,100回往復したときの排出量に相当する量でS P Mも年間0.3トン、500ミリリットルのペットボトル約3,000本に相当する量、さらにCO₂も年間約460トン、これは日比谷公園の2.7倍の森林が吸収する二酸化炭素の量に相当しますが、それらが削減され、沿道の環境が改善すると試算をされております。

一方で16号、20号などの問題となっている箇所の拡幅だけでいいという意見があることも承知いたしております。しかし、これまで話ししてきたように16号、20号は大型車や長距離の交通が多いわけであり、一部改良を行ってもその周辺の交通の流れをよくしたに過ぎず、全線にわたってたくさんの信号があったり、路上駐車の問題などは解決できず、全線を通してスムーズに走行することは結局難しいと考えられます。やはり長距離の交通には安全で定時性の確保された圏央道の整備が必要なのだと痛感をいたしております。また16号や20号の場合、古くから存在する街道を広げて今の幹線道路にしていますが、そのため、例えば20号では道路の両側にびっしりと商店や住居、マンション、アーケードまでが並んでおり、現在の道路を拡幅しようにもその権利の調整、八王子市内の中心市街地での用地買収費用や移転費用などを考えると、到底拡幅という選択肢は現実的とは思いません。このため20号の混雑緩和のためには八王子南バイパスが必要であり、この道路は今の市街地を避け、八王子市の南部を通る幹線道路として整備が進んでおるわけであります。

さらに、先ほど八王子南バイパスの国道20号バイパスとしての機能についてお話をしましたが、このバイパスにはほかにも大きな目的があります。開発著しい八王子市南部の交通混雑の緩和という目的であります。現在、八王子市南部の幹線道路は新興住宅地の整備や商業施設の立地により、朝夕の混雑はひどい状況となっており、特に八王子南バイパスと同じ東西方向に伸びる北野街道の木挽町、片倉の渋滞箇所はまったく通りたくない気持ちであります。ご存じのごとく八王子みなみ野では現在、八王子ニュータウンの整備が進められております。これは計画人口2万8,000人、戸数8,450戸の新しいまちを平成24年までに整備するもので、次々と住宅や大規模マンションが建っていますが、現在の人口は1万4,640人であり、まだまだ計画人口の半分であります。今後もほかの地域より交通量の伸びることが大きいのは誰が見ても明らかであります。この新たな交通に対応する幹線道路としても八王子南バイパスは必要な道路であると考えております。国道16号の左入橋交差点は八王子インターチェンジに向かう交通で常に混雑していることは先程述べたとおりであります。

このような混雑が起こる原因の一つは、面積の広い、八王子市に中央道のインターチェンジが

1つしかないため、高速道路を利用する自動車が集中するためと考えられます。それを改善するために八王子市内に複数のインターチェンジを設置する必要があります。この複数のインターチェンジの設置にあたって、圏央道の整備は非常に有効な手段だと考えています。圏央道が整備されることで八王子周辺にはあきる野インターチェンジ、仮称八王子北インターチェンジ、仮称八王子南インターチェンジと3つのインターチェンジができることになっています。このそれぞれのインターチェンジで八王子市の各地域から発生する高速道路利用構造を受け持てば中央道の八王子インターチェンジの利用交通量は減少し、左入橋交差点などの渋滞が緩和されることは十分期待できるわけであります。さらに八王子南バイパスが八王子南インターチェンジに直接接続することで、八王子南インターチェンジの利便性を飛躍的に高める効果があることは、八王子南部に住まれる方には明らかであり、大いに期待されている効果でもあります。

圏央道が高尾山をトンネルで通過することで、高尾山の魅力がなくなると主張されている方がいるようですが、本当にそうなのでしょうか。

新聞報道などによれば高尾山の木が枯れるとっているようですが、これまでこの高尾山トンネルと違ったごく普通のトンネル工事でつくられたトンネルが周辺にたくさんあります。この真上にある木がたくさん枯れていますか、高尾山トンネルよりもずっと浅いところにトンネルもたくさんあるのに木なんか枯れていないではないですか。高尾山のケーブルカーにトンネルがありますが、その土の厚さはそれほどでもないように見えます。でも、そのトンネルの上にも青々と木が繁っているではないですか、本当にトンネルができると高尾山が高尾山でなくなるのですか、圏央道の仮称八王子南インターチェンジができることで高尾山への車によるアクセスが格段によりくなり、観光客がふえ、さらに高尾山の魅力を共有する方が多くなるのではないのでしょうか。また高尾山の麓のケーブルカーの駅前に商店街がありますが、その商店街の皆さんは圏央道の整備に大いに賛成しています。しかも平成6年に圏央道を促進する高尾21の会を設立し、それ以来圏央道の整備を長く応援してくれており、強力に推進を願っているとのことであります。

それはなぜか、圏央道が八王子南インターチェンジまで、また東名高速まで開通することで、高尾山に観光客がたくさん来ると考えているからです。しかし今の国土交通省の仕事をみていて、高尾山の魅力は変わらず維持されと考えているからだと思います。確かにトンネルを高尾山に掘ることで影響が全くないとは誰も言い切れません。しかし国土交通省もトンネルを掘るに当たって、他のトンネル工事では一般的にやらないような工法を使ったり、必死で何とか高尾山の自然環境と共存できないか、試行錯誤をしながら工事を進める努力をしているのではないでしょう

か。このように私は八王子の高尾山周辺にとっても圏央道は必要と考えています。そのように考えていらっしゃる地元の方々も大勢いるということを紹介させていただきました。八王子に住む者として圏央道、八王子南バイパスの必要性について様々な点から、その必要性を公述させていただきました。国土交通大臣におかれましては、圏央道、八王子南バイパスの必要性を十分に認識していただき、一日も早く事業の認定をいただきますよう、心からお願いをいたしまして、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。

4. 沼崎英夫、(機器操作：川瀬功治)

○沼崎 公述人の沼崎です。最初に私の立場を明らかにしておきます。私は一昨日田中四郎公述人が経緯を説明した高尾山トンネル南坑口予定地にあるトラスト地を設けた共有地権者30人の一人であります。その目的は高尾山の自然を人為で傷つけず後世に残すためであります。以下4項目にわたって意見を述べたあと、質問をまとめて行います。

意見その1、圏央道八王子ジャンクション・八王子南インターチェンジ間の事業計画は国定公園及び東京都公園である高尾山をトンネルで直通するルートを採用しています。高尾山は今さらいうまでもなく自然的価値の高い里山であり、年間約250万人が入山する自然の宝庫であります。また国際的なサイトでもあり、多くの外国人が入山し、自然保護運動に参加しています。既に東京地方裁判所と地裁八王子支部に提出している高尾山トンネル計画見直し100万人署名の一部約44万人分の中にも相当数の外国人の署名があります。国道20号をはさんで高尾山の前山である金比羅山の山頂にある浅川金毘羅宮は自然護持を掲げ、参詣者の有志は高尾山トンネルに反対しています。外国人の氏子が多く、金比羅本社から資格を認められた神職の中には外国人女性が二人おり、事業計画認定取消し、工事差し止め訴訟の原告になっております。

高尾山は歴史のある宗教的な場所であり、江戸時代から多数の信仰グループである講が存在し、起業者の計画で取水工事区間になっている琵琶滝には韓国人の講もあるほどです。高尾山トンネルによる自然環境への悪影響は、現在工事中の八王子北インター・八王子ジャンクション間のトンネル及び地上の工事が引き起こしているさまざまな現実から見てもはかり知れないものがあります。直ちに中止すべきです。

意見その2、今回の事業認定申請内容は、4年前の前回の事業認定申請の内容とその現在の事業費実績整備効果と比較して、大きな隔たりがあり、今回の申請内容の信憑性について疑問を持つものです。2001年の4年前の事業申請とそれに基づく前回の公聴会、この会場で4年前の12月下旬、2日間にわたって行われました。その公聴会とその後、起業者が公表した青梅インター・八王子ジャンクション、約20.3キロメートルの計画によれば費用便益の分析は次のようでありました。費用は事業費合計が3,500億円、対して便益は走行時間短縮分が7,041億円、走行経費の減少が723億円、交通事故減少による便益が331億円、占めて8,095億円でありました。これによる費用便益費は2.2です。

ところが、既に開通した青梅インターとあきる野インター約10.7キロメートルの区間の2005年

4月末の事業費用実績は次のようです。青梅インターと日の出インターの間は約1,800億円、日の出インターとあきる野インターの間は約700億円、合計2,500億円です。現在工事中のあきる野インターと八王子ジャンクションの間9.6キロメートルの事業費は、長いトンネル区間があり、取水工事等で工事が難航しており、工期が伸びている、そういった事情があるので相当の費用がかさんでいると推測されますが、仮に青梅インターとあきる野インターの費用と同額と仮定すれば、約2,500億円という見込みになります。先に述べた実績と合計して、青梅インターと八王子ジャンクション約20.3キロメートルには約5,000億円を要することになり、冒頭に述べた3,500億円の費用を大幅に超えることは明らかであります。

これを事業予算面から検討すると次のようになります。地方財政法第17条によると、国が法律等の定める土木工事等を自ら行う場合、地方公共団体がその負担する金額を国に支出すると定められており、国道については道路法第50条第1項により国道の新設または改築に要する費用は、国が行う場合には国が3分の2を、都道府県がその3分の1を負担すると定められています。これによって東京都は2004年までの19年間にわたって負担した金額は合計858億円です。先の道路法の規定によると国はこの2倍の額を負担することになり、国が行う公共事業分は2,574億円の予算になります。このような一般有料道路については、国の公共事業分と日本道路公団、現在の中日本高速道路株式会社の債権や料金収入等で賄う分が約40%という割合になっておりますので、その合計は約4,200億円という予算上の数字になります。この面からも先に述べた3,500億円を大幅に超えていることは明らかであります。実際にはもっと上回って先ほど述べた5,000億円に近づいているものと推測されます。

一方、便益を起業者が提示するとおりとしても費用対便益費はこのような費用の大幅な増加によって大きく下回っていることは明らかであります。その便益の中身ですけれども、基礎となる交通量の実績が計画交通量を大幅に下回っています。日の出インターとあきる野インターの計画交通量は一日4万9,800台であるのに対して、ことし9月の実績は8,903台でありました。圏央道の既に開通している区間、鶴ヶ島ジャンクションとあきる野インターの間30.5キロメートルのうち、鶴ヶ島ジャンクションと入間インターの実績交通量は1日2万台を超えておりますが、これはほぼ並行して走る国道16号線と関越自動車道路を往来する自動車の一部がバイパス的に利用しているからであり、残りの入間インターより南の区間は利用が低いのが現状です。この事情はあきる野インターと八王子ジャンクション約10キロメートルが開通しても大きく変わることはないとするのが妥当であります。

起業者の計画によると、圏央道は多摩地域の南北交通の幹線道路となり、国道16号と同411号の渋滞緩和に役立つと強調していますが、圏央道が多摩地域の西部に偏り過ぎていること、通行料金が既存の高速道路よりも著しく割高であることなどの理由によって、利用は計画を大幅に下回っており、今後もこの需要は大きく変わらないであろうと思われます。通行料金は圏央道は一般有料道路のため、1キロメートル当たり約41円のレートです。これに対して中央道などの高速自動車道路は1キロメートル当たり24円60銭、不足距離に関係なく定額150円という料金立てであります。高速道路に適用されている通勤割引50%も一般有料道路の圏央道には適用されません。100キロメートルの走行の通行料金は中央道は約2,700円であるのに対して、圏央道は約4,100円にもなります。圏央道の営業区間、鶴ヶ島ジャンクションとあきる野インターの2004年度の収支状況は料金収入は90億6,000万円に対して費用は約15億円、管理費、金利などを加えて合計102億4,000万円、差引き11億8,000万円の赤字です。収支利率は113です。

このように前回、事業認定された計画は現在の実績結果と比べて事業費は大幅に超過であり、計画交通量を大幅に下回る実績交通量であることが明らかになりました。今回の事業認定申請内容は信用できないと言わざるを得ません。事業認定申請書は希望的な予測メリットのみを強調しているが、重大なデメリットが内包されており、このような実績経過から過大投資、過少利用の東京湾アクアライン、瀬戸内海横断の本四架橋等の3番手になる可能性があります。

3番目の意見を言います。近年、我が国の人口動態は少子化を示しており、各種の予測は早ければことしから来年にかけて総人口の減少が始まり、今世紀末には現在の1億2,000万人余りが7,000万人台に減少するという予測も出ています。人口減少に伴って物流事情が減少し、少子高齢化に伴って旅客量、自動車運転人口、自動車保有台数の減少が見込まれます。バブル経済期につくられた公共建造物、いわゆるハコモノや道路などが相次いで補修時期を迎え、日本はその維持管理に迫られる修繕国家になり、しかし少子高齢化によってGDPの先行きの予断は許さず、現に400兆円を超える財政赤字を抱え、今後の公的保健、年金などの福祉医療負担の増大により国家財政が脅かされ、財政圧迫で修繕もままならず、社会的安全性が脅かされるだろうということが予想されます。幹線道路の新築は原則的にやめるべき時期にきていると思います。

国立社会保障・人口問題研究所の日本の将来推計人口、これは2002年1月に行ったものですが、それによると我が国の人口は2006年に1億2,774万1,000人でピークに達し、以後減少に転じ、2050年には人口増加率はマイナス1%に近づくと算出しております。この結果、人口密度は1平方キロメートル当たり343人から1平方キロメートル当たり270人に低減します。これに伴って我が国

全体の輸送事業、自動車保有台数、走行距離は減少することが予想されます。しかし人口の変動は地域によって異なり、一様でないことはいうまでもありません。

今回、事業認定申請された路線、沿線 8 市町、内訳は神奈川県中央部 4 市 2 町、多摩地域 2 市の人口は、事業認定申請書の 49 ページの資料によると 2000 年の 199 万人余りから 206 万 2,000 人余りに約 7 万 2,000 人が増加し、一方、自動車保有台数は 94 万 5,000 台余りから 98 万 1,000 台余りに約 3 万 6,000 台増加したと述べております。将来人口は 2030 年には 235 万人で、2000 年の 205 万人に対して 30 万人の増加となっております。その内訳は 14 歳未満の年少人口が 3 万人減少し、15 歳から 64 歳までの生産年齢人口が同じく 3 万人減少に対して 65 歳以上の高齢者人口は 36 万人増加すると推定されています。これは先に引用した国立人口研究所の資料によるものです。唯一増加する高齢者人口 2,360 万人の内訳は、最近の所帯構成からみると、一人暮らし約 14.4%、二人暮らし 30.0%、その他、これは親族と同居あるいは施設等に入居しているなどのその他が 56.6% になっております。これは少子高齢社会総合統計年鑑 2004 年版によるものです。高齢者所帯の 50% が自動車を保有すると仮定して、対象地域の高齢者 36 万人増加に対する車の保有台数の増加はせいぜい 10 万台程度であり、車の稼働率が生産年齢人口の 50% としても自動車交通量の増加はわずかであるというべきです。実際は高齢者は可処分所得が減少し、運転能力が低下し、移動距離が少なくなるなどによって自動車の保有はさらに少なくなり、稼働率はもっと低いと考えられます。起業者は女性と高齢者の運転免許保有と自動車保有はさらに増加するので、人口の減少が始まって 2030 年ごろまでは保有台数と交通量は増加すると主張していますが、過大な推定であると考えます。

警視庁交通部の交通量統計によりますと、2000 年と 2004 年に東京都と隣接する 3 県の都県境を通過した交通量を比較すると、神奈川県と東京都の間 14 地点の 1 日当たりの通過交通量は、62 万 5,000 台から 61 万 7,000 台に減り、埼玉県と都の間、10 地点の 1 日当たりの通過交通量は、66 万 3,000 台から 63 万 7,000 台に減り、都と山梨県の間、2 つの地点の 1 日当たりの通過交通量は、5 万 9,000 台から 5 万 5,000 台に減少しております。この間の毎年の交通量の変動を見ても 3 つの都県境の通過交通量は年を追って次第に減る傾向が見られます。埼玉県・東京都の県境交通量は、東は国道 6 号から西は 16 号に至る主要 10 地点で、年を追って減少傾向にあることがこの警視庁資料によって確認されます。圏央道・あきる野インター以北の区間の段階的な開通による都県境通過交通量の減少の結果であるとは見られません。

以上述べたようなもろもろの指標と人口動態から、圏央道をこの地域に建設しなければならない必要性は見当たりません。

次の意見、政府は首都を特定化した道路整備特別会計制度の見直し、自動車諸税の目的税による道路予算の聖域扱いをやめ、福祉関係など特定目的の用途に適用する検討を始めております。10月3日付朝日新聞は、首相、年内見直し指示、道路財源取り合い、省庁異なるねらい、の見出しでこの問題を報じ、税率引き下げ、一般財源化、環境税に転換、地方へ移譲の4つの分野で政府与党、産業界の異なる意見を紹介しております。メディアの報道によると、政府の審議会でも民間委員、学識者委員から、はじめに道路計画ありきの発想の転換を求める意見が続出してあります。土木産業の維持、雇用の創出、景気付与のために道路投資を行ういわゆる土建政治がこれまで行われてきましたが、そのような有効性は既に変わった日本の産業構造では既に失われていることが事実として明らかになっております。

以下、5点について質問を行います。残り時間は5分です。まとめて5つ述べたあと、回答をお願いしますが、本日答えられないあるいは時間の制約で答えられないという場合には、後日文書で回答をして下さい。前回、ここで行われた公聴会でも後日そのようなことが行われておりますので、議長は起業者にそのように適切な処置を促して下さい。

質問その1、一昨日の公聴会では起業者側は事業の遅れの一因を土地トラストの権利者が収用に応ぜず、測量の立会いを拒否、隣地との境界線の話し合いも拒んでいると誹謗しましたが、我々に去る1月16日及び18日の測量に立会いを要請した郵便が送られてきたのは去年の年末であります。これが初めてです。去る6月6日、4月ごろにある地権者が高尾山トンネル南坑口付近の斜面に我々が10年間保持した看板を消滅させたうえ、立入禁止の柵と鉄線を不法に設置した現地を八王子市役所の担当職員とともに確認した際に、職員の口から昨年、起業者が地権者に説明会を開いたことを初めて知りました。我々にそれをなぜ知らせなかったか理由を明らかにして下さい。我々がトラスト地であることを明示して設置した数本の圏央道反対の看板が、設置以来今年の春まで10年間平穏に存在したのは我々の占有権を認めていたからではないのですか。

質問の2、起業者が高尾山の自然的価値についてどのような認識をもっているのか、そして高尾山のみならず路線選定の自由と代替ルートを検討したかどうかを示して下さい。

代替ルートを検討したのならその代替案と事業費効果、環境影響評価を示し、説明して下さい。一昨日の回答ではどのような代替案を検討し、八王子市に提示したかわからないのでありますから無責任な回答ではありませんか、現在最高裁で係属中の小田急高架化工事訴訟の一審判決は、地下化の検討が不十分であったと認定して事業認可を違法とする判決を出しました。高尾山トンネルの計画については、どのような代替案を検討したか明らかにして下さい。

3 番目、圏央道の交通量と事業費のそれぞれの計画と実績との今後のそれぞれの見通しについて説明して下さい。またいわゆる合併方式による国費と自治体分担金と国による公共事業が旧道路公団の財源による有料道路事業の分担分よりも多い、ケースバイケースではありますが、おおむね60対40、それ以上にもかかわらず従来の高速道路の通行料金よりも圏央道が高く設定している理由を説明して下さい。並びに自治体の金を投入しているにもかかわらず高くなっているという理由を説明して下さい。

4 番目、今後の25年間、50年間の我が国の年代別人口動態、自動車登録台数と年代別運転免許保有の推移、圏央道と中央道の交通量の推移を予測の最大値を示して下さい。道路特定財源制度がなくなった場合、事業費の財源はどうなるのか……。

○議長 公述終了時間が過ぎましたので、公述の中止を求めます。速やかに公述を中止して壇上から降りて下さい。

○沼崎 以上、5項目の回答を後日お願いします。

5. 森地茂

○森地 森地でございます。大変複雑な問題でございますし、それぞれの関係される方々、あるいは都市圏にとってもいろんな観点から考えなければいけない問題でございますが、時間も限られておりますのと、いろいろなお立場からのご発言があったと伺っておりますので、私からは3つの点に絞ってお話を申し上げたいと思います。

一番最初の問題は、時間管理概念という少しこなれていない言葉でございますが、この導入ということでございます。この問題はもう10年以上前から公共事業のコスト削減の必要性について、世界中で時間を管理してコストを下げるということがほとんど行われてこなかったということを申し上げ続けております。なぜ、概念という言葉を入れたかと言いますと、これに関わるいろんな主体の方々、特にお役所間の問題ですとかあるいは管理の問題ですとか、あるいは制度の問題ですとか、ほとんどこれについてなぜか検討されてこなかったと、こういうことがございました。ほんの一、二例、イギリスとかアメリカでこれに関わるような政策が出ておりましたが、そんなことがあって根本的に時間をどう考えるかというコンセプトを公共事業の効率化の観点の中に入れるべきではないかというのが、私の従来の主張でございます。

当然そのことは費用減少ということと効果の早期発現ということをもたらします。今までいろんなことで遅延をしてきたことがございますが、公共事業については早くても10年ぐらいはかかるなんていうのは、もう常態化しております。これは日本だけではございません。そのときに例えば川の上を鉄道が渡るというときに、河川当局と鉄道当局の間の話し合いがずっと続くとかあるいは違う省の間の合意形成にものすごく時間がかかる、こういうことがございましたし、用地確保あるいはいろんな手続きについても時間管理という概念が欠落しておりました。例えば環境アセスメントの法体系の中に時間の規定が入ったのはつい最近でございます。いろんな公共事業関係の法律がございますが、その中の時間に関する規定はまったくばらばらで、いかにこういうことについてこの国あるいは世界各国が気にしてこなかったかというのがわかると思います。

さらに、時間短縮のインセンティブということで、例えばある金額である建設会社が事業を請け負った、それを1年間かかりますというところを、もし半年で頑張って終わったとすると、それはコストの見積もりが間違っていたのでお金を返さなければいけないとか、あるいは国から自治体に補助金が与えられるところで、もしそれが早く終わったらその補助金は返さなければいけないという、逆にインセンティブがはたらくような制度がございます。そういうことで遅延損失

に対する認識を高める必要があるのではないか、こういうことでございます。

その後、これについてのいろんな施策の導入がなされました。私の関係したのでは堺屋太一さんが経済企画庁の長官のときに、たまたま地域の活性化とかあるいは社会資本に関するような部会の部会長の依頼をされまして、堺屋さんをお願いをして私自身の主張を自分の手で文章を作文したいということで、そういうことを入れて閣議決定をしていただいたことがございます。もちろん私の考えだけではないのですが、その後、日本だけではなくて、外国でもこういう手続きがいろいろ続いてきました。諸手続きへの時間規定ですとか時間短縮を図る入札制度、日本では総合評価制度と言われていますが、あるいは予算を集中的に使って事業の効率的な執行をする。九州ではちくちくプロジェクトと呼ばれているものが大変有名でございます。それから何かなんでも早くやればいいというものではございませんで、当然のことながら関係者がよく議論をし、合意をして、納得していくのが当然でございますし、よりいいプランを見つけ出すのが当然でございますので、パブリックインボルメントという制度が、これも言われ出したのは1970年代でございますが、アメリカで1990年代の初頭に法制化がなされました。日本でも90年代の半ばから道路の分野で一番最初にこういうことが導入され、今ではあらゆる分野の公共事業関係のところにはこういうことが入ってきております。

それから土地収用法の一部改正が行われました。これは例えば立木トラストをやっておられる方々の中に外国に住んでおられる方がおられる。そういうところにも係官が必ず行って、直接面談をして議論をしなければいけないと、こういう規定があったのを文章で郵送してもいいというような、例えばこんな改正でございます。たまたま平成13年の6月12日、第151回の国会でこの改正の法律案についての議論がございました。私、そこに参考人として呼ばれまして、そこに出した資料を一部持ってまいりました。

(スライド)

この事例は、たまたまその前に学生と勉強していたものでございますが、地下鉄の半蔵門線が渋谷から今水天宮を越えて押上まで行っていますが、当初、水天宮まで昭和62年9月に開業をする予定でございました。ところが半蔵門から九段下に行く途中の靖国神社のところの角のカーブが非常にきついものですから、一部民地に当たることになりました。そのときにその地権者の方々が反対をされました。で、その反対に対して国会の先生方が一坪運動、まだ一坪運動とか立木トラストというのはそう頻繁に行われなかった時代でしたが、国会の議員の先生方がそういうことをされました。で、結果的には三越前まで行くのが5年遅延をいたしました。こちら側はこの

間に少しできましたので3年の遅れになりました。

その結果を解析した一部です。国会にはもう少し詳しい資料を出してございますが、建設費が30億円増加をいたしました。これは57年のを現在価値に換算した値でございます。それから営業支出はプラスになりました。つまりお金を執行しなかったわけですから、その金利分は余計得をするという格好になりました。当然のことながら収入は遅れた分減りました。トータルとして供給者便益、これは費用便益的なものでございますが、供給者便益としては170億円の損失が出ました。そのほか所要時間短縮便益、社会的な便益でございますが、もろもろあって利用者便益が90億減り、沿線住民の環境改善便益の損失10億で、トータル社会的には270億の損失があったと。ちなみに先ほどのこの半蔵門から水天宮までの間の全体のコストが1,700億でございます。それに対して270億の損失があったということでございます。現実には費用便益分析をするときには、金利とか一部費用の受け渡しで社会的には相殺するものがございまして、当時の営団の損失は現実には160億円ぐらいでございます。現実には地下鉄の建設費の実に半分は税金でございますので、当然のことながら税金が、そういうことによって無駄になったということでございます。

この資料をお見せをして、もちろん国会議員の先生方は好意でそういうことをおやりになっていたのだと。しかしながら、それが結果的に国民全体の便益を損なう面もあるということについてどれぐらいのご判断があったのでしょうかと、こういうことを申し上げたわけでございます。で、同じようなことは軽井沢の新幹線、長野新幹線でございますが、あのときにも大変な議論がございました。結果的にでき出来あがったわけではございますけれども、立木トラストをやっていた方のお一方が長野県の現知事さんでございます。その後、知事さんは頻繁に東京に新幹線をご利用になっていると伺っておりますし、あの長野新幹線が失敗だったということはあまり聞いたことはございません。

何を申し上げたいかということでございますが、もう一つ例をお示ししたいと思います。これは道路事業について効率化を高めるためということで、事業評価がいろいろ行われるようになりました。その中で事業前の評価、事業中の評価、それから事業が終わったあとの評価というのがございまして、その終わったあとの評価を行ったものをここに並べたものでございます。この部分が建設費でございます。で、ここの部分が損失、遅れによる損失額でございます。で、この損失額がこれに対して何パーセントかということを、費用に対してですね、何パーセントかということを経営し、それをこの遅延年数で割ったもの、つまり1年当たりの損失相当額でございます。もちろん、この損失額はすべて費用のプラスだけではなくて便益の損失も入ってございますから、

これについて単なるめどとしてこういう数字を示しただけで、学問的な意味がどれだけあるかということは問題がございますが、一つのめどとして費用に対してどれぐらいの損失の額になっているかというものでございます。

それは当然プロジェクトの状況によって随分違った比率になってございます。ちなみにこれもあまり意味はございません。おおよそ大体10%ぐらいというのが感じでございます。なぜこんなことを言ったかといいますと、仮に仮定として年間30兆円の公共事業をやっていると、自治体も含めてでございます、土地代も入っております、仮にそれを平均1件当たり10年ぐらいかかっているのを、1年短縮してその1年分が10%の短縮だというような仮定をいたしますと、30兆円の10年間でございますから300兆円、したがって10%、30兆円に相当する分ぐらいの節約ないしは社会的便益の増資金が期待できると、こういうものでございます。この金額はどういうオーダーか、なぜこんな計算をしているかという、この金額は議論がいろいろある第二東名とかあるいはリニア中央新幹線等3本できるぐらいの量でございます。何でこんなものをお示ししているかという、時間を短縮することの意味合いがどれぐらいのオーバーなものになっているかということ、単に示すためでございます。

2番目の議論に入ります。大都市の環状道路の現状でございます。これもいろんなところで資料が出てございますが、1960年代にロンドン、パリあるいは東京で環状道路の計画、マスタープランがつくられました。その後ずっといろんな都市でこういう格好でできてきておりますが、首都圏の中央環状が今半分強でございます。外かく環状道路が3分の1ぐらい、圏央道が11%ぐらいでこんな状況でございます。ロンドンにつきましては、ご承知のとおり、ここはグリーンベルトでございます。日本は昔、グリーンベルトを持っていたわけでございますが、スプロールが起ってギブアップをして、計画的な開発に転換をされました。それが今の多摩ニュータウンであったり千葉ニュータウンであったり、東北ニュータウンでございますが、ロンドンの場合はこれをきっちり守ってきました。その中にこういう道路を造ることはいかなものかということが、随分議論をされました。結果的には当初はこんなところにつくっても車が通るわけがないとか、ヨーロッパ最大の駐車場だとかという議論もございましたが、結果的には94年にはこういう格好で完成をしてございます。

パリの場合はやっぱり同じころスタートしまして、一番中側が城壁の跡がございます。それから中環状があって、その外に外環状があるという格好でございます。こんな格好で外環状は圏央道に似た格好でパイパスの機能と、それから郊外都市をお互いに結んでいく、都市を多角化して

いくという2つの目的を持ったものでございますが、今83%、こんな格好で出来てしまっていました。もう最終段階に入っております。当然のことながらこの沿道の方が、環境のいいところでございますので、大変な反対運動が起きました。結果的には構造形式を変えたりというようなことで、おそらく最終年間に至ったものでございます。この数年間、何度か朝日新聞の主催で外かんの関係の住民の方々とそれからこちら側の沿線の住民の方々に直接会っていただいて議論をするような、そういうシンポジウムをやったり、お互いに訪問したりということをしておられますが、その中でパリの方々から一方的に絶対だめということではなくて、そういうことをしてマイナス面はどういうふうに考えるのかと、こんな議論もございました。

それから東京圏でございますが、東京圏についてはこういう格好で今3つの環状がこんな格好の状況でございます。パーセンテージについては先ほど申し上げたとおりでございます。それから北京、ここはもうちょっと……。

特殊でございますが、もう毎年行くたびに一つ環状がふえているというような、そんな格好でございます。やや鉄道の方がバランスを欠いているかも知れませんが、先週も中国の方々が来られて、この辺の考え方の議論をしたところでございますが……。

とにかく早く造っていくということでございます。それからバンコクでございますが、バンコクについては世界最悪の渋滞だと言われたところでございます。その中の高速道路、これ高速道路でございます。こちら側が100メートル幅で延長60キロ、それともう少し狭い60メートルのものです、この分が出来てございます。それで世界最悪の渋滞だったところがノンストップに……混雑が解消したのはよく言われるところでございます。

それからもう一つ、マニラでございます。マニラについてはこの通りがアメリカの占領下で造られまして、やっぱり100メートル幅で12車線、しかもこの間はちょっと特殊な土地利用が行われていまして、交差点間隔が500メートルとか1キロということではほとんど高速的な機能を持っていたものでございますが、今着々とC5とかC6とかというところに移ってきている、こういう状況でございます。

ここまでの環状道路をこういうふうにお話ししてきたのは、欧米諸国もそれからアメリカは今日お示ししましたが、1950年代から環状道路についての議論をずっとしてきてございますし、発展途上国も含めて環状道路を一生懸命整備してきたと、こういうことでございます。

で、3番目の話題でございます。圏央道について3つの観点でございます。1つは道路の整序の必要性ということを申し上げたいと思います。それは環状道路と放射路線をどの程度、どうい

う段階でバランスをさせていくのか、こういうことでございます。ご承知のとおり日本ではもともとバイパスという言葉が一般的であったように環状道路を造るというよりも都市部を避けて都市間を通過していく、こういうことに重点がおかれてまいりました。ここは城壁を持っていたヨーロッパの都市とはまったく違いますし、新たに都市を建設したアメリカとも違うところでございますが、しかしながらこのバランスが崩れますと都心への集中が起これ、これは交通だけではなくて機能的にも集中が起これ、都市の機能がバランスを欠くということは、一般的によく知られていることでございます。

それからもう1つが、世界中どの都市計画の教科書にも書いていることでございますが、道路ネットワークは階層構造を持っていなければいけないということでございますが、かつては幹線道路、補助幹線、区画道路と3段階と言われてございましたが、都市内にも高速道路がつくられるような段階になった今では4段階で処理をしていくんだと、道路というのは何も自動車のためにあるわけではございませんので、早くしかも速いスピードで、しかも大量のものをまとめて流してしまつて処理する部分と、それから子どもたちが遊んだりおしゃべりをするような空間としての意味合いの道路、あるいは速度のゆっくり走るようなところ、あるいは町の沿道への荷物のデリバリーとかそういうことが行われるようなことに関しては分離をしていくというのが基本的な思想でございます。高速道路、幹線道路、こういうものをどういうふうに分離していけばいいのか。で、圏央道についても2つの観点からの位置づけが大変重要かと思っております。

それから整備空間につきましては、よくいろいろ議論がなされます。時間短縮というのは渋滞がなくなるということでございますが、当然この前段に機関分担をどうするかということがございます。なるべく自動車は使わないで公共交通に依存する体制にした方がいいというのが、世界中の今では政策目標になってございます。それから交通安全についても同じでございます。ちなみにこういうことがあるから道路をつくるのはおかしいというようなご議論がよくあるわけでございますし、鉄道を使えばいいというようなご議論もあるわけでございますが、我々が食べているもの、着ているもの、物流面では100%道路に依存しているものでございます。

それから環境改善は、今から改善するというのではなくて、改善の努力という意味では当然あるわけでございますが、沿道そのものについては当然、もし自然的な地域に走るとすると環境は悪化をいたします。しかしながら、それに比べて周辺道路、つまりこちらの新たにつくられる道路に交通が移転するところの沿道では環境が改善をされることになります。それから都心通過経路についても、もしその交通がこちらに変わるとすると、その分は改善されることになります。

それからもう1つの問題が排出ガスの影響圏域でございまして、これは場所によっても違いますし方向によっても違います。排気ガスが路上汚染という広域論もありましたし、地球環境のCO₂という問題もございます。こんないろんなもろもろのことを考えたときに、その道路がどういう意味を持つかというようなことが、先ほど申し上げたパリの環状線の沿道の方々との議論の中心でもございました。当然のことながら首都圏の多角化、新構造をどうするかとか首都圏内の交通圏がどういうふうになるかという、こんな問題もございます。

それからもう一つ、事業の遅れ損失をどういうふうに考えるかということがございます。先程申しましたように遅れはいろんな面で発生をいたします。これについての制度的な枠組みはまだ整理の途上であるといっているかと思えます。これは日本だけではなくて世界中がそちらに向かって努力しているということは先ほど申し上げたとおりでございますが、完全にこれに対して学問的にもあるいは論理的にも絶対これがいいというものがあるかという、まだそういう段階には至っておりません。しかしながらこの国とアメリカ、ヨーロッパと少し違いますのは、ヨーロッパは割合早くからこういうことについての認識がまだ高かったわけです。これは税金に対する感覚だとかあるいは住民との議論との歴史的な蓄積もございます。

ところがそういうことがあったがために、そこをどうするかということと同時に、収束をどうするかということセットで制度化をしまいいりました。このセットで整備していくということについての認識がこの国ではやや欠けていたかも知れません。昭和40年代に都市計画法が改定をされました。こういう中で住民参加の規定が入ってきたと言われておりますけれども、公聴会とかああいうものでございますが、そういうオーダーで言いますと、アメリカでは1920年代からこういうものが定着をしまいいりました。結果的にはアメリカでいろんな議論があって、90年代の当初に連邦が補助金を出すときは地元の住民との合意が形成していなければいけないと、こういうことが法的に規定をされました。

ところが、アメリカの中で実はいろんな議論がございまして、例えばシカゴ都市圏の住民の団体として政府が認定しているのはキャッツという団体でございます。キャッツという団体というのは日本でいうとパーソントリップ調査をやっている自治体の協議会がございますが、あれに似た組織でございます。私達から見るとそれは住民の代表ではないではないかと、こういうふうにするわけがございまして、それと別に住民の団体がございます。両方とも交通の専門家を、キャッツの方は何十人でございますし、もう一つの住民の方々やっておられるところは数人の交通のドクターを雇っている、こんな組織でございます。こういう中でどっちが連邦が認めた住民団体

にふさわしいのかという議論を延々とやっております。私自身も両方の方々とお目にかかって議論をしたことがございますが、当然のことながら、僕らが向こうの法律を見ていると、当然住民の方々がつくった団体がイメージにピッタリでございまして、キャッツはそれではないんじゃないかと、こんなことも思えます。

キャッツの理事会というのはトップが知事でございまして、あとの理事は市長さんでございまして。それを住民団体と呼ぶのかというのが、私の疑問でございましたが、結論は、これはその州ではそう決めていますと。で、人口の少ないところでは特定のあるいは任意の好意の住民団体にいろんな人が入ってきてやるのがいいのだが、シカゴの都市圏では、選挙で選ばれた人たちがやっているのををもって住民の代表と呼ぶんだと、こう言われて大変びっくりしたことがございますが、そういう中で連邦はもう一つの団体とも議論をしながら、いろんなプロセスを進めるというようなことをやっております。

何でそんなことを長々お話ししたかと言いますと、そういうことについての認識がはっきりしていてそれを、その損失の負担と責任をだれが負うのかということについても煮詰まってきた、こういうことにあるわけでございます。

結論から3つの観点についてだけ申し上げましたが、圏央道については冒頭申し上げましたように、いろんな観点がございしますが、今日私が申し上げたい3つの観点は、こういう道路の整序の必要性とかあるいは整備効果のいろんな面とか、環境についてのいろんな面とか、それから事業の遅れの損失についての観点を十分お考えをいただいて、事業の検討をしていただければと思っている次第でございます。

以上でございまして、冒頭申し上げましたように、ぜひ……。

時間管理概念をよくお考えになって、しかも大都市の環状道路がいかに重要で、なぜこの東京だけはできていないのかということをお考えをいただいて、事業を進めていただきたい。これが私が申し上げたい内容でございます。以上でございます。