

○公述人 20 : 岩倉 正剛

【公述人】 庄戸3丁目、岩倉と申します。最後になりましたので、簡潔に早く終えたいと思います。

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、公益性の欠如、それから、B/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。

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があるのかどうか、それから、原宿六ツ浦線の渋滞緩和との関係について意見を述べます。

まず、都心の渋滞緩和についてですが、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、したがって、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。すなわち横浜環状南線は圏央道の一部であると言われてはいますが、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らかです。

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、すなわ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けれども、書くことができない、や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、次のように書かれています。「北線の整備により、横羽線、湾岸線が第三京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。」そういうふうに書かれています。

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さら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並行して建設するように計画されています。この横横道路が渋滞で困っているという話は聞いたことがありません。このがらの横横道路にバイパス道路を建設する意味は認められません。

先ほどのトラック協会の方が申しましたが、この南線をつくらなくても、北線及び北西線ができれば、もうそれで十分であると思いますが、いかがでしょうか。

次に、原宿六ツ浦線の渋滞緩和に寄与しないということについてお話をします。

横浜環状南線を建設すると、原宿六ツ浦線、すなわち横浜環状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ツ浦線の時間短縮はわずか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。すなわち、費用対効果上、拡幅工事等による渋滞緩和策がすぐれており、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。

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、すなわ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。さらに、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は認められません。したがって、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。

横浜環状南線につきましては、B/C、費用対便益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が1より大であるか、1より小であるかを確認する必要があります。もちろん再計算の結果、B/Cが1以下であれば、他の条件のいかんにかかわらず、事業認定をするべきではありません。すなわ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。これを避けて通ることはできません。

平成24年度第4回事業評価監視委員会資料5-3-②、13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。すなわち維持管理費は50年間ほぼ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日後に、すなわち平成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となり、関係各はその対策、予算確保に大慌てをしたことは、私たち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ずる必要があります。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、かつ、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ずさんであるといつ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、先ほど立石教授から指摘があった点につきまして、設計変更がなされたのであれば、当然コストの変更があり、したがって、B/Cの値も変更があるはずで、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が1より小であるのか、B/Cが1より大であるのかを確認する必要があります。立石教授の指摘による費用の増大はかなり大幅なものになると思います。これを無視して先に行くわけにはいかないでしょう。

また、ある専門家はみずから横浜環状南線の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板落下事故発生以前に計算されたものです。したがって、老朽化対策を加味して計算をすれば、B/Cの値はさら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、事業認定の検討する前にトンネルの老朽化対策にかか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あると考えます。

私たち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、年金が大幅にカットされ、生活ができなくなるでしょう。また、公務員、そこにおける皆さんの公務員の定員数もカットされるでしょうし、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、大多数の国民も心配していることと思います。

今まで政府は公共投資を増やして、景気をよくして、税収を上げて、財政の健全化をするんだ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しれませんが、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。私たち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がたいほどの財政支出の抑制が続いています。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に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おります。

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重大な問題をはらんでいます。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。こ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した質問事項は約60項目もあります。その後、国交省、NEXCOからはいまだに全く回答がありません。いつになったら回答するのかという質問に対してすら回答がありません。

次に、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、「事業を継続する」とい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は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。すなわち、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附帯意見として「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持って対応することとされていますが、現実の質問集会の例のごとく、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て回答ができないというのが真実かもしれません。すなわち、住民からの質問に対し、誠意を持って回答すれば、横浜環状南線の建設計画を否定することになるため、回答することは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態にはなっていません。

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領、この第6第5項によれば、「事業評価監視委員会に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。

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

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。高尾山で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たち人間です。横浜環状南線の建設には私たちの生命、財産がかかっているんですから慎重に検討をお願いしたいと思います。

憲法で保障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、私たち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、実施的な検討をし、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に向かう途中、氷山に衝突し、沈没しました。氷山の存在が2度にわたり警告されていたにもかかわらず、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。4300億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1人当たり数千円を負担させるものです。こんな公益性が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。私たち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。すなわち、憲法で保障されている私たちの財産権に対して、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、憲法お構いなしに土地の強制収用ができるということ、そう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。公益性がないだけでなく、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、普通の勇気があるのなら、その勇気を持って横浜環状南線の建設に「NO!」と言っていたきたい。よろしくお願いします。

それから、室長がもし私どもの住宅に住んでおられるならば、恐らく道路建設反対の旗を持って先頭を走っていることかと思えます。もしそれができなければ、一日でもいいから一度見学においでください。田谷の農地から庄戸の町までご案内いたしましょう。それをよくごらんになって、現状を、百聞は一見にしかずと言います。これをもって、それで最終的判断をしていただきたい。以上です。