

○公述人 8：青木 達喜

【公述人】 横浜市栄区桂台南1丁目の青木達喜と申します。

土地収用権の発動には反対です。

これから、30分の公述時間の中で、湘南桂台道路予定地のうそ問題、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道横浜環状南線新設工事、道路決定の行政責任、3つ目が、行政の立場は適切か、誤りはないか。最後に結論を述べさせていただきます。

それでは、まず最初に、湘南桂台道路予定地のうそ問題について。

私は昭和52年ごろに、終の棲家を求めて10か月近く見て回った結果、最も環境の優れたところとして現在の湘南桂台地区を、終の棲家として宅地を購入しました。

その時、気になったのは、住宅地の真ん中に道路予定地があり、もし、これが高速道路用地であれば、宅地購入を断念しなくてはならないと考え、開発業者大林不動産の担当者にただしたところ、これは高速道路用地ではなく一般道路予定地ですし、そのことは物件説明書にも書いてあるだけでなく、予定地に立てられている看板にも、横浜市と大林不動産の連名で、「この用地は都市計画道路（幹線街路）の予定地です。」と表示されていることから分かりますという説明があり、その説明を信じ、安心して宅地を購入しました。

宅地を購入するに際して道路予定地の存在が気になったのは、私だけでなく当該宅地購入者すべてにとって、それは大きな問題だったことは間違いありません。すべての宅地購入者が、一般道路予定地という説明を受けています。したがって、この人たちが横浜市と業者にだまされたという思いを抱いていることも確かですし、このことが話題になるたびに、高速道路用地ということが分かっていたら現在地に住宅地は購入しなかったと怒りを込めて語り合っています。

それらの人たちの中からMさんの場合を例に取って、宅地購入当時の様子を申し述べたいと思います。

M氏の場合、湘南桂台住宅地に移る前は、千葉県松戸市のインターと県道松戸線との交差点近くに住んでおり、排ガスと騒音に悩まされ、夫人がぜんそくにかかってしまったこともあって、どこか環境のよいところに移りたいと考えていました。その場合の条件としてまず考えたのは、排ガスや騒音に悩まされない静かな環境ということでした。

昭和52年初めごろ、移転先の候補地の1つとして湘南桂台地区の分譲地を訪ね、大林不動産の販売員の説明を聞きながら分譲地内を見て回りました。その時、宅地の真ん中に道路予定地が確保されていたので、そこにどんな道路が予定されているか尋ねたところ、販売員は、横浜市では、大きな宅地の開発をする場合、必ずそこに公園や学校用地と生活道路用地を確保することになっており、それをしないと開発が許可されないのです、この予定地は、そのために確保したものだという話でした。しかも、もし、道路ができるとしても、行き止まりの西側は鎌倉市ですし、あそこには古都保存法によって、なかなか道路は造れないので、この道路も容易にはできないでしょうから、この宅地は買い得ですよ、お

買い得ですよとされました。

そこでM氏が、もし道路ができなかったとき、この宅地は、この用地はどうするのかと聞いたところ、その時、宅地として販売することになるという説明でした。

この説明を聞いて、M氏は、一番気になっていた道路について建設される可能性が低く、たとえ建設されても生活道路ということであれば、排ガスや騒音については心配いらないと考えて宅地購入を決断しました。

宅地購入の時に宅地建物取引業法という法律の35条1項で、住民に配布するよう義務付けられている、これが物件説明書です（現物を提示）。画面に見せられなくて申し訳ございませんが、この中には都市計画道路一般道路予定地として書いてあります。この物件説明書というものは、不動産取引の素人の人たちがごまかされないように、法律できちっと配布しなさいというようにいわれている法律で義務付けられている物件説明書で、その物件説明書が一般道路予定地となっております。

先ほど話しました道路予定地の看板です（写真を提示）。この用地は、都市計画道路（幹線街路）予定地です。横浜市と大林不動産の連名で看板が立っております。昭和50年8月に立ちまして、35年以上、現地に立っております。

ところが、この説明は全くのうそで、道路予定地は高速道路用地として確保されたものであったことが、住民の調査で明らかになりました。すなわち、昭和61年11月の決裁文書、首都圏中央連絡道路に係る用地取得について伺いに、予定地は、横浜市が開発業者に対して仮称横浜小田原線の予定地として確保させたことになっており、昭和62年3月、建設省、神奈川県、横浜市、調査研究内部報告書、湘南桂台ルート決定内部合意するに当たり、横浜小田原線高速道路予定地確保。明らかに高速道路用地であることが分かりました。実際は高速道路用地であるものを、物件説明書や立て看板の表示を一般道路用地であるとする明らかにうそであり、住民をだますものであると強く抗議した。

そして、なぜか、このような住民をだまして道路を造るのかと追及したところ、平成2年8月18日の質問集会で、当時の手塚係長、現道路局長は、構想の段階では高速道路だったのですが、開発業者と話し合いを進めていくうちに、最終的に幹線街路にすり替わったということですねと本音を暴露した。つまり、高速道路用地としたのでは宅地販売が難しいとして「高速道路」という言葉を使うことに業者が強く反対したために、「幹線街路」つまり「一般道路」ということで販売することにしたというのである。ここでも、住民をだまして業者の利益を優先した横浜市の不当な行政のあり方が見られます。

これは『広報よこはま』で横浜市が発行した広報誌です（現物を提示）。48年6月、横浜市の人口245万、世帯数72万ということで発行している。都市開発特集号として、横浜市が発行してある。これの裏に、金沢区周辺の緑と道路計画、横浜小田原線仮称が載っております。

それで、東京湾環状道路の路線変更、京急の開発を許可する条件として、横浜小田原線の建設を認めさせたというふうに、自動車専用道路、横浜小田原線を、京急開発の交換条

件として認めたということ、昭和48年の6月の『広報よこはま』で各戸配布した広報誌だと思えます。

2番目。一般国道468号首都圏中央自動車道横浜環状南線新設工事は、道路計画決定の行政責任。行政の責任は、まず1つ目法的な責任、2つ目は政治的な責任、3つ目は、道徳的責任があると言えます。

法的文書、物件説明書に一般道路と書いてあることを信じて宅地を購入した人に対する責任は、行政としてどうするんでしょう。2点目、政治的責任。政治的責任とは、地方住民の意志に基づいた施政、いわゆる施す政策ですね、施政が必要であると。住宅地の真ん中を通り公害をまき散らす道路は、住民の意志ではありません。3つ目の道徳的責任。人の踏み行くべき道、事物に対する人間のあるべき態度。湘南桂台道路予定地うそ問題の責任は、誰が取るのか。新設工事は、いずれの行政責任も果たしていません。無謀な道路計画であります。

3番目。行政の立場は適切か。住民に対して、誤りはないのか。地域住民の生活と安全・安心、健康を守るのは、国・地方自治体の基本的義務であり重大な責任があるにもかかわらず、その責任を放棄し、利潤追求の開発業者と共謀したことは許せません。

行政の立場が適切かどうかの2番目は、道路構造令の解説ですね。平成16年、道路を計画設計する場合には、地域の状況を踏まえて、当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用すると記述され、大きな転換方針が示されています。

桂台トンネルルートは谷埋め盛土地域であり、谷埋め盛土造成地は、地震対策上、現状の地盤を維持する行政の方針に反します。外径15mの2本のトンネル、30mのトンネル工事は周辺地盤が緩み、地震対策上、看過できません。

横浜環状南線では、道路構造は6車線、交通量は1日当たり6万1000台。でも、低濃度脱硝装置はなし。環状北線、北西線の計画交通量は5万4000台、1日当たりと4万7000台。12.5mの外径トンネル2本4車線です。低濃度脱硝装置が設置されています。設置基準、関係図書、仕様書を開示してください。

行政と企業の癒着。桂台トンネル工事の施工業者は、大手ゼネコン大林組です。あのスカイツリーを建設した、大きな立派なゼネコン大林組です。湘南桂台道路予定地をうそについて宅地販売した大林不動産の親会社です。信義則に反すると思えます。

結論。一般国道468号首都圏中央連絡自動車道横浜環状南新設工事は、行政責任を果たしていません。行政責任を果たすまで、道路計画は中止してください。地域住民との対話を継続し合意に至るまで、新設工事を中止することを望みます。

湘南桂台道路予定地のうそ問題、行政の責任、道路計画決定の行政の責任、行政の立場は適切かと公述させていただきました。

最後に、昭和58年4月21日、中央公害対策審議会202となっておりますが、今後の交通公害対策のあり方について、答申しております。公害対策のポイントは、かなりい

ろいろ述べてるんですが、この中での要旨は、要約しているポイントは、特に住宅地等と隔離された低公害走行ルートを整備して、大型トラック輸送はこれに集約する、住宅地を通すなど、32年前に中央公害対策審議会が国にきちっと答申しております。ぜひ、これを尊重していただきたい。

以上で、今回、公述の機会を与えていただき、ありがとうございました。ぜひ、公述の内容を実現していただくことを望んで、私の公述を終わらせていただきます。

【議長】 青木さん、事前に何点か質問をされたいというふうに伺ってましたけれども、質問はないのでしょうか。今そのために、関東地方整備局の方にも上がっていただいておりますが、よろしいのでしょうか。

【公述人】 ええ、すみません。質問を5点ほど、してお伺いをする予定にしておりましたが、足を運んでいただいて誠に恐縮でしたが、私の公述で、質問は、今日はこれで控えさせていただきます。

先ほど、低濃度脱硝装置の設置基準、これを、契約関係図書と仕様書等を開示していただきたいというお願いだけを確認していただければと思います。以上です。

【議長】 では、起業者側、ご回答願います。

【起業者（松實）】 低濃度脱硝措置につきましては、現在、開通前、及び開通後などの大気の状態や関係機関との調整を踏まえつつ設置について検討していくこととしておりますので、仕様書というのは、おそらく実際工事の仕様書か何かを。

【公述人】 設置基準ですね。

【起業者（松實）】 設置基準というのは、どういったときに設置する基準。

【公述人】 ですから、どういうときに脱硝装置を。例えば、先ほど私述べさせていただきましたように、横浜環状北線、あれは1日当たりの交通量も少ないですし車線数も4車線。うちのほうの南線は、車線数が6車線、交通量も1日当たり多いのに、北のほうはついて南がつかないということであるので、どういう基準で、ついたりつかなかったりするのかということです。

【起業者（松實）】 北線、北西線につきましては、北線に関しましては、つけるというふうに聞いております。これに関しましては、おそらく事業者である首都高が判断されたのかと思います。南線につきましては、われわれ事業者と、あと地元行政の横浜市などと今後検討していくということとしております。

【公述人】 検討するに当たっての客観的な基準ですね、こういう数値の場合は設置すると、こういう場合は設置しないって、その辺について。

【起業者（松實）】 そういった明確な定量的な基準がないので、今後、開通前ですとか開通後の状況を見ながら、関係行政などと調整しながら検討していくということです。

【議長】 では、よろしいでしょうか。

【公述人】 はい。