

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20日（日）

18：30～21：20

場 所 八王子市芸術文化会館「いちようホール」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. 吉澤常雄

○吉澤 すみません、その「公述の中止を命じる」というのはやめてください。「お願いします」と言って下さい。私たち、何も、あなたに命令される覚えは全くないんです。

○議長 議長の権限として、公述の中止を命ずることとなっております。

○吉澤 だから、そういう役人根性をやめろと言っているんですよ。

それでは、公述人、吉澤常雄、ただいまから圏央道による景観破壊について申し上げます。

圏央道工事による高尾地域の景観破壊についての公述をする前に、まず、一言申し上げたいことがあります。それは、本日の公聴会も含めて、このたびの一連の収用手続の進め方が、改正された新しい土地収用法の精神を著しく踏みにじっているということです。今回の法律改正に当たっては、私も、衆議院、参議院、両方の委員会を傍聴しておりました。そこで問われたのは、権利者、関係住民との合意形成を十分にするということでした。ところが、去る10月に行われました説明会では、多数の質問者が手を挙げているにもかかわらず、それを切り捨てて、質問を積み残したまま説明会を終了しました。私たちは、再三、再度、説明会を開催するように申し入れましたが、それには一切答えないまま、次の手続である公聴会を強行しています。これでも、起業者は合意形成に努力し、説明会はクリアしたと言い切れませんか。あなた方、起業者にとっては、説明会にしろ、公聴会にしろ、あらかじめ決められたプログラムを消化しさえすれば、その

中身はどうしてもよいのでしょうか。この公聴会で私たちが述べる意見が本当に取り上げられるのでしょうか。同じ国土交通省の中にあるとはいえ、事業認定庁の皆さん、今度こそまじめにお仕事をして下さい。

なお、質問は、最後にまとめていたします。

ということで、本題に入ります。

私は、高尾山の麓に暮らして60年余りになります。初めて高尾山に登ったのは小学校2年生のときでした。以来、戦中戦後、そしてバブル期を経て、今日まで高尾山には数え切れないほど登り、訪れるハイカーの様子、そこに暮らす人々の生活の移り変わり、景観の変わりようを見てまいりました。そして今、この高尾山周辺は、自然環境、生活環境ともに圏央道工事のために大きく変わり、破壊が進んでいます。とりわけ裏高尾地区の景観は既に昔の面影を失ってしまいました。

1888年、国道20号の大垂水峠が開通するまでは、この裏高尾地区を通る道路は、小仏峠に設置された関所を越えて、武州と甲州を結ぶ要路、甲州道中として重要な役目を果たしていたのです。関所は、後に街道筋の駒木野宿に移動しました。江戸の庶民を初め、関東一円の人々から信仰の山として親しまれてきた高尾山参詣も、当然この街道を利用し、蛇滝道を登って薬王院に至るのが一般的なコースでした。

圏央道の面影を残す裏高尾地域は、また昨今は梅の里としても人々から親しまれています。街道筋に春を告げるのは、駒木野関所跡に咲く三州の黄色と紅白の梅の花です。ここには今も、往時をそのままに、旅人の通行手形を置いた手形石と、お調べの間、手を乗せておく手つき石が残っています。梅の開花は、街道筋に流れる小仏川をさかのぼって、次第に上流域に達し、裏高尾の谷間は芳しい梅の香りで満たされます。道をさらに進むと、この街道筋に唯一残された往時の施設、蛇滝茶屋があらわれます。これは、各地の組織された高尾山の参詣グループ、いわゆる講の契約宿の一つで、軒先には、それぞれの講の名前を浮き彫りにした来招木という木札が掲げられています。参詣の人たちは、ここで身なりを整えてから高尾山を目指しました。

この建物に付随して、水飲み場があります。この水飲み場は150年ほど前につくられ、近隣住民の生活用水として重要な役割を果たただけでなく、街道を行き交う旅人ののども潤しました。現在でも多くのハイカーに利用されているほか、この水のおいしさを求めて、都心から水をくみに来る人もいます。しかし、この湧き水の取り入れ口のわずか10メートル上に圏央道高尾山トンネルが計画されています。工事が始まれば、蛇滝茶屋とともに、この長年親しまれ、旧街

道の面影を伝える文化財的な価値のあるこの水場もなくなってしまうことと思われます。

車の往来が激しい国道20号をそれて、一步、裏高尾地区に入ると、そこには、タイムスリップをしたような心休まる景観が展開します。多くの人たちが癒しを求め、高尾山の行き帰りにこの街道筋を通りますが、今、この静かで美しい景観は、圏央道の工事ですっかり変わってしまいました。小仏川に沿って連なる山肌は削りとられ、街道筋に点在する民家を覆うように巨大な橋脚や橋げたがつくられ、猛烈な景観破壊が行われています。工事現場の様子については、後ほど改めて写真によってお伝えいたします。

さて、どうして私たちが高尾山トンネルに反対しているのか。それは、今までに申し上げたように、歴史的な価値や心いやされる自然の景観が残る旧街道の破壊に加えて、世界遺産にも匹敵する高尾山の自然景観が破壊されてしまうからです。都心から1時間余りで来られる便利さに加えて、標高が600メートルにも満たない小さな山だからこそ、年間250万人もの人々がこの山を訪れ、心の洗濯をしています。では、なぜ高尾山にこれほど多くの人たちが魅力を感じているのでしょうか。その要因の一つは、豊かな自然があることです。

高尾山は、概略、東西に伸びる尾根から成り、この尾根を境にして、北側はブナ、イヌブナなどの落葉広葉樹が生育する冷温帯、そして南側は常緑広葉樹から成るカシ類を中心とする暖温帯の植物が生育しています。このように、一つの山で同時に2種類の植生が見られるという特殊な生態系が存在しているのです。植物の種類が多いということは、それを食草とする昆虫などが多く、さらに、その虫を食べる野鳥類も多く、小動物も多数生活している。つまり、豊かな生態系が存在し、それが高尾山の特徴的な自然景観をつくり上げているのです。

しかし、高尾山に豊かな自然が存在している理由は、この物理的要因だけではありません。それは、1,200年前、僧行基の開山以来、信仰の山として守られてきたからです。高尾山の自然観察1号路の途中、城址門をくぐると、参道沿いに「殺生禁断」と書かれた大きな石碑があります。文字どおり、生きとし生きるものの命を断つことを禁ずるという生物愛護の精神のあらわれで、本来、これが高尾山のバックボーンであります。時代が下がり、戦国時代においては、小仏峠に連なるこの山は、北条方の戦略上の要所として、竹木1本たりとも、これを切る者は打ち首にするという厳しい政策で山の自然を守ってきました。そして、近年においては、明治の森・高尾国定公園、都立高尾陣馬自然公園、そして鳥獣保護区としてなど、幾重にもわたる保護策によって、その自然が守られてきました。

都心に近く、豊かな自然が残る高尾山は、多くの自然学者も育ててきました。中でも、植物学

の分野では、牧野富太郎を初め、多数の研究者がこの山で新種を発見し、タカオスマレ、タカオヒゴタイなど、「タカオ」が頭につく植物など、高尾山が最初の発見地として発表された植物は60余種にも及んでいます。標高も低く、面積も狭い山としては、異例の多さです。これも、高尾山が植物の宝庫と言われるゆえんであります。

ここで、高尾山の四季の自然の幾つかをお見せいたします。

高尾の春は、まず、沢筋に咲く、このニリンソウを初め、ネコノメソウの仲間、落葉樹のアブラチャンの花などで始まります。そして次に、このタカオスマレなど、スマレの仲間が次々と山道を彩ります。高尾山はスマレの宝庫なのです。やがて各所につくられたカツラの林が芽吹くころとなると、高尾の春は最盛期を迎え、山の景観も冬枯れの色から春の淡い緑へと変わってきます。点在する山桜やあちこちに植えられたソメイヨシノが山を飾るころとなると、高尾山を訪れるハイカーも一段と多くなります。これは、山頂から小仏峠に続く一丁平の尾根筋に植えられたソメイヨシノの景色です。

次、これは高尾山のような低い山ではめずらしいブナの若葉です。しかし、このブナやイヌブナには、次の世代を継ぐ若木が1本も育っていません。高尾山トンネルが掘られると、温暖化に加え、地下水位の低下で地面が乾燥し、やがて、この貴重なブナ林も絶滅するおそれがあります。新緑の高尾山は、視覚的にも私たちに癒してくれますが、若葉の葉ずれの音や湿った土のにおいなども、私たちの心を癒す大きな要因の一つです。

秋、木々の紅葉が始まると、高尾山は、1年中で最も華やぎ、たくさんの観光客で賑わいます。高尾山はモミジの紅葉で有名ですが、ブナ類の黄金色の紅葉も見逃せません。これは、高尾山に数あるブナの巨木の中でも、ひときわ木肌が美しい、通称、美人ブナと言われるブナの紅葉です。

このように、四季を通じて我々を癒してくれる国定公園高尾山の自然が、国の手で破壊されようとしています。そもそも、国定公園、自然公園などは、国が定めた自然公園法の目的に言う、優れた自然の風景地を保護するとともに、その利用の増進を図り、もって国民の保健、休養及び教化に資することにあります。ところが、この圏央道計画は、国が定めた自然公園法を国土交通省がみずから破壊しようとしているものであります。森林は、自然景観の中で貴重な要素の一つです。ここにトンネルを掘れば、八王子城跡トンネルと同様に、地下水位が下がり、次世代の樹木が育たなくなることは必至です。

信仰の山としての高尾山には欠かせないものに、琵琶滝と蛇滝の2つの滝があります。どちらも修行の滝として重要であるばかりでなく、それ自体が高尾山の景観を構成する大切な要素とな

っています。特に琵琶滝は、圏央道トンネル予定地の近くにあります。トンネル掘削で滝がかけられる恐れおそれは十分にあります。トンネル掘削で滝や沢水がかけられた例は、現在工事中の八王子城跡トンネル工事で水がなくなった御主殿の滝を初め、筑波山トンネル、雁坂トンネル、第2東名の安房トンネルなど枚挙にいとまがありません。しかるに、トンネル検討委員会の今田氏は、1月17日の公述で、その事実を認めませんでした。どうか、事業認定庁の皆さん、御用学者のうそを見抜いてください。

近年、景観の概念は、単に視覚的なものだけではなく、人間の五感すべてにかかわるものと解するようになりました。特に、音に関してはサウンドスケープという考えが定着しており、音の感じ方は人それぞれにより異なります。しかし、静けさを求めて高尾山に来た人々にとって、自動車の走行音は単なる騒音です。私自身も、琵琶滝のある前の沢で流れに向かって目を閉じて、そのせせらぎの音を聞いたことがあります。すると、水の流れる音は、上流から来る音と、下流に流れ去る音とに明らかに区別することができました。人間の感覚とは、かくもデリケートなものなのです。このほか、夏の草いきれのにおい、冬の落ち葉を踏む感触など、景観には多様な要素が含まれているのです。

圏央道計画による景観破壊のうち、現在、最も劣悪なものが裏高尾地区です。この地域では、初めにごらんいただいた写真のように、旧街道の面影を残した心休まる地域でした。ところが、ここは住まいの上空をジャンクションの構築物が覆いかぶさり、昔の面影は消え去りました。これは裏高尾の工事予定地を空から見た写真です。中央の緑の固まりが猪鼻山です。そして、その右の2本の線が中央道、その左のトンネルをくぐっているのがJR中央線、そして猪鼻山に沿って左に見えるのが旧甲州街道です。集落の両側は、山に囲まれた、静かな谷間でした。

これが圏央道八王子ジャンクションの完成図です。中央の猪鼻山を削り、街道をまたいで、圏央道は左下の高尾山に入っていきます。そして、中央道の上には、総延長8キロメートルにも及ぶジャンクションのルートがとぐろを巻いて設置されます。工事現場を高尾山から見ると、このような様子です。正面中央に2つあいた穴が、八王子城跡トンネルの高尾山側の坑口です。これは、同じく現場を猪鼻山の上から見た写真です。中央の丸い筒が排気塔で、城跡トンネルと高尾山トンネル、両方の排気ガスをここから上空に吹き出します。これは、事業計画発表当初、起業者が提示した完成予想図です。民家の上空を地上50から60メートルで圏央道がかかっています。橋脚を1本にするなど、できるだけ控え目に合成した写真でしょうが、それでも圧迫感は相当なものです。これが実際の様子です。橋脚は2本になり、圧迫感は倍増しています。工事半ば

でも、このようにひどい状態です。上り下りの橋げたが完成すると、状況はさらにひどいものとなります。

城跡トンネルから出た2本の圏央道は、この街道、都道をまたいで、高尾山の中腹に突入します。裏高尾地区は、ごらんのような谷間の集落です。ここに、中央道と圏央道、2つの自動車道路から発生する排気ガスや騒音、振動が集中します。冬の寒い朝、この地域では放射冷却による気温の逆転現象が起こり、排気ガスは地上部に滞留します。この写真は、私たちがスギの葉を燃やして行った逆転層の実験の写真です。放射冷却のために、煙は上空に拡散せず、中空に漂います。つまり、暖かい空気がふたをして、空気が上に抜けなくなります。つまり、谷間にまき散らされた排気ガスは、上空に拡散されず、高尾山、裏高尾地域はガス室のようになってしまいます。

アセスメントでは、景観について、できる限り環境に配慮するので影響は少ないと記述していますが、この現状を見ても、景観に与える影響は少ないのでしょうか。昨年制定された景観法によると、良好な景観の形成を促進するため、景観計画の策定その他の施策を講ずることにより、美しく、風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図り、健全な発展に寄与することを目的とするとあります。そして、国、地方公共団体の責務として、基本理念にのっとり、良好な景観の形成に関する施策を実施する責務を有するとしています。認定庁におかれましては、上記の精神を真摯に受けとめ、起業者の暴挙に歯どめをかけて下さい。人間がつくったものは、お金を使えば移転もし、再生もできますが、史跡や自然は金銭ではあがなえません。悔いを後世に残すことのないよう、正しく、気品のあるご判断を期待いたします。

これで公述は終わりますが、続いて質問をさせていただきます。

事業認定庁の方も、それから起業者の方にもお伺いしたいんですが、現在の裏高尾の工事現場をごらんになった方はいらっしゃいますか。前回、何か伺ったときには、誰もいなかったということがあったんですけども。

○議長 起業者に対する質問としてお受けします。

起業者、どうですか。

○起業者 現地は見ております。

○吉澤 それで、その後感想として、これで、あの状態でも景観に大した影響はないとお考えでしょうか。

○起業者 現在、ジャンクションについては、工事中であるという状況もありまして、山肌が見

えるといったような状況があります。最終的には緑化工事などをやるということで、植生は回復するものだというふうに考えていまして、次第に周囲の景観に調和していくものと考えております。

○吉澤 それは、五、六十メートルもある橋脚や橋げたも、緑にしたり、何かするんですか。あれはあのままなんでしょう。

○起業者 橋脚につきましても、周辺に緑化を出来るところはしたり、あと、構造についてもスレンダーな形式にしたりとかいうような構造のデザインとか、そういったものを検討してございます。

○吉澤 余り実現的じゃないことを、現実的じゃないことを言わないでいただけませんか。五、六十メートルもある橋脚を木で覆うことができますか。何で自然景観になじめるようなことのできるんですか。

○起業者 60メートルの木を植えると言っているのではございません。下のところに木を植えて、できるだけ隠すというようなこともできるのではないかと考えております。

○吉澤 できるだけ隠しても、上の方はそっくりそのままですよね。

それでは、今もちょっとおっしゃったんですが、景観に配慮するということはその程度のことなんですか。

○起業者 その程度というのがどのぐらいのことか、よくわかりませんが……

○吉澤 つまり、下の方に木を植えて、上の方はむき出しということです。

○起業者 事業者として、できるだけ景観に配慮できるような対策は講じていくことと考えておりますけれども。

○吉澤 ですから、そういうしゃくし定規の言い方は聞き飽きたんですが、具体的に何メートルぐらいの木を植えて、どのくらい隠すとか、そういうことを、具体的なことを言ってください。

○起業者 何メートルの木を植えるというのは、まだ計画段階でございますので、最終的に構造物ができてきた段階で決めていくことになると思います。

○吉澤 どうもありがとうございました。何か余り役に立たないお答えしか承れませんでした、これで私の公述は終了いたします。

2. 標博重

○標 標です。

初めに、本収用法に基づく手続において、説明責任を果たさず、違法状況において手続を進めていることを指摘します。よって、事業認定申請は違法であり、却下されるべきであると思います。収用法に基づく最初の手続である事前説明会において、あらかじめ質問事項を提出しておいたにもかかわらず、これに回答せず、また一方的に説明会を打ち切りました。さらに、再度、開催するように要求したにもかかわらず、開催をしませんでした。全く説明責任を果たさない、違法な対応でした。起業者は、収用法改正の趣旨や国会附帯決議等を守りませんでした。これは、最近たくさん出ている、国土交通省の説明責任の確保と合意形成に対する努力という文書による国土交通省の方針に全く従っていないというものであって、これは明らかに違法だと思います。したがって、手続上の瑕疵でもありますから、国土交通大臣は事業認定の申請を却下すべきであると思います。

それから次に、実は昨日、森地教授が意見を述べました。今日、私が、このことについてちょっと触れたいと思いますのは、森地教授は、大学の先生であるという形だけではなしに、国土交通省の事業評価認定検討委員会の委員長もしておりますし、それから各種の、特に道路関係の国土交通省の審議会の委員をしているということで、いわば、森地さんイコール国土交通省ということでもありますから、そういう点で、森地さんの話されたことは、全部、国土交通省の方針そのものであるという観点から、ちょっと感想を述べさせていただきます。

私は大変期待していたんですけれども、残念ながら、森地さんのお話は、大学の教室で都市計画論の概論を述べているということの内容にすぎなかったということであって、わざわざここまで来て意見を述べるだけの内容ではなかった。私は、したがって、この場でもって森地さんのあの講義に対して反論をするという価値はないと、そういうふうに感じました。あの中で、例えば、時間管理ということをえらく熱心におっしゃいましたけれども、時間管理の責任があるのは、それは起業者自身です。私達は関係のないことです。そして、圏央道の工事が遅れているとするならば、なぜ遅れたかといいますと、それは起業者の責任によって遅れたわけです。つまり、起業者はまるっきり時間管理をやっていない。なのに、またその時間管理についてああいうことを森地さんがおっしゃったというのは、暗に、私たち関係住民に責任があるような形の話方をされているわけです。自分達の責任のことをこの公聴会でもって話すということは、見識に外れたこ

とだと思えますね。

それからもう一つは、この圏央道問題についてはメリットとデメリットとの両方があるわけなんです。ところが、森地さんは、メリットだけを主張して、デメリットについては主張しなかった。これは学者として重大な欠陥だというふうに私は感じました。

では次に、今日の本論に入りますけれども、首都圏のこの圏央道問題については、圏央道のみを単独の事業として考えるわけにはいきません。これから申し上げるような首都圏整備計画に基づく、あるいは21世紀のグラウンドデザインに基づく中における圏央道の位置づけということでもありますから、首都圏の6環状道路、一番北が北関東ですね。その内側が圏央道、これは50キロ圏ですね。北関東は大体80ないし90キロ圏です。そして圏央道があって、それから核都市広域幹線道路というのがあるんです。これは、皆さん、余りご存じないんですね。これはちゃんと首都圏整備計画の中に位置付けられております。これは大体30キロ圏。それから、その内側に外かく環状道路ですね。外かく環状道路があって、それから中央環状があって、都心環状がある。それから、この環状線を補完して完成するために、このところに第1湾岸と第2湾岸があります。それから、あと東京湾のところにはアクアラインがあると。こういうものが首都圏の高速道路のネットワークを構成しているわけです。その中において圏央道がどれだけの価値があるものなのかということ全体計画の中で検討する必要がある。

ところが、この事業認定申請書を見ますと、そのことには一切触れていないんです。ただ圏央道のことだけについて、大変効用のある道路だということをも主張しておりますね。こういう全体計画の中における圏央道の位置づけは何なのかということに全く触れていないということは重大な欠陥である。したがって、この点につきましても、これは手続上だけではなしに、内容的にも重大な欠陥、瑕疵のある事業認定申請である。したがって、国土交通大臣はこの申請は却下すべきであるということがまず第1の論点です。

それから、昨日、森地さんは、やはりロンドンやパリの話をされましたけれども、ロンドンの高速環状道路は1本だけです、35キロ圏にね。それから、パリの場合は、30キロ圏と15キロ圏と7キロ圏と、これは3本ありますけれども、この首都圏のように6本もあるところは、どこにも、世界中ないんです、これはね。私どもは、考えるに、こんな都市環状高速道路が、この狭い七、八十キロ圏の中に6本も必要ないだろうと。まるっきりの税金の無駄遣いであり、かつまた地域経済にとってもちっともプラスにならぬというふうに感じている次第であります。

さらにはまた、都心の首都高速の都心環状線の渋滞の緩和であるとか、あるいは23区内の交

通の渋滞の緩和ということを目的に挙げておりますけれども、これは、首都高の資料とか、あるいは警視庁の都県境の交通量、そういうデータを調べてみますと、例えば、都心環状線、首都高速の都心環状線を通過するだけの他県間交通ですね。つまり代替交通は十四、五万台である、そういうことが出ております。それからまた、最近のずっと傾向、大体、平成6年頃からほぼ、今年までの10年間の傾向というものを、首都高の資料や、あるいは警視庁のデータ等で見てまいりますと、明らかに減少しております。

ちょっと字が小さくて、皆さん、見えにくいかもしれませんが、これは警視庁の都県境における交通量の推移ですね。平成6年から10年までと、それから12年から16年までということになっていますが、これで見ますと、一番最後のところに数字が出ておりますが、これは、例えば駒込でいくと、平成11年、12年と平成16年とを比べた数値ですね。つまり、12年で16年のを割った数字であります。これを見ますと100を割っております。100を割っておるところが大部分ですね。ということは、平成16年には平成12年よりも交通量が都県境の交通量ですね、都県境の交通量が減少しているということですね。つまり、東京の中を通過している交通量が減っているということです。これは、その前の平成6年度の場合もやはり同じような傾向を示しております。こういうことですから、この減少傾向というのは、これは一つの社会経済情勢の上からいった自然な状況でありますから、したがって、将来交通量が増えるから道路を増やさなければならないという理論は、もう誤ったものになっているということでもありますね。

そのことについては、今、転換のときという、一昨年ですか、出されました、国土交通省における社会資本整備審議会ですか、その答申の中においても、もう高速道路や幹線道路はほぼ間に合った状態になっていますねということがはっきり書いてあります。そして、今後やるべきことは、現在あるストックをいかに活用するかということの方に重点を置くべきである。それから、新しい道路が必要だというのであれば、それは峻別をしなければならない。つまり、厳しく計画自体をもう一度見直して、本当に要るか要らないかということをきちんとデータを示して分析をした上で、新しい道路が要るならつくるということであって、むしろ、今やらなければならないことは、例えば、国道でもって、歩道のない国道があると。あるいは都道なんかもそうですね。歩道のない都道がある。あるいは交差点で渋滞をする。そういった現在のストックの状況というものをよく調べて、これを改善することによって、また交通容量というものも増えることはできるし、同時に道路環境をよくすることもできるようになる。そういうことが指摘されているわけ

でございます。

それから、交通量の問題では、今言ったように6本は要らないということの証拠として、現在、都心に中央環状線を建設しております。これは、現在、もう葛西から板橋まではでき上がって、供用している。それから、現在、板橋から池尻大橋のところまでは工事中であると。ここの交通、予測交通量ですね。計画交通量が9万台なんです、9万台。そして、通常言われるところの渋滞が緩和するためには、交差点や、あるいはそこら辺の周辺の交通量の1割が減少すれば、渋滞は一時緩和されるといっています。中央環状線に9万台の車が通るようになれば、これは都心環状線から当然たくさんの車が中央環状に回ります。それから一般道路からも回ります。したがって、中央環状1本あれば、これはもう、今盛んに言われている都心環状の交通の渋滞、その他の解消は全部できるということになる。さっきお見せしたように、わざわざ50キロ、60キロ圏の圏央道を都心環状の渋滞の緩和のために使うと、必要だという考え方というのは、全くこれは理屈に相反した考え方。こじつけの無理やりの考え方ということと言わざるを得ません。

それから次には、先程のこれに戻るわけですがけれども、例えば、ドライバーの人はどういう経路を選択するでしょうか。常磐道。例えば、これが常磐道ですね。常磐道から、こちら側の東名の方に行くという場合に、ちょうどここところが常磐道と圏央道とのジャンクションになるわけですね。普通から考えたら、真っすぐ都心の方へ向かっていくのが一番、距離とすれば短いんですね。したがって、これをドライバーは選択するわけですね。わざわざ圏央道をぐるっと回ると、時間においても、それから高速料金等でも大変な無駄遣いになります。そして、例えば、中央環状ができ上がるとか、その他、いろいろな道路整備が進んでいった場合には、都心環状の混雑状態も現在より自然に解消されるわけですね。そうすれば、遠くから来る車ほど、外在交通ほど都心環状を通りたくなくて、通ることになります。中心部が混雑が緩和されてくれば、そこを一番利用するのは誰かといえば、それは外在交通の皆さんですね。一番安くて早く遠くに行けるということからいって。そこら辺のところを考えると、圏央道などというのは、全く迂回交通としては、都心環状の混雑を解消する迂回交通としては全く役に立たない。

それから、別な観点から見ますと、圏央道の沿道には、いわゆる業務核都市は極めて少ないんです、圏央道の沿道にはね。青梅は、あれは副次核都市ですからね。中心的な核都市ではありません。昭島もそうですね。ところが、この核都市連絡道路の通過するところには、中心との業務核都市があるんですね。横浜から始まって、立川、それからさいたま市、柏市、それから千葉市というように、一番業務核都市を結ぶという観点からいけば、核都市が一番役に立つと。そ

ういう点でも圏央道は役に立たないということが言えるということになります。

それから次には、先日の申請書ですね。申請書の中で、圏央道をつくったり、それから南道路をつくると、その周辺の関連道路の交通量が著しく減るということを言っておりますね。これは圏央道の場合ですね。書いてあるのを読みますと、圏央道の計画交通量が南インターから八王子ジャンクションまでの間は3万7,000台なんですね、計画交通量がね。それに対して何台減るのかということの数字が、これがそうです、これがね。合計してみますと、3万1,600台から、つまり国道16号、国道129号、国道246号と、こういうところがみんな減りますよと書いてある、具体的に数字を挙げてね。これを合計しますと、3万1,600台から6万8,800台になるんですよ。これはどういうことでしょうか。圏央道の交通量は3万7,000台なんですよ。ところが、その倍近くの交通量が、圏央道をつくることによって減るといいます。こんなばかな話はないと思いますね。どこからこういう数字が出てくるのか。全部が圏央道に回ったとしても、それから圏央道の3万7,000台のすべてがこの3つの国道から行ったとしても、3万7,000台が限度なんです。それが6万8,800台というのは、どういうことでしょうか、これ。そういうことが南道路についてもやはり言えるんですね。

これが南道路の場合です。南道路の場合には、ここに書いてある6,700台から1万8,000台が減りますよと、南道路をつくることによってね。こういっているんですね。ところが、南道路の計画交通量は2万台しかないんですよ。2万台しかないうちの1万8,000台が国道20号と北野街道から全部流入するんですと、こういっているんですよ。そうすると、今度は圏央道から南道路に入る交通量は2,000台しかないことになる。それから、ほかのところから一切、南道路に入ることはできないんですね。こういう矛盾が平気で申請書に書いてある。こういう点からいっても、とにかくこれはもうでたらめ極まりないということになりますから、このところだけを取り上げてみても、これはもうでたらめな、重大な瑕疵を、この点についても瑕疵をしているということになりますから、したがって、国土交通大臣は、幾ら何でも身内がこんなでたらめな数字を出すことについてを認めたらおかしいでしょう。これもやはり申請を却下すべき理由の重大なものになると考えております。

それから次には、環境問題です。圏央道及び南道路の騒音被害の問題について、これは基本的な考え方の誤りがあるんですね。1つは、環境アセスメントの技術指針の中では、関連する道路がある場合には複合調査をやれ。複合予測をやれ。例えば、ここでいえば、中央道と圏央道の複合予測をやらなくちゃいけない。南道路であれば、町田街道と、それから南道路の複合の予測を

しなくちゃいけない。あるいは北野まで行くわけですから、北野へ行ったら、16号と、それから北野街道の近くですね。16号と北野街道と南道路と、この3本を合わせた交通量やその他について複合的な予測をしなくちゃいけない。ところが、南道路のアセス案や評価書を見ますと、それをやっていないんです。これも、環境上、特に騒音についていえば、重大な瑕疵を犯していることになる。つまり、欠陥だらけのアセスをやったことになりますから、これもとても事業認定を出来るような、事業認定が出来るような理由ではなくて、これも重大な瑕疵からいって、事業認定は、申請は却下すべきものとしなければならないということであります。

それから、もう一つの観点は、騒音の環境基準が改定されました。そして、幹線道路の近接空間については、 $L A e q$ で70デシベルと65デシベルというふうになっているんですね。ところが、この70、65というのは、沿道に住宅があるとすると、これは住宅の人にとっては、もう耐えがたい、受忍の限度を超えた騒音値なんですよ、これはね。今まで、今回の新しい基準でもそうだし、前の基準でもそうですけれども、一種住専の地域で道路からある程度離れたところの一般の地域ですね。一般の地域では、環境基準は50デシベルとか、夜間の場合なら45デシベルというところなんです。それを、近接空間だったら65までいいんだという、こういう環境を無視した、人権を無視した基準はないわけです。こういうものは使っちゃいけない。

その点について、東京都の技術指針ですね。この中においては、例えば、環境保全の措置については、もう可能な限り回避または低減せよというのが環境保全の措置の趣旨になっています。これは、環境基準に合っていればいいよということじゃないんですよね。つまり、沿道の住民の生活の状態を見て、そして可能な限り回避または低減せよということになる。だから、これを使いますと、70、65なんていうのは、とてもじゃないけれども、我慢できる状態じゃないんですよ。

それから、基準の改定のところに中環審が答申を出しています。それは、70、65という、この近接空間の基準というのは、もう車のためだけの基準だということを中環審自身も自覚をしているんですよ、自覚をね。これがありますけれども、これは一般の地域の環境基準値ですね。主として住居の用に供せられる地域は、A地域で昼間55、夜間45デシベル以下、これは新しい基準ですよ。裏高尾の場合は近接空間じゃないんです、20メートル以上離れていますからね。したがって、A地域を使わなくちゃいけないということになるわけです。

それからもう一つは、ちょっと見つからないので言葉で言いますけれども、この答申の中でもって、今度、屋内指針というのを出しています。屋内指針というのをね。つまり、外の音じゃな

くて、部屋の中での指針値。それは、つまり、ふだんでいえば会話妨害がないこと。それから夜間でいえば睡眠妨害がないこと。その基準値が、屋内で、昼間の場合は45デシベルなんですね。それから夜間の場合は35デシベルというのが、これが基準です。70、65は、この45と、それから35に、25デシベル足して70にしたんです、これはね。つまり、窓を閉めると25デシベルの防音効果があると。室内が45なら、それに25足して70でいいたろうということにしたんですね。ところが、これは間違っているんです。

例えば、普通の住宅地ならば、気候のいいときは窓をあけて生活するのが当たり前の話なんです。窓をあけちゃったらば、もう70がそのまま入ってくることになっちゃうわけですね。だから、あの基準でいうところのものは、沿道では窓をあけちゃいけません。つまり人権無視の生活をしろということを要求していることになる。だけれども、それじゃ余りひどいからということで、屋内指針を出して、それで屋内指針が守れるようにしなさいということを指示しています。ところが、アセスメントで、屋内指針についてのアセスはやっていないんですよ。それを無視しちゃっているわけですね。単なる70、65、あるいは旧基準の道路に面するという指針だけでやっていたという状態になっていますから、これも、そういう点で、環境という問題の面からいくなれば、やはり瑕疵のあるアセスをしておくことになる。

しかも、新しい基準、指針が新しく出た場合、新しく出たらば、新しい指針に基づいて再アセスをやらなくちゃいけないんです。これは義務なんです。それをやっていない。それで、環境影響照査というのをやりましたね。あれは事実上の再アセスですが、あれを見ますと、今、私が申し上げたようなことをやっていない。例えば、室内指針に基づいてどうかということはやっていないんですよ。だから、そういう点でも極めて欠陥的なアセスだったということを言わざるを得ません。したがって、これもやはり事業認定申請を却下すべき理由になるだろうと思っています。

以上、概括的に言いましたが、私が出してある2つの質問については、ちょっともう回答をいただく時間がないようですから、それについては文書でご回答をお願いします。

1つは、さっき申し上げた、一番最初に申し上げた6環状プラス3補完環状ですね。これの全部ができ上がったときのそれぞれの路線についての予測交通量を出してくれということですね。いつでき上がるんだか、それはわかりませんが、皆さん方が計画を立てるときには6環状をやるつもりなわけですから、6環状が全部でき上がったときに、それぞれにどのくらいの交通量が配分されるのか。その中で圏央道は一体どういう位置づけになるんだろうかということに私は興味を持っているわけなんですね。それをあなた方は計算してあるか、あるいは計算できるわけですか。

から、その数値というものを改めて文書で出させていただきたいと思います。これは、前回の高尾のときの公聴会のときにも、質問事項について時間がなくて、あるいはあのときはあなたの方に準備がなかったんですね、回答の。それについては文書で回答をもらいましたから、今回もそういうふうにしていただきたいと、そういうふうと考えております。

以上、私が申し上げた内容からいきますと、これは欠陥だらけのアセスであるし、それから高速道路についての考え方というものと。残念ながら、皆さん方が師と仰ぐ森地先生のお話も、まことに大学の講座での空論にすぎなかったということ、皆さん方も、昨日聞いていて、ちょっとこれはまずいんじゃないかなとお思いになったと思いますよ。そういう点で、やはり基本的な観点から圏央道の問題については考え直していただきたい。特に、6環状、3補完環状の中における全体的な首都圏の交通政策というものの中において十分に検討していただきたいということを申し上げて、私の意見といたします。

以上です。

3. 高橋史樹、(機器操作：坪井俊吾)

○高橋 それでは、皆さん、こんにちは。高橋史樹です。座ってお話しさせていただきたいと思っています。

きょうは、道路事業と自然環境保全について意見を述べたいと思います。

私の専門は応用生態学ですが、以前には応用昆虫学を専攻していました。ということで、自然環境、特に生態系における生き物の生態についての研究を行ってきました。圏央道については、都市計画決定された1989年度から、環境保全対策検討委員会や、それに関連する調査委員会に参画して、道路周辺の自然環境、特に生物相の保全について事業者意見に意見を申し述べ、またいろいろなアドバイスをしています。

今日は初めに、私の自己紹介を兼ねて、道路建設に関するこれまでのかかわりと考え方を述べたいと思います。

私が初めて道路建設の事前調査にかかわったのは、まだ環境アセスメントという制度が固まっていない、1976年からの日光宇都宮道路の日光インターチェンジから清滝インターチェンジまでの道路建設に関する生物相の事前調査でありました。日光国立公園の特別地域を通ることによって、特別委員会に駆り出されたのです。そのころに行われていた事前調査の印象は、1975年に発行した絶滅のおそれがある野生動植物種の国際取引に関するワシントン条約や、その後、1991年になってまとめられた環境庁のレッドデータブックに見られるような貴重種や希少種が建設予定地にいるかどうかということが一般に論議されていました。私は、委員長として、その生物相調査委員会を総括するとともに、昆虫相調査の分担もしたのですが、昆虫相でいえば、ギフチョウ、オオムラサキ、ゲンジボタルがいるかどうかを調べろということのようでした。

しかし、貴重種や希少種は、生息可能な場所がごく限られていたり、増殖能力が極めて小さいものもありますが、食物連鎖の頂点にあるがために、開発によって生息場所が狭められ、生物の多様性も失われて、食物が少なくなって激変してきたものが多くあります。貴重種そのものの保全はもちろん大切なことですが、その貴重種の生活を支え、食物になる生き物も保全しなければなりません。そのほとんどがありふれた種類ですから、自然環境のシンボルとしての貴重種だけでなく、多様な生物群集を持つ、広い、しかも安定した環境が必要であり、生態系全体の保全を考えなければならないのです。しかし、当時はその意識は余り見られませんでした。また、一般の建設業界には、早く建設ができるように事前調査を早く済ませたいといった雰囲気も見られ、

世間からアワズメントやアワセメントと陰口をたたかれても不思議でない場合もありました。

その後、我が国の環境アセスメントは、1984年に閣議決定され、地方公共団体においても環境影響評価条例が制定されることにより、制度としての形を持つようになりました。また、近年は、自然に対する市民の関心が高まっており、1992年の地球サミットで調印された生物多様性保護条約に見られるように、多様な、ありふれた生物相の保全が求められ、普通種や身近な自然に対しても注意が払われるようになっていきます。

圏央道のアセスメントについても、閣議決定された要綱や東京都環境影響評価条例に基づき、1989年に公示縦覧がなされています。その内容については、貴重種の保全のみならず、樹木の復元や表土の保全の必要性、けもの道の確保の必要性についても述べられており、アセスメント技術や環境保全対策技術の変遷がある中、ありふれた種の保全についても、その当時としては先取りされて考慮されているように思います。

このような情勢の中、事業にかかわる環境アセスメントについては、環境基本法、1993年ですが、で掲げられている人の健康の保護、生活環境の保全、自然環境の保全、それから生態系の多様性の確保、多様な自然環境の体系的な保全、人と自然との触れ合いの確保についても遵守すべく、1997年に環境影響評価法、新アセス法と呼ばれていたのですが、が制定されて、1999年から施行されています。

この自然環境の保全と申しましても、自然のとらえ方にはいろいろな考え方があります。例えば、潜在自然植生や里山という考え方です。

潜在自然植生とは、緑化計画の目標にもされた概念ですが、人間の影響を一切停止したとき、その立地に生ずると判定される極相の自然植生、暖地では照葉樹林ということになりますが、人間の活動を厳密に除いた考え方です。人手が入ると自然ではない。自然は人工と相入れないといいますが、既に人為の影響のないところは地球上にはほとんどありません。

最近、里山という概念も普及してきました。里山のイメージは、「ウサギ追いし、あの山、コブナ釣りし、この川」といった田園風景ですが、里山は人とのかかわりのもとに生じた生態系ということになり、自然環境と人との共生や共存の考え方です。人は万物の霊長として自然を支配するという考え方ではなく、人を生態系の中の一員と考えるならば、人は食物連鎖の中に含まれ、また同じ栄養段階の他の生き物とは競争者の関係になります。また、その役割もまだ十分にはわかっていない、多くのただの生き物ですね。ありふれた生き物ですか、そういうただの生き物とも生態系においては人は共存しています。どのような自然環境とのつき合いをするのかは、その

現地の人たちの意見を聞かねばなりません。

1976年からの日光宇都宮道路の事前調査で私が注意を払ったことは、この地域が、関東地方、特に、砂漠のような東京に住む人々の憩いの場として存在するという日光国立公園の存在意義と、日光市民の生活との関係です。この日光の道路計画は、観光客の奥日光へのスムーズな誘導と、観光、行楽シーズンでの道路渋滞による日光市民の生活への悪影響の解消を目的としていますから、バイパス道路の建設は必要なこととしても、道路建設による日光国立公園の特別地域での自然環境の破壊をいかに少なくするか、また道路供用による影響からどのように自然環境を保全するかが問題でありました。

この日光の道路でとられた対策の考え方は、米国で1978年に環境の質審議会が国家環境政策法の指導要綱として示したミティゲーション、日本語で言えば、環境への影響を緩和する行為という考え方と同様であることが後になってわかりました。この要綱では、次の1から、この1から5の定義を定めています。1番目は、開発全体またはその一部を行わないことによる影響の回避。2番目に、環境計画を制限することによる影響の最小化または低減。3番目が、影響を受けた環境そのものを修復する復旧または修復。4番目、計画地内外の影響を受けていない環境を長期間保護、管理することによる影響の総体的消去。5番目が、代替的な資源または環境で置きかえる影響の代償ということですが、この1から5のステップで、1が一番望ましいとされていますが、道路の必要性が認められた後では、道路建設を行わないということは現実ではありませんでした。

日光の道路建設で実際に進められた対応策は、次のようなものです。今言いましたミティゲーションの考え方とほぼ同様であるということが後でわかりますが、どういうことを考えたかといいますと、自然環境保全上、重要な地域を避けた路線の決定。回避ですね。それから、トンネルや橋梁によることによる地形の改変の最小化。これは低減になります。それから、貴重な植物種の移植、保全。これも低減ですが、それから、カルバートボックス、あるいはボックスカルバートなどで、けもの道など動物の生活活動域の保全をする。これは低減になります。それから、侵入防止柵により動物の自動車との衝突を防止する。これも低減の一つになります。それから、改変された部分への郷土種の植栽や表土の復元による修復、再生。これは修復ということになります。それから、自然環境が失われる場合、その付近に代替できる同等の環境の整備。代償ということですが、こういったことを行いました。

圏央道の建設でも、当初からこれらの対策を積極的に取り入れていまして、具体的な内容は、

トーク多摩、圏央道イン多摩、圏央道ビジョンなどで皆様ごらんになっておられると思います。さらに、ミティゲーションの考え方に加えて、これまで人為によって破壊されてきた自然環境を復元する創出、例えばビオトープの整備や中央道で行われたコンクリート張りのこの道路の法面の再緑化も必要で、さらに、自然環境でも災害の生ずるおそれのあるところの改善もしなければなりません。これが自然と人間との共存、共生への道となると考えていますが、その試みも圏央道の計画に取り入れられています。

このような私の考え方は、日光での調査以来30年のつき合いで、国土交通省、元建設省や中日本高速道路株式会社などの新会社、旧JHの多くのスタッフに理解されていて、その実現に努力されているのを見ています。

私が環境アセスメントで実現できた新しいことを紹介したいと思いますが、まず、表土の保全と復元があります。1976年に始まる日光宇都宮道路建設に際しての事前調査では、そこにどんな生き物がいるかという生物相の調査を行ったことはもちろんのことですが、それだけで終わるならば、アワズメントになりかねません。環境アセスメントでは、人の生活との共存を図った自然環境の保全対策への展望が示されなければなりません。そこで、さきにミティゲーションで述べましたような既に先例のある対策を行いましたけれども、それだけではなくて、生態系の生物群集の保全対策として効果的と思われる新しい方法の一つとして、私は、道路建設予定地の表土を保全し、道路、法面に張りつけ、復元することを提案いたしました。

表土とは地表を覆っている土壌層ですが、その自然な形成には長い年月を要し、その中にはたくさん種類の生き物が生活しています。その表土を用いれば、その場の緑化を自然に進める生態系の進行を早め、外来種の侵入を防ぎ、郷土種、土着種を保全することができます。自然な植生回復についての表土の有用性は、今ではかなり理解されるようになりましたが、当時の道路建設現場では、表土は産業廃棄物扱いされまして、捨て去られるのが普通でした。表土保全の工法は、日本ではその当時は先例がなく、それを理解してもらうことは困難でありましたが、説得を続けた末、やっと実現することができました。この表土保全工法の有効性は、次に述べる追跡調査でも確かめられていて、最近ではエコロードの技術として、各地の自然公園など、自然環境と関係の深いところで取り入れられるようになり、圏央道でももちろん当初から計画に取り入れられています。最近はやりの産業廃棄物のリサイクルといったところでしょうが、表土復元工法ははるかに有効性の高いものです。

もう一つ、私が提案したことは、追跡調査、事後調査でありました。環境アセスメントがアワ

アセスメントと陰口をたたかれる理由の一つは、後は野となれ山となれという調子で、とにかくアセスメントはするが、事業終了後のモニタリングや検証のために必要な資料を得る目的の追跡調査がなかったことです。建設工事では、これまでの技術の積み上げで確かめられた工法で行われていまして、不確実な未知な技術は現場では用いません。しかし、新しい試みがなければ発展はありません。また、どんなことでも、結果を検証することで、その試みは技術として定着します。今やっていることは間違いがないという技術に対する過信は、発展がないだけでなく、危機管理の意識をなくしてしまいます。また、それは技術的であっても、科学的であるとは言えません。我々は常に、未知に対して謙虚な姿勢で事に当たらねばなりません。道路建設の場合、わかったことだけを踏襲して工事を行えば安全と思われるかもしれませんが、自然環境は多様であり、その中に道路をつくるということは、生態系内に新しい関係を生じますから、何が起ころかは予測が困難なことです。

しかし、この私の主張は、初めは法律の壁によって妨げられました。追跡調査には何年も後に調査費用が必要となりますが、国家の会計に関する法律では、年度を越えた予算を約束できないということです。法治国の国民の一人として、法律には逆らえないとあきらめかけていました。しかし、建設省や日本道路公団の理解と努力によって、事後調査が1982年に実現し、1981年の道路完成、供用後、20年経ってからも継続して追跡調査が行われています。これは日本では初めてのことのようです。私が関与した同様の調査は、1986年に完成、供用された東富士五湖道路でも行われていて、自然環境保全に関する新しい知識が蓄積されています。圏央道のアセスメントでも、東京都環境影響評価条例の規定により事後調査を行うことが予定されており、予測、評価、結果の検証や必要に応じての改善が行われることと思います。

また、新たな知見の蓄積にとっても、この事後調査は有効かと思われます。前にも述べましたが、1997年には環境影響評価法、新アセス法が国会で成立し、1999年6月に施行されました。この中には環境要素としての生態系という認識がつけ加わり、さらに、予測の不確実性が大きく、かつ環境への影響が著しい場合には、事業着手後の調査が含まれていて、技術的には計画の内容の見直しができるようになりました。このように、新アセス法では、私が主張していた未知という不確実性の存在が法的にも認知されています。これからの事業では、追跡調査、事後調査ができて、建設が進めば、もとの形には戻せないとしても、途中で改善を加えていけるというようになっています。

私は、この近辺の国道16号や20号をたびたび走ってみて、その交通渋滞と、それに伴って

生ずる排気ガス汚染を見てきました。また、この地域の変化は想像を超えていました。首都圏の拡大により、八王子市の周辺も人口密度の増加が著しく、それに基づく開発で、昔の武蔵野の景観は局地にわずかに残されているにすぎないことを知りました。交通条件も悪く、ここで生活することの不便さも実感できました。圏央道ができれば、経済的効果の向上だけでなく、交通をスムーズに進めることで排気ガスを減少させることができるし、中央道や東名道からの関越道や東北道へのバイパスの役割を果たすことで、市街地を南北に通過するだけという車両の交通量や東京都心への無駄な侵入を減らすことができ、それが都市機能を活発化させると考えて、この圏央道環境保全対策検討委員会に加わっています。

私は、これまでの経験を生かして、自然環境、特に生き物に関する保全対策……

(不規則発言あり)

○議長 公述人は、公述時間のみ発言を許可します。

○高橋 関する保全対策にかかわっていますが、急速な都市圏の拡大の中で、東京都民の……

(不規則発言あり)

○議長 ご静粛に願います。

○高橋 憩いの場としての高尾山周辺や武蔵野に残された自然な生態系をどのようにして守っていくか、これからもこれまでの姿勢を守って努力していきたく思います。

また、道路は、幅の狭い空間ではありますが、延々と続くことによって人や動物の移動を妨げる構造物です。その欠点を改善するとともに、長い線状の道路につくられるこの緑地を発達させることによって、動物の生活や移動に役立てられないかということとともに、道路を地元の人たちや生き物たちの生活の中にどのように有機的に組み込んでいくかなど、新しい対策技術を探索していきたいと思っています。

今後とも、新しい知見や専門的な意見をもとにした環境保全対策について、事業者へ意見していきたいと存じております。

以上が私の意見です。

4. 米山記久子、齊藤園生、(機器操作：川瀬功治)

○米山 狭間町に住んでおります米山と申します。今日は発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。しかし、多様な意見を収集する目的で開かれる公聴会ですから、21人と限らず、もっと多くの人達に発言の機会を与えていただきたかったと思います。また、発言の時間内に回答を求めるには時間が足りなかったところを見ると、質疑応答の時間を別枠にとり、また、今ほどありましたけれども、公述人同士の論議を尽くしてから、改めて公聴会を開くなど、改善を要望いたします。

それでは、本題に入ります。

1、南道路は住宅地のすぐそばを通る。

この道路は、1994年2月に計画発表があり、圏央道のアクセス道路として、16号バイパス北野町を基点に、南浅川町までの9.6キロメートルで、信号がなく、自動車専用で、複雑な道路構造となっています。この写真は、拓大の坑口から写したものですので、ちょっと紅葉台が遠くに写っていて、ちょっと見にくいかもしれませんが、これは初夏のころ撮ったものですので、今の時期、葉が落ちてしまいますと、いかに近いかということがよくわかるんです。南道路は、教育施設、医療施設や住宅地のそばを通ります。浅川トンネルの坑口は拓大の構内に設置され、坑口からわずか直線で80メートルの地点に紅葉台住宅があり、浅川トンネルは、敷地境界からの距離、わずか1メートルです。ただし、土被り45メートルがあります。一番離れている場合でも、敷地境界から距離34メートルで、土被り18メートルと、住宅地に近接しているのです。深いトンネルとはいえ、宅地の下を日夜、車が通ると思うと、不安を覚えます。なぜこんな場所がルート選定されたのでしょうか。

拓大と紅葉台住宅との境界上で、25メートルから50メートルの高低差がある斜面の下に、今年8月からトンネル掘削工事が進められています。南道路は、拓大坑口を出てすぐに、全長280メートルの館高架橋、地上最大12メートルの高さで、旧町田街道、湯殿川、町田街道をまたぎ、看護学校前で館第2トンネルに入ります。この付近には、医療センター、高校、小学校、保育園、館ヶ丘団地があります。看護学校前の現在の道路幅は、約19メートルから今度52メートルに拡幅され、館ヶ丘団地側の斜面は削られます。調整池も橋脚のため一部つぶされ、緑の小山も開削されるなど、この地域の景観は一変します。

先ほども話しましたが、信号がありませんので、交通量が大幅に増えるのではないかと指摘し

てきましたが、今回の事業認定申請書の中では、将来交通量はアセスにおける計画交通量を上回ったが、遮音壁を設置するなど、適切な環境保全対策を行うことで環境基準などの指標を満足し、環境への影響は少ないとしています。本当にそうでしょうか。

2、アセスの予測値は低過ぎる。

大気汚染は環境を上回るかもしれない。浅川トンネルは全長1,830メートルですが、自然排気となっています。館・狭間、拓大坑口と館ヶ丘、看護学校前がアセスの予測地点となっています。アセスの計画交通量は、拓大坑口で1日2万1,100台、看護学校前の館第2トンネルの坑口で3万2,900台、町田街道1万5,500台となっています。人間の呼吸器に悪影響を及ぼすとされる二酸化窒素は、拓大坑口で北側と南側で各0.03ppm、看護学校前では、北側0.032ppm、南側で0.035ppmであり、環境基準以下としています。しかし、現状はどうでしょうか。

住民による交通量調査、96年の11月19日から11月20日まで、館町測定室前2,959台、看護学校前8,700台、町田街道、館高入口交差点、高尾側2万3,970台、町田側1万5,270台。八王子市の交通量調査の中でも、町田街道の交通量は約2万3,000台を推移しております。住民による二酸化窒素の測定は、95年の12月より2回、6月と12月、行っておりますが、その10年間の中央値は、看護学校の北側0.035ppm、南側0.025ppm、拓大坑口、北側0.022ppm、南側0.025ppm、町田街道、紅葉台東交差点は0.041ppmです。八王子市の館町測定室の平成11年から平成15年の日平均値の年間98%値の5年間の平均値は、0.031ppmです。南道路と町田街道の交通量を含めると、この地域では、少なくとも5万台近い交通量になります。

同様の交通量のところでは、例えば16号バイパス、北野町の交通量5万6,520台。ここで住民の二酸化窒素の測定は、昨年の12月、北野町592番地が0.086ppm、北野町543番地で0.079ppmとなっています。館ヶ丘、看護学校前の二酸化窒素の予測値0.032から0.035ppmは、現状の交通量で北側は既に0.035ですから、いかに低い数値かがわかります。

では、騒音の場合を見てみましょう。アセスでは、館ヶ丘南側で、朝48デシベルです。昼48、夕46、夜42、北側で朝52、昼53、夕51、夜46。館・狭間、拓大坑口では、南側、朝46、昼47、夕45、夜39、北側が朝43、昼44、夕42、夜36です。しかし、交通量2万3,000台の町田街道では、八王子市の調査によれば、04年の1月14日から1月1

5日、昼間70、夜間66と、夜間の騒音が環境基準を超えています。

アセスの中で、紅葉台地域の坑口に近い場所では、予測時間帯が7時から8時の1時間のときに42.5から45デシベルとなっていました。この予測に疑問を持ち、類似道路の騒音調査、特に高台に及ぼす騒音を調査してきました。例えば、横浜新道、保土ヶ谷トンネル、中央道、相模湖駅から西側の高架橋付近、小仏トンネル坑口、それぞれ道路から80メートル近くの高台と思われる山中で測定しましたが、音がとても大きくなるのに驚きました。また、八王子市内の道路交通騒音の調査結果を見ると、多くの地点で環境基準を超えているのが現状です。これらの経験からも、騒音の場合でも、低い数値であり、正しいとは言えません。

3、病人をふやさないためにも、大気汚染対策を。

私達は、南道路の問題点を長年にわたり相武国道と話し合いを重ね、要望もしてきました。結果として、館高架橋に遮音壁の設置。特に、拓大坑口から緑の小山まで完全ふたかけ、シェルターが設置されることで、騒音については改善することになり、評価しています、町田街道の問題はまだ残されていますけれども。しかし、大気汚染対策が講じられていないことは大きな問題です。約3,000台の館町測定室の測定結果が既に0.031ppmなのですから、5万台前後の交通量があり、特にトンネルから高濃度の二酸化窒素が排出されるのですから、環境基準を上回ってしまうのではないかと不安を覚えます。地域住民の健康被害が心配です。技術が進歩している今日、大気汚染対策はいろいろ方法があると思いますので、きちんとした対策を行うようお願いいたします。

八王子市でも、10年後を目標に、『未来へつづく、水とみどりにあふれた健康で心やすらぐまち』をめざして」との八王子市環境基本計画を、04年3月、策定しています。その中で、大気汚染防止として、すがすがしい空気に満ちた町、計画期間目標、NO₂、環境基準値よりもさらに低減、浮遊粒子状物質、環境基準を達成し、さらに低減、空気がきれいと感じる市民の割合、85%以上、騒音、振動の防止として、騒音、振動に悩ませない、過ごしやすい町、計画期間目標、道路交通騒音、要請限度の達成、騒音、振動にかかわる生活環境がいいと感じる市民の割合、80%以上としています。南道路や圏央道ができることで、この目標が達成できるのかどうか、疑問になります。

公述された方の中で、圏央道ができると横浜に行くのが非常に便利だなどとの発言がありました。早く完成をと発言された多くの方が、目の前の利便性のみを強調し、デメリットの部分、50年後、100年後の失うものの大きさについて話されることはありませんでした。利便性だけ

で判断していいのでしょうか。そこに一生住み続けなければならない人々の生活環境を破壊したり、貴重な、豊かな自然の高尾山を壊して、公共性があるのかどうか、いま一度考え直していただきたいと思います。

質問は、先日出してありますけれども、5点にわたります。一応質問を報告して、回答は、公述人の齊藤さんの発言が終わってからお願いいたします。

質問。

事業認定申請書、国土交通大臣にかかわる事業、20号、八王子南バイパスの中で、完成時期を見直すとして、将来交通量がアセスの計画交通量を上回ったと記載されているが、その根拠。また、具体的な交通量を提示してください。浅川トンネル、拓大坑口、館第2トンネル、看護学校前坑口、都道町田街道と交差しますので、町田街道の計画交通量も提示してください。

1つ、遮音壁を設置することなど、適切な環境保全対策を行うとありますが、適切な環境保全対策について、具体的に説明してください。

1つ、照査の対象項目は、交通量の変化が環境影響評価の結果に影響を及ぼすおそれのある大気汚染、騒音、振動、低周波音となっていますが、具体的な数値を示してください。アセスの予測地点、圏央道としては裏高尾地区、南浅川、南バイパス、南浅川、浅川トンネル、拓大坑口、館ヶ丘、看護学校前です。

私の公述を終わります。

○齊藤 続いて、齊藤です。私の方からも公述をさせていただいて、その後に口頭で質問をします。それについては、起業者の方が来ていらっしゃるので、ぜひ口頭で回答をお願いします。

私の方は、先ほど米山さんの方から大気汚染についても触れられていましたが、大気汚染、ここではNO₂と書いてありますが、私の方はS PM、浮遊粒子状物質の問題について公述をし、その点について質問をしたいと思います。

S PMというのは、浮遊粒子状物質というふうに言われていますが、大気中のちりのことです。その中でも、東京では、ディーゼル排ガス微粒子、DE PというものがS PMの全体の70%以上を占めると言われています。このDE Pにつきましては、近年、呼吸器疾患、特に気管支ぜんそくの原因物質として、その危険性が指摘されています。また、発がん性物質、花粉症の原因物質、近年ではそのようなところまで研究が指摘され、人間の健康被害が非常に大きい危険物質であるということが指摘されています。

尼崎の大気汚染裁判、名古屋の大気汚染裁判、起業者はこの2つで被告になり、負けています

ので、当然ご存じだと思いますが、この2つの判決では、呼吸器疾患に対するDEPの危険性を明確に指摘をし、SPM全体について一定量の排出を禁ずるという差し止めの判決が出ています。SPMは、今や人体への危険性を有する非常に危険な物質であり、道路建設に当たって、その予測が環境影響評価では必要不可欠であることは、論をまたない、当然のことだと思います。

現状では、東京都では、SPMについて環境基準の達成率は非常に低いということが言われています。都の環境白書では、平成14年度で、一般局、一般環境を判断するところですが、そこでは40%。自排局、自動車の道路沿道ですね。道路沿道ではかった場合には、東京都の全局で環境基準を達成していないという調査報告が出ています。現状でも、SPMによる東京都の汚染というのは非常に深刻な事態である。これは東京都の環境白書でも指摘をされ、特集が組まれているものですね。起業者は当然ご存じだと思います。

さて、本件地域について述べます。

人体への危険性が高いSPMについて、新しい道路や、特に大型高速道路をつくる時に、アセスメントでどれだけの汚染レベルなのか、道路ができた場合にどの程度の汚染が予測されるのか、当然調査をされるべきだと思いますし、調査されているであろうと私どもは当然のように考えておりました。ところが、本件のアセスメントを見ますと、平成5年度で、一般局である八王子、片倉、横山、この3つの測定点で環境基準を達成していない。唯一、館町の測定局でのみ環境基準を達成しているという指摘があります。

平成5年、このアセスメントのできる基本になったデータ、平成5年の時点でさえ、SPMの濃度は環境基準を超えているということが前提になっています。ここに圏央道で、本線でいえば4万台以上の車が流入することになった場合に、SPMの濃度がどの程度になるのか、当然予測されてしかるべきだと思います。ところが、このアセスメントでは、SPMについては予測がされていません。その根拠について、このアセスメントの中では、こういうふうに述べています。自動車の走行に起因するSPMは、発生源データの集積が十分ではなく、SPMの長期滞留、二次生成などについてもまだ十分な知見が得られていないから、発生源からの寄与を特定することができないので、予測対象物質から除外したと、このようにアセスメントでは書いてあります。善解して解釈すれば、要するに、技術がないからだというふうに読めます。しかし、これは、平成8年にできた、このアセスメントの時点でも、非常にうそを書いたものだと指摘せざるを得ません。

環境省は、昭和63年3月に浮遊粒子状物質予測解析調査を発表しています。平成9年になり

ますと、浮遊粒子状物質汚染予測マニュアルというのを出しています。平成12年、起業者、国土交通省は、道路環境影響評価の技術手法の中で、SPMについての予測手法、これも紹介しています。技術的な予測手法は、当然、この平成8年12月、アセスができた時点から当然あったはずですが。仮にこのような予測手法が当時の時点では不足であったと、不十分であったというふうにおっしゃるのであれば、その不十分であることを付記した上で、この点についてもこのような予測ができるというふうに書くべきではないかと思います。ところが、SPMについては一切予測がされていません。これは、起業者、もしくは事業を進める方たちの怠慢としか言いようがありません。

ちなみに、奇妙なことがもう一つあります。本件のアセスメントを見てみると、光化学オキシダントについても、現状で、一般局、すべての局で環境基準を達成していないと書いてあります。そして、このアセスメントの中では、生成過程が明らかでないことを理由に予測対象としていません。現状で環境基準を達成していなかったSPM、光化学オキシダントについてアセスで予測をしないということは、怠慢以上に、環境悪化を覆い隠す意図で、あえて予測をしなかったというふうにもとられてしまいかねません。

既に圏央道が発表されてから20数年を経過しています。今だに技術的な手法が確立されていない、そんなことを理由に、予測ができないから予測しないのだと、そんな理屈が通るということ自体が驚くべきことです。予測手法が確立していないので予測ができないというのであれば、道路の建設自体をあきらめるべきではないでしょうか。起業者は、SPMについて、少なくとも予測を早急にすべきだというふうに思います。

私の意見は以上で、質問をしたいと思います。

事前に文書を出していますが、これではちょっとわかりませんので、私の方から口頭で補足しながら質問致します。

質問の第1は、次のとおりです。起業者は、本件事業計画内で、SPMについて、道路完成時に環境基準をクリアすると考えているのでしょうか、どうなのでしょう。答えは恐らく3つしかありません。クリアすると考えている、不明である、クリアしないと考えている、この3つしかないと思います。クリアすると考えているのであれば、その根拠をお示し下さい。不明であるとお考えであれば、不明であるにもかかわらず事業が推進できる根拠を示して下さい。環境基準がクリアできないとおっしゃるのであれば、それでも道路計画を推進できる根拠を示して下さい。

第2番目、本件事業区間内で、SPMについて、現状で、今後調査をする計画があるでしょう

か。

第3番目、この調査をする場合、いつ行うんでしょうか。計画がない場合、事後的な調査でもSPMについて調査を行わないというのであれば、その根拠を示して下さい。なぜ行わないのでしょうか。

それから、4番目の質問です。これはSPMとはちょっと関係ないんですが、二酸化窒素の問題について、一言だけ質問をさせていただきます。本件圏央道が建設される通路である裏高尾の地域について、既にアセスメントが出ています。このときの二酸化窒素が環境基準をクリアできると言った根拠になっているのは、恐らく、予測地点は1地点しかなかったと思います。ところが、裏高尾は、ご存じのとおり、沿道沿いに住宅が非常に広がっています。住民の住環境を考えるならば、全体について、裏高尾全域について、二酸化窒素の汚染濃度がどの地点でどの程度になるか、調査すべきだと思いますが、そういう面的な調査をする予定はあるでしょうか、その点についてお答え下さい。

○議長 起業者、要領よくお答え下さい。

○起業者 それでは、先に南道路の方から回答させていただきます。

ご指摘の事業認定申請書の中で、将来交通量がアセスの交通量を上回ったと記載されているという中で、その根拠または具体的な交通量というご質問かと思いますが、それにつきましては、アセス時の計画交通量につきましては、当時の最新データでございます平成2年度の道路交通センサスをもとに、平成22年の推計交通量を算出しております。今回の事業認定の申請に当たりますのは、現時点での最新データであります平成11年度の道路交通センサスに基づきまして、平成42年の交通量を予測したということで、その予測時期というか、時期が異なるということから、アセスの交通量とは若干違いが出ているということでございます。

八王子南バイパスの42年の将来交通につきましては、アセス時に比べて増減はあるものの、おおむね、わずかながら増加している傾向にあるということです。ご指摘の浅川トンネル、それから館第2、看護学校坑口ですね。そちらの交通量と町田街道の交通量につきましては、平成42年の浅川トンネルの坑口の部分ですね。南インターから町田街道については、将来交通量は2万台です。館第2トンネル、看護学校前のところにつきましては、将来交通量は3万400台となっております、日交通量ですけれども。あわせまして、町田街道の平成42年の将来交通量、これは医療センター北側になるかと思いますがけれども、こちらにつきましては1万5,700台という状況となっております。

それから、具体的な環境対策はどういったものがあるかというご指摘かと思えますけれども、そちらにつきましては、騒音の低減対策を図るために、例えば、新たな遮音壁の設置ですね。それから、トンネル内部での吸音処理を具体的に考えております。

あと、照査の中で、環境評価の影響評価の大気、騒音、振動、低周波ですか、そちらで、アセスの予測地点で実際に数字を、具体的な数字が欲しいということでございますけれども、まず、八王子南バイパスの南浅川につきましては、こちらは圏央道と一緒にですけども、一酸化炭素のCO₂、こちらの照査結果につきましては、最新、平成42年の値で、日平均値の2%除外値で2.4ppmとなっております。

それから、二酸化窒素、NO₂につきましては、同じく南浅川ですけども、地上1.5メートルで日平均値の98%値は0.032です。

続いて、二酸化硫黄、SO₂でございますけれども、こちらにつきましては、地上、同じく1.5メートルで0.003ppmです。

それから、浮遊粒子状物質、SPMの照査につきましては、こちらについてはインターチェンジであるということで、加速、減速車線を含むということで、予測については現在確立されていないということで、予測自体は行っておりません。

続きまして、騒音の照査結果ですけども、南浅川で、中央値、L50で、朝で、42年ですけども、朝が48デシベル、昼間が49デシベル、夕方が48デシベル、夜間が46デシベルということになっております。こちらにつきましては、八王子南バイパス及び圏央道ですね。圏央道及び一般国道20号の影響を考慮した数値となっております。

等価騒音レベル、LAeqにつきましては、同じこの地点で、近接空間として、昼間ですね。昼間につきましてはH42で60デシベル、それから夜間については54デシベル、背後地の昼間につきましては55デシベル、夜間については51デシベルというふうになってございます。こちらにつきましても、圏央道及び一般国道20号の影響は考慮してございます。

それから、振動の照査結果でございますけれども、こちらにつきましては、H42で予測値が昼間で42デシベル、夜間におきましても42デシベルです。こちらも同じように、振動予測についても、圏央道、あと一般国道20号の影響は加味してございます。

それから……

○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、壇上から降りていただきたいと思います。

回答については後ほどいただくことといたします。

○公述人 回答については文書でいただけるんですね。

○議長 質問内容を精査して、そのように処理したいと思います。

○公述人 いや、精査じゃなくて、私の質問には全部答えてください。よろしいですね、起業者。
よろしいですね。

○起業者 認定庁からそのような指示があれば、お答えすることになると思います。

○公述人 じゃ、すべて答えさせて下さい。

○議長 公述を終了して、壇上からおりていただきたいと思います。

5. 鹿島昭二、坂巻幸雄、米田徳治

○鹿島 公述人の鹿島昭二です。私は、1971年から八王子市に住んでいます。その前から、小学生の息子連れて、高尾山には登っていました。ですから、八王子に引っ越してきたときは、うれしくて、年に何回も高尾山、影信山、それから陣馬山に登っていました。

また、高尾山は、私の家族にとっても霊験あらたかな霊山であります。妹が若くしてがんにかかったときは、飯縄大権現を祭ってある薬王院有喜寺に行って拝んでももらいました。一時的にはありますが、よくなりました。また、妻が大腸がんにかかって、医師に「手遅れだ」と言われたときも、早速ここに走っていき、拝んでももらいました。おかげさまで、今は元気で、旅行などにも行っています。また、義弟が「足の血管の梗塞でひざ下切断だ」と言われたときも、ここで拝んでもらったおかげで、大手術ではありましたが、足を切断もせず、元気に回復しました。このように、我が家では、何か面倒なことがありますと、すぐ高尾山に飛んで行きます。そして、無事、障害が排除されたときは、必ずお礼参りをしております。信心深い私は、今でも年に何回か、薬王院有喜寺にお参りし、家内安全を願って護摩をたいてもらっております。高尾山とその上に立つ薬王院は、我が家の守り本尊であります。

また、私の知っている高尾山は、琵琶滝と蛇滝のある、中里介山の大河小説、「大菩薩峠」の高尾山でもあります。そこには、こう述べてあります。「高尾の本山から右へ落つる水が妙音の琵琶の滝となって、左へ落つるのが神変の蛇滝となる。琵琶の滝には天人が常住琵琶を弾じ、蛇瀑の上には俱利伽羅の剣を抱いた青銅の蛇が外道降伏の相を表しておる」と書いてあります。中里介山は、高尾山の麓の琵琶滝の下流側にある井氷鹿の里の二軒茶屋に妙恩谷草庵を建てて、自炊生活をしながらこの小説を書いたと聞いております。時に筆が進まなくなると、琵琶滝の滝水に打たれて、心身を爽快にして草庵に戻り、机に向かったと言われております。文中、机竜之助が爆薬で失明した後、お若の勧めで目の治療のため蛇滝に参籠し、ぼんやりと霧の中ぐらいには見えるようになったほどのご利益のある霊山です。

また、薬王院までの参道には、八王子の地方文化の提唱者で、私が尊敬する橋本義夫の雲の碑や、北原白秋などの他の詩人たちの碑もあり、高尾山は文人たちの山でもあります。

高尾山を守る薬王院のご本尊は、飯縄大権現です。ご本尊は陀羅尼経ということですが、その修験者は稲荷とも関係があつて、よくキツネを使って方術を行うということです。飯縄の方術は人を惑わすということから、変幻出没を得意とするものようです。

このように、昔から蛇滝と琵琶滝とは靈験あらたかで、修道僧の修行の場だったことを知っていますか。昔から、トンネル工事をすれば、必ず水道に異変が起こると言われております。何が起こるかかわからないのがトンネル工事です。起業者は専門家ではないですか。知らなかったのですか。知っていたなら、それを承知で、なぜ、この靈験あらたかな山にトンネルを掘ろうとするのですか。

ただいま高橋史樹先生がおっしゃったように、ミティゲーションの考え方を適用すれば、1、回避と書いています。2、代替と書いています。このようなトンネル掘りの常道、道路づくりの常道を外れたことをやっているのはなぜですか。それを承知で、なぜ、この靈験あらたかな山にトンネルを掘ろうとするのですか。別の道は考えられなかったのですか。蛇滝や琵琶滝に水がれが起きたらどうするのですか。250万人もの人たちはどれほど落胆するでしょう。飯縄大権現はとれほどお怒りになるでしょうか。方術を使って天変地異でも起こったらどうしますか。

八王子市の名前の由来は、八王子城、深沢山頂上にある八王子社にあると言われております。この深沢山に八王子社を守護神として、中世最後の山城、八王子城がつくられました。この八王子城跡の下にトンネルを掘ったため、大量の出水が今も続いております。それはご存じだろうと思います。それはなぜだと思いませんか。それは当たり前です。400年前、八王子城落城のとき、無念の討ち死にをした多くの農民や兵士の怨念の血や涙が、深沢山のもろい岩盤のすき間にたっぷりとしみ込んでいるではありませんか。そして、懐刀にてのどを突き、御主殿の滝の滝壺に身を投げた多くの婦女子の恨みの嗚咽が深沢山の岩肌にももっているからではないでしょうか。穴があけられたら、黙っているはずはありません。それでも高尾山に穴をあけるつもりですか。高尾山と深沢山と大菩薩嶺とが大連合し、大量出水ぐらいでは済まない、天変地異が起こるに違いありません。

高尾山にむげにトンネルを掘るものは、どんな罰が待っているでしょう。トンネルには夜な夜な怨霊のこもった人影があらわれ、運転手の目を惑わせ、怨念の嗚咽が鼓膜にこもり、車や壁に衝突するかもしれません。はたまた変貌自在なキツネが方術によりトンネル内にあらわれ、運転者をだまし、右と左を間違えさせ、また赤と青とを間違え、悲惨な交通事故になることもあります。トンネル内の事故ほど恐ろしいものはありません。

そもそもここにトンネルを掘ることを計画したことは間違っております。法隆寺の庭に自動車道をつくるようなものではありませんか。

以上で私の公述を終わります。

○米田 今の鹿島さんのご意見と質問に教えてください。

○議長 事前に質問のお話が、鹿島さん、この今おっしゃったのはございませんでしたので、起業者、どうですか。

○米田 感想でもいいですよ、感想。どうですか。

○起業者 感想になりますが、事業者としては、城跡のところにトンネルを今掘っておりますけれども、水の件はできるだけ配慮しながらトンネルを施工していきたいと考えております。

○米田 続いて、米田の方から公述させていただきます。

私は、まず最初に、先程高橋先生が公述されました。また前回は今田先生も公述されました。今度の公聴会に当たって、国会決議は、公聴人同士の質疑が非常に重要だということで、特別の決議も上げられております。そういう意味で、私は、この公聴会を持つに当たって、事業認定庁に対して、公述人同士の質疑の申し入れを行いました。先ほど高橋公述人は5分ほど余しておりましたので、議長さえその気になれば、議事がその中で滞りなく進むという、そういう内容です。しかも、演台からおりてきた高橋さんは、私たちの質問にもきちんと答えようという姿勢を持っておりました。なぜそういうような方法をとらなかったのか。

それと、私は、事務方からもいろいろお話をいたしましたけれども、公聴人同士で質疑をするとなれば、当然、公聴人が誰であるのかということが事前にわからなければ、相手に質疑を申し入れることはできないんです。しかし、実際には、この議事次第にありますように、これが17日の最初の公聴会の日に渡されました。それで21人の公述人が明らかにされたわけです。これでは、そういう意味で、この議場で、またこういうこの公聴会で議論するという、そういう議長としての取り計らいが、当然、公述人からあれば諮られるべきだというふうに思いますけれども、議長さん、どうなんですか。

○議長 ご要望として承っておきます。公述をお続けください。

○公述人 わかりました。では、そういうふうにやっていただきたい。現在の施行規則ではそのことが不備だということを、改めて今、議長さんがおっしゃいました。そういうふうに承っておきます。

○議長 ご要望としてのみ承っておきます。

○公述人 はい。

それで、今、これの最初の今の皆さんにお示ししております絵は、平成11年6月24日の国交省が発表した、八王子城跡トンネルを掘る。しかも、その八王子城跡トンネルというのは、今

問題になっている高尾山トンネルを掘るための、ある意味では練習台として採用されました。そういう意味で、私達は、この国史跡、八王子城跡にトンネルを掘るということはまかりならぬということで、これまでも運動してまいりました。

そういう中で、何回も国交省に対しての資料請求や、また現地調査での質問などを行ってまいりました。そういう中で、国交省の説明員は、私達に、海底トンネル並みの工法をやるので、水は一滴も漏らない。そういうふうな方法でやりたいんだということで了解していただきたいというようなお話をしてまいりました。この最初の記者発表されたときの首都圏の環境保全対策検討委員会、これに実は先ほどの高橋さんが入っているわけです。それから、一番、17日に最後の委員として今田先生が入っております。こういう委員のひと、本当に、現在、八王子城跡トンネルを掘ってみて、高尾山トンネルを掘るに当たっては、この八王子城跡トンネルの施工実績をふまえてやるというふうに言っております。しかし、17日の質疑の中でも明らかになりましたように、まだ八王子城跡トンネルは終わっておりません。そういう意味では、実績がまだわからない中で高尾山トンネルが行われているということでもあります。

そういう意味で、これまで八王子城跡トンネルでどういう事故が起こってきたのかということをも改めて復習させていただきたいというふうに思います。

まず最初に起こったのが、前回の公聴会、2001年の12月の公聴会で、今田先生はうその公述を行いました。実際には井戸がかれているのに、国交省の起業者側は本人に説明もしていない。したがって、本人は井戸がかれているということを全然知らないで公述して、井戸がかれていないようなことの公述を行いました。皆さん、この松竹地域での井戸がれ。縦に入っているところで、毎年のように井戸がれが現在も起きているわけです。ここですね。はい、次の年、また。はい、今年。本来、もう既に、ご存じのように、橋脚工事によって井戸がれが起きたというふうに国交省は発表いたしましたけれども、それ以後も、現在、井戸がれが起きている、そういうことです。

この井戸がれの中で、大変重要な、私たちが注目しているのは、安齋さんという井戸です。安齋さんという井戸はどこにありますかということ、北側のここです。いわゆる一番この点としては、そういう位置でございます。いわゆる滝の沢流域です。その家で毎年のように井戸がかれているというのが現状です。まず、そのことを起業者側は昨日も余りご存じでないようでした。皆さん、これが安齋さんの井戸の内部です。かれたときの状況を写させていただきました。真下までまるっきり井戸がない。しかも、12月31日の夕方6時、これからようやく年末の最後の風呂に入

ろうというときに水が出なくなったというのが、この安齋さんの井戸です。

その次に起こっているのが、この上流にあります、滝の沢沿いでセメントミルクがこのように析出しております。先ほど高橋先生は、表土を利用する、こんなふうに、これはもう表土です。こんなような状態にもし高尾山がなったら、表土なんか利用できないんです。そういうことを私はぜひ高橋先生にも知っていただきたい。

それから、その次の事故は、皆さん、これが今、大変大きな問題になっております、観測坑2の国交省が発表した内容です。もともとは350メートル付近の水位を保っておりました。しかし、検討委員会が予測したことから外れて、初め、予測する前に既に水位が下がってしまう、そういうようなことが起こったわけです。それで止水工事が行われました。しかし、現実には、これが今、最近発表された国交省のデータからとったものですが、止水工事をやって、これからシールド工法に入ろう。入った途端に、また8メートルも下がってしまった。いわゆるシールド工法も、もともとやり方がよくわからなかったということの証明であります。それで、シールド工法をやり、止水工法も進む中で水位は上がってきます。しかし、上がった状況の中で安定し始めます。しかし、安定したけれども、このもとには戻っていないんですね。そういうもとに戻っていないという状況のもとで、高尾山の施工法が検討されているんです。私は、もしどうしてもやるというのであれば、もとに戻ってから、それから本当にどうかということを検討すべきだということを今までも申し述べてまいりました。しかし、皆さん、見てください。今度はまた下がり始めます。何なんですか。こういうのが高尾山トンネル施工に当たっての八王子城跡トンネルの実態です。そういう意味で、八王子城跡トンネルの実績というのは、事故だらけということでもあります。

そういう意味で、私は、これまで、八王子城跡トンネル関係の検討委員会が全部で13回行われています。ほとんど、事故が起こったらどうする、事故が起こったらどうする、我々から告発されたらどうする、そういう検討委員会の内容で、ほとんど当たらない。予測が不可能だ。最後は、その結果、一番大事な御主殿の滝までかかれてしまう、そういうような実態であります。皆さん、これが、この5月にかれた御主殿の滝です。それで、今日、改めて、私は、御主殿の滝がどうなっているのかということを見に行ってきました。ぜひ見てください。これは、一番上の方は10月28日、ヤマオさんが撮った写真です。下が11月5日、撮った写真です。そして、これが今日撮った写真です。もうそろそろかれる寸前になっています。国交省は、雨が少ないから御主殿の滝がかれたというふうに言いました。しかし、そういうことじゃないんです。結局は、八

王子城跡トンネル工事によって水が引き込まれて、こちらまで水が来ないというのが、私は真実だというふうに思っております。

そういう意味でも、きちんとした調査を必要としたいということで、まず最初に、これは質問事項にありますけれども、今後、御主殿の滝が干涸びないという保証があるかどうか、そのデータだけ示して下さい。

○議長 科学的なデータというご質問ですね。

○米田 ええ、そうです。

○議長 起業者、お答え下さい。

○米田 そういう知見があれば出して下さい。

○起業者 今、米田さんの話にありましたように、17年の5月に御主殿の滝の流量がなくなったということで、それについては、記者発表させていただいているように、少雨傾向によるものであるということを起業者としては考えてございます。

その根拠としましては、トンネルの直上というところも全部調査しておりますが、ルートの上でちゃんと流量があるということ。それから、上下流下のところで流量をいろいろはかっていますけれども、その流量の相関等を見た感じでも大きな変化が見られていないというようなことから、城跡の影響ではなくて、雨量の少雨傾向によるものだというふうに考えているというところでございます。

○米田 流量だけでわかるんですか。

○起業者 雨量についても、当然、チェックした結果でございます。

○米田 水位はどうするんですか。水位はどうなっているんですか、地下水は。

○起業者 観測坑2の水位につきましては……

○米田 観測坑の水位じゃなくて、御主殿を左右する地下水。当然、地下水がこの御主殿の上流部から供給されてくるわけです。そして川に流れて城山川となって、御主殿に流れてくるんです。その地下水はどうなっているんですか。

○起業者 そのデータにつきましては、今ここに持ち合わせておりません。

○米田 あるんですか。あったら出していただけますか、それでは。

○起業者 ちょっとそれは確認を今することはできませんので、そういうのがあるかどうかというのは確認させていただきます。

○米田 まあ、そうです。それはそれでやっていただきたい。しかし、ないんです。なぜないか。

もう既に、2つある、その地下水の水位を測定するものが閉鎖されてしまったんです。したがって、こういう事故が起こって、そのデータを見る地下水位が、我々は今知ることができないというのが八王子城跡の現状なんです。そこのところで、私は、次に、高尾山問題について移りたいというふうに思います。

これは高尾山の地形ですけれども、時間がないので、大きくはできますけれども、大きくしませんけれども、8,000万年前からこういう地形で、現在、八王子城跡、そして高尾山が成り立っております。ずっと8,000万年、そのままになっているんです。ところが、ここにトンネルを掘ったために、トンネルに沿って水が出ている。それが1日、国交省の発表でも、約400トンです。皆さん、皆さんのお風呂はどのぐらいか知っていますか。300リッターです。いわゆる1日に、自分のお風呂、その1,000倍の水が毎日出ている。いいですか。今度、高尾山に掘ったらどうなるのかというのが一番の心配なわけなんです。

私達は、この水問題について、筑波山トンネルで実証データがあります。これが1985年に発表された嶋田先生の論文で、当時は、清水建設、現場労働者でした。その現場労働者が実際に入って調査した内容に基づいて、論文を発表しております。下の方をぜひ見ていただきたい。大きくします。トンネルを掘らなければ、ゆっくりと、上から降った水は20年、30年かけて地表に出てくる。また海底に出てくる。これが一般的です。ところが、トンネルを掘ると、トンネルに向かって水道が変わってしまう。これが嶋田論文の特徴です。しかも、一たんここに水が来ると、それまで動いた水が急に変わって、約1年から2年でほぼ、上から降った水が、ちょうどその中間地点に入ってしまうというようなデータであります。したがって、トンネルを掘ると、新しい川が、先ほど説明いたしましたように、でき上がるということになります。そういう意味で、私達は、どうしても懸念して、皆さん方に訴えたいし、国交省にもぜひ検討していただきたい。

この図面は、最近、トンネル検討委員会で検討された内容です。どういう内容か。こういうふうに、高尾山には、八王子城跡から比べても、水平ボーリングや、そのほか垂直ボーリング、そういうボーリングがたくさん掘られております。データがたくさんあります。八王子城跡の何倍もあります。しかし、皆さん、これがトンネルです。このトンネルのここ、ここ、ここ。このトンネルの水位を測定しているボーリングを閉鎖するというんです。いいですか。先程私が御主殿のものを言いました。御主殿でも同じように、トンネルの上でこういう調査坑があります。それを閉鎖してしまったがために、現在、国交省は雨のせいにはしているんですけれども、我々もわか

らないんです。こういうデータがないからわからないんですよ。それを今度、また閉鎖しようというわけなんです。もし、皆さん、こういうようなことが起こったら、大変なことだということとを私は改めて強調したいというふうに思います。

これは、前回、坂巻さんが使った、今の地表です。こういうふうにはばらばらです。それで、実は、この高尾山のトンネルを掘るに当たって、東京都と国交省、起業者が協議をいたしました。そして環境省とも協議をいたしました。そのときに、東京都は、専門家の意見を聞かなきゃいけないということで、東京土木研究所の意見を聞きました。その意見では、国交省は、上と下の深部の地下水に影響がない、そういうふうな結論を与えていたわけですけれども、土木研究所は、実際には上と下がツーツーだという、そういう発表をしたのが、この内容であります。しかし、土壤水分は関係ないからこのまま続行するんだというのが高尾山トンネルの実態であります。したがって、こういう肝心の3-1、3-2、これが、止水工法をしない、こちら側の方です。この2つのデータがどんなふうに動くかというのが、我々としては、高尾山トンネルを掘った場合、極めて注目すべき地下水データだというふうに私自身は考えております。

それは、国交省がえらいしている応用地質でも、そのことをずっと一貫してこのデータを追及し続けて、どういうふうに動いているかを既に私たちは情報公開資料でこれを入手しております。そういう意味でも非常に重要な指標として国交省も考えているというふうに、私達もそう思います。そのデータの内容がこういうふうな形になっております。そういう意味で、皆さん、どうですか。見てください。こういう地下水が雨によって大きく変動する。そして、トンネルを掘った場合が、これがどんなふうに影響するのか。漏るのか漏らないのか、これが一番の問題です。もし漏ったら、私達が心配しているように、高尾山の植物、動植物に大きな影響を与える。高尾山の自然の価値に重大な影響を与えるということを私たちは懸念しているわけでありまして。

そういう意味で、これの下の方、赤い字と黒いところを見てください。これは上の方です。これが下の方。こっちの下の方、トンネルに近い方をつぶすというんです。こんなでたらめなことをやったら、何か事故が起こったら、データをもう1回やるということではできないんです。そういう意味で、こういうことをやっているのはトンネル検討委員会なんです。そこにお墨つきをもらって、そしてトンネルを強行しよう、こういう内容です。私は断じて許すことができません。

皆さん、今、高尾山のトンネルで水平ボーリングは既に終わっております。永松さん、見たことがございますか。水平ボーリングの今の現状のところを見てください。トンネルから、最初の坑口は120ミリぐらい、奥が75ミリというふうには書いていますから、これが水平ボーリング

の坑口です。現在、これはふたされています。しかし、ふたされても、地下水の大きな圧力によって、現在、今ここに水が流れているんです。毎日、ほとんど。どんな雨が降ろうが、風が吹こうが、いつも同じような状態で流れております。これが湧水というやつ。いわゆるトンネル湧水です。トンネルに入ってみると、ほとんど湧水は見ることはできません。したがって、トンネルを掘って、きちんとした工法をやればよいというふうに今田先生は言いました。それはそうです。彼はトンネルを掘るための技術屋なんです。水門家じゃないんです。そういう意味で、トンネルを掘ると、トンネルのための、今度でいえば八王子城跡側が一つでき上がっている。今度は全く別の、8,000万年前まで眠ってきたこの地中に高尾山トンネルができてしまうんです。こういうことになったら取り返しがつかないということを私は強調したいというふうに思います。

そういう意味でも、高尾山を守る、貴重なこの自然を守る、それは共通の理念ではないかというふうに思うんです。そういう意味で、改めて、データを閉鎖する、そういうのはやめていただきたい。さらに、我々の意見にもきちんと耳を傾けていただきたい。八王子城跡の御主殿の問題については、きちんとボーリング調査もしていただきたい。流量だけでわかるという代物じゃないんです。地下に入ってみなければわからない。それには、地下へ入ることはできませんから、ボーリング調査以外にありません。そういう意味で、ぜひそういうことをやっていただきたいというふうに私は思います。

最後に、これは前回も申しましたけれども、高知県で放水トンネルが行われて、その中で高知の、八王子の場合は相武国道事務所の方々が骨を折られて準備されています。ここでは高知事務所が中心になって仕事をされています。その高知事務所では、私達が今、先程批判したように、トンネル技術検討委員会、検討委員会の名は値しないというふうに私は思っているわけですが、なぜそれが値するようになるか。それは、高知でやっているように、地下水の監視委員会、これが、こういうふうな監視委員会がございます。これがみんな公開されているんです。こういう公開のもとで、もし掘らなければいけないなら、掘らなければいけないことを住民にきちんと説明する、そういう責任が起業者側にあるというふうに私は思います。そういう意味で、ぜひトンネル検討委員会についても公表していただいて、住民参加でこの難局を乗り切る、そのための双方の意見交換をぜひやっていただきたい。それを起業者側にもぜひ望みたい。

また、今後の公聴会についても、ぜひ公述人同士が議論できるように、ぜひよろしくお願ひしたいということをもちまして、私の方の公述を終わります。よろしくお願ひします。