**国土交通省御中**

**2012年8月1日**

**外環道7区市ネットワーク（外環ネット）**

**私たち外環ネットは、外環沿線７区市の住民グループで構成され、2001年に開催された国交省による説明会以来、東京外環道路（以下、外環道という）問題と取り組んできました。**

**外環道に関しては、国交省・都の説明会、各地で行われた地域課題検討会などの場で、多くの課題が提起されたにもかかわらず、いまに至るまで納得のいく回答を国交省から得ていません。現在、東名JCT地区で準備工事が始まっています。この機会に、住民への説明責任をしっかり果たすよう、要望します。**

**なお、私たちは、昨年１２月に国土交通大臣に宛て、1兆2820億円にのぼるという外環道予算を、東日本大震災復興のために振り向けるよう、強く要望する文書を提出しています。不要、不急の外環道予算を、是非、東日本大震災復興に役立てていただきたい。**

**同時に、我々は、福島第１原子力発電所の事故が、国民の生活を、国のあり方を見直す大きな機会をもたらしたと考えます。従来型の公共事業による経済活性化ではなく、より省エネルギーの社会創造に取り組む時です。原発立地自治体には、再生可能エネルギーの開発などに関連して予算を投入することで、原発立地自治体の産業基盤、生活基盤を支えるべきと考えます。そのためにも、外環道予算を役立てるよう、要望します。**

**なお、沿線各地で「地域課題検討会」に参加した市民、傍聴した市民から、「対応の方針」がどのように実現するのか、その答えを聞きたいとの要望が多数寄せられている。すでに準備工事が始まっている現在、国交省は、住民への説明責任を果たすため、一刻も早い説明会の開催を求めます**

**。**

**●課題検討会開催地区での説明会は、何時開催されるのか。具体的な日程を示してほしい。**

**●以下に、これまで納得のいく答えがなかった事項につき、質問いたします。**

**2012年8月15日までに文書による回答をお願いします。8月21日には、回答いただいた内容に関し、更に質疑を行いますので、よろしくお願いいたします。**

1. **外環Ｂ／Ｃの根拠データは何故、不存在なのか？**

**外環Ｂ／Ｃについては　3.3→2.9→2.3　と見直される度に　修正されて来た。**

**私達は　如何してこのような数値が出て来るのか　その根拠を教えて欲しいと求めて来た。具体的には**

1. **どの道路を　（2）どんな台数（車種別）が　（3）どの位の短縮時間で**

**走行する事にしたのかを　開示してほしいと　平成21年12月に求めたが　回答はその様な事を記録した文書は不存在だという理由で　不開示決定となった。これを不服として約3年間に亘り　国とやり取りして来たが、いまだに回答を得ていない。**

**去る7月19日、圏央道高尾山裁判の判決が有ったが、その中で　裁判長は「Ｂ／Ｃのデータを保存していないという国の対応を不当、不合理」と批判し、「行政行為の透明性の観点からもこのような姿勢は改められるべきだ」と指摘した。Ｂ／Ｃの数値が正確かどうかを確認するには、データの開示は不可欠であると、会計検査院も指摘している。**

**我々の求めるデータを開示し、Ｂ／Ｃの正確性を示してほしい。**

**●Ｂ／Ｃの算出根拠となる「どの道路を」「どんな台数（車種別）が」「どのぐらいの短縮時間で」走ったのか、示すこと。**

1. **平成２２年の交通センサスによれば、外環の必要性は無くなったのではないか？**

**当初の都心環状線の渋滞解消目的から、外環道は環状８号線の渋滞解消に変っている。環状８号線の交通量は、平成１１年から平成２２年の間に、１２の測定地点のうち８地点で減少した。その内２地点では３割以上、５地点では１割以上の減少であった。**

**同期間に、交通量が増加した４地点は、いずれも練馬区下石神井以北である。そこには井荻トンネルをはじめ、平成１８年に供用が開始された区間が含まれている。その影響が大きいと推測される。**

**国交省は、外環の整備効果として、環状８号線の交通量が「１～２割減」としてきた（例えば、「対応の方針」平成２１年４月）。しかし、外環予定ルートに並行する練馬以南の環状８号線で、１割以上の交通量減が、すでに実現している。平成２５年開通予定の首都高速中央環状品川線も、この減少傾向に寄与するものと思われる。**

**更に、昭和５５年度以降の関東地方の交通センサスによれば、東京都の交通量は平成１１年から減少傾向がはっきりしている。ただし、道路種別では、高速道路だけが増加している。一般道路では、埼玉県を除く関東各県で、平成１１年以降減少しており、東京都と神奈川県で、その傾向は顕著である。（別紙参照）**

**このような事実を踏まえて、１６ｋｍに１兆２８００億円（付属道路分を加えれば２兆円超）の巨費を要する外環の建設が正しい選択であるのか、問い直すべきである。**

**●平成22年の交通センサスにより明らかとなった交通量減少という事実から、外環道の目的は達成されており、建設の必要性がなくなっていることへの見解を示せ。**

**●次回の外環道の事業再評価時期を具体的に示せ。**

1. **外環本線と外環の２は一体のものとして　共に地下に移した筈でなかったのか？**

**本来、外環といえば　高架構造の外環本線と　その高架部分を支える橋脚を置くための外環の２　というスペースを基とした一般道路が一体となって構成されているものである。**

**昭和４１年に都市計画決定したものの　全線で約３０００戸の立ち退きが必要となり　あまりに反対が大きいことから結局は凍結状態になってしまったものである。**

**それから約３０年　構造を変えて　地上でなく大深度地下トンネルで進めようと平成１３年（２００１年）の「外環計画のたたき台」が登場し　今後は　「外環本線と外環の２が　集約して　地下に移す」という事で　再出発した筈であった。国と都は一緒になって説明会にのぞみ　その様に説明してきた筈である。**

**最近、都は外環の２の計画は　地上部の道路として残っており　何としても地上部に　道路を作るのだと主張し　杉並区や武蔵野市では都が主催する「外環の２・話し合いの会」が持たれている。その席で　都は　今まで一貫して　外環の２が地下に移るといった覚えはないとし　あくまでも　都は地上部に外環の２を作るのだと主張している。**

1. **国は　都の　この動きに対し　どう思っているのか？**

**平成１７年1月に　都が外環の２のパンフレット（外環の地上部街路について）を発行する時に　国は都からどのような説明を受け　都の考え方を承認したのか？（それまでは　外環は　本線も外環の2も共に地下に移るという事になっていた筈）**

**●平成１５年３月に、国交大臣と都知事連名で、図解入りの方針発表があった（「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について」）。この中で、地上部街路に関しては、地元の意向に従うと明記されている。この方針は、何時変更され、どのように公表されたのか示せ。**

1. **住民としては　外環の２が当初通り　地上部に作るとなれば　外環本線を何も地下に移す必要はなく　当初の計画通り　高架構造で計画してほしいと強く念願している。それは　地下のトンネル構造にした場合　地下水脈に多大な影響を与えるからである。**

**●多数の住民を立ち退かせて「外環ノ2」地上部街路を作るのであれば、外環道本体も、大深度地下ではなく高架構造で建設する方が環境影響が少ないとする住民の主張への国の見解を示せ。**

1. **地下水に関して**

**「大深度地下利用における環境における検討調査報告書｣(平成１６年３月　国土交通省大深度地下利用企画室編)は、｢トンネルが大深度かつ長距離化すると、異なる一部の帯水層の連続化により、トンネルにできる『みずみち』により水位が上昇または低下することから、地盤沈下や隆起の恐れがあり、また、そこに汚染源がある場合は、地下水汚染が拡散する｣と記している。**

**外環道は、江戸時代からの水源涵養地に建設される。地下水が豊富で、池や川が流れ、緑豊かな住宅街を構成している。それだけに、浅層、深層いづれの地下水であれ、流動阻害が発生すれば、地盤の隆起、陥没が引き起こされ、地上に住む多くの住民の生活、財産が脅かされるのは、間違いない。**

**また、三鷹、武蔵野、調布各市及び練馬区の大泉地区では地下水を飲料水として汲み上げている。地下水汚染は、そのまま住民の健康に重大な影響を与える。**

**国交省が作成した上記報告書が明らかにしたように、大深度地下と言えども、トンネルによる地下水への影響は｢想定外｣とは最早いえない事実である。**

1. **地下水流動保全工法の有効性を示すデータを見せよ！**

**地下に巨大な構築物を建設することから　地下水の流れを遮断し　トンネルの上流、下流の地下水位の差が生ずることが必至である。それの対策として「地下水流動保全工法」が採用されるとの事であるが　その効果については　全く疑問であり、住民は納得のできる説明を受けていない。「対応の方針」以前の問題として　この工法の効果について　わが国で採用されていると言われる１６例の現場において　その効果の有効性をデータで示して欲しい。具体的にはトンネルの両側（上流側、下流側）の地下水位の数値を時系列のグラフで示してほしい。**

**杉並区では　外環を扱う「道路交通対策特別委員会」では昨年　この工法を採用した井荻トンネルのデータが示されたが　このデータではトンネルの両側での地下水位の差が３～４ｍも有り　問題であることが判明しており　今でも毎日６０トンの上流側に溜まった地下水を排水していると言うのである。要するに効果は無いのである。**

**圏央道の八王子城跡トンネルで　完成後の今でも　毎日500トンの地下水を湧水として溜まるので　放出しており　国史跡であることから文化庁が　トンネル掘削を認めた許可条件の地下水位まで戻す事が出来ずにおり　大きな問題になっているのである。**

**トンネルを掘削すれば　トンネル周囲に大量の地下水が集まって来るというのは今までの例から明らかである。外環の場合どうなるのか　納得の行く回答が未だになされていないのである。対応の方針とは関係なく、地下水流動保全工法が有効であることをデータを示しながら　説明を早急にすべきである。**

**●流動保全工法が信頼に値するというのであれば、杉並区の課題検討会で国交省が示した16の工事事例について、トンネルの両側（上流側、下流側）の地下水位の数値を時系列のグラフで示せ。**

●**シールドトンネルには、地盤強固剤を使うと聞くが、どのような成分なのか、またその人体に与える影響について、科学的根拠とともに示せ。**

**●シールドマシンが曲線を掘削する場合、地山との間隙が大きくなる。このため、間隙部分にコンクリートを注入すると聞く。注入されたコンクリートが溶解し、地下水を汚染する可能性がある。これをどのように防止するのかを示せ。**

**●トンネルと地山との間に埋込剤を注入するが、どのような成分のものを使うのかを示せ。また、人体への影響につき、科学的根拠に基づき説明せよ。**

1. **上に記載した項目は、地下水汚染の可能性に関する項目である。**

**飲料水は、２００ｍ程度の地下水層から汲み上げているから、大丈夫だというのがこれまでの答えであった。しかし、汲み上げパイプには、帯水層ごとにスリットがあり、それぞれの帯水層から汲みあげる仕組みになっている。従って、２００ｍからくみ上げているから安全という説明は適切ではない。また、上記報告書に記載されているように「みずみち」ができれば、更に汚染が拡散する。この防止を具体的にどうするのか、説明を求める。**

**●飲料水として汲み上げられる地下水の汚染防止は、具体的にどのような方法により行うのかを示せ。**

**●地下水汚染が発生し、拡散していった場合の汚染除去方法を具体的に示せ。**

**●大泉地区の練馬区天然記念物「八の釜の湧水」と憩いの森の代償として、国は蓋かけ**

**部分に代償施設を作ると説明してきた。施設の場所、湧水の保全方法を具体的に示せ。**

**●また、蓋かけ部分で同様の代償措置を取った実例があれば、示せ。**

1. **耐震基準について**
2. **高規格道路の橋梁部、トンネル部の耐震強度は、所要の耐震性を確保するとしているが、その「所要の耐震性」とは、具体的な震度を幾つと想定しているのか示せ。**
3. **東日本大震災は、マグニチュード９．０と測定されている。東京湾内で同様の地震が発生した場合、東京圏の震度がいくつになると想定しているかを示せ。**
4. **都内の高速道路（外環道新設部分を含む）を、東日本大震災並みの震度に耐えるように設計変更するには、どのような手続きが必要になるのか。具体的に示せ。**
5. **首都圏の直下型地震発生に対する対応が十分であるというデータが存在しているのであれば、示せ。**
6. **（２）および（３）に記載の設計には、すでに取りかかっているのか。完成はいつになるのか。或いは今後取り掛かるのなら、それは何時なのか。それぞれ示せ。**
7. **大気汚染について**
8. **排ガスの複合汚染地帯の環境アセスの実施を求める。中央JCT周囲は中央高速ジャンクションと東八インター、本線換気塔に加え、東八、放射5号、外環ノ2などの都市計画道路が建設され、それぞれから排出されるガスの複合汚染地帯となる。**

**●これら都市計画道路を含む全体としての汚染の数値を示せ。**

1. **東京都環境評価条例に基づき供用後の調査をするとしている。想定外の予測しえなかったことが起きた場合、いかなる対応措置をとるのか具体的に示してほしい。インターやジャンクションの閉鎖、あるいは大深度トンネルの使用中止まで考えるのか。見解を求める。**

**供用開始後の実測地と予測値の乖離が発生するおそれは極めて高く。首都高11号線・臨海道路（レインボウーブリッジ）では、1992年年平均予測値はＮＯ2で0.025～.0.033ｐｐｍとしていたのに対し1994年には0.042～0.056ｐｐｍとなり予測を大きく上回った。**

**●供用開始後、実測値と予測地が乖離した場合、どのような対策をとるのか、具体的に示せ。**

1. **2箇所の換気塔は除塵装置のみで、脱硝装置は装着されないとされていたが、今回、国が、低濃度脱硝装置で環境負荷の低減効果を検証すると述べたことを三鷹市は評価している。脱硝装置の事例として、中央環状新宿線があるが、ここは、約1.5Ｋｍごとに換気所があり、10Ｋｍ，あるいは6Ｋｍの排気量をもつ北野の換気所とは、比較にならないほど間隔が短い。脱硝装置の容積は距離即ち排気量に比例するといわれ、果たして長距離対応の脱硝装置が三鷹の換気所に収まるものなのかも未知数と国交省もいっている。**

**●中央ＪＣＴの換気塔に設置される脱硝装置は、どのくらいの容積が必要となるか示せ。**

1. **浮遊粒子状物質（ＳＰＭ）ＰＭ2.5ミクロン以下の粒子の環境基準を環境省が示すことは進歩であるが、現在の除塵装置ではＰＭ2.5は除去できずに空気中を浮遊し人間の血液に入りこむ発ガン物質である。**

**●ＰＭ２．５の除去方法をどのように考えているか示せ。**

1. **インターチェンジについて**

**●東京環状道路有識者委員会の最終提言は、｢外環道はインターなし地下案の検討を基本に｣であった。インター、特にハーフインターを設置する根拠をデータで示せ。**

**●インター設置による効果は、設置地域が受ける影響(デメリット)や、設置費用を確実に上回るものなのか、検討過程を示せ。**

1. **外環道の「東名以南延伸“虚偽説明”問題」について**

**平成１９年４月の「都市計画変更決定」（主として本坑の大深度トンネル化）に至るまで、「外環道計画」は沿線住民に対しては「東名以南延伸」を条件に、説明が行われてきた。この結果、現在でも、宇奈根、鎌田等の東名以南住民はもちろん、喜多見、成城等の世田谷区内の沿線住民は、練馬方面からの通過交通は、東名ジャンクションをアンダーパスして湾岸方面に向かい、地域への過剰な交通の流出は防げるとものと信じさせられている。**

**また住民ばかりでなく、情報に明るいはずの世田谷区議会等でも、７０％近くの議員は**

**以南延伸によって、環八の渋滞が解消される、と信じている。**

**ところがこのことは、住民も関与して作成された外環道の重要な指針である「対応の方針」に、期限つきで約束された数少ない重要項目との間で決定的な齟齬が生じている。すなわち「平成２１年度中に国・都により東名以南延伸検討機関を設置する」と明示的に約束されながら、事実は、今日、平成２４年７月にいたるまで、そのような機関が設置された事実は全くない。**

**これは、むしろ齟齬と言うよりも、国が行った外環道事業における、沿線住民に対する重大な約束違反である。当該地域には、「以南延伸」を条件に外環道計画を支持したも住民も多数存在するのである。**

**このことについては、国土交通省から出向している官僚、すなわち現地の責任者は、メディアに対し、以下のように回答している。**

**「外環道の東名以南延伸については、（検討機関が設置されていないだけでなく）現在は白紙の状態である、理由の一つとして、外環と第３京浜を都内で接続することが困難な点もある」（東京外かく環状国道事務所・篠田前計画課長）**

**また、現在の出向官僚である東京外かく環状国道事務所・辛島計画課長、及び、自治体の所管である世田谷区の外環担当も、以下のように表明している。**

**「外環の東名以南延伸については、たしかに目下検討機関はなく、高速道路全体のありかたが検討されているところである・・」**

**ミッシング・リンクの解消を大きな目的として行われている事業が、実は「東名行き止まり」という、さらに大規模な、新たなミッシング・リンクを誕生させるという欠陥と、論理的な矛盾を抱えたまま現に施工しているという事実を、国はどう考えているのか。**

**●ミッシングリングを解消する名目で取り組まれているにもかかわらず、「東名以南延伸検討**

**機関」が設置されない理由を示せ。**

**現状の事業のままでは、外環の南部端末の出入り口は、東名・首都高３号線の用賀入り口を利用するほかなく、都内の東名入り口付近で現在も日常的に発生している出入り口における渋滞が起これば、外環道からの交通は東名に進入できず、ランプ（坂道）と長大なトンネル内に待機せざるを得ないことは明らかである。これは、他地域の例のように、ジャンクションのパスルートが設計されていない以上、外環道の重大な構造的欠陥と考えざるを得ないが、国道事務所は、これは「道路（建設）問題ではなく、交通管理問題である」と述べている。（平成２２年７月オープンハウスにて同事務所の中澤職員談）**

**●外環道の東名ＪＣＴ合流部及びインターチェンジにおける混雑に関し、どのような対応策をとるのか、具体的に示せ。**

**・●また、中澤職員の病的で倒錯した上記回答は、国土交通省としてのオーソライズされた回**

**答であるか、正式に回答せよ。**

**また、何事もなく、環状八号線に到達できたとしても、そこは、新しい交通調査（平成２２年）によれば、全体的には交通量の減少傾向にある環状８号線においても、増加傾向を示している日本最大級の環八・瀬田交差点と一体化した地域である。**

**環八の東名出口の700ｍ先（南）に日量およそ１０万台、都内４番目の超過密「瀬田交差点』がある。交通の結節点ながら、信号は数十ｍから数百ｍ重体というネックになっており、環八の南２ｋｍの地点が横浜方面への第三京浜の始点となっている。**

**それにもかかわらず、この周辺地域における交通量等の予測は、住民等には全く周知されておらず、不明瞭なまま、工事が開始されている。（「準備工事」と呼称されているが、それは専ら施工者の便宜的表現であって、国民、住民にとっては「工事」そのものと何ら異なるところのない紛らわしい呼称である）**

**●日量１０万台の日本の幹線・東名高速と、同７万数千台と目される高規格幹線道路たる外環道、さらに日量１０万台の通過交通を有する都内でも最大級の通過交通量を数える瀬田交差点とが、外環端末で、逃げ道を持たずに集合しているのである。このこの不整合、及び交通量の相関が、先進国の道路事情と比しても適正なものといえるか、データを提出して回答せよ。**

**●計画時、有識者委員会等は、このような事態に至る蓋然性を指摘し得なかったかどうかについても回答せよ。**

**●東名ジャンクション周辺地域における「以南延伸」の放置とは、そのような重大な問題を引き起こしているが、どのように善処するつもりか、早急かつ具体的に示せ。**

**●都市計画者である東京都知事は「そりゃ、ジャンクションの周囲は多少被害はでるだろう**

**が・・・国のためだ」（２０１１年「１２月２２日記者会見）と述べているが、国も同じ考えか。国**

**民（沿線住民）にこの虚偽的な執行を分かりやすく説明せよ。**

**本来、国は国民に対して、健全な道路計画を担保しかつ説明してから事業を行うべきところを、沿線住民にこの「東名以南延伸」に係る事実を公的に説明したことは、これまで、ただの一度もない。このことを十分に踏まえて、真面目な回答を求める。**

1. **「過剰投資の使用不能トンネル部分」について**

**「東名以南延伸」が国民への約束を違えて検討が頓挫し、現在白紙であることは前項（８項）で述べた通りだが、しかしながら、以南延伸の都市計画が全く不存在であるにも関わらず、現事業地には、たまたま残ってしまった「以南延伸用のトンネル」を計画時の原設計のまま施工しつつある。（すなわち、将来、自動車の通行に供せないトンネル道路を、供用予定部分の本坑と同じ規模で施工している）**

**このような工事を何故行うのか。この供用できない不通区間の規模構造は、供用される本坑と規模・躯体構造的には全く同じでもので、約１５００ｍもある。醜聞といえる。この問題は、今となっては都市計画すら存在しない「東名以南」への延伸目的に設計された行き止まりの大深度トンネルの設計を、そのまま現実に施工してしまうという、根本的に杜撰で乱暴な行為である。**

**この、本来は不要物である“盲腸トンネル”の工費は、巷間言われている計算法にしたがえば、１５００億円の、使用目的のない空洞にすぎない。（それほどの費用はかからないというのであれば、国土交通省は、その見積もりを明らかにすべきであろう。いまだかつてそのようまことを行った事は一度もない）　「道路として使えない大深度トンネルを１５００mも掘る」ということの異常な事態について質問する。**

**「現地」すなわち、７月５日の世田谷区での説明会の席上、そこでは国を代表している国道事務所の国交省官僚である辛島計画課長は、「なぜこんな無駄なことをするのか」という地元住民の質問に対して、以下のように回答した。**

**「（道路として供用できなくても工事の）効率が良いということがある。（土砂を迅速に東名道に接続して運べるので）早く作りたい、という目的には適っている」**

**と、住民多数の前で述べた。将来計画が変わったにも関わらず、将来計画のために行った設計をそのまま施工し、土砂運搬ルートとして使えば「早く作れる」という発想と発言は、世界の土木業界（中国を除く）においてノーマルな発想といえるか。**

**そもそも、同ルートを無駄に掘らなければ、他の効率は格段と向上する。**

**すなわち、東名への接続線（いわゆるジャンクションのランプ部分）は、本坑から分岐も合流もさせることなく、本坑をストレートに東名に接続すれば済む。**

**そもそも１５００mの区間そのものも野川に隣接した、ほぼ国分寺崖線の景観軸内であり、、この不要部分の廃止は、周囲環境への抵触を劇的に低減させる。**

**またそのことにより、長径３２ｍに及ぶ土壌阻害の大きいＮＡＴＭ（ナトム）工法区間（約５００ｍ）を設ける必要がないなど、ジャンクション周辺環境だけでなく、現区分地上権者の安全・安心も格段に向上するのである。**

**周辺は２３区内では唯一のホタル自生地である「成城でみつ池」をかかえた国分寺崖線の、東京でも数少ない都市緑地法に指定された特別保護区である。ＭＡＴＭ工法の廃止は、従来、強く懸念されてきた保護区内の湧水や野川への抵触を最小限に抑えられる。・・・等、利益は計り知れない。**

**それにもかかわらず、これらの明らかな利点を無視し「早く作りたいという目的に適う」とは、国家公務員の言動とし正気のものといえるか。**

**これは言い換えれば「目的のためには手段をえらばない」という態度そのものではないのか。**

**この不要部分本坑１５００ｍこそ、その巨額な工費（推計１５００億円）を、東日本大震災・原発破綻などの災禍にあえぐ人々に直接振り分けるべきではないのか。**

**「早く作れる」と回答した官僚のずる賢い計算は見えている。**

**現在は道路としての役に立たなくなった直径１６ｍの本坑相当のトンネル２本を無理押ししてでも作ってしまえば、今後の本坑掘削時の排出土砂を直接的・機動的あるいは自動的に東名高速に乗せられることと、すでに設計してしまった換気塔への煙道としての利用がおもな狙いである。いずれも道路の本質ではない。こんなに贅沢で愚かしい工法は、世界に前例がない。極めて杜撰で過剰、非常識な投資である。**

**●これは、歴史に残るほどの工法といえるので、確認したい。**

**国土交通省は、現地官僚の、現地住民に対するここまで非常識な言動を承知しているのか。**

**そして、「早く作るために本来は不要なルートでも作ってしまいたい」（大意）という言動（説明）は、オーソライズされたものであるのか、回答せよ。**

**●東名ＪＣＴ部分の過剰投資、使用不能トンネルの設計変更を求める。国交省の見解を示せ。**

1. **「外環工事現場の土壌汚染」について**

**本年５月１５日東名高速脇の外環道のいわゆる「準備工事現場」（世田谷区大蔵５丁目２１）から、多数の住民の指摘どおり、基準を上回る特定有害物資「鉛」が検出された。**

**当該土壌は、江戸期から著名な“六郷用水”とその分水、及びその堰などの大規模な構造を完全に産業廃棄物で埋め立てたのち、区画整理を実施、付近一帯の土砂を集積したまま長年（昭和時代から）放置。その上を不法産廃投棄業者が焼却等、産廃処理を行っていたが、国は基準を上回る「鉛」検出後もそれ以上の追調査を行うことなく、実質的には焼却場の地盤と化した土壌を盛土と称して、住民に充分な説明もないまま運搬処理を行おうとしている。**

**●汚染された土壌を、いつ、どこへ運搬しようとしているのか、示せ。**

**国（国交省）は適法に行っているというが、土壌汚染対策法にいう「形質変更届」や「地歴調査」を済ませているというものの、それから３ヶ月ほどたって、試掘をした結果、汚染があきらかになった。当該地が、産廃焼却場であったという古老の指摘にも国の担当者は、「知らなかった」と証言した。**

**しかし、その後、住民側の調査で、産廃焼却の事実や（東京消防庁開示情報）、当時の各紙の報道で、逮捕者が近隣からでるなど、特殊な土壌であることが証明された。**

**付近住民は不安をいだきつつ、暮らしている。国は、当該土壌の、十全な調査を行った上で、移動させるべきではないか。不法投棄である以上、「鉛」はたまたまの検出に過ぎず、解体家屋等が投棄物の主体であったということから、当該土壌からは、何が出てもおかしくないといえる。**

**現在の、産廃焼却場の地盤と化した、昭和時代の１５００㎥の土壌は、まず調査を行ってから然るべく移動するのがスジではないか。住民は、日々不安のうちに暮らしている。**

**国の事業としての、責任を問う。**

**●汚染された土壌であることが判明した以上、さらなる調査が優先されるべきである。**

**当該地の地歴から、他に何が検出されるかわからない以上、まずは慎重な調査が優先されるべきと考えるのが常識だが、国土交通省の見解はどうか。**

**このことは、東京都や環境省とも様々な連携で申し入れをしているので、国土交通省の対応方としてどのように決定しているのか、特に正確な回答を求める。**

**なお、事業者は、急ぎ運搬する体勢も見せているので、回答は急を要する。**

**以上**