

○公述人 11 : 松本 昌司

【公述人】 私は、栄区公田町朝日平和台自治会の道路委員会の委員長を務めさせていただいている松本昌司でございます。よろしくお願いいたします。

私は当年にとって85歳になりますので、ちょっとしんどいですから座ってやらせていただきます。

私どもの朝日平和台自治会は横浜環状南線対策連絡協議会、通称、連協と申しますが、この連協の創立に携わってきた自治会の一つであります。したがって、私は現在も連協の副会長を務めさせていただいております。

昨日は、私たち連協の仲間たちが横浜環状道路沿線の全体の問題につきまして、いろいろ公述いたしました。ここで、昨日いらっしやらない方のために、若干その主な内容をご紹介します。

まず一つは、高速道路の予定地、これを行政側が一般街路用としての予定地であると住民をだまして、住民はこれを信じて住宅地を買って現在住んでいる。後から、これは一般道路じゃなくて高速道路の予定地であると知らされてびっくり仰天。こういう行政がやってはならない、うそをついたという問題があります。それが1つ目。

2つ目、環境アセスの大気汚染の測定に当たりまして、事業者は現在日本だけで使われている古い手法を使って環境影響評価をやりました。当然結果は環境基準値の中におさまっております。しかし、今現在、世界で共通している手法を使えば、何と全部環境基準をオーバーするという事実、そういう問題があります。

3つ目は、費用対効果が当然どんな事業でも計算されなきゃいけませんけれども、そのB/C算出に当たりまして、事業者は、これから人口減少がもう必至であることは、数字をもって同じ総務省が発表しているにもかかわらず、人口減少があれば、当然交通量も減ります。そういう当初の計画と違った現在の情勢を全くそのB/Cには折り込まれていない、折り込まれている証拠がない、追及したけど事業者から全く返事がないという問題があります。

4つ目は、皆さんご存じのとおり、国家と地方の財政状況はものすごく逼迫した状況にあり、何と千百何とか兆まで借金が膨らんでいる。世界で一番大きな借金大国。このような状況下で4300億も使って、この不要な横浜環状南線をつくっていいんですかと、そういう問題。ほかにもいろいろ陳述、公述がございました。ここでは一応省略させていただきます。

今日もこれから私たち連協の仲間が、それから、同志の先生方が同じように全線共通の問題、国の問題として意見を公述されると思います。そこで、私は、今日は沿線の共通問題ではなくて、私たちが住んでいる朝日平和台独自の問題、朝日平和台が直面する独自の問題に絞って公述したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず、総括的に言えば、私がこれから申し述べます観点から、横浜環状南線の事業については、土地収用法第20条に定める事業認定の要件がございます。これに反するものと考えます。したがって、国土交通大臣におかれましては、本件事業を認可しないように強く強く要請いたします。これが私の総括的な意見です。

これから、大きく分けると、私の意見は3つになります。第1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2のテーマは、本事業計画は手続上不法性が高いというものであります。第3番目は、事業者、私どもの場合は東日本高速株式会社であります。事業者の能力に問題があるというこの3つの意見について、これから具体的に詳細に説明申し上げます。

まず、第1の意見、公共の利益に反するという問題について説明いたします。

説明の前に、まず、私たち朝日平和台が直面している状況を簡単に説明させていただきます。私たち朝日平和台は、南北約400m、東西約200mの小さな丘の上に約290の世帯が住んでおります。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会社でございます。いわゆるNEXCOさんです。それに加えて、横浜環状南線へのアクセス道路として位置づけられています上郷公田線、これが4車線、この事業者は横浜市ですけれども、合計10車線にもものぼるトンネルを通す、この狭い丘の下に10車線も通す、これはもう全く前代未聞の無謀な計画だと思いますし、それをゴリ押しするこの計画に直面しているわけでございます。

このような状況のもとで、まず、公共の利益に反する意見として、これから2つの詳細な問題を説明いたします。まず、第1点ですけれども、住民にとりまして一番心配なのは、地盤沈下が起きるんじゃないかと、こういう問題です。これにつきまして、両方の事業者、すなわち東日本NEXCOさん、それから横浜市道路局、何と言っているのでしょうか。両者とも異口同音にこう言っています。工事中は当然ですが、供用の後にも地盤沈下などの災害は起こさないように極力努力します。けれども、ここが大事、絶対起こさないということは保証できません、これははっきり両者とも言っています。このことは、私どもの両者との質問集会で議事録ではっきり残っております。こんなことであるのでしょうか。それで、ぬけぬけと、万一災害、被害が発生しましたら、自分たちが決めた規定に従いまして、粛々と損害賠償いたしますと言っているわけです。皆さん、事業者がこんな無責任なことを言って、さあ、トンネルを掘らせてくださいと言われてどうしますか。はい、そうですかなんてとても言えるものじゃないでしょう。そんなことは絶対できるはずありません。

そこで、私たちは独自に過去における例をいろいろ調査いたしました。過去には地盤沈下の例が幾つも出ております。まず、私たちは横浜市営地下鉄の大規模な広範囲の地盤沈下の実態や、その後の損害賠償裁判の経緯などを勉強させていただきました。また、遠くでは広島で起きた地盤沈下事故の実態を学習してきました。そこでの被害の実態は大変なものです。単に家屋の物理的な損害賠償、そんなもんで済むものじゃございません。中には

わずかな傾斜に住んでいまして、あれは精神的にも不安定状態になっちゃうんですね。そこから甚だしいのは家庭不和が生じて家庭崩壊になってしまったような例もございます。決して決して金額だけ補償すればいいなんていうものでは、生やさしいものじゃないということ私たちは学習してまいりました。こういうわけで、絶対承服できるものではございません。絶対に地盤沈下、その他災害を起こさないと保証してもらわない限り、うんと言わなければならない限りにはいきません。

次に、同じく公共性の問題に反するという意見の2つ目の事例でございます。一方、事業者は一体どんな考えをしているのか、私たちは事業者の口先だけではなく、実際に書面で公表されたものを見つけてまいりました。それは平成15年及び16年度に都市型トンネル検討報告書というものが公表されております。その中で、何とかこういうことを言っている。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、こう書いてあるんです。先ほど言ったように300に近い住宅がかたまっている朝日平和台という住宅団地を指して点在している、住宅が点在している、そういう表現は何という非常識な表現でしょうか。これはもうむしろ意図的にそういう表現を出したんじゃないかと疑われます。

私たちは事業者との質問集会の席上で、何だこれは、点在するなんていう文句はどう思う、非常識だ、引っ込めなさいと要求しましたが、いまだもって文書で引っ込めましたという返事はもらっておりません。そもそもこんな点在するなんていう考え方、そこが事業者の傲慢であり、横暴じゃないか。そもそも事業計画を出すときに、最初から朝日平和台はちょこちょこっと家屋が点在しているから、どうトンネルを掘っても問題ないんだという考えじゃなかったのかと追及したわけですが、これに対しても一切返事はもらえておりません。

以上、要すれば、本事業が実行された場合、私たちは憲法で保障されている住民の財産権が明らかに侵害される可能性が極めて高いと判断されます。これはまさに公共の利益に反するものであるというふうに考えますので、本事業は認可されてはならないと思います。

次に、第2番目の大きな意見として、本事業計画の決定、策定に当たって幾つかの不法性があるんじゃないかということをお3つの点から申し上げたいと思います。

まず、第1点は、昭和58年の中央公害審議会が公表していますが、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。この意味は、道路の新建設に当たっては、住宅地は極力通してはならないという原則を示したものだと思います。明らかにそういうことです。ところが、本計画は、先ほど来、説明したとおり、まさに住宅密集地の真下にトンネルを通すというこの原則に全く反するものでございます。これが1番目。

次に、不法性の2番目を説明いたします。

本事業の策定に当たりまして、当時、既に朝日平和台に居住している300世帯の住民に対して計画の事前の情報提供が全くなかった。住民は、ある日突然新聞によってこの計

画の存在を知ったという経緯がございます。もう皆さんご存じのとおり、現在では計画策定の前に代替ルートなどを示した案を事前に公表し、沿線住民がこれに参加して検討するということが定められております。先進国では、元来そういう方法でやっております。当たり前の状態に戻ったと思います。

しかし、私たちのこの横浜環状南線の当時においては、代替ルートの公開検討をやらなくても法律違反ではなかった。しかし、現在施行されているのはこれはおかしいというから、現在のような法律に変わったわけでございます。したがって、我々の横浜環状南線の策定に当たっては、当時は違法ではなかった、確かに。しかし、現在の法律の考え方からすれば、全くおかしく法の精神にもとるものではないかと思えます。これが第2点です。

次に、不法性の問題の第3点につきまして、埋蔵文化財の問題があります。私たちの住む公田地区一帯には、縄文時代は海面が現在より30mほど高かったらしい。そして、弥生時代になりますと、地震で隆起しまして、現在より3mも高い海岸線になっていたらしいです。このためにこの一帯には多くの住居遺跡が残っております。一部の遺跡からは貴重な石器や土器が現実に発見されております。現在でもまだ発掘されていない遺跡、さらには存在の可能性の高い遺跡がたくさん残っているとされておりまして、事業者の方もこれは承知しておりまして、管理者である神奈川県教育委員会に対して申請しました。教育委員会はこれに対して、これらの文化財の取扱いについては別途協議を要すると事業者に回答しております。しかしながら、事業者は、教育委員会はもちろん、我々住民に対しても何もこれまで説明をしておりません。一切説明を受けていません。どういう方針を以て対処するのか、何を最初にやるのか、全然説明されていません。こんな事業者の態度はおかしいと思いませんか。明らかに法にもとっております。これが不法性の第3の問題です。

以上、大きなテーマとしての2つの意見の詳細を説明申し上げました。

最後に、第3の意見であります事業者の能力、これについて具体的に3つの点を上げたいと思えます。

まず1番目は、防空壕の存在の問題です。朝日平和台の丘の地下には、戦争中に近くに海軍の基地がございました。海軍病院がありました。海軍病院の手術のための防空壕とか、一般住民が掘った防空壕とか、大小さまざまな防空壕があるということは、地元では早くから知られていました。

私たちは、事業者及び横浜市に対して、この防空壕の実態調査を早く行うべきであると強く要請しておりました。そうでないと、当然のことながらトンネルの工事に当たって当然影響がある。その影響をどう評価するか、当然事業者がやらなくてはいけない問題です。これに対していまだもって、まず、調査をしたのかどうかすらも全く回答がない、両者から。こういう態度は果たして能力があるのかと言わざるを得ません。

2番目の能力についての問題ですが、それは横浜環状南線と先ほど申したように上郷公田線、アクセス道路の、この2つの大きなトンネルを当然にほとんど同時期に掘削するという事はわかっております。我々は横浜環状南線、すなわちNEXCO東日本高速道路、

上郷公田線、横浜市道路局、それぞれから別々に説明を受けています。しかし、これらは一緒に工事をすることになれば、悪い相乗効果が出てくるんじゃないか。専門的にいってなかなか素人にはわかりませんが、容易にそういうことは想像されるわけです。したがって、両者に対してこのことは検討して返事をもらいたいと言っているにもかかわらず、現在に至るまで何にも返事をもらっておりません。検討すらしていない模様であります。大変由々しき問題だと思っています。

次に、事業者の能力に関する3番目の事例を申し上げます。それは地盤沈下、その他の発生が心配されます。一番心配している地盤沈下が発生した場合、工事中もしくは供用後、地盤沈下が現実に発生した場合、これの責任は一体どちら側の事業者にあるのかという問題が考えられます。この場合、どちらの事業者に責任があるのか、被害者である住民が立証することは不可能です。したがって、私たちは両者に対してこの問題、どちらの責任があるかについての処理の対処方法について、あらかじめ両者が協定書を結んでももらいたい。その協定書の内容について、我々住民が納得するような形で納めてもらいたいと強く要請している。これも長いこと要請しています。ところが、両者とも今に至るまで全く一切何の返事ももらっていません。こんな状態で能力に適格性があると言えるのでしょうか。私はそうじゃないと思います。断じてそうじゃないと思います。

というわけで、結論をまとめて申し上げますと、本事業は、第1に公共の利益に反する、第2に手続上に非常に不法性が高い、第3に、事業者は能力の適格性が欠けるという3つの観点から、土地収用法第20条に定めている要件、これを満たしていないと考えます。ついでに、国交大臣におかれましては、この事業の認可申請を却下するように強く強く要望いたします。

以上で私の公述を終わります。ご清聴ありがとうございました。