

東日本高速道路株式会社
横浜工事事務所
所長 小谷 充宏 殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会（連協）
会長 比留間 哲生

「よこかんみなみ」記事に対する抗議並びに質問（要望）

早速ながら貴事務所で現在刊行中の「よこかんみなみ」の記事について抗議するとともにいくつか質問致しますのでご検討の上回答頂きたく申し入れ致します。

記事に対する抗議

1. くり返しアンケートについて

「よこかんみなみ」は 2006 年 3 月の Vol.4 以降 2010 年 12 月の Vol.25 に至るまで毎回以下の設問によるアンケートを掲載し、それが南線関連の地域住民に配布されてきた。

●よこかんみなみについてどのようなことが知りたいですか？

道路計画、道路構造 事業の進捗状況 環境対策 開通効果 その他

このように同じ住民に対して 20 回以上同じ内容のアンケートをくり返すのは未だかつて聞いたことがない。

そもそもアンケートというのは、ある母集団の意志を知るために行われるのであり、通常 1 回の調査で一応の結果が得られるものである。したがって同じ対象に同じアンケートをくり返すのは異常であるだけでなく対象者に対して礼を失することである。アンケートの目的は母集団の意志を確認し、それに対して適切に対応することである。したがって上記アンケートの場合、南線について知りたい項目が示されたら、その内容について詳しい情報を提供すべきであり、これが対象者に対する誠実な対応である。しかるに「よこかんみなみ」は何が知りたいかを聞くだけで、知りたい項目の内容について説明することは一切なく、これでは何のためのアンケートかと言いたい。上記アンケートの結果なすべきことは、例えば環境対策について知りたいという意見に対しては、排ガス対策特に換気塔についての情報を、また住民が最も心配する地盤沈下について具体的な対策の内容を説明すべきである。さらに道路構造を知りたいとする意見に対しては、単に 8.9km 区間のどこがトンネル構造といったものではなく、10 車線に及ぶ古田インターの詳細な構造を、そして庄戸トンネルは断面積 870 m²の巨大なものであることなどを説明すべきである。

しかるに「よこかんみなみ」はアンケート結果が出たあと環境対策や道路構造を知りたいと答えた件数を集計しただけで、内容を知りたいという人達の要望にこたえることは一切しないまま次々と同じ質問をくり返しており、これはアンケートの結果何をするかではなく、アンケートそのものが目的化しているのである。すなわち、そこには住民に充分説明して理解を得るといふ意志は全く感じられず、アンケートをすることによって住民との合意形成に努力したかのようなポーズをとっているに過ぎず、このような不誠実な対応に強く抗議するものである。もし、そうではなく「よこかんみなみ」

のくり返しアンケートは住民との合意形成を得る上で有効なものと主張するのであれば、是非その理由を伺いたいと思う。

2. アンケートの名を借りた不当な誘導について

2006年度に港南台駅前、大船駅および戸塚駅で開かれた「よこかんみなみコミュニケーション広場」を訪れた住民にアンケートを行い、約1200人から回答を得た結果をVol.6(2007年1月)に掲載した。また2007年11月に本郷台駅で同じ内容のアンケートを行い、333名から回答を得、その結果をvol.11(2007年11月)に掲載した。アンケートの設問は「よこかんみなみ(横環南)に何を期待しますか?(複数回答可)」とし、その下に期待する項目として1. 早期の完成を期待、2. 環状4号線などの周辺道路の事故の減少、渋滞緩和の効果を期待、3. 代替路にもなり、レジャー、業務など移動性の向上などの効果に期待、5. 上記以外、6. 特に期待するものはない、7. 無回答、の7項目を列記している。

これは以下に示すように南線建設に対する住民の期待が如何に大きいかを示すためのアンケートの名を借りた極めて意図的な誘導というべきものである。南線が住民にとっていかに利便性が高く有用であるだけでなく、国の計画する圏央道の一部として国策上どんなに重要な道路かを会場一杯に展示したカラーパネルを使って担当者が熱心に説明し、そのあとアンケート用紙に書いてある期待する項目に印しを付けて下さいといえは多くの住民がそれに従うのはむしろ当然であり、これは半強制的な誘導以外の何ものでもない。なぜなら、ここでは大気汚染や地盤沈下などの道路公害の説明は殆んどなく、南線のメリットだけが強調されているからである。しかもこのアンケートのやり方は、初めの頃は住民が椅子に座って用紙を前にしているすぐ傍らに担当者が立って用紙への記入を眺めながら、時には書き方に口添えするなどの光景がみられ、これに対して住民がその場で注意し、後日連絡が貴事務所へ文書で厳しく抗議したため、それ以後はこのようなやり方はなくなったという経緯がある。このようなアンケートの名を借りた不当な誘導により南線建設への期待項目に印しを付す住民が多いのは当然であり、このようなやり方で得られた結果をもって南線建設に大多数の住民が賛成であると主張するのは論外である。なお注目すべきことは、このような不当な誘導にも拘らず、「特に期待するものはない」の項目に印しを付したものがVol.6で58件、Vol.11で24件もあったことである。この人達は南線が沿線住民にとって深刻な公害以外何のメリットのないものであることを十分に承知していて、そのことに一切触れないまま一方的にメリットだけを宣伝するやり方への抗議をこめてこの項目に印しを付したに違いない。

元来、アンケートの目的はある母集団に属する個々の人達のある問題についての意見を知るために行うものであり、その場合個人の判断に予断を与えるようなことはすべきでなく、もしそれを行うとすればそれはアンケートの邪道である。しかるに上記アンケートは南線について良いことづくめのことを説明したあとに行うものであり、個人に対して一方的に偏った予断を与えているのである。とくに問題なのは、南線の建設費や横浜市負担額に一切触れないのは決定的な誤りである。というのは膨大な建設費を要する道路建設について費用つまりコストを無視して議論してもそれは全く無意味だからである。現在、国、地方を問わず道路建設を論ずる場合の最も重要な指標はbenefitとcostの比(B/C)であり、これがすべての議論の出発点になっているのである。従って南線についてのアンケートで一方的にbenefitだけを挙げてそれに印を付けさせるやり方は論外であり、されに言えばこれは納税者に対する許しがたい背信行為である。なぜなら利便性が高いなど良いこと尽くめの説明をして、このような道路にあなたは何を期待しますかと問えば、そんな結構な道路は早く作って欲しい

と回答するのが当然である。自分は建設費を一切負担する必要がなく誰かが造ってくれる便利な道路の建設に賛成するのは当然である。しかしこれは許し難い不当な説明であり、南線の建設費は 4300 億円と膨大であり、横浜市の負担額も 600 億円にも上るのである。この事実を知った上でもなお南線の早期完成を期待する住民が上記アンケート結果にみられるほど多くいるとは到底考えられない。なぜなら現在厳しい生活を強いられている住民にとって 4300 億円は高速道路建設よりも医療、介護、教育などいま緊急に必要とされる分野にふり向けて貰いたいし、横浜市負担分の 600 億円は産科が一つもない貧弱な栄区の医療の充実を図ってほしいと思うのは当然だからである。実際、南線についての住民の意見として「必要性、コストから考えるとこの事業は住民にとっては不要である。コスト対比の資料を作成し、記事として取り上げてみたら!」が掲載されており (vol.10.2009 年 11 月)、これが多くの住民の意見を代弁するものである。したがって南線に関するアンケートの実施に当たっては南線の建設費が 4300 億円で、横浜市の負担額が 600 億円に上ることをはっきり説明すべきであり、是非今後このようなアンケートを実施するよう強く求めるものである。

終わりに上記アンケート結果の図示の誤りを指摘しておきたい。上記アンケート結果を Vol.6 (2007 年 1 月) と Vol.11 (2007 年 12 月) に図示しているが、いずれも図に回答件数 (複数回答可) を示しながら、縦軸の単位を人数としており、これは明らかな誤りである。このような単純な間違いが訂正されることなく放置されていることは広く配布される刊行物としてあってはならないことであり、ここに厳しく指摘しておく。

記事内容に関する質問

大気汚染、騒音その他の測定結果について

質問 1. Vol.21 (2009 年 11 月) 及び Vol.25 (2010 年 12 月) に 2009 年 11 月に実施した「環境影響調査」の結果が図表示されている。ここで二酸化窒素 (NO₂) として 0.032~0.049 としているのは南線沿線の中の最高と最低値を示していると思われるが、もしそうであればこれらがどの地点のものを明示すべきである。一方 SPM については 0.059 となっていて NO₂ の場合と異なるのはなぜなのかよくわからない。住民にとって関心の高い大気汚染の測定結果については数値の意味をわかり易く説明すべきであり、上記数値についての正しい説明を求める。

質問 2. 上記の排ガス、SPM の調査結果はブルーム・パフモデルに基づくものであるが、これは平坦地で風速、拡散係数が時間的、空間的に一定である場所に適用される方法である。従って南線沿線のように地形的に凸凹があって平坦でない地域には適用すべきではなく、このことは平成 17 年 9 月に行われた質問集会で住民が厳しく追及し、専門家として参加した鷹取博士も南線沿線のような複雑な地形にはより進んだ三次元流体モデルを適用すべきであると指摘した。これに対して事業者は現在わが国ではこれが広く用いられているからこれでよいと言うだけで納得できる反論は一切できず、このことは当日の質疑応答をそのまま記録した冊子 (環境アセスに関する質問集会記録その 1. 大気汚染予測について) を見れば明らかである。

ブルーム・パフモデルは平坦地にしか適用できない時代遅れの方法であることは上記集会記録の付記 (48 頁) に記したように学界でもはっきりと指摘されており、岡本純一「環境技術」33,197 (2004) によると、この方法は環境行政で用いられている拡散モデルの発展の歴史の中で第 II 期 (1960~70 年代) に属する時代遅れのものであり、現在欧米では第 III 期 (1980~90 年代前半) の方法が環境アセスに用いられているという。このように学界でも時代遅れとしている方法を用いた測定値を Vol.21

と Vol.25 に賛面もなく大々的に図示して南線沿線は全て基準値をクリアしていると主張するのは厚顔無恥も甚だしいと言わねばならない。住民の健康に大きく関わる NO₂や SPM については欧米と同じようにより進んだ方法を用いて測定すべきであると考えるが、その必要はないと主張するのはなぜか、その理由を納得する形で説明して頂きたい。

質問3. 質問2で述べたようにブルーム・パフモデルは平坦地にしか使えない時代遅れの方法であり、欧米では凸凹のある複雑な地形にも適用できる三次元流体モデルのようなより進んだ方法が環境アセスに用いられている。そこで連協では湖環境総合研究所に委託して2004年4月に三次元流体モデルによる南線沿線の大気汚染と、騒音などの測定を実施し、その結果を2004年7月に報告書にまとめ刊行した。この報告書は貴事務所にも届け済みであり、貴職も目を通されたものと考え、そのことを前提に以下お尋ねする。「よこかんみなみ」によると、ブルーム・パフモデルによる測定結果をもとに南線沿線すべての地点で大気汚染(NO₂, SPM)は環境基準値以下であり、環境保全目標を達成しているとなっている。しかし連協の委託で三次元流体モデルを用いた測定によるとNO₂, SPMともに基準値を超える地点が少なからず存在し、この結果は上記報告書にわかりやすい形で図示されている。すなわち、ブルーム・パフモデルの測定で基準値以下のされたところでもより進んだ三次元流体モデルによる精密な測定によって基準値を超える箇所のあることがわかったのである。このことは現在事業者が行っているブルーム・パフモデルによる測定結果の信頼性に大きな疑問のあることを示すものである。このことを踏まえて事業者としてより信頼性の高い三次元流体モデルを用いてNO₂やSPMの測定を実施すべきであると考えるが、貴職としてその意志があるかどうか、もしない場合その理由を伺いたくお尋ねする。

以上