

## 公述内容

一般国道468号線、以下「横浜環状南線」と言いますが、この新設工事につきまして、①公益性の欠如、②B/C検討の不備について述べ、最後にこれらを総括して意見を述べます。

### 1 公益性の欠如（事業の施工で得られる公共の利益がない）

まず、公益性の欠如について述べます。

横浜環状南線の公益性につきましては、都心の渋滞緩和との関係、横浜市としての建設のメリットの有無及び原宿六浦線の渋滞緩和との関係につきまして意見を述べます。

#### (1) 都心の渋滞緩和に寄与しない

先ず、都心の渋滞緩和について述べます。

横浜環状南線は、圏央道の一部であり、圏央道は、東京都心部の通過交通を排除することにより渋滞を緩和するものであると書かれています。

しかし、横浜環状南線は圏央道に接続して建設するよう計画されていますが、これが完成しても都心部の通過交通を排除することとは無関係であり、従って、都心の渋滞緩和に寄与するとは考えられません。

このことは地図を見ていただければ一目瞭然です。

即ち、横浜環状南線は、圏央道の一部であると言われていますが、実質的には圏央道にぶら下がっている盲腸のような存在であって、圏央道の建設目的である都心の渋滞緩和に寄与しないことは明かです。

なお、横浜国大の中村さんは、何故か横浜環状北線及び北西線については言及されていませんでした。

#### (2) 横浜市としても建設の意味がない

次に、横浜市としての建設のメリットの有無について述べます。

圏央道の神奈川県区間、即ち横浜環状南線につきましては、東京依存型の都市構造からの脱却・神奈川新時代の創造などと書かれています。

横浜環状南線を建設して神奈川新時代が創造されるとはどういうことでしょうか。

何か書かなければならないが、書くことができない、止むを得ず書かれた作文としか考えようがありません。

横浜環状南線について述べる前に、横浜環状北線及び横浜環状北西線について述べます。

横浜環状北線については、「北線の整備により、横羽線、湾岸線が第3京浜道路とつながります。これにより、新横浜駅をはじめ、羽田空港や東京湾アクアライン、金沢方面などへの行き来が便利になります。また、東名道路や保土ヶ谷バイパス方面への延伸計画も計画されており、一層利便性が向上します。」と書かれています。

この北線に接続して計画されている横浜環状北西線については、「横浜港と東名高速道路が直結されるなど、市民生活の利便性向上や横浜経済の活性化、横浜港の発展にとって重要な路線である」と書かれています。

横浜港・羽田空港及び横浜の中心部から県外への人員及び物資の輸送につきましては、既に横浜環状北線及び北西線が完成間近であることから、多額の予算を使って、更に横浜環状南線を建設する意味は認められません。

横浜環状南線は、地理的には横浜横須賀道路とほぼ平行して建設するよう計画されています。この横浜横須賀道路が渋滞で困っているという話しは聞いたことがありません。このガラガラの横浜横須賀道路にバイパス道路を建設する意味は全くありません。

(西線は計画すらない。)

### (3) 原宿六浦線の渋滞緩和に寄与しない

横浜環状南線を建設すると原宿六浦線、即ち横浜環状4号線の渋滞が緩和されると宣伝されています。

しかし、国交省の公文書によれば、横浜環状南線の建設によって原宿六浦線の時間短縮は僅か3分と記載されています。また、現状では拡幅工事や立体交差工事等により既に渋滞は相当に緩和されています。

即ち、費用対効果上、拡幅工事等による渋滞緩和策が優れており、多額の予算を使って横浜環状南線を建設する意味は認められません。

### (4) 公益性の欠如 総括

以上述べましたように、横浜環状南線は、圏央道としての機能、即ち、東京都心部の渋滞緩和に寄与することはありませんし、横浜環状道路としての機能は、横浜環状北線及び北西線が完成間近であることから、横浜環状南線を建設する必要性は全くありません。更に、横浜環状4号線の渋滞緩和策としては拡幅工事等で解決することが可能であり、このために横浜環状南線を建設する必要性は認められません。

従って、横浜環状南線の施工で得られる公共の利益は認められません。

公共の利益が認められない道路建設のために、道路予定地を強制収用することは認められません。

## 2 B/C検討の不備

横浜環状南線につきましては、B/Cの検討が不備であることについて意見を述べます。横浜環状南線の新設工事につきまして、事業認定を検討する場合、横浜環状南線の $B/C > 1$ であるか $B/C < 1$ を確認する必要があります。

もちろん、再計算の結果、 $B/C < 1$ なら、他の条件の如何にかかわらず事業認定をするべきではありません。

即ち、事業認定をする場合、B/Cの値を確認するという作業は、極めて重要な事項です。

平成24年度第4回事業評価監視委員会資料5-3-②13ページで示された維持管理

費の内訳として維持修繕費について情報開示請求により入手した資料によりますと、平成33年度の維持管理費は628万円であり、その50年後の維持管理費は630万円となっています。

即ち、維持管理費は50年間殆ど一定になっています。維持管理費は老朽化に伴い増大するはずですが、横浜環状南線につきましては、なぜか50年間ほぼ一定になっています。

また、この第4回事業評価監視委員会が開催された約50日後、即ち平成24年12月2日に笹子トンネル天井板落下事故が発生し、インフラの老朽化対策の重要性が改めて認識されることになり、関係各部がその対策、予算確保に大慌てをしたことは、私達の記憶に新しいことです。

横浜環状南線は、大部分がトンネル構造になっていますから、笹子トンネルの事故を教訓として、横浜環状南線についても老朽化対策を講じる必要があります。

当然維持管理費について再検討がなされなければなりません。しかし、情報開示請求をした結果、笹子トンネル天井板落下事故後に維持管理費の再検討が実施されておらず、B/Cの再検討もなされていないことがわかりました。

このように、横浜環状南線の維持管理費の積算は杜撰であると言って過言ではないと思いますが、このような積算に基づいて算出された費用対便益の値については、そのまま信用することはできません。

また、先程、立石教授から指摘があった点につき、設計変更がなされたのであれば、COSTに変更があり、B/Cの値も変更があるはずです。

これらを踏まえ、横浜環状南線について事業認定の結論を出す前に、B/Cについて再計算をして、 $B/C > 1$ であるのか、 $B/C < 1$ なのかを確認する必要があります。

また、ある専門家は、自ら横浜環状南線のB/Cについて計算をし、B/Cの値は1以下になると言っています。

なお、この専門家によるB/Cの計算は、笹子トンネルの天井盤落下事故発生以前に計算されたものです。

老朽化対策を加味して計算をすれば、B/Cの値は更に小さくなるものと考えられます。

このため、横浜環状南線のB/Cの計算は、事業認定の検討をする前に、トンネルの老朽化対策に係わる維持管理費を含め、全体につきまして見直しをする必要があります。

これは事業認定を検討するための必要条件です。

## 総括

私達国民の最大の関心事は、我が国の財政の健全化です。

もし、国家財政が破綻してしまうと、年金は大幅にカットされ、多くの人々が生活できなくなるでしょう。

また、公務員の定員数もカットされ、給与もカットされることになるでしょう。

このことを心配しているのは決して私だけではなく、多くの国民も心配していると思います。

今まで政府は、公共投資を増やし、景気をよくし、税収を上げて財政の健全化をすると主張してきました。その結果、土建屋さん等の一部の企業は潤ったかも知れませんが、財政赤字は膨らみ続け現在の悲惨な状態に至っています。

私達の家庭で借金が増えた場合、支出を抑えます。ギリシャでも国民が耐え難いほどの財政支出の抑制を続けています。財政支出の抑制が、財政健全化のための常識であり、王道であると考えます。

我が国は、いつ財政破綻を起こしても不思議ではないと言われていています。まず、支出を抑制する必要があります。

横浜環状南線のような不要不急の道路建設に数千億円をかけ、我が国の財政破綻に拍車をかけるか、不要不急の道路建設に「待った！」をかけ、日本を救うか、今その岐路に立っています。個人的な保身や外部圧力に屈することなく、正しい判断が下されるよう期待しています。

最後に、これらにつきまして総括的な意見を述べます。

横浜環状南線の新設工事には、多くのかつ重大な問題点をはらんでいます。

## ①質問集会

まず、質問集会ですが、平成17年から平成21年にかけて6回の質問集会が開催されました。その議事録はここにあります。その質問集会において、住民が出した質問に対し、質問集会の会場では即答できないため、事業者側が後日文書で回答すると約束された質問事項が約60項目あります。

その後、国交省及びNEXCOからは未だに全く回答がありません。

いつになったら回答できるのかというという質問に対してすら回答がありません。

## ②事業評価監視委員会

事業評価監視委員会では、横浜環状南線につきまして審議の結果「事業を継続とする」と言うことになりました。

しかし、南線の最大の問題点である大気汚染や地盤沈下等の公害につきまして審議しなければなりません、委員の中にこれらの問題に関する専門家が含まれていません。また、住民代表も含まれていません。

即ち、事業評価監視委員会は、「事業者の事業者による事業者のための委員会」になっています。事業者の意に沿わない人物は、委員としては委嘱されませんし、仮に委嘱されても再任されていません。

このような委員会では、実質的な審議をしたことになりませんから、単に起業者の意図を追認したに過ぎません。

また、事業評価監視委員会の意見の付帯意見として「環境保全対策」と「合意形成」があります。

「環境保全対策」につきましては、住民から疑問・意見が出た場合には誠意をもって対応することとされていますが、前述の質問集会の例の如く、誠意は認められません。

あるいは、誠意はあっても、住民からの質問に対し回答ができないというのが真実かも知れません。即ち、住民からの質問に対し誠意をもって回答をすれば、横浜環状南線の建設計画を否定することになるため、回答をすることができないということでしょう。

また、「合意形成」につきましては、住民の理解を得ることが不可欠であるとされていますが、この公聴会での意見を聴かれておわかりのように、住民の理解が得られた状況にはなっていない。

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（第6第5項）によれば、「事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図るものとする。」と定められていますが、この実施要領は国交省の担当部署により無視されています。

①事業評価監視委員会での審議は経ました、②意見書は提出させました、③公聴会も済ませました、従って土地を強制収用してもよい、ということにはなりません。手続きを済ませればよいというものではありません。実質的な検討や審議がなされることなく、表面上の手続きだけを済ませればよいというものではありません。

高尾山の中腹にトンネルを掘るということで、全国的な問題になりました。高尾山の問題は自然保護であり、動植物の保護でした。横浜環状南線は自然保護もさることながら、被害を受けるのは私達人間です。

横浜環状道路南線の建設には、私達の生命・財産が係っています。

憲法で保証された財産権を奪う土地収用法を横浜環状南線に適用するための条件は整っていません。過去の経緯にとらわれることなく、私達が主張している問題点について、今回の公聴会で出された意見を含め、実質的な検討をし、的確な回答を出していただきたい。

豪華客船タイタニック号がイギリスからニューヨークへ向かう途中、氷山に衝突し、沈没しました。氷山の存在が2度に渡り警告されていたにも関わらず、減速もしませんでした。

その後、氷山を発見した際に減速して舵を切りましたが、間に合わず、タイタニック号は沈没しました。

我が日本丸も、財政破綻という氷山に向かって静かに近づきつつあります。

そして、多くの有識者が警告を発しています。

4,300億円という南線の建設予算は、北は北海道から南は沖縄まで全ての国民に一人当たり数千円を負担させるものです。こんな公益性の認められない南線の建設に賛成する国民が何%いるのでしょうか。しかも、公害等の問題点を多くはらんでいます。

私達住民を公害から守るためにも、日本を財政危機から救うためにも、横浜環状南線の新設工事には「NO!」を出していただきたい。勇気を持って「NO!」と言っていただきたい!

横浜環状南線は問題だらけです。これほどひどいプロジェクトがほかにあるでしょうか。

万一、この横浜環状南線について事業認定がされると、他のあらゆるプロジェクトについても事業認定がされることになるでしょう。即ち、憲法で保証されている私達の財産権に対して、例外として特定の条件が整った場合に限り土地の強制収用を認めた土地収用法は空文化し、プロジェクトがあれば憲法おかまいなしに土地の強制収用ができるという事態を招きます。

横浜環状南線の建設には、公益性は認められません。

公益性が無いだけでなく、公害等多くの問題をはらんでいます。

「事業評価監視委員会で審議されているはずだから」という形式論は捨て、実質的な審議をしていただきたい。

横浜環状南線の計画は、実質的な検討・審議をすることなく、住民の意見を無視して、形だけを整えてきました。

今、個人が持っている土地を強制収用するか否かの重要な局面に直面しています。

今こそ、実質的な検討・審議をしていただきたい。

そして、**普通の判断能力**があるのなら、**普通の勇氣**があるのなら、その勇氣を持って横浜環状南線の建設に「NO!」と言っていただきたい。

以上、よろしく御願い申し上げます。

藤田課長が私達の町に住んでいただければ、真っ先かけて道路建設反対の畑を掲げて走り回られることでしょう。

「百聞は一見に如かず」です。田谷の農地から庄戸までを見ていただきたい。ご案内します。