

外環道事業における大深度地下使用認可申請の重大な瑕疵について

公述人 世田谷区

金子秀人

(* 公述ではパワーポイント投影を併用しています)

皆さんこんにちは、世田谷の金子秀人と申します。昨日からずーっと聴いてますので、今日も聴いてまして約2～3名の方を除いては、大体私が考えていることと全く同感で、付け加える余地もないほど全く共感できるお話しばかりなので、今日私は、皆さんがなるべく仰らなかった事のみをいいたいと思います。

これは特に、事業者の方にとっては、お待ちかねの大深度問題なんですよ。

「大深度問題々々々々々」とさっきから仰ってましたけど、大深度問題、ズバリでいきます。

大深度問題に係る外環道事業ということにもなりますよね。

それから、多分に事業者の方にとってはスキャンダルでもあります。なので、今回、拳証の必要はないので、克明に時間とかお名前を挙げたりすることはあまりくしないつもりでおります。なので、後日、「そりゃ違うだろう」という反論があればそれは認めます、認めますというか、受け付けます。ただし、後日にしてください。

それから、そういうやりかたをしますから、ワン 이슈 というか シングル 이슈 でいきますから、話は極めて具体的です。だから、最初にこういう余談と言うか、前提事項をハッキリしさせておきたいと思えます。

まずお許しいただきたいのは法的なコトバが出てきたりする割には、中央道・東名ジャンクションの間を、本来なら「中央自動車道・富士吉田線支線」とか言わなければいけないのですが、これはもう簡単に「中央道からの外環」とか言わせていただきます。

「大深度ナンタラカンタラの措置法」というのを「大深度法」で準用させていただきます。置き換えてください。ちょうどこの公聴会が土地収用法の公聴会とほとんど同じですね。コトバだけ置き換えが行われている。「大深度を勝手に使ってください」ことに対して“収用法“を持ってきたというのは、さっき、「頭が悪いよ」とヤジを飛ばしたのですが、かなり頭のいい方の発想だ。ろうと思えます。なので、その緊張感でちやんと話さなければいけない話だろうというふうに思ってます。

それから話の前提として、どういう人間ががそういうことを言っているのか分からない、と思われるといけないので、これまで言ったことのないことですが、一応私の“属性”を言っておきますと・・・、私は仕事で、かつて「青函トンネル」とかですね、有名ですね「関越自動車道」もっと巨きなものでは「ポートアイランド建設」とかですね、それから「福島原発」、「原子力船むつ」にも乗りました。その他いろいろですね、そういう要はメディアで「男たちの現場」というシリーズをやっていたんですね。そういうのが好きだったんですね。僕はそういう世界が好きだったんですが、その当時の男たちと比べると、さっきからお答えになっている事業者の「男たち」の方のお答えが、申し訳ないんですが、ちょっと物足りない。

ちょっと意見の違いがでてくるかもしれません。

そういう仕事をしていたのと・・・、趣味で、これは業としていないところに自分なりの意味があるのですが、電気工事士でもあるし無線技術者でもあし、そういうことが好きな男であるということですね。直近では、「週刊こどもニュース」という番組の立ち上げと企画・構成をしておりますので、あとでてくる非常に

難しい何だかわからないことを易しく説明するということには若干職業的感性を使えるかもしれないと思っています。

何よりも、「大深度地下」を使用するということは、重要な要件としては「公共の利益に適うこと」ということですね。これは当然ですね。法律の前のほうに書いてあります。いわば、法の考え方、精神のようなものと言ってもいいでしょう。

これが、国交省のお仕事とちよっ違うのはですね、JR 東海の事業説明会などに行きますと非常に丁寧に、「皆様の大深度地下を使わせていただきます」相当、腰低く言っています。ところが、そこいくと国交省、頭が高いですよ。

国交が頭が高いのは、それだけじゃなくって、こういう場でもちゃんと規則に従わないと、「なんたらかんたらを命じます」と言いますね。

私に命じないでくださいね。私が不測のことをして、騒いだりしたときは、貴方がたに命じられるような必要があった場合には、筋としては警察を呼んでください。警察に引き渡してください。警察と話をします。国土交通省が普通の場で直接私に命令するような権限などは、この道路事業において何もない。だから、そういう言葉の使い方からまず気をつけていただきたい。

(事業者前列あたりから、「あるんじゃないか？」というような疑問的な私語が伝わってきたので)

ん・・・法律のコトバとしては、行政の用語としての「命ずる」というのはありますよ。でも、それは家に帰って広辞苑でもひいてみてください。色々な意味がありますよ。

まず、第一義的に出てくるのは「目上の者が目下のものと言いつける言葉」ということです。

だから少しは広辞苑的な常識ももってください。でないとなさっきからいろいろな質問が出ているのに答えられない話しばかりでしょ。で、大深度法のいう「公共の利益」に適っているか適っていないかの問題でしょう。事業者のおやりになっていることが。

外環道で壊滅！戦前の先駆的な緑地地帯（先進国首都の恥・Tokyo, 昭和14年の夢）

まず、これを見てください。これは先ほど都知事の代理人の方がいらっしたので、・・・まだいらっしやるのかな？ぜひこれは見ていただきたいですね。真逆のハナシですよ。これ、何でしょう？

国交省、関係あるんですけどね、建設省の時代に。これ、昭和14年。昭和14年の東京市のグリーンベルト構想の地図です。戦後7回ぐらい浮上するのですが、結局、いずれも実現せず、外環道で、決定的に根絶やしにされます。

先ほどの都知事代理人の方が「九都県市首脳会議」ということを仰っていましたが、いかなかったことが一つある。九都県市首脳会議は三環状の促進を一生懸言っています。災害、とか。

ところが、民主党の馬淵さんなどに言わせると「災害の時一番恐ろしいのは結節点、環状線の出入り口や周辺の都市構造だ」と猪瀬さんに反論してますね。

この、地図は、実は大正14年にアムステルダムで開かれた「国際都市学会」で都市の膨張を食い止めるのはどうしたらよいか、という議題があった。この会議に触発され、影響を受けた当時の俊英たちが構想した、

東京市のグリーンベルト構想地なんです。戦後、七回浮上し七回実現しなかった。それが外環道で、ほぼ完全に根絶やしにされます。私、地図上に地名をプロットしてみたんです。外環道は、このベルトの上に作られるのです。私は数十代にわたってこの「武蔵の国の住人」ですが、石神井城跡、とか、喜多見とか、練馬とか・・・「武蔵七党」の後裔としては“父祖の地”だという思いがします。これを根絶やしにする計画、事業なのです。

さっきの都知事代理人の方は仰らなかったけれど、九都県市首脳会議では、平成22年6月に、総理大臣と農水大臣にも要望書を出して、この三環状の沿線を「緑が多い地域ではあるが、高速道路が来るという千載一遇の機会を逃すべきではなく、農地法をも変えて産業基盤にするよう」要望書を出しています。「緑の多い地域」ということを承知でやる。緑が多いのは当然で、大昔からの武蔵の国の水源地帯であり、今もなお、良質な飲料水として知られます。それでも“産業”だという。しかもその中には、産業であるはずの農業も水産業も含まれていない

まことに、杜撰でいびつ。先進国の首都構想のあり方としては、非常に貧相なことになっています。しかし、それを承知の上で外環道をやる。いわば「確信犯」でおやりになっている。だから私の口調もこういう口調にならざるを得ないんですね。そういうことを国交省の方はご理解ください。ちなみに九都県市と言うのは、東京、埼玉、千葉、神奈川、それに相模原の様な政令指定都市です。当初の座長は石原慎太郎氏でした。先ほどの方は詳しくは仰らなかったで、付け加えておきます。

【本題】知られざる「大深度“盲腸トンネル”」の秘密 1000億円の巨費

は？

さて、これからが本題です。大深度できた外環道の本線、本坑は、世田谷区に入ると、およそ2.5キロほどで、東名高速に達しますが、世田谷区に入ってから、ほんの数百mぐらいで、東名に上っていく進入路に分岐し、残りの2kmほどは、完成しても供用されることのない、図のように行き止まりですから、どこにも行きようがないでっすよね、この図のとおりに行き止まりトンネルとなります。盲腸といった意味がご理解いただけると思います。図の通り、これはまさに盲腸です。こんなものが作られようとしていることは、実はほとんどの人が知りません。

この本線は、東名をアンダーパス（大深度で潜り抜け）以南に向かう構想で都市計画変更決定されましたが、「対応の方針」に約束された「平成21年度中の以南検討機関の設置」が頓挫し、およそ2Kmもの、直径16mの行き止まりトンネルとなるのです。

行き止まりトンネル、すなわち“盲腸トンネル”は、東名に向かう進入路の分岐部や合流部になっているので、直径34mもの前代未聞のトンネルが設計されており、国交省自身の検討委員会でさえ、市街地に前例のない工法ということで、念入りな検証を呼び掛けています。

平成15年の構想時代は、本線はそのまま東名に直結する構造でしたから、このような危ないものは必要がなかったのです。危ない工法の上、完成してもこの世田谷の本線区間の70%にも及ぶ区間は、供用されずに放置されます。

昨日の大島先生は外環道はシールド工法なので、上総層が空気に触れる心配」はない、と仰っていましたが、これは完全な間違いです。この盲腸トンネルの直径34mのカマボコ型の分岐合流部、内外数百m区間は地中拡幅工法がとられ、シールドマシンのみでの工事では建造不可能です。こういうことが、大深度で行われているのです。さらに肝心な点は、工事しても供用できないことです。このことが、「公共の利益」になるなら

まだしも、大問題は供用される本線と同格の大規模トンネルであることです。

この「盲腸トンネル」は国交省が流布してきた「概念図」には適正に表現されていません。実は東名に接続されるランプの下部沿って掘られているので、平面図では表現不能なのです。この、私が、鉛筆でなぞった部分の下部に約2kmづつ掘られて行きどまっています。世田谷区内の全貌が判るように地図をつなげましたが、およそ、70%は、本坑の機能は果たせません。

では、なぜ、この様なものを造るのかというと、「地域課題検討会」を経て纏められた「対応の方針」にあるように、“東名以南”に向かうためのものでした。ところが、今日も東京都と、関東地方整備局に電話しましたが、5年たっても「検討機関」は設置されていません。出来ないのには出来ない理由があるのですが、それは後ほど述べます。今は、「公共の利益」になるものが、作れない、という状況にあります。

1mで一億円とすれば1500億円～2000億円が、役に立たないのです。「そんなにかかりません」と大畑計画課長はいいます。それは、艦装していない船と同じですから、多少は安く上がるでしょう。しかし、これまで、その費用が公開されることはなかったので、巷間のいい方を援用するほかありません。また、供用されなくても莫大な維持費はかかります。

この内外周り3Km～4kmのトンネルが供用されない。100年後に「ブラ・タモリ」という番組があったら、まずここをロケ地に選ぶでしょう。とてつもない変なモノが良好な住宅地の地下に残る。新橋駅地下に今も残る戦前の幻の地下鉄駅は路線変更によるものですが、外環道では初めからそのような“遺跡”のようなものが作られようとしているのです。ただでさえ、トンネルを造るということは環境負荷が大きいのに、こういうのを平気で作ろうとしている。

これは何らかの作らねばならない合理的な理由があるはずだ、というのが私のテーマでした。とことん調べもし情報開示も求めてきました。一昨年春、説明会の折に辛島計画課長に質すと「工事が効率的に行えるというメリットがある」という回答でした。いわば工事の“都合”です。

その“効率”と言うのが何を指すのかは辛島課長は言いませんでした。しかし、私は、「土砂排出路だな」と思いました。

土砂の排出については、「当初は世田谷通りと多摩堤通りを使用、のちにルート上に移動する」というのが、調査事務所時代の鈴木通仁調査課長の回答でした。したがって、本坑掘削後の土砂排出路利用は、後付けの理由にほかなりません。

19年4月の都市計画変更設定の際には、このルートは、東名以南に向かうルートとして、B/Cにすら算入されていたのです。このことは、現在、関東地方整備局の企画課長である和田賢哉元調査長も、杉並区で行われた「立ったままの面談会」で、住民に明らかにしました。

また、副大臣時代の馬淵澄夫議員も、私の問いかけに「全部つながっちゃっているんですね」と、事実を認めました。この元大臣の辞任に際して、置き土産のように、この杜撰なB/Cの一部が改められていました。そもそも、“土砂排出路がB/Cに算入されるということ自体が真面目に考えればスキャンダルです。少なくとも“公僕”が行ってよい操作ではない。

また、住民の中には、“煙道”だと指摘する人がありました。東名脇には、基礎設計を終えた換気塔の建造が予定されています。「なぜ、こんなに2キロ近くも排気を引っ張る理由があるのか」住民間でも議論は百出

しました。住民の中でも、専門肌の人の中には、「換気塔は環境アセスとセットになっている。今更うごかせないよ」と指摘する人もいました。

さらに昨年の9月、現在の大畑課長は、前年の外環道7区市ネットワークへの、説明会の突然欠席をリカバリする目的の武蔵野市における「質問回答会」で、突然、この「盲腸トンネル」が、避難路である、という驚くべき新説を打ち出しました。

これがなぜ“新説”かということ、その直前までは、避難路の形式さえ定まっていなかったからです。すなわち、床下板方式と、横連絡口方式のいずれかという説明にとどまっていたのです。ところが提出された資料は、この2方式の違いを説明するていどのもので、「大深度の避難路」たるものの具体国道事務所は説明できませんでした。

また、“Uターン場所”とか“駐車場”など、住民間には荒唐無稽な説も流布されていました。

はじめは、東名以南へのルートであったものが、次に「煙道」になり、「避難路」になり、次々にこの途方もない盲腸トンネルの“使い道”が変わっていきました。

こうして、11月8日付けの大深度地下使用申請書の別添資料2-23には、ほぼ、土砂排出と、作業場確保のための名目が、怪しげな文体で記されるに至りました。“煙道”の目的が特筆されていないのは、実は、換気塔と盲腸本線が、場合によってはつながらない可能性も出てきたからです。換気をランプのほうで行う可能性が出てきた今、盲腸トンネルの存在意義は、土砂排出と、作業の足場、機材やりくり場としての本質しか見出せなくなったのです。

このように、公共の利益に直接貢献しない、都市計画決定時の以南ルートが性格を変え、工事の段取り・足場構造としてのみ使われるということが、今日ありう得ることだろうか、と盲腸トンネルの経緯を知っている者には非常に疑問を覚え、11月8日に情報開示請求した申請書類を調べてみました。そこに、この盲腸トンネルの事が出てきましたので、読み上げます。

ここに、その申請書類の実物コピーがあります。30センチにもなる厚さの申請書類の「別添資料2-23」というものです。これは情報開示請求を行わなければ入手できないものです。通常は人目に触れない。問題部分の一例を、パワーポイントに示しましたが、お読みになりにくいと思うので、読み上げます。この内容が、この盲腸路線を、許認可権限者に「事業者側」が説明しているものです。

読み上げます。これは一例ですが、分かりにくいので、よくお聴きください。

【虚偽申請の例】

『 【別添資料2-23】

(前略) なお、本線トンネルとランプトンネルが分合流する分岐合流部については、その両端の本線トンネル(東名JCT分合流部から東名立坑部までの緊急車両等走行路兼避難路を含む)の施工にあたり、土砂搬出のための道路として、分岐合流部の施工(切り開き)前に必要な施設であり、本線同様規模の施工をすることが必要な範囲である。

また併設する本線トンネルの間における様々なリスクが顕著化した場合に、社会的影響の大きいことを勸

案してし、施工に必要な範囲として事業区域に含めるものである。』

何を言っているのわかりませんね。これは分からなくて正常です。平成19年4月、本来そうした目的でなく都市計画変更決定されたものを、なんとか作文で、この工事には必要不可欠であることを強弁しているので、意味が不明にならざるを得ないのです。

さきほどの自己紹介の時に、「週刊こどもニュース」のことをい言いました。その作法で読み解けば、事業者側はこう述べているのです。

【分かり安く言うと】

『ランプと本線の分岐合流部となる地中拡幅部を掘るために、その土砂排出用に本線と同規模のトンネルを東名までの間に掘っておく必要がある。

また色々ヤバイ事が出てきて、しまった場合、社会的影響が大きいので、施工必要な範囲として、事業区域に含めるものである。』

こんなことを書いていいのか！。まるで、天下の、晴れて本格適用されようとしている大深度地下使用認可申請に、まるで、談合業者のような、内部にしか通用しないことがぬけぬけと書かれている！

これが、その紙だ！！（公述者、紙を壇上でひらひらさせる）こんなもので、この「この大深度法の認可申請していいのか一体！？

だれが書いたんだか知らないけれど、刑事責任になるかも知れないよ、例えば、業界の中で談合してたり、なんとか研究会と称しながら談合しているような、そういう人々がうちわ文書として書くようなことが書いてんだよ、事業者は。！

許認可権限のある方々はそのへんを良く考えていただきたい、これは少し、工学の事も法律の事も、工法のこともしらなるとなかなか分からない者なので、よくよく考えていただきたいと思います。

あきらかに都市計画決定と異なることに建造目的を変え、さらに「大深度使用特別措置法」にある説明の義務にも大きく相違して事態の推移について一度も説明会は行われず、しかもその建造の主目的を、この間、大きく4転5転させています。まるで、「大深度法」に泥を塗るような作法を事業者は行っています。

こんなものを、「大深度法」が許すのか、認可したとすれば、許認可権者の神経を疑わざるを得ません。財産権にも抵触する大深度地下は、公共の利益と勘案して使用を認可されるものです。土砂排出と工事の足場の意味しかない当初の以南ルートをあつちの理屈で残すことは暴挙と言うべきです。

こうなると、本坑の本来の利用価値は全くないんです。利用価値のないものを約2キロにわたって世田谷区では延々と造られてしまうんです。

さっき農家の方が仰っていましたが、そういう方の近所も、供用もできない、公共に劇的に寄与しているものができるわけではないのです。石原慎太郎元都知事は、「そりゃジャンクションの周りは多少被害は出るだろうが、国のためだ」と述べています。（23年12月22日記者会見）

要するに国交省の工事の都合で利用する。元都知事に、この構造を理解できるセンスがあるかどうかは分かりませんが、本来の目的から大きく逸脱してしまったのが、しかも11月8日申請文書に俄に起草された

ものが、この虚偽的なねつ造申請です。

「お国」というよりも、住民のや地域への不可、ひいては国益を勘案すれば、人道上の問題ですらある。皆さんはプロだから、これがどれだけべらぼうなものかはわかるでしょう。本坑・本線の立派法的手続きを、ズリ出しに使うだけです。青函トンネルだって、目的を終えた上で残置された先進導坑の利用にとどまっているのですよ。それをハナから目的外の建造行などは、まさに前代未聞の土木事業で、国益上、到底許されるものではありません。

* 一方、この盲腸区間を認可せず、変更することによって得られる公共の利益は、計り知れないものがあります。つまり、本線を「ダイレクトにランプに接続することによって得られる利益は、簡単に挙げるだけで以下の大項目の公共的利益が計られます。

■ 地中拡幅部の解消

■ 立て坑の削減

■ 環境負荷の劇的低減

■ 地権抵触家屋の激減

■ 巨額建造費が不要（1500億円～）

■ 成城みつ池・国分寺崖線の保全

◎ 何よりも。法と国益にかなう

単なるオルタナティブを超えた劇的なものとなります。

さて、では、「東名以南」はどうなったか。これは難しいんです。ジャンクションはハーフジャンクションのままですが、国土交通省が困るくらい「東名以南は」難しいんです。

明確な理由があって、東名以南は難しいんです。そりゃ5年や10年で以南が何とかなればともかく、そういうレベルではないのです。以南の方策が全く見えないので、いろんな理由をつけて、役に立たないものを残している。ところが使い道がない。こういうものを許認可するという話はあっていい話ではないはずですよ。同じ国交省だから、申請者も許認可権者も同じ国交省ですから言いにくいんですが、こういうものは、許認可をした人自身の子供さん、お孫さん、ひ孫さん、玄孫（やしやご）さん・・・私のうちは、何十代もこの関東ですからね、こういう実に困った巨大なものを作ってくれた、ということとその人々、つまり皆さんのご子孫が認識できるようなものを、少なくとも住民としては、残したいと思っています。それくらい、行政の倫理から言っても呆れたことがおこなわれようとしている。

頓挫した“東名以南”の副産物が“土砂排出路”（申請書に記した虚偽記載の無理）

これは、東名以南が、法的意味のない単なる“予定”線の通りに計画されようとする、ハッキリ言うと、東名の以南の4k先には、二子玉川という巨大再開発地があります。その2キロ先に、第3京浜があります。写真のように、この高度に再開発され、今なお開発中の二子玉川の先で、国分寺崖線と、一級河川多摩川が非常に狭まった地形があります。ここは。私は上野毛の生まれですから良く遊んだ場所ですが、都内では珍しい渓谷を形成するような急峻な国分寺崖線と多摩川が本当に接しているのです。

この写真にも見えている第3京浜と、仮に南下する外環とが、東京都内で結べない、という障害が起こるのです。地理・地形的にも、自然環境的にも、物理的にも法的にも、都内で第3京浜と結ぶのが極めて難しいのです。困難なのです。しかし、環状の高規格幹線自動車道が、放射状の高速道路と都内で結べない、J C

Tを形成できないという事態は、ICはなくせてもありえない、あってはならない、3環状推進論者（例、九都県市首脳会議等）にとっては致命的な欠陥構造なのです。国は、この問題を、住民にはひた隠しにして、“以南”を餌に、外環道の「3環状9放射の健全性」を謳いながら、事業の健全性演出してきましたが、ついに都内での第3京浜接続の困難を、ある大手新聞社の正式な取材に対して、開陳したのです。したがって、この件に関してのみは、人名など固有名詞等は今は明かせません。

そういうわけで、現在は以南の構想は存在しません。検討機関などを設置できる実情にありません。せいぜいできることとして、“東名以北”つまり現事業地全体を再調査し、高速道路のあり方を含めて基本的な検討を日常業務として続けているにすぎません。

とうぜん、多摩川を壊す（例えばスーパー堤防化）、川崎市への移行・・・など巷間も騒がれる噂話も含めて、官民とも多数の“おとぎ話”があます。しかし、それらが、かなり非常識な発想をしても10年や20年で解決するわけはなく、つまり、ほとんど、「白紙状態」であるということが実情であり、正しい認識法なのです。これは私が言っているのではないので念のため。国交省内部のご認識です。

このことは、昨日の商店街連合会のオジサンにも教えてあげたかったけれどとても信じないけど信じてもらえない。世田谷区議会でも誰も信じない。東名以南ができるのを指をくわえてじっと待っている。

外環道事業で40年、袋地に閉じ込められる、行政はこの責任をどうとるのか

そうした中で、様々な悲劇が起こっている。例えば、子の地図を良く見てください。住宅地図です。この四角いところは墓地ができようとしています。

野川に隣接していますが、野川は人工河川で、外環の最初の都市計画のころ1966年、旧野川を柵具にした。それで、旧野川と挟まれた、道路のない、いわゆる袋地、（囲繞地；いにようち）になってしまった。ところが、40年放っておかれた。公道に面してない土地hができてしまい、違法だが、旧河川の埋めた地を利用してきた。

なぜか。実は、この土地の下には外環道がある。やがて、橋脚のため買収がとていされていたので、国も、都も区も、このお宅に手を差し伸べなかった。そして、19年4月の都市計画変更決定で、橋脚の話はなくなり、浅深度区分地権者となったので、買収はおぼつかない。となりの悪徳墓地業者と噂されている墓地業者には公道に面しているのだから、墓地建設に反対しているもののこの墓地の拡張に応じ土地を売却するのが、経済的には最も合理性があるという悲劇が生じている。この間、40年にわたって、国も、都も、区も責任をとらなかった。一体国土交通省はなにをしてきたのか。

外環道は、こういう悲劇を無数に生みだしている。そもそも隣地に墓地業者が目をつけたのは、外環が通ること目をつけた、地価の値下がり、浅深度とはいえ、補償金のせいだ。この責任を一体、だれが取るのか。このことを大深度説明会など言おうとしても、各地30分で説明を終わり、8時30分で、大畑計画課長は、別の出口から出て行ってしまい、住民は、「待つて〜」と追いつがるように追いかけると員が人間の壁を作ってそれを阻止する。この写真は、住民が泣きながら撮ったんだよ、これは。こうやって私も体を触って制止された。。こんど私の体を触ったら、殴るからね。こういうことで説明会の30分の大深度はされているわけです。これは出るべきに場所に出て、証言する用意があります。

これが、この国土交通省がやってきた、外環道というものの実体なんです。それと「東名以南」ということで、だまし続けて住民たちを、なんとかつないできて事業を継続させた。じゅんぐり、じゅんぐり、やって

いけばいいんだからね。君たちには、異動がある。だけど住民には異動なんてないんだ。しかも君たちは業務で今日を出ている。僕は自分の業務を棚上げにしてここにいる。

なぜいるか。それはね、やっぱり君たちと違うんだよ。何十代とこの武蔵の地で一所懸命でやってきたんだから。。だから一所懸命なんだ。だからこの土地に愛情を持っている。

その愛情の名において、君たちがやろうとしていることは、これから何百年たとうと、何らかの方法で君たちの子孫たちが、うちの先祖はこういうことをやらかしてくれたんだなあ、ということが判るようなことをしたい、と思う。

それから、誰の責任かと言えば、国交省の責任、国の責任だろう、都の責任だろう。この袋地は、区の責任でもある。行政が、住民を泣かせることは、もうやめてもらいたい。

だから、そういう責任は、徹底的に追及していく

その責任を感じないでよくシラ～ッしてられるなと感心するよ、それはやっぱり君たちがやっぱり2年もたてばいなくなるから、そう言われていられる。けどもうそれはできないと思ってもらいたい。徹底的に調べるところは全部調べる。情報は上がっているからね。メディアやってた人間をナメないでもらいたい。これは個人的に攻撃するという意味ではなくて、ちゃんと合理的、合目的な方法と要路を通じて、しかるべく民主的に、君たち特にキャリア官僚はキッチリどういう仕事をしてきたかっていうことを私は記録しているから。そのつもりで、大畑計画課長も2年前の不始末の借りを、ちゃんと、大塚さんに、返してください。そして、説明会にちゃんと応じるように。この期に及んで説明会に応じないなんていうのはもってのほかです。以上で私の公述を終わります。 [了)