

横環南線、公述の内容・・・2日目の10時20分～・・・ 松本昌司

- 私は、栄区公田町の朝日平和台自治会、道路委員会、委員長を担当している 松本昌司と申します。
- 朝日平和台自治会は、横浜環状南線対策連絡協議会、略称「連協」と申しますが、連協の創立に携わった自治会の一つであります。従って、現在も私は連協の副会長の任にも当たっております。
- 昨日は、私たち連協の仲間たちが、横浜環状道路の沿線に共通する色々な問題を公述しました。その主な内容は次のとおりでした。
 - ①強制収用手続き開始の条件は、地権者の人数をベースとする買収済みの率が一定率に達するが定められています。実際はこの買収率が規定に達していないにも拘わらず、事業者は面積ベースの数字を以て、規定を満たしたとして、強引に手続きを開始している。このようなインチキは絶対許せない問題。
 - ②高速横環南線予定地を、一般街路用予定地とダマして、住民に開発宅地を買わせた問題。
 - ③環境アセスの大気汚染測定にあたって、事業者は古い手法を使って、環境基準内数値をヒネリだしている問題。
 - ④費用対効果 [B/C] 算出に当たって、事業者が人口減少予測の要素を明確に折り込んでいない問題。
 - ⑤事業者が、宅地造成時の盛り土地質のリスクを軽視している問題。などなどでありました。
- ◎そこで私は、沿線の共通問題ではなく、朝日平和台が直面する独自の問題に絞って、これから公述いたしたいと思います。
- ◎私はこれから申し述べる観点から、横浜環状南線の事業について、「土地収用法第20条に定める事業認定の要件」に相反すると考えます。従って、国土交通大臣においては、本件事業を認可しないように強く要請する次第です。

- ◎私の意見は、大きくわけますと、三つになります。
 - 第一の意見は、「本事業は、公共の利益に反する」というものです。
 - 第二の意見は、「本事業計画は手続き上不法性が高い」であります。
 - 第三の意見は、「事業者東日本高速(株)会社の能力に問題がある」というものです。これから、今申し上げた意見の順序に従って、具体的に説明します。

- ◎第一の意見、「公共の利益に反する」問題について説明します。説明の前に先ず私たち朝日平和台が直面している状況を説明します。
 - 私たちの「朝日平和台」は、南北約400米、東西約200米の丘の上に、約290世帯が居住しています。

○この狭い丘に、横浜環状南線の6車線（この事業者は東日本高速(株)です）
それに加えて、横環南線へのアクセス道路となる上郷・公田線が4車線（こ
の事業者は横浜市です）、合計10車線のトンネルを通すという、全く前代
未聞の無謀な計画に直面しています。

○この様な状況の下で、「公共の利益に反する」意見として、これから2点
の問題を説明します。

先ず第1点です。

○住民にとって、一番心配なことは、地盤沈下問題です。

これについて、両方のトンネル事業者は、何と言っているか？

彼らは異口同音に、「工事中は勿論、供用後にも、地盤沈下など災害は起こ
さないように極力努力はするが、絶対に地盤沈下を起こさないという保証は
出来ない。万一災害発生の場合は、規定に従って補償する」と言っています。
これは議事録にもとってあります。

○皆さん、事業者のこんな無責任な説明で、住民として「ハイそうですか」

と簡単にひきさがれるものでしょうか？

そんな事は絶対できるはずがありません。

○私たちは独自に、過去の例を色々調査いたしました。過去には地盤沈下の
例がいくつもあります。

・私たちは「横浜市営地下鉄」の大規模地盤沈下の実態とその裁判経過や、
また遠くは広島での大規模地盤沈下事故の実態を学習してきました。その被
害の実態は、単に家屋の物理的損害だけではなく、傾斜のなかでの生活のため、
精神的に不安定状態になって、家庭崩壊に至るなど、悲惨なものでした。
決して金額で保証されればよいという簡単なものではありません。

次に「公共性に反する」意見の第2点です。

○一方、事業者は一体どんな考え方をしているのか、口先ではなく、実際に
書面で公表されたものがあります。

・「平成15及び16年度、「都市型トンネル検討報告書」の中で、事業者は、
「公田トンネル全長の3分の2に当たる朝日平和台の真上には、家屋が点
在している」と記載しています。

300に近い住居が固まって住んでいる住宅団地を指して「点在している」
という事は、極めて非常識というかむしろ意図的です。

私たちは、事業者との質問会の席上、「点在する」という表現を取り消せと
要求したところ、事業者は「訂正する」と回答はしたが、文書の上ではまだ
訂正されておりません。

住民は更に、「ルート選定の時から点在するという認識をもっていたのでは
ないか」と質問したが、これも一切回答されていない。

◎以上要すれば、本事業が実行された場合、憲法で保証されている「住民の財産権」が侵害される可能性が極めて高いものと判断されます。これは正に「公共の利益に反する」ものであるため、本事業は認可されてはならないと考えます。

◎次に第二番目の意見として、本事業計画策定に当たっての「不法性」について、三つの点を申し述べます。

○まず第1点は、昭和58年の「中央公害審議会」が、「住宅地などと隔離された低公害走行ルートを整備して、大型トラック輸送をこれに集約する」と答申しています。

「これは道路新設にあたっては、住宅地を通してはならない」との原則を示したものです。

本事業計画は、先に説明した通り、正に密集住宅地の真下を通すという、この原則に全く違反するものです。

○次に、「不法性」の第2点目を説明します。本事業の策定にあたっては、当時、既に朝日平和台に居住している住民に対して計画の事前の情報提供が一切なく、或日突然に新聞の報道で計画を知った経緯があります。

一方、現在では、計画策定前に、代替ルート案を事前に公表した上で、住民が参加して検討する事が法で定められています。

しかし、本件の事業策定の当時は、代替ルートの公開検討はやらなくてもよかったです。

しかしながら、現在施行されている法の考え方からすれば、代替ルートが提示されず、住民の意見も聞いていなかった事実は、当時は違法ではなかったにせよ、現在では明らかに法の精神にもとるものであります。

○「不法性の問題」についての第3点は、「埋蔵文化財」の問題です。

- ・公田地区一帯は、縄文時代には海面が現在より30米ほど高く、弥生時代には、地震の隆起で、現在より3米高い海岸線になった。このため、この一帯には多くの遺跡があり、一部の遺跡からは、石器や土器が発見されている。

現時点でも、未発掘や存在可能性の高い遺跡が沢山残っている。

- ・事業者からの照会に対して「神奈川県教育委員会」は「これらの文化財の取り扱いについては、別途協議が必要」と回答している。

- ・しかし、事業者は教育委員会や住民に対し、何も説明していない。

○この様な事業者の態度は、法にもとるものである。

◎最後に、第三の意見である「事業者の能力」について、具体的に三つの点を説明いたします。

○1番目の点は、防空壕の問題です。

朝日平和台の地下には、戦時中海軍病院や、一般住民が掘った大小様々な防空壕があることが、地元で早くから知られています。

住民は、事業者及び横浜市に対して、実態調査を行うよう要請しているが、実行したのかどうか回答がない。この防空壕の存在は、トンネル掘削に影響必至と考えられるにも拘わらず、このような事業者の態度は許されるものではありません。

- 「事業者の能力」に関する、2番目の実例は、横環南線と上郷・公田線工事の悪い相乗効果発生のリスクの問題です。

二つの工事は、ほぼ同時期に極めて隣接した状況下で工事が進められる可能性が高い為、悪い相乗効果の発生が予測されます。

そこで質問会の席上で住民から、この問題のリスク性対処について、東日本高速(株)と横浜市道路局の間で検討するよう要請している。

しかし両者とも全く回答してきていない。

- 「事業者の能力」に関する3番目の実例は、地盤沈下など被害発生の場合の責任所在の問題です。

先に説明した通り、二つのトンネル工事はほぼ同時に実施されます。工事中は勿論、供用後に地盤沈下などの被害が生じた場合、住民はどちらの事業者にも事故発生責任があるのかについて、証明することは不可能であります。従って、「両事業者は工事開始以前に、この問題の対処方針について、協定書を作成し、その内容について、予め住民の了解を取り付けるべし」という要請を住民から出しているにも拘わらず、全く無視されている。

以上3点の実情から、東日本高速(株)は、事業者としての適格性に欠けるものと判断いたします。

◎結論をまとめます。本事業は、第一に「公共性に反する」、第二に「手続き上法にもとる」第三に「事業者は適格性にかける」という観点から、土地収用法第20条に定める要件を満たしません。

については、国交大臣におかれては、本件事業認可申請を却下することを強く要請いたします。

以上で私の公述を終わります。