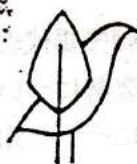


緑のまち

—北国分だより—



第56号 2001. 7. 15 発行

編集 北国分外環対策協議会
市川市北国分 2-20-12 三宅方
tel 047-372-5381

外環反対運動（外環連合）

30周年を迎える

事務局 三宅佳子

30年前は

専業主婦で社会との関わりの薄いわたしでした。第2子の小学校入学と同時にPTAの仕事を引き受け、その延長線上に外環組織の末端の世話人となりました。その頃北国分ではほとんどの世帯を網羅した組織づくりがあり、たまたま町会の当番をしていた時期です。

中枢は紳士集団？

市川市内を縦断する路線上の各地域、すなわち田尻、大和田、平田、新田、菅野、国分、中国分、北国分、松戸のそれぞれの組織からなる連合体となっていました。その各地域から知力・体力の漲る40歳前後の方たちが中枢でした。女性2～3人の方も男性とは別行動ながら積極的に行政への働きかけをし、市内に「外環反対、市川市」の立て看板を出させました。

爛熟期？

外環反対運動十年誌を見ると、請願・陳情・決議・意見書・要請・要望のおびただしい数に驚きます。もちろん外環連合からのものが多いのですが、市川市長から建設大臣や県知事にも提出されています。当時の市川市の姿勢がうかがえるものです。そして、これらの書類を提出の際には大勢の反対市民が国・県・市に同道し、口頭でも訴えたのです。

現況は？

ふり返るのはこれくらいにして、7年前に市川市長は政治決着という名の裏切り行為に出ました。国土交通省は着々と手続きを進めております。北国分の至宝ともいべき小塚山市民の森も、6割破壊されます。立ち退いた方たちも増えました。この記事を読んでくださった方々は、どんな感想をお持ちなのか、ぜひ事務局までお知らせくださると大変有難く思います。

知事に申し入れ

さる6月12日、外環反対連絡会（高柳俊暢代表世話人）は、「外環道路の工事説明会および設計・用地説明会に対する県の姿勢について」申し入れました。

これは、4月10日付書面で外環道路について知事に5項目の要請を行いました。これに対し早急に前向きな回答をいただくとともに、当面の工事説明会、設計・用地説明会に関し、以下の事項を国に求め、安易にその開催をみとめないよう申し入れたものです。なお、この申し入れには、北国分外環対策協議会からも3名が参加しました。

- (1) 松戸市内の矢切斜面林について復元計画を示すこと
- (2) 小塚山や周辺緑地および生態系への影響予測を具体的に示すこと
- (3) 北千葉ジャンクション、市川インター・松戸インターなど特殊部に関し、模型実験、類似道路での野外調査によって、大気汚染、騒音予測の検証を行うこと
- (4) SPM・DEPの影響予測を行うこと

■ お し ら せ ■

第31回 総会と座談会

日 時：8月4日（土）pm 1:00 から

場 所：小塚山研修所 第二会議室

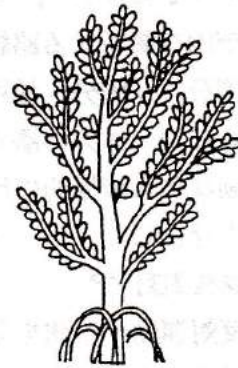
総会 pm 1:00 ~1:30

座談会

「小塚山を語ろう」pm 1:40 ~

—— 小塚山市民の森の環境と

外環の工法について ——



暑いさなかの総会ですが、外環問題がかなり切迫してきているなか、小塚山の今後など、みなさんの率直なご意見など、たとえばトンネル工法についても、その現状がどうなっているのか、どのようにしていけば、緑が守れるのかなどを話し合っていたいただきたいと思います。お誘い合わせて是非ご出席ください。

産業道路をどうして住宅地や文教地域に貫通させるのか

(6/16) 第2回国土交通省(首都国道事務所)・県・市に質問する会

① 工事は強行も着手も許されていない

(司会) 前回のテープを起こしたところ、直原前課長さんが次のように言っている。「皆さんの生活に関わることだから納得をいただかなければ人道的にできない。裏切れない。昨年11月に北国分対策協の三宅さんから出された質問状について話し合うのがわたしたちの責務です。だから納得をいただけるまで説明会は開かない」と。これを引き継いで話し合いたい。

(住民) 公務員としてキャリアなのだから千葉県環境審査委員会の答申や埋蔵文化財センターの調査については、本省に伝え、文化庁や環境省と連絡を取っていると思うが、外環建設の影響についての、どれほどの情報を得ているのか。

(首都国課長) キャリアではないが、問題点について話し合っている。

(同主査) 道免き谷津遺跡や遺物についての調査の必要性については報告を受けているが、発掘中であり、県教育委員長からの報告書は出ていない。環境調査については、県環境部が検討して詳細報告を作成中。それに基づいて都市計画がなされる。見解は尊重したい。

(住民) 県の詳細報告を受けてから事業はなされるべきではないか。

建設省は外環道路建設にあたって環境影響評価を95年1月～96年9月にかけて実施した。その調査結果の誤りや不備や問題点を指定したのは、県環境審査会である。埼玉外環で証明されたように予測交通量が大きく外れて、排ガス量、周辺地区への人体への影響など、大きな誤差を生じた

(外環連合T代表の冒頭の挨拶より)

(司会) 詳細報告が出ていないのに、詳細設計を説明する説明会が6月24日に開かれるのはおかしい。

(首都国) 用地説明会だから用地購入のため。

(司会) すでに、どんどん道免き谷津などは買ってしまっている。

(道路公団) 都市計画に基づき道路用地に決まれば家は建てられないことを説明。

(住民) 道路として適正であるかわからないのに、税金で先行取得してしまっている。公共用地なのだから遺跡があれば、道路はつukれない。

② 外環は健康を損ね樹木や鳥たちの命を奪う

(住民) 5月10日の市川市外環特別委員会での首都国の小塚山工法を聞くと、開削6割、トンネル4割。地形上トンネルが困難な北側には幹周り1.2m～2mのコナラ・クスノキなどがあり、移植は不可能。

(首都国) 地層の3.5m以下は粘土層で水分はないから根は張っていない。

(住民) 野鳥研究家のひとりですが、小塚山は渡り鳥の宝庫。鳥によって生活する樹木が違うから目立たない樹木の一本一本が、鳥たちの生命線。目指した樹が伐採されていればそこで鳥たちは絶命する。シジュウカラは中央アルプスを越える距離を飛んでいるが、その間、無数の害虫を食べるから森が生きられる。人間も生きてゆける。シジュウカラが死んだら森も死ぬ。移植したり、道路の両側に植えたりする人工のものには来ない。自然の森を保全するかについて回答がない。

(住民) 埼玉外環は予想を2～4倍の自動車量で大量の有害ガスを排出している。「市川の空気を調べる会」の調査でも、尼崎訴訟の差止請求に何倍も上回るのが、外環だ。浮遊粒子状物質(DPE)は、肺や気管などに密着し悪影響を及ぼす。資料左側の「DPEによる肺ガン死亡率」を見ると札幌市5.7%、仙台市10.4%、東京都区部20.4%、千葉24.2%と、千葉の危険度は高い。千葉大医学部疫学調査でも道路から0～50m地帯の少年は3.7倍、少女5.9倍喘息に罹っている。それを知って外環をつくるとしたら犯罪だ。

(住民) 娘の家は外環に隣接するようにされているので、娘と孫の健康が心配。わたしは45年間トラックの運転手をしていたので、今では喘息で苦しんでいる。学問がないので難しい理屈は言えないが、体が外環反対だと言っている。

③ 膨大な税金の浪費

(住民) 国家の借金は660兆円、道路を中心とする公共事業につかっているからだ。外環も1兆4000億円必要としているが、1mが1億4000万円。納税者として税金が使われるのは耐えられない。千葉県が負担する金額は？

(千葉県) 1/3負担することになっている。

(住民) 市川市も外環関連に市税を相当使うことになる。

(住民) 公共事業によるものは赤字を増やして見込みがちがっていたことが多いのに改めない。お役人は頭がいいから数字をいじっているから信用できない。自分の家の前を外環が通ったらどうするんだ。

④ 納得できない説明会

(住民) 14人も行政の方が来て、意気込みはわかるが、意見は聞くだけ聞いて粛々と実行してしまうのではないか。役所だから文書で出した質問状には文書で応じるのが当然なのに答えない。検討してから答えるべきで、質問に答えないで説明会は開くといっているのは納得できない。

(住民) 鉄建公団は話し合いましたよ。北総線は外環とぶつかるのだから、もっと下げろと何日も徹底的にやった。木は一本も伐らずにナトム工法で地下を走った。杭打ちも12時近くになってとうとう打たなかった。

(住民) 説明会は配達証明がついて通知があった。工事を強行するなら差止請求をする必要がある。

(住民) 配達証明には驚いた。文句を言うから来たのではないかと女房が心配した。

(首都国) 用地内の方と用地から10m以内の方に出した。

(住民) 用地買収のために説明会を開くというが、すでに土地は買ってしまっている。説明会は、(1)外環用地確認のための幅杭を打つ (2)土地所有者に境界確認を求めるためではないか。県の環境審査の結果を待つべきである。

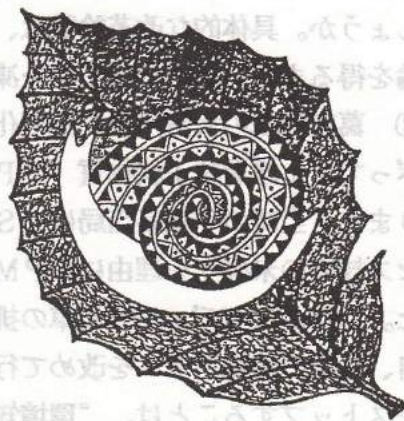
(住民) 尼崎訴訟では如何なる公共性よりも人命や健康が優先すると言っている。

(住民) 先程、尼崎より条件がいいと言っていたが、北国分は谷になっているからなお条件は悪い。埼玉外環が尼崎を上回るDTP・SPMを出している以上、県や市に、市川インター・松戸インターなどの模型影響予測をすべきだと申し入れている。市の方でも再度嚴重に申し入れてほしい。

貴重なご発言をいただき有難うございました。

たくさんの方のご発言と話し方の妙味をテープのまま伝えますと膨大な量になります。申し訳ないと思いつつ要約いたしました。

被害というのは限られていて外環道路に近接している方たちが重大な損害を受けます。少数だからなおのこと、政治家や官僚たちは、自分たちの不正やミスを改めず、わたしたちの税金を浪費するようです。事態がどう進行するかは予測がつかせませんが、たとえ少数であっても智慧と力を出し合って将来のためにがんばりたいと思います。質問の会は続行し、資料を出させて、具体的に外環道路の非公害化の方途を拓いてゆきたいものです。



(文責朝倉)

赤字の道路公団も再編必至

当事者資格のない設計・用地説明会

国土交通省と日本道路公団は、外環道路千葉県ルートのうち、北国分・中国分・堀之内の3地区にかかわる設計・用地説明会を6月24日、中国分小学校で開きましたが、午前10時から12時20分までの大半は主催者側の抽象的な説明に費やされ、住民側の質問・意見を述べる時間は1時間もないまま打ち切れ、「上意下達」の一方的な集会に終わりました。午後は、国分地区の説明会が東国分中学校で同様に開かれました。こんな駆け足説明で用地買収に入るなど到底認められません。わたしたちは、この説明会の適法性そのものに根本的な疑義を持つものです。その理由は、

① 説明会は、国土交通省と道路公団の主催、県・市当局からも土屋市川市助役などが参加しましたが、主催者側の当事者資格がないことが最大の問題です。

小泉内閣は、国・地方合わせて666兆円に及ぼうとする史上空前の財政赤字に直面し、経済・財政の建て直しを最大の使命としてスタートしました。小泉首相は8月から取り組む来年度予算の編成作業に当たって、次々に行財政改革の方針を打ち出しました。中でも今年度で5兆8000億円にのぼる道路特定財源の一般財源化と、約25兆に達する長期債務を抱える日本道路公団など特殊法人の再編・見直しが最大の政治課題として浮上っています。「ソロバンに合わない高速道路・有料道路をつくるわけにはいかない」という声が国民多数のものになりつつあります。特定財源の聖域が解体を迫られ、事業自体の見直しに直面している国土交通省や道路公団に「外環建設」を口にする資格があるのでしょうか。具体的な改革論議は、参院選挙後だとされていますが、すくなくともその結論を得るまで一切の外環工事を凍結するのが当然でしょう。

② 葛南地域の大气汚染が深刻化する中、沼田県政に代わった堂本県政は、前知事がサボってきた浮遊粒子状物質（SPM）についての環境アセスメントを実施する責任があります。当時の千葉県当局は、SPMの危険性がすでに分かっていたにもかかわらずアセス技術の未確立を理由にSPMのアセスを積み残したまま、外環建設を認めたのでした。したがってディーゼル車の排ガスに含まれるSPMの健康被害が明らかになった今日、外環の環境アセスを改めて行うこと、さらにその調査結果が出るまで外環の工事をストップすることは、“環境知事”を自認する堂本さんとしては当然の措置ではないでしょうか。

③もうひとつ、この説明会の杜撰さを示したのは、堀之内地区に建設を予定されている北千葉ジャンクションについて「まだ設計ができていない」として一切の説明がなか

ったことです。同ジャンクションは、外環60mと北千葉道路40mの接続点で、約7haの用地を必要とする大規模なもの。地形でもこのジャンクションの構造がどうなるかは、地域の大气汚染や騒音の発生に甚大な影響があります。また、この数年来、大がかりな調査が行われ、調査面積の大幅な拡大を予定している道免き谷津遺跡の大半がジャンクション地域に含まれています。この地域は、国史跡・堀之内貝塚に隣接していることや国分寺・同尼寺を含む下総国府遺跡群とも密接につながっていて、現在予定されている区域だけでも低湿地遺跡の調査として全国屈指の規模になるものです。これを切り離した説明会では、認めるわけにはいきません。

さて、明治維新の変革では、武家政治の廃止という大リストラに伴い大量の失業武士が生まれました。大政奉還を決断したのは幕府の改革派といわれた徳川15代将軍の慶喜でした。慶喜は、内政・外政の危機を前に、みずから新政府の大統領になる意志もあったといわれますが、新政府を担ったのは、新興の薩長土肥など勤王諸藩の勢力であり、慶喜は、歴史の舞台から退くことになりました。

小泉首相が外環道路など「20世紀の遺物」を一掃する真の改革者たりうるのか、あるいは徳川慶喜の道を歩のか、間近に迫った参議院選挙は、その最初の分岐点になるでしょう。いずれにせよ、審判を下すのはわたしたち日本国民です。

道路特定財源は見直しの時期

加藤寛千葉商科大学長（「朝日」6.22付）

道路特定財源の見直しを早くから訴え「道路族」などから反発を受けてきた加藤寛・前政府税調会長（千葉商科大学長）は要旨次のように語る。

「旧国鉄長期債務（28兆円）の返済に、ガソリン税と自動車重量税を充てようと主張したときは、自民党から都内のホテルに呼び出され、怒鳴られ、あげくに灰皿まで飛ぶ様相だった。昨年4月に見直し論を打ち上げたときも、党本部にひとり呼び出され、道路族議員は“撤回しろ”の大合唱。全国の自治体や業者からも反発の手紙が相次いだ」

（自民党内にも温度差があるようだが……との問いに）一般財源の自動車重量税を道路に振り向けたのは、故田中角栄首相。「不足する道路整備のため、道路の便益を受ける重量税を充てる」としたが、当時蔵相だった故福田赴夫氏は目的税ではないと反発。あくまでも暫定措置で、永久的には道路整備に使わないことで落ち着いた。

（なぜ強い反発があるのでしょうか）と聞かれて）「道路舗装業者約8万のうち、技術力があり、実際に工事をができるのは1%程度という。ほとんどは予算の一部をもらい、実際に工事をする業者に権利だけを譲る“上請け”業者だ。約60万の建設業者も道路にかかわっており、それを仕切る道路族の既得権益は大きいからだ」と答えている。

森の音楽会に寄せる

尾崎 めぐみ（森の音楽会実行委員）

フルートとピアノの音色に、軽く目を閉じて聞き入る人たちに、白いエゴの花が風にさそわれて、ハラリ、ハラリと降りかかる……。

去年は最高の音楽を、悪天候のために、室内での演奏会になったけれど、今年は祈りがかない、薫風と緑、光、土など、自然の恩恵をたっぷりいただいていた森の演奏会であった。

フルート奏者の黒田さんとピアノの佐野さんのコンビネーションも抜群で、日頃の忙しさも忘れて、こんな幸せをもらっていいの、と問いかけるほど酔わせてもらいました。

緑の合唱団は、新曲も披露されて、よかったです。鳥や自然について、日本野鳥の会の村岡さんが、音楽会に鳴き声で参加した鳥の報告と、生き物たちにとって、森の果たす役割などについてのお話をして下さった。カラスの歌の演奏と、それを聞いていたらしい？カラスの話題など、とてもよかったです。

音楽会開催に関わられたすべての方に、ありがとうございますの御礼を言います。あまりにも素晴らしい演奏会だったので、逆に心の中で、来年またこんな至福の時間が再びめぐってくるのだろうか、と不安が心に小さなシミのように残った。

■編集後記■

今回は、国土交通省との話し合い、設計・用地説明会などさまざまな動きがあって、「緑のまち あれこれ」や、「花と樹のものがたり」が載せられないほど、硬い記事ばかりになって、かなり読みにくくなり申し訳ありません。

外環もいまが正念場といえます。8月には北国分外環対策協議会の総会もあります。第8回森の音楽会（フルート演奏会）について、実行委員会の尾崎めぐみさんに原稿をお寄せいただきました。ありがとうございました。

