

平成 24 年 7 月 26 日

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所

所長 森 勝彦 様

同文：国土交通省関東地方整備局

企画部企画課長 和田 賢哉 様

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

再評価資料原案への住民の意見取り入れ要請の件（要望）

前略

早速ながら本年度実施予定の事業評価監視委員会に提示する再評価資料の原案（以下「H24 再評価資料原案」という）の作成に当たり、地元関係住民である私達の意見と主張を十分取り入れて頂ける機会を頂き有難うございます。つきましては下記の点について強く求めますのでよろしくお願い致します。

以上

記

I. 「H24 再評価資料原案」に取り入れることを強く求める案件

1. 地元栄区民の意見を最重要視すること

原発の再稼働の問題にみられるように、事を進める上で最も重要なのは地元住民の意見であり、例えば福井県の大飯原発については町民の意見をもとに町議会と町長が再稼働に賛成し、これを受けて福井県知事が再稼働を容認した。このように大飯原発の再稼働はまず地元住民の意見が決定的に重要なものとされたのである。これは原発事故によって最も大きな被害を受けるのは地元住民だからである。しかるに南線建設によって大気汚染や地盤沈下などの被害を受ける地元住民の意見は極めて軽く取り扱われているに過ぎないのである。それは平成 21 年 11 月の再評価資料（以下「H21 再評価資料」という）の「地元の状況」（p16）にはまず横浜市長の見解を記し、さらに横浜市や神奈川県商工会などの早期整備の要望が述べられ、そのあとに住民の声として申訳程度に連協などの意見が記されていることからわかる

これは先記した大飯原発の再稼働に関してまず地元住民の意見があり、これを受けて県知事が判断したという構図と全く逆であり、ここでは市長や商工会などの意見が最重要視され、地元住民の意見は従属的なものとされている

るのである。

さらに「沿線住民の方々の声」として賛否両論が記されているが、これは宛も沿線住民の南線に関する賛否が同程度であるかのような誤った情報を提供するもので極めて意図的な事実の歪曲である。というのは、例えば沿線である庄戸三丁目の住民に対するアンケート調査によると住民の大部分は南線に反対であり、賛成はごく僅かに過ぎないのである（資料1と2）。

また、地元栄区民の南線への賛否について信頼できる唯一の資料である横浜市都市計画審議会への意見書提出状況を見ると、南線反対が栄区の2割に当たる26,500人に対して賛成は2,000人に過ぎないのである（1991年1月25日付読売新聞記事）（資料3）。これは20年前のデータであり、現在果たしてどうなのかわからないという反論があるかもしれないが、栄区における南線反対の住民運動が20年以上にわたり変わらず続いていること、さらに庄戸三丁目のアンケート結果を見ると2000年と2010年の回答が殆んど同じ傾向を示していることから資料3のデータは現在もそのまま変わっていないと考えてよいだろう。

以上に述べたように、原発事故以来、住民の生命、財産に関わる大事業を進めるに当たっては、地元住民の意見を最優先に考えるべきであるという大きな流れができていく。しかるに南線については地元住民の意見は殆んど問題にされず、国、県知事、市長の意見が優先されて事業が一方向的に進められているのが現実である。このような時代の流れに反したやり方は今こそ改めるべきであり、本年度の事業評価監視委員会ではまず地元住民の意見を最優先に取り上げて審議すべきであり、そのために「H24再評価資料原案」には是非とも資料1,2および3にみられるような事実、すなわち地元住民の大勢は南線に反対であることを明示すべきであり、そのことを強く求めるものである。

2. 大地震発生確率の高い地域に計画された南線は住民の生命、財産への重大な脅威であること

家田委員長への要望書のV、南線沿線は大地震発生確率の高い危険地帯である、及び同要望書に添付した「平成23年10月31日付比留間連協会長より高速道路のあり方有識者委員会寺島座長宛要望書と添付資料」に詳細に述べたように、南線沿線は大地震発生確率が極めて高い地域であり、横浜市発行の地震マップによると南関東地震では沿線の大半が震度6強の地域となっている。さらに首都圏直下型地震でも震度6程度の強震で大きな被害を受けるとされており、これが住民の生命、財産への重大な脅威であることは言うまでもない。このことだけでなく、当該地域はさらに深刻な問題を抱えているのである。

それは地域の大部分が盛土地帯であることであり、東日本大震災によって盛土上の住宅は切土上の住宅に比べて26倍も大きな被害がみられたとの記事があり、実際、仙台市郊外の造成地では盛土地帯の住宅2100戸が大きな被害を受けたことが報じられているのである。このことからみて、同じ盛土地帯である南線沿線の住宅が大地震に際して同じような被害を受けるだろうことは間違いない。さらに深刻なのは、このような地域に6車線の高速道路の大型トンネルの掘削が計画されていることであり、災害時に起きる被害の惨状は想像するだけに恐ろしいことである。

以上のように、南線沿線は大地震発生確率の高い地域であり、しかも地震に弱い盛土地帯に住宅が密集して建てられており、ここに6車線の大型高速南線のトンネルを掘削するというものである。信じられないようなこの計画については、東日本大震災の教訓を十分に生かすために本年度の委員会では大地震の問題について十分議論を尽くす必要があり、そのことを強く求めるものである。実際、同委員会運営要領第8条には、委員長は、委員以外の学識経験者等に対して会議への出席又は書面による意見の提出を求めることができるとなっており、私達は地質学者と地震学者の出席が実現することを強く望んでおり、原案に私たち住民のこの要望を書き込むことを強く求めるものである。因みに同じ要望を5月25日の面談時に家田委員長にも伝えた。

3. 質問集会の件

平成17年3月の事業評価監視委員会で環境保全対策について住民からの疑問・意見に対しては誠意をもって対応すること、という付帯意見が付されたことを受けて、平成17年9月18日に大気汚染予測についての質問集会を開催し、以来6回にわたり地盤沈下、騒音、振動等の環境問題について、住民が質問し、事業者がこれに答える形の質問集会を開催し、その結果を4冊の冊子にまとめた。これらは平成21年11月の委員会の前に森地委員長（当時）と各委員に配布し、貴事務所にも届けた。しかるには平成21年11月の委員会では質問集会に関する議論は一切なく、森地委員等が目を通した上での簡易な感想を述べただけでそれ以外に何の発言もなかったのである。住民が計画し、それに従って6回にわたり環境問題について徹底した質疑応答がなされたこの質問集会について委員会では真剣な議論がなされるものと信じていたので、これが無視されたことは全く意外であり、一体委員会は何のために存在するのかと怒りすら覚えたのである。なぜ、このようなことになったのかについて考えた結果、その大きな理由が「H21再評価資料」にあることがわかった。すなわち、そこでは質問集会という言葉は一切使わず、「環境に関心が高い住民の方々への説

明」として「住民と事業者との話し合いを新たに実施。これまでに6回(計22時間)の話し合いを実施」として、宛も事業者が住民に環境問題について十分に説明したかのように記載しているのである(p15)。委員がこの記載をみれば、事業者は計6回22時間にわたり、大気汚染、地盤沈下、騒音等について十分説明しており、住民は当然その説明に納得したに違いないと考えたであろうし、そのため委員会で質問集会について一切の議論がなされなかったものと思われる。しかしp15のこの記載は極めて悪質な事実の歪曲であり、実際は6回にわたる質問集会によって環境問題について住民は納得できないばかりか、逆に危惧と不信感は増大したのである。そのことは4冊の冊子に目を通せば住民の質問に対する事業者の回答がいかにも場当たりで言い逃れに終始したものであることが誰にもわかるはずである。しかも後日文書で回答するとしながら未だに文書の提出のないものや、別途回答するとしながらそのまま放置されたものなど沢山あり、質問集会は未だ終わっていないというのが住民の認識である。

以上のことを踏まえて、本年度の委員会においてはすべての委員が4冊の冊子に目を通した上で、南線の環境問題が今どのような状況にあるかについて十分議論されることを望むものであり、そのためにも貴事務所作成予定の原案では大気汚染予測について住民が三次元流体モデルによる大気汚染予測の実施を強く求めているにも拘らず、それが未だに実現していないことや地盤沈下について有効な対策が示されないため住民の危惧が極めて大きいことなどは非取り上げるよう強く求めるものである。

4. 事業評価監視委員会における南線の審議について

本年5月25日付家田委員長宛比留間連協会長の要望書のⅠ、第1回及び第2回事業尾評価監視委員会について、にあるように、南線に関して平成17年3月の委員会における審議はかなり厳しい意見も出て真剣な議論がなされたが、平成21年11月の委員会では僅か15分余の審議で4300億円の事業がそのまま継続になるという信じられないような結果で終わった。しかも当日の議事録を見てもわかるように、平成17年に付された付帯意見にある環境問題については肝心の質問集会について全く議論されず、また付帯意見にある合意形成についてはその後どのように進展したかという委員の質問に対して事務局は合意形成がすべての住民と完全になされている状況にはないが、地元栄区が行っているまちづくり行動計画の中で南線が盛り込まれて合意形成に向けての努力は着実に実っていると考えている、と答え、これで付帯意見は守られているとしている。それがいかにも事実と反した回答であるかについては上記家田

委員長宛要望書に記したのでここにくり返さないが、このような無意味なやりとりで膨大な予算を伴う公共事業が易々と継続になるとすれば、一体事業評価監視委員会は何のためにあるのかという疑問を抱かざるを得ないのである。

当該委員会がこのように単なる儀式で事業評価を行うのは国民の信頼を裏切ることであり、連協を代表として会長他3名は平成21年12月9日付で国交大臣に対して行政不服審査請求を行い、これが却下されたのを受けて平成22年3月26日付で国を被告として東京地裁に民事訴訟を提訴し、当該委員会による南線の事業継続の決定を取り消し、改めて厳正公正な審議をするように求めた。

この裁判は、事業評価監視委員会が法律に基づいて設置されたものであることを裁判官が知らず、これは単に整備局長の私的諮問機関に過ぎないと断定し、このような委員会の決定に対して提訴するのは不適法として住民の訴えを却下したものである。これは裁判官が法律の存在を知らなかったために間違った判決を下すという前代未聞の珍事であり、原告住民はこのような裁判は決して許されないものとして東京高裁に控訴し、さらに最高裁で争うこととなった。このため、肝心の事業評価監視委員会の審議に関する議論はないままに終わったのは残念であるが、本件の内容については国交大臣宛の行政不服審査請求書と訴状に詳しく述べたので、これをみれば平成21年11月の当該委員会の南線に関する審議がいかにも杜撰なものであったかがよくわかるはずであり、このような審議が今後行われることがあってはならず、そのためにも本訴訟が提起されたことは「H24 再評価資料原案」に是非取り入れることを強く求めるものである。

II. 「H24 再評価資料原案」に取り入れれないことを強く求める案件

1. 平成22年度実施の栄区による区民意識調査について

本件は南線に関して行政の意図に沿う回答を得るための誘導方式のアンケートであり、さらに回答の集計にあたり統計学的且つ数学的な誤りを冒し、その結果南線建設賛成の数を膨らませたデータを得てそれを広く公表したものである。行政によるこのような意図的且つ故意の操作は許されないものとして連協会会長他3名は平成23年2月23日付けで林市長に行政不服審査請求を行い、これが却下されたので、誘導方式でしかも集計法の間違ったアンケートの実施は税金の無駄遣いとして地方自治法第242条第1項の規定に基づき同年6月6日付で横浜市監査委員に住民監査請求を行った。監査委員はこれは財務会計上の問題ではないとして却下したので同年8月2日付で林市長と光田栄区長（当時）を被告として横浜地裁に住民訴訟を提訴した（被告は後