

平成 25 年 1 月 15 日

国土交通省関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
委員長 家 田 仁 様  
委員各位

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

### 意 見 書（要望）

早速ながら平成 24 年度一般国道 468 号（横浜環状南線、略称南線）の再評価に当たり、10/22、11/26 および 12/26 の 3 回にわたり貴委員会が長時間の審議を進められたことに対して敬意を表します。ただ、事業継続に至る審議の在り方について私達関係住民として到底納得できない多くの点があり、これらについての批判と意見さらには要望を下記の通りお届けしますので貴委員会として十分ご検討の上納得できる説明を頂きたく逐条にてご回答をお願い致します。

以上

### 記

#### 南線に関する貴委員会の審議に対する意見と批判および要望

### 目 次

I. 事業評価監視委員会の役割と存在理由	…2
1. 貴委員会の審議は法律の趣旨に反する	…2
2. 付帯意見の冒頭の 1. に南線の早期完成供用を強く望むとあるのは貴委員会の中立性を自ら否定するものである	…2
3. 「時のアセス」の意味の取り違い	…4
II. 圏央道と南線は本当に必要な道路か	…5
1. 圏央道は本当に必要な道路か	…6
2. 南線は不要不急の道路である	…7
III. なぜ地質学者の意見を聴かないのか	…9
1. 小泉委員（地盤工学）の意見陳述は何のためか	…9
2. 小泉委員はなぜ批判に反論しないのか	…10
1) 小泉意見は神奈川県、横浜市および環境庁による環境影響評価の見解と真向から相反する	…10
2) 地質専門家の意見と批判	…11
3) 庄戸地区の巨大トンネル掘削は住民にとって本当に安全か	…12
4) なぜ地質の専門家の意見を取り入れないのか	…13
5) 道路は国のためではなく国民のために	…14

## I. 事業評価監視委員会の役割と存在理由

### 1. 貴委員会の審議は法律の趣旨に反する

事業評価監視委員会（以下「委員会」という）は行政機関が行う政策の評価に関する法律（以下「同法」という）の「政策評価の在り方」に関する第3条2項2号の「政策の特性に応じて学識経験を有する者の知見の活用を図ること」に基づき設置されたものである。同法は文字通り行政機関が行う政策の評価のための法律であり、ここで言う政策（Policy）とは、例えば国交省が行っている圏央道やその一部をなす横浜環状南線などを指すのである。従って貴委員会の役目は、政策である南線計画の再評価を行って事業継続か中止かについて判断することである。しかるに貴委員会の審議はこのような二者択一の議論は一切なく、最初から継続を前提として問題の審議が行われていたとしか思われぬのである。政策評価法の第3条1項に「…その政策効果（…）を把握し、これを基礎として、必要性、効率性又は有効性の観点その他当該政策の特性に応じて必要な観点から、自ら評価するとともに…」とあるにも拘らず同法の趣旨に反して政策効果を自ら把握せず高速道路ありきの観点から結論を押し付けているからである。というのは、再評価の結果事業を中止する場合、必ず継続とすることが適当でない理由を説明するはずであり、従って事業継続とする場合には、もし中止とした場合に起きるだろう不都合を摘示して説明すべきである。しかるに貴委員会はそのような説明を一切しないまま、この事業はわが国の将来にとって極めて重要な道路であるからという理由で事業継続としたのである。これでは一体何を対象に再評価したのか分からないのである。

国の将来にとって重要な道路だから継続とするというのであれば、法律に基づいて事業評価監視委員会を作って再評価の審議などする必要はないのである。行政機関が行う政策は国の将来にとって重要なものであるから政策として取り上げられているのであって、貴重な税金を使って行う以上重要でないものなどないはずである。同法の趣旨は全ての政策について聖域なしに再評価の対象として継続か中止かを判断するというものであり、国の将来にとって大事な事業だから継続とするというのでは凡そ再評価など必要ないのである。貴委員会の結論とそこに至る審議は同法の趣旨に反するものと私達は考えており、この点について貴委員会の見解を是非伺いたいと思う。

### 2. 付帯意見の冒頭の1. に南線の早期完成供用を強く望むとあるのは貴委員会の中立性を自ら否定するものである

そもそも本件における付帯意見とは、南線の事業を継続とするに当たり、文句なしではなく不十分な点があるから今後努力して万全を期すようにと注文をつけるのが本来の意味である。逆に言えば指摘された点に十分応えられない場合、事業中止もあり得ることが暗黙裡に含まれているのが付帯

意見なのである。しかるに今回の貴委員会の付帯意見は冒頭の1. に南線は圏央道の一部としてわが国の将来にとって極めて重要な道路であるから早期の完成供用が強く望まれるとなっている。このような付帯意見は未だ見たことも聞いたこともなく、一体これは何だと私達住民は呆気にとられ暫し言葉もなかった。まさに全く事業者に代わって主観的に感想を述べたもので同法の基本趣旨である第一条の「…政策の評価の客観的かつ厳格な実施を推進し…」に反することは明らかである。

貴委員会としては明確な意図をもって付帯意見の冒頭に南線の早期完成供用を強く望むとしたに違いないが、その場合、このような文言が事業者をどれほど勇気づけ傲慢にするかに思いを馳せたか伺いたい。本来の付帯意見というものは事業者にとって極めて厳しく重要で、これに応えられなければ事業継続も危いと考える必死に努力するはずのものである。しかるに、付帯意見の冒頭に南線は極めて重要な道路であるから早期の完成供用が望まれるという貴委員会の意見が出された以上、これが錦の御旗となってどんなことがあっても南線の事業継続は保証されていると事業者が考えることは間違いない。そうすると、付帯意見の2.～4. に今後努力すべき項目を並べてみてもそんなものは凡そ何の意味も威力もないのである。16年度と21年度の付帯意見を見無視して「住民の理解を得ることが不可欠である」を削除し、代わりに「住民との対話」に置き換えた。対話とは「向かい合って話すこと。相対して話すこと。会話、対話」(広辞苑)であり、世間話のような気楽なものも含む極めて穏やかなものであり、それは南線に関する住民と事業者との厳しいやりとりは一切意味しない。これは事業者にとって非常に実行しやすいものであり今後住民の意見を無視して事業を先に進める上での絶好の拠りどころを与えるものである。このような付帯意見を出した今回の委員会は事業評価推進委員会とも呼ぶべきものであり、私達住民はこのような付帯意見は断じて容認できず、同法の趣旨から当然前回までの付帯意見は厳然として存在し続けるものであることを主張し、且つ確認を求めるものである。そうでないと今後事業者はこの新しい付帯意見の文言を押し立てて住民の主張や反対など歯牙にもかけず強引にことを進めることは間違いない。付帯意見の冒頭の文言はそれほど大きな意味と威力をもつことを貴委員会は知るべきである。

その一方で、付帯意見の冒頭のこの文言が私達関係住民にとって驚天動地と言っても誇張でないほどの大きな衝撃を与えたことについて一瞬でも思いを馳せたか伺いたいと思う。住民といえどもある程度の法律の知識はもっており、これらの法律に従って行政は忠実に業務を遂行しているものと信じて対応しているのである。従って、法律に基づき学識経験者から成る委員会が設置され、しかも政策評価とか監視といったいかめしい名称の委員会は、例えば道路については宛も作ることが目的であるかのごとき行政の在り方を科学的知見に基づき客観的に厳しくチェックし、監視するためのものと信じているのである。それは原発問題で住民の安全よりも作る

ことを優先しようとする行政と企業をチェックし、監視するために原子力規制委員会が設置されているのと同じだからである。しかるに今回の貴委員会の付帯意見の冒頭の南線建設促進と早期完成への強い意志を示す文言は貴委員会の中立性と科学性に対する信頼と願望を完全に打ち砕くものであり、それは明らかに同法の趣旨に反することを厳しく指摘する。

### 3. 「時のアセス」の意味の取り違え

付帯意見の冒頭の「事業開始以来今日までに24年を経過しており、できる限り早期の完成と供用が強く望まれる」とする考えは、忌憚なく言えば時代錯誤の典型である。それは「行政機関が行う政策の評価に関する法律」がなぜできたかを思い起こせばよく分かるはずである。平成9年12月24日の閣議で「経済構造改革・行動計画」のフォローアップとして公共工事全般について「再評価システム」（時のアセス）の導入が盛り込まれることになったのである（平成9年11/17毎日新聞）。このことから分かるように、法律で事業の再評価を行うこととなったのは、ダラダラといつまでも続く公共事業を時間によって再評価していつまで経っても完成しないものは中止とするのが目的である。この視点からみると事業開始以来24年を経過して尚継続中の南線は時のアセスの厳しい対象となるはずのものである。つまり24年経ってもできないものをさらに継続していくのはやるべきでないというのが時のアセスの趣旨であり、これに対して24年経ったのだから早く完成すべきという貴委員会の意見は法律の趣旨を取り違えた時代錯誤の発想である。常識的に考えても24年経過して完成しないような事業は、それができなくても特に不都合のない類いのものか、或るいは何らかの重大な阻害理由があるか、またはこの両方が関係しているかのいずれかであるはずである。従って大事なことはいつまで経ってもできない理由を徹底して検討することであるにも拘らず、それを無視して国の大事な事業だから早期に完成すべきだと言うだけでは何の説得力もないのである。いま大きな問題になっているようにわが国の、将来のエネルギー政策のために原発の再稼働や新設が必要であると国が決めたとしても、地域住民の安全を無視してこの政策は強行できないのである。これと同じく、国の大事な事業という理由で地域住民の大気汚染、騒音、地盤沈下などによる被害を無視して強引に南線建設を進めることが許されないことは言うまでもないことである。

さらに付言すれば、「時のアセス」の「時」には時間、年月の意味のほかには時代の意味もあるとみるべきである。実際、国交省所管公共事業の事業評価実施要領（平成15年4月）の「再評価の視点及び対応方針の考え方」の再評価の視点には①事業の必要性等として1）事業を巡る社会経済情勢等の変化が挙げられているのである。これは再評価に当たって社会経済情勢の変化を考慮しないものは再評価に値しないと言っていることでもある。したがって、かつて列島改造論から高度成長時代にかけて作られた事業計

画は低成長時代に入った現在当然見直されるべきであり、南線計画はまさにこの典型である。このことを一切指摘することなく、高度成長時代の計画の継続をそのまま認めるのは事業評価実施要領の再評価の視点を無視するだけでなく、明らかにこれに反するものである。

このように、未だに高度成長時代の計画に執着して低成長時代への思い切った転換ができない現在の道路政策は今や国民の信頼と支持を完全に失っていることを知るべきである。とくに昨年の中道トンネル事故は高速道路建設第一主義の道路政策への厳しい警鐘であり、高速道路建設よりも高度成長時代に作られて耐用年限に達した既設道路の補修と整備への政策転換を強く促すものである。その意味でトンネル事故はわが国の原子力政策の転換となった東京電力福島第一原発事故と類似のものである。原発事故以前、安全神話のもとに住民への安全を二の次にして原発を作り続けた結果、国家的危機を招く深刻な事態に至っただけでなく、現在設置されている原発も同じ事故を起す危険性を孕んでいることが明らかになった。同じくトンネル事故は氷山の一角に過ぎず全国の高速道路やトンネルで同じような事故が起きる虞のあることを万人に知らせるものであった。従って高速道路建設優先の政策から既設道路の整備、補修へな速やかに政策転換をしない限りより大規模な事故が次々と起きることは間違いなし、とくに一旦大地震に見舞われたときの老朽施設の惨状は想像するだけに恐ろしいことである。

このような大きな時代の流れと道路政策の転換期にあることを貴委員会がどれだけ認識しているのか疑問なしとしない。というのは審議の内容とそれに続く結論を見ると、建設を中止するという発想は一切ないことがよく分かるからである。これでは委員会は行政に阿り、さらにその一員ではないかとすら私達には思われるのである。名は実を表わすと真面目に信じて住民は事業評価監視という頼もしい名称に大きく期待して、20年以上経ってもできないような道路、つまり南線については最大限の厳しい再評価がなされるものと期待したのである。それが再評価を義務づけた法律の本来の趣旨だからであり、委員会の存在理由でもあるからである。

## II. 圏央道と南線は本当に必要な道路か

付帯意見の1. で首都圏の高規格幹線道路ネットワークの一部を構成する本件とあるのは具体的には圏央道とその一部をなす南線のことであり、これらはわが国の将来にとって極めて重要な道路であると先験的（アプリアオリ）に断定している。しかしなぜそうなのかについて科学的且つ論理的な説明は一切なく国の将来にとって極めて重要な道路と決め付けられても、それをそのまま信ずるほど私達住民は無知でもなければ幼稚でもないし、むしろ圏央道と南線は本当に必要な道路かについて大きな疑問をもっているのである。

## 1. 圏央道は本当に必要な道路か

圏央道計画発表以来、賛否両論にわたり数々の意見が出されているが、それらの中で最も集約的に分かりやすい形にまとめたものとして平成 12 年から 16 年に至る圏央道あきる野裁判と平成 12 年から 24 年に至る高尾天狗裁判と呼ばれる裁判の記録である。これらの裁判では原告（住民）側が事実に基づき科学的且つ論理的な議論を展開しているのに対して被告（国及び東京都）側がこれに誠実に対応せず、データの隠匿や捏造などで問題を韜晦にすることがくり返された。これらの裁判については鈴木堯博弁護士団長が総括して雑誌世界に報告しており（平成 24 年 11 月号）、これを見れば事業者側の空疎な主張と無謀で強引なやり方がよく分かるとともに、このような行政の暴挙をチェックすべき司法がいかに無力なものかよく分かるのである。

このように書けばそれは住民側の一方的な見解に過ぎないと言うかもしれないが、これはいまや社会の常識であり、また世論でもあり、それは 2012. 8.2 朝日新聞（夕）「窓」論説委員室からの「この行政、この司法」を見ればよく分かるはずである。ここには圏央道裁判と高尾山の環境を損ねてまで道路を作る価値があるのかと言う住民の意見に対して会計検査院からも杜撰さが指摘されるなど行政がここまでやるのかと驚くほどのやり方で建設の必要性を主張し、裁判所はこれを認めないとして行政のやり方を批判しながら、結局は事業は妥当と結論づけた。このように行政と司法の在り方を紹介した上で最後に「この物分りの良さが、行政を甘やかし墮落させる」と書いている。委員各位は是非この記事と当該裁判の判決を読んで頂きたいと思う。そうすればこの裁判からわが国の病の一端がうかがえるという記事の意味がよく分かるはずである。それと同時に圏央道は国の将来にとって重要で必要な道路であるという行政の主張がいかに根拠のないものであることが分かるはずである。

以上のように今や三権分立は名ばかりで道路裁判で司法は行政勝訴の判決を出し続けており、そのため行政はデータの隠匿や捏造と言った不当なやり方でも敗訴になることはないと考えるほど甘やかされ墮落したのである。ところがこのような道路行政当局に一大衝撃を与える判決が東京地裁平成 16 年 4 月 22 日に藤山雅行裁判長により下されたのである。これは従来の物分りのよい行政追従の判決とは異なり、住民と事業者双方の意見をデータをもとに科学的に徹底して検討し、その結論として事業者の主張には確かな根拠はなく、圏央道は必ずしも必要な道路とは認められないとした。これはわが国の道路裁判の歴史に燦然と輝く判決であると同時に失いかけていた国民の司法に対する信頼、とくに道路裁判への絶望的不信に一条の光を当てるものとなった。

この判決は 4 年余りにわたり、住民と事業者が圏央道の必要性について主張し、議論した結果を裁判所が厳正公正な立場から判断したものであり、それは圏央道がなくても渋滞問題は解決できるし、必ずしもその必要性は

ないというものである。そのことは以下の判決要旨に述べられているが、なぜそうなのかについての科学的検討は本文中に詳細に述べられている（文中の頁数は判決書の頁数）。

#### 判決要旨

被告が圏央道事業全体の意義として主張するところは、都心部の交通混雑の緩和や国道 16 号線と国道 411 号線の渋滞緩和は、総じて具体的裏付けに欠けるし、その他の点は期待感の表明にとどまるものである。とりわけ、被告らが第一義的に主張している都心部の通過交通の解消の点については、単に裏付けを欠くばかりか、むしろ首都高速中央環状線及び東京外かく道路が建設されるならば、圏央道までは必要ないとさえ認められるのであって、圏央道の建設にこだわることは、いたずらに人的物的投資を分散するものであって、本来必要な上記二つの道路の完成、ひいては都心部の通過交通の解消という問題の解決を遅らせるものとも考えられる（85 頁～90 頁）。また、被告が主張する本件道路の高度の便益についてもその算定過程が明らかでないなど合理的なものとは認められず（90 頁～91 頁）、さらに、あきる野インターチェンジの設置については、隣接する日の出インターチェンジと約 2.0 キロメートルしか離れていない地点に設置する必要性について合理的な説明がなされているものとは認められないから、本件事業として施行する必要性は低いというほかなく、この点に関連して必要不可欠となる代替案の検討を全く行っていないことからしても本件事業の合理性は全く裏付けられていない（91 頁～97 頁）。

上記判決は委員会が付帯意見の冒頭で述べた圏央道とその一部を構成する南線はわが国の将来にとって極めて重要な道路であるという見解を真向から否定するものである。私達住民としては、委員会があくまでも圏央道は必要であると主張するのであれば、上記藤山判決のどこが間違っているかを科学的根拠に基づいて示して頂くことを強く求めるものである。それができないか、またはしないまま圏央道は重要であると主張し続けるのは無責任かつ不誠実であり、再評価に関する法律の趣旨にも反することは明らかである。さらに言えば藤山判決を見る限り、圏央道はわが国の将来にとって重要で必要な道路であるというのは、根拠のない空論に過ぎず、このような官僚の作文（そうでないというのであれば委員会としてはつきり必要性の根拠を示すべきである）を掲げて私達関係住民にとっては生命、財産に関わる大工事を進めることなど決して認めることはできないのである。

## 2. 南線は不要不急の道路である

委員会は付帯意見の冒頭で、圏央道の一部を構成する南線は首都圏内部と京浜港をつなぐわが国の将来にとって極めて重要な道路ということがで

きるとしている。ここで京浜港とは東京港と横浜港を指すと思われるが、一方首都圏内陸部とは具体的にどこを指すのか明らかでなく、東京港や横浜港とどこをつなぐのに南線が必要で重要な道路なのかよく分からないのである。南線という巨大事業を継続とする理由を提示する以上、その役割が一見してよく分かるように具体的に表現すべきであって、このような曖昧な言い方で関係住民にとって生命、財産に関わる重大な決定がなされるのは到底納得できないのである。

事業評価監視と言ういかめしい名称を名乗る以上、委員会は南線がなぜ必要かを科学的に検討し、もし必要と思われる場合でも、関係住民の受けるだろう被害を考慮してもなお作る価値があるかどうかを慎重に考慮すべきであって、天下りの南線は重要な道路だから事業継続とするというのでは、再評価に関する法律の趣旨から大きく逸脱するのである。委員会のやるべきことは、事業者に対して南線がなぜ必要かについての基本的なデータを提出させ、一方住民の南線は不要不急の道路であるとする主張を聞き、これらを公正中立の立場から科学的に検討した上で継続か中止かを定めるべきでありそれがないのは再評価の名に値しないのである。今回の委員会ではこのような手続きも議論もなしに、初めから継続を前提にした議論が行われたのは法律の趣旨に反するものとして私達は決して容認できず、今後法に従い厳正に公正な審議がなされることを強く求めるものである。

ところで南線について私達は委員会の見解とは全く逆に、24年も経過してできなくてもとくに重大な不都合が生じないようなものは緊急を要する重要な道路とは言えないと考えている。さらに現在事業中の横浜環状北線と北西線ができればこれを通じて東名と横浜港がつながり、当初東名と横浜港をつなぐことを主要な目的としていた南線の存在理由は大きく減少することになる。

また委員会は付帯意見の冒頭でわが国の将来にとって重要な道路である圏央道の一部を構成するものとして南線の必要性と重要性を挙げているが、南線はもともと圏央道の一部を構成するはずのものではなく、必然性なしにたまたま圏央道の一部に組み込まれたに過ぎないのである。そのことは昭和62年3月横浜市道路局発行の「昭和61年度横浜市高速道路網整備に関する調査研究報告書」により明らかである。この研究会は森地茂氏（当委員会前委員長）を座長とし、建設省（当時）道路局と横浜市道路局から出た10数名の委員で構成され、圏央道と横浜環状道路に関する調査研究がなされたものの報告書である。これによると昭和62年3月の時点で圏央道の一部として考えられていたのは北ルート（現北線）であり、南線は一切考慮の対象になっていないのである（88頁）。これがいつどのようにして圏央道の一部に組みこまれたのか明らかでないが、いずれにせよ南線は当初から圏央道の重要な一つの構成部分として存在していたのではなく、たまたま圏央道に組み込まれたとしか考えられないのである。このような事情を考えると、重要な道路である圏央道の一部を構成する道路として南線



も重要であると考えるのは正しくないのである。

以上では、一応圏央道は重要で必要な道路という前提で議論してきたが、前述した藤山判決にあるように、圏央道の必要性についても疑問があるのであって、行政の主張するように圏央道を絶対視することは間違いであり、この間違いをそのままに強引に事を進めることは将来に取り返しのつかない禍根を残すことになることを強く危惧する。

尚、私達は南線は不要不急の道路と考えており、ここではごく分かりやすい形で南線が圏央道との関係でどのように位置付けられていたか、又現在どのような意義と役割をもつかについて述べるに止めた。今後は南線が不要不急の道路であることを示す確かなデータをもとに主張する予定であり、これに対して委員会が誠実に、そして真剣に対応して頂くことを強く求めるものである。

### Ⅲ. なぜ地質学者の意見を聴かないのか

#### 1. 小泉委員（地盤工学）の意見陳述は何のためか

私達は今回の委員会の審議に当たり、是非地質学者と地震学者の意見を採り入れるようにと文書で申し入れるとともに、家田委員長とお会いした時も直接お願いした。これに対して 10/22 の委員会で家田委員長が住民の要望を入れて地盤工学会に委員会として適任者を推薦して貰うよう手配する旨発言され、これで専門家の科学的考察に基づく見解が聞けるものと私達は喜び希望に溢れて会場をあとにした。こうして 11/26 の委員会では参加した住民全てが大きな期待をもって地盤工学の専門家である小泉委員の陳述に耳を澄まし全神経を集中して聞き入ったのである。ところが小泉委員は事務局が用意した資料に目を通しながら淡々と意見を述べたが、それを聞いて住民は我が耳を疑うほど驚き、さらに空恐ろしさすら覚えたのである。

それは、小泉委員の意見が南線沿線には住民は誰も住んでいないかのような実情とかけ離れたものだったからである。すなわち、南線のトンネル掘削は十分可能であり、それによる住民への被害は殆んどないと述べ、それは南線沿線は地盤が固く、盛土地域も多いが 40 年以上経ってかなり固まっているからという。また庄戸地区の断面積 870 m<sup>2</sup>のトンネルは世界でも例のない巨大なものであるが、ここは地盤が固いので地盤補強をすれば建設は可能だし、さらに盛土地帯でも南線沿線は地下水による流動化は考えられないので住宅地の大きな地盤沈下はないだろうという。さらに地震についても事務局が用意した資料を見ながら東京湾北部地震、南海トラフ巨大地震では震度 5 程度であり、住民が最も恐れている南関東地震についても震度 5、6 弱、6 強のところもあるが心配はいらないかのように述べた。南関東地震については横浜市作成の地震マップを見ながら、震度 5、6 弱、6 強のところもあるが、と述べたが南線沿線には震度 5 強はどこにもなく、

大部分が震度 6 強となっており、一部 7 の地域もある。このほか震度 6 弱部分もいくらかあるが小泉委員の言う震度 5 の地域は一切存在しない。震度 6 強はダイダイ、6 弱は黄色、震度 5 強は緑色、5 弱は薄緑で表示されているので、マップを一見すれば南線沿線に震度 5 強も 5 弱も一切存在しないことは誰でも分かることである。小泉委員がこのマップを見ながら南線沿線は震度 5 と言った時、テレビモニターで視聴しながらマップを眺めていた住民は吃驚仰天したのである。南線沿線には緑色表示の震度 5 などここにもないのになぜ震度 5 が出てきたのか全く不可解という外ない。

小泉委員がなぜこのように南線沿線は地盤強固で盛土も固まっており、地震でもさほど心配はいらず道路建設に何の問題もないかのような楽天的な意見を淡々と述べたのかよく分からないが、住民が疑問に思ったのは、同委員が震度 6 強の揺れがどれほどのもので、どんな被害が発生するかについて思いを馳せたことがあるのだろうかということである。

「南線沿線が軟弱地帯である」ことは環境影響評価で得られた公式見解として地質問題に門外漢の住民でも良く知るところであり、地盤工学の専門家の小泉委員がこのことを知らないなど考えられないことである。そうだとすれば同委員が果たして自らの学問的良心に恥ずることなく今回の意見陳述をしたのか疑問なしとしないのである。そして結果的にみれば、小泉委員の意見陳述は、委員会が南線の事業継続を決める上で大きな役割を果たしたことは間違いないのである。こうして委員会として小泉委員の意見陳述は、地質学者の意見を採用入れるようにという住民の要求に応えるとともに南線沿線は地盤工学的に大型トンネルを掘削するのに何の支障もないというお墨付きを貰うという二つの大きな成果を得ることになったのである。委員会が当初からこのことを意図してやったかどうかは分からないが、どのように言おうとも、事実経過としてはまさしくそのようになっているのであり、住民としてはそのことを指摘しているのである。

## 2. 小泉委員はなぜ批判に反論しないのか

11/26 の小泉委員の南線沿線は地盤強固で盛土も固まっており、地下水の流動化による大きな地盤沈下は起きないだろうという意見陳述はどういうデータを基にすればこのような一方的な結論になるのか不可解という外ないが、これが委員会の公式見解として採用されるとすればそれは住民としては到底容認できず、急遽 12 月 3 日と 5 日の二回にわたり住民と地質専門家の小泉委員に対する意見と批判を委員長宛送付した。これらの内容の詳細は省き要点のみ記せば以下の通りである。

### 1) 小泉意見は神奈川県、横浜市および環境庁による環境影響評価の見解と真向から相反する

南線の都市計画決定に当たり神奈川県が法律に基づき実施した環境影響評価の結果、南線沿線の地盤について「計画路線は、軟弱地盤と想定

される地域をトンネル、掘削、高架及び盛土構造等で通過するため、周辺の住居等に地盤沈下の影響を与えることが考えられる」（平成 5 年 10 月、環境影響評価書 I、363 頁）と記している。また、横浜市環境影響評価審査会報告書にも同じく「南線沿線は軟弱地盤と想定される地域…」と同じような見解を述べている（平成 6 年 11 月、363 頁）。さらに平成 7 年 4 月に環境庁（現環境省）も同じ内容の意見を公表した。すなわち、南線は規模が大きく、その実施により環境に及ぼす影響について特に配慮する必要があるとして建設大臣から環境庁長官に公害の防止及び自然環境の保全の見地からの意見を求められたのに対して「本計画道路の一部地域には非常に緩い地盤が分布しているため、地盤沈下防止のため、…適切な処置を行う必要がある」と回答している。以上、神奈川県、横浜市、環境庁の見解がいずれも南線沿線には軟弱地盤地帯が存在するとしており、これが現在科学的、学問的にも認められる公式見解である。この公式見解を否定して南線沿線は地盤強固であると主張する小泉氏はその学問的根拠を示して説明すべきであり、それが委員としての義務でもある。私達住民は当然 12/26 の委員会で小泉委員の意見表明がなされるものと信じて期待したが、委員の発言は一切ないまま審議を終えたのは厳正公正な審議を行うべき委員会としてあってはならないことであり、とくに委員長の責任は重大といわねばならない。

## 2) 地質専門家の意見と批判

地質専門家の意見と批判は多岐にわたり専門的内容のためここに詳しく引用することはできないが、非常に重要な問題として専門家は揃って地下水脈の問題を取り上げている。すなわち、小泉委員の盛土地帯でも南線沿線は地下水による流動化は考えられないので住宅地の大きな地盤沈下はないだろうという意見とは全く反対に、地下水の動きによる地盤沈下の恐れが指摘されている。具体的にも桂台トンネルや庄戸トンネル東部の盛土内には高い地下水位が存在しており、トンネル掘削により水位が低下すれば盛土の圧密沈下が発生する可能性があるにも拘らず、11/26 の事務局資料には地下水位低下に伴う圧密沈下の解析は行われておらず、これを行うためには入念な解析モデルの検証が必要であり、地下水位の観測期間を長くし、観測地点をより多くするべきであるとしている。

以上のコメントだけからみても地下水脈の観測と解析が最も大切にも拘らず、事業者の調査と解析がいかにも不十分なものが分かるのである。このような状況の中で小泉委員はどのようなデータを基に盛土地帯でも南線沿線は地下水による流動化は考えられないと結論したのか是非明らかにして頂きたいと強く求めるものであり、それは私達関係住民として是非とも知りたいところである。

以上のような内容の住民と地質専門家の意見と批判を 11/26 の委員会

での小泉委員の意見陳述のあと直ちに委員長宛に送付し、12/26の委員会でのこれに対する小泉委員の反論なり説明を聞けることを期待したのである。しかるに当日の委員会では小泉委員は一言も発言せず、送付した当方の文書の存在は完全に無視され、委員長も当人に発言を促すこともないまま南線の事業継続を宣言したのである。これでは地盤工学の専門家を入れて審議するというのとは一体何のためだったのかとその不誠実さに住民は呆れ、怒りすら覚えているのである。私達としては委員会の責任において当方からの意見と批判に対する小泉委員の回答なり反論なりを行うことを強く求めるものである。

### 3) 庄戸地区の巨大トンネル掘削は住民にとって本当に安全か

11/26の委員会での小泉委員の意見陳述の中で、庄戸地区の断面積870㎡のトンネルは世界でも類のない巨大なものであるが、ここは地盤が固いので地盤補強すれば建設できるという発言を聞いて住民は驚きを超えて空恐ろしさを覚えた。先ず驚いたのは委員自身このトンネルが未だ世界でも例のない巨大トンネルであることをはっきり認識した上で地盤補強すれば建設できると言い切るその勇氣である。現存する世界のトンネルの断面積がいくらか知らないが（事業者は是非これを調べて委員会と住民に報せるべきである）、もしこれと同程度であれば、それについての経験と実績をみて建設可能かどうかを判断することはできるかも知れないが、未だ例のないものについてはどんな予想もできない未知の事態が起きるかわからないことが多いはずであり、そういうものについてどう考えるのだろうか。断面積870㎡というのは横浜市営地下鉄トンネルの断面積40㎡の20倍以上である。このトンネル掘削に当たり、新横浜駅近くの篠原地区では路線から数百メートルも離れたところを含めて広範囲にわたり、数百ヶ所に地盤沈下が発生し、大きなものは80cmから1mにも及んだという。このような前例をよく知る私達住民としては、自分達の住んでいる直ぐ近くに断面積870㎡という世界のトンネルが掘られると知らされて平穏でいられるはずはないのであり、住民の中には、これは自分達の住宅地の真中に小型原発があるのと同じだと恐れる人もいたのである。住民にとってこのように恐怖の対象ともいえるべき巨大トンネルについて小泉委員がいとも簡単に、それは地盤補強すれば建設できると言ったとき住民が一種の空恐ろしさを覚えたのは当然である。事業者は道路建設さえできればよいとの考えであるが、周辺住民にとってはそれが自分達にどのような影響を及ぼすかが最も重大な関心事なのである。

そもそもわが国の道路行政の在り方を見ると、道路を作ることさえできれば結果がどのようなだろうともその責任を負わないという形になっているのである。例えば各地に高速道路が建設され、それによる排ガスで多数の喘息患者が発生した例は全国に数限りないが、このことについ

ての責任は一切負わないのである。そのことは公害患者の補償と救済に関する訴訟での行政の対応をみればよく分かる。これと同じように、世界に例のない断面積 870 m<sup>2</sup>の巨大トンネルも掘削することには熱心であるが、これができたのちにもし被害が発生しても恐らく誰も責任を取らないことが、容易に建設を進めることになっており、原発事故以来このような在り方への反省から結果責任も厳しく追及されるようになってきており、道路についても是非このような在り方に変えていくべきである。その責任の一半は法律に基づき設置された事業評価監視という名の委員会にあることは当然であり、そのことを私達は委員会に対して確認したいと考える。

#### 4) なぜ地質の専門家の意見を取り入れないのか

委員会の審議に地質の専門家の意見を取り入れるようにという住民の要望に応えるとして地盤工学の専門家である小泉氏を委員に加えて11/26の委員会で意見陳述が行われた。しかし、これは住民の要望に応えるという形式をとりながら、実質的には住民の要望には全く応えていないことは上記3)で述べた通りである。小泉委員の意見は南線に関する環境影響評価の公式見解と全く相反するだけでなく、地質学の観点からも多くの疑問点があることが分かり、これに対して住民と地質専門家の意見と批判を提出し、これに対する回答を求めるとともに、地質学者を至急委員として入ってもらい、12/26の委員会の審議に参加して意見陳述が行われることを強く求めた。しかるに、2回にわたるこの要望は全く無視され、結局委員会での陳述は地盤工学の専門家の意見だけとなった。このことは以下に示すように決して無視できない重大な問題を内包しているのである。

そもそも住民が地質の専門家の意見陳述を求めたのに対して、地盤工学の専門家の意見陳述で応えたから十分とする考え方自体住民の意見を全く無視するものである。地質学の専門家は例えば道路建設については、学問的見地に立って科学的考察と実験を通じて、この地質の場所に果たしてトンネル掘削が可能かどうかを検討し、もし不適な地質なら掘削を中止することも考えるのである。これに対して地盤工学の専門家はまずトンネル掘削を行うことが最も重要視され、地質学的にトンネル掘削に不適な場所でも地盤補強などによって可能とするという考え方であって、地質学的に不適という理由で掘削を中止するという発想は元来ないと言ってよいのである。いままでのわが国の道路建設やトンネル掘削などは地質学の専門家は殆んど関与する機会が与えられない一方で、殆んどの場合、地盤工学の専門家が関与して事業が進められてきたのである。これは現在問題になっている原発問題に余りにも類似していることに驚かされる。科学的見地に立って考察する限り原発建設に慎重にならざるを得ないとする理学系の地質学と地震学の専門家の意見よりも建設を前提

にした発想の地盤工学の専門家の意見を容れた原発設置を推進してきた結果が東京電力福島第一原発事故であり、現在でも活断層について理学系がその存在を認めるのに対して、工学系の専門家はこれを認めようとせず混乱した事態が起きている。道路建設やトンネル掘削についても全く同じように地質学や地震学の専門家が南線のトンネル掘削に否定的な見解を示しているのに対して、地盤工学者は世界に例のない断面積 870 m<sup>2</sup>の巨大トンネルですら掘削可能と平然と言明するのである。

#### 5) 道路は国のためではなく国民のために

以上述べた理学系と工学系の、二つの考え方のいずれが本当に国民のためになるのか、いま真剣に考えるべきときである。原発も道路も地元住民を含めた国民のためのものであって、地元住民の生活と意見を無視して強引に事業を進めることは許されない時代に入っているのである。その意味で委員会の付帯意見の冒頭に圏央道の一部を構成する南線は、わが国の将来にとって極めて重要な事業であるという文言に私達は強い違和感を覚えるのである。「わが国の将来にとって極めて重要、つまりお国のために」と言う標語のもとに進められた国策によって国民がどれほど大きな犠牲を強いられたかは戦前、戦中の歴史から明らかである。私達は抽象的なわが国のためと言う言葉ではなくわが国民のためと言う考え方で問題を考え、そして対処すべきと考えており、委員会がこのような観点から今後再評価を行うことを強く求めるものである。

以上

同文送付先：国土交通大臣  
国交省道路局長  
国交省関東地方整備局長  
横浜市長  
NEXCO 東日本社長