

○公述人7：小沼 通二

【議長】 それでは、次に公述人の小沼通二様の時間ですが、予定の時刻よりも少し早く進んでおりますが、ご本人の了解を得ておりますので、繰り上げて進行させていただきます。小沼様のご意向によって公述の演台を少し、プロジェクターの見える方向に変えてもらいたいというお話がありましたので、今、事務局の者が向きを変えますので、どうぞ、ご準備をしながら向きの変更をどうぞやってください。いいですか。

それでは公述人の、今、あちらのテーブルで行うということですので、公述人は事業認定申請案件の範囲及び事前に提出いただいた公述申出書に記載された意見の要旨を超えた発言は行うことができませんのでご注意ください。まもなく14時6分になりますので、30分以内に意見陳述を終了されるようお願いいたします。この時刻までに終了されない場合には意見陳述の中止ということになります。

それでは、どうぞお願いします。

【小沼】 横浜市栄区公田町の小沼通二と申します。私は下から3行目にありますように朝日平和台新地権者の会の会長という資格で、上にありますように土地収用法の必要条件を満たさない計画であると思っておりますので、知事は認定申請を却下していただきたいという、こういう立場でお話をさせていただきたいと思っております。次をお願いします。

朝日平和台という名前が今出てきましたけれども、もう既に話も出ていますが、この図は申請書の9ページにある地図の1部なのですが、青色の楕円形に書いてあるところが我々の朝日平和台で、これは私が書き加えたのですが、赤いのが上郷公田線、右下が公田のインターチェンジ、赤い線の一番上が桂町交差点。おわかりだと思っております。それで、緑の線が横浜環状南線です。これで、先ほどからも話が出ておりますように、6車線と4車線、合計10車線のトンネルが東西200メートル、南北400メートルのところに集中している。そして、この図を見ておわかりのとおり、これはだんだん広がってきますから、今朝ほど2つのトンネルは3倍以上離れているから、これは、両方のことは考えなくていいということを市が言われたんですけども、あれはうそをつかれたか能力がなくて全くわかっていないかどっちかだと思います。能力のない人は認定を受けることができませんから、これは却下する以外ないというのは、もう先ほどだけで十分に終わりました。だましたのだとすればやっぱりこれも誠実でないので、資格はないと。こういうことだと思います。次に行ってください。

これも今までもうほかの人も言われたとおりで、実は4つの条件を全部満たさないと認定は受けられないということになっておりますけど、私が、一番下にありますように、2番目、3番目、4番目が該当しないということを今から具体的に申し上げたいと思っております。次をお願いします。

一番最初は、経費と財源なのですが、経費は、286億円というのは、言いかえてみれ

ば、11メートルつくるのに1億円かかるということです。お金があり余って使い道がないのならこれで結構なのですけれども、これは横浜市の整備費と国土交通省の交付金だと言われていてから、両方の状況を見たいと思います。次をお願いします。

横浜市は中期4カ年計画というのが、去年から4年間、つくられまして、市民にも意見があったら出してくれということがありましたから、私の意見を出しました。それがどういうふうにとめられたかということは全く聞いておりません。今まで何度もそういうことがあるのですけれども、出しても出しっ放し。意見を聞くことが大事でそれに対応するという姿勢が全然見られないのは残念に思います。

それはそうとして、市長が今年の1月に『広報よこはま』という小さい新聞のようなものが一軒一軒配られますけれども、それに今年の初め決意表明が書いてありました。それを見ると、横浜市は4年間、毎年赤字なので、市債を新しく6000億円発行しなきゃならないのだと。少子高齢化、生産年齢人口の減少が着実に進行すると。道路や上下水道など、都市インフラが全く老朽化して限界に達しちゃっている。どうしてくれるかということが、これは私ではなくて横浜市の4カ年計画の中に明白に書いてあります。そのために下の4行、優先順位を明確化して困難な課題にも既成概念にとられない柔軟な発想で、徹底した事業見直しと施策の選択と集中に果敢に挑んでいく。こういう姿勢でやるのだと。これが横浜市の結論で、お金はないというのが。それで、国のほうはどうなっているのか。次をお願いします。

政府のほうは、これも言うまでもないのですけれども、これは1月の14日に発表になった来年度予算の数字の一部を使っていますが、国と地方の長期債務残高、これは2015年の年度末ですから来年3月の見通しなのですけれども、1035兆円、これはちょっと桁が大き過ぎてわかりませんので1人当たりにしてみると815万円です。あらゆる人、一人一人が。これは多いとか少ないとか、なののですけれども、別の見方をするとわかるわけで、国内総生産の200%。もっと別の言い方をすれば、これからの1年間の税収見込み。これは、実は景気がいい、景気がいいと言っているから増えるのです、今年は。大幅に。9%増えると言っています。それを全部つぎ込んでも19年分、何もしないで19年分かかるということは、もちろんこれは返せないということですよね。そこで下の部分に行きますけれども、赤字解消のめども立っていないわけですから、増税をする、社会保障は切り下げる。そして、人口が激減して将来の世代が、人数が減ったけれども、その人たちに、1人当たりを試みたら倍増しますよね。人口が半分になれば。それを押しつけるということを余儀なくされております。次をお願いします。

今の部分の結論は、財政悪化が進む日本で、この道路だって維持、補修費が用意できなくなることが確実なのです。後になって苦勞するよりは今やめる以外ないと思いますから、認定していただくのは不適切だと思います。次に行きます。

能力がないことの次の問題なのですけれども、私たちはこれを知ってから、賛成できないけれども、どうしても横浜市民のため、それから国のために必要ならば、納得できれば協力するけれども、説明できないのだったらやめてほしいということを行いました。説明してくれません。今日もまだ説明ができないということがあつたりするような状況なので、そういう段階で強制収用の権利だけをもらおうと。後でもう一回その話については触れますけれども。そこで、そうでありながら横浜市は、下にあるように、いかなる場合にもやめることはないという、こういう姿勢で来ているわけです。次をお願いします。

どうしてこれが必要なのか、そして、どうやれば可能なのかということが説明できないようなものについては、やってもらっては困るので、能力がないと言わなきゃならないのですが、ここでちょっと追加させていただきましょう。次をお願いします。

これに行く前に戻れますか。申し訳ないですが。戻れなければそのままでもいいのですが。1つ具体的な例を言います。2013年12月12日という日に、横浜市道路局の建設課の用地担当課長と技術担当課長と係長と係員が6人、私たちの自治会に来ました。それで地権者と対等な話し合いをしたのですけれども、そのときに今の必要性、可能性を聞いたのですね。そうしたら、全く答えられないというのです。答えられないのならばしょうがないから、じゃあ道路局長に聞きましょうかといったら、市長でなければ答えられないというのです。市長でなければ答えられないのなら結構ですと。じゃあ市長さんとの話し合いの場を設定してくださいといったのですが、1年以上、それ以来、無視の連続です。こういう姿勢で来ている人たちに能力を認めることは、私はできないのです。次に行きます。

これは、読みませんけれども、大変促進の要望があるということが今度の事業認定申請書の18ページに書いてあります。しかし、疑問や批判の存在が27年間続いているということについては、申請書のどこを見ても書いてありません。これは公平ではないですね。反対意見は無視するだけではなくて、推進があるということだけ書くという姿勢では、これでは困ります。次をお願いします。

公平でない人、誠実でない人には、これは能力を認めることはできないのです。次をお願いします。

次は4つの条件の中の3番目に、適正かつ合理的な利用に寄与しない、寄与するものじゃなきゃいけないと書いてあるのですけれども、寄与しないということを2つ言います。日本の人口は、これは2008年にピークになりまして、一番増えまして、それから減り始めていて、これは急激に減っています。そのことは、先ほども出てきましたけれども、国立社会保障・人口問題研究所というのが、政府の研究所なのです。この研究所の結果を使って将来の年金の計画とか、あるいは保険料をいくらにすることを、みんなこれをもとにしてやっていますから、民間の研究所とは違います。

そこが何と、2010年というのは国勢調査の結果ですから、これは絶対に正確です。この研究所の予測というのは4年ごとにチェックできますから、合っていたか間違っていたか、とっても精度のいい未来予測なのですね。当てずっぽうではないのです。道路をつくるということは3年後、5年後だけではないので、少し長く範囲を見て、50年後、100年後が書いてあるのですよ。そここのところを見てみると、人口は総人口が50年後、100年後に、今の人口のというか国勢調査の人口に対して3分の2、3分の1になる。これは誇張しているのではなくて、中ぐらいの数字をとってこうなると。場合によってはもっと減る。うまくいけばもう少し減らないで済むかもしれない、中ごろの数字です。しかも65歳以上についてみると、50年後、100年後に2分の1、4分の1です。横浜市の場合には引っ越してくる人がいますから減少は減っているのですけれども、間違いなく減るといのが先ほどの、市長の書いたものにも書いてあると。そして、横浜市の場合に、人口が増えているのは北のほうです。南側は既に減り始めています。今後もこれは加速的にどんどんどんどん減るわけです。次をお願いします。

そこでバブル経済、人口増加の時代につくった計画の見直しをしないでそのまま認定を得ようというのは、適正でもなく合理的でもないと思います。次をお願いします。

もう1つ、適正、合理的でないということ。これは、どうやってこのルートを決めたのだということを我々は27年間尋ね続けていたのですけれども、一度も教えてくれませんでした。それでいて今度の申請書に初めて出てきたのです。どう書いてあるかという、既存集落連たん地区の回避。こんな、普通の人にはわかりませんが、恐らく専門家はおわかりだと思いますが、要するに住宅密集地は避けると。そこで上郷地区や桂台地区には住居に与える影響が少なくなるように避けたと。そして、公田インターからは、ここからは全部省略しないで書いてありますが、北西に位置する桂町交差点に向け、一部丘陵地をトンネル構造で通過し、終点の桂町交差点に至る。これで終わり。私たちはその一部丘陵地にいます。そして今朝ほども、ほかの人も言われたとおり、ここには住居が点在していると書いてあったのですね。次をお願いします。

これは参考までに、横浜環状南線のトンネルもありますから、関係ないというかあるというか、ご判断はお任せしますが、これも初めてですね、ルートが出てきたのが。どうやってこのルートを決めたのか。そうしたら8行の間に回避、回避、回避というわけで、7回、回避したと書いてあります。小学校を回避して、住宅密集地を回避して、団地を回避して、それで鎌倉市に入って、女子大を避けて、市街地、工場地帯を避けて、神社を避けて、お寺を避けて、小学校を避けて、密集地を避けて終わる。朝日平和台はどこかという、鎌倉市に入る直前ですから、全然出てこない。無視。それは理由がありまして、先ほど申しましたように、文書でここは点在してい

ると書かれたのですね。点在ということではないということをお申しました。じゃあ次をお願いしましょうか。

これは2007年7月14日に私自身がやったのですけれども、横浜市の課長たちが司会した質問集会がありました。国土交通省と東日本のネクスコの担当者に対して、点在と書いてあるけれども、これはどういうふうにかかっているのかと聞いたら、ちょっと慌てたんですけれども、点在とは考えておりませんと言いました。そこで、考えていないならば直してくださいということをおっしゃったのですけれども、その後、一度も、どういうふうにかかっているということはありません。そして今度出てきたように、何にも触れないでそのままおしまい。これは適正でもなく合理的でもありません。次をお願いします。

もう1つ追加して、朝日平和台についての大きな問題を言います。朝日平和台は山を削って発生した切土の土で谷を埋めたんですね。しかも小さな埋め方ではありません。朝日平和台の東側には神社がありますけれども、その神社の東側が急な低い土地になっておりまして、そここのところに、大きな谷のところに大量の盛土をしたのです。これは、そここのところを上郷公田線が通りますから、大量の盛土の中をトンネルが通っているということは、上に神社の社殿があるだけなら軽くていいのですけれども、コンクリートだか鉄だか、車が通る大きな箱をそこに設定する。それがしかも急な斜面の途中であるということになりますと、どういうことになるか。これは重いものがある、昔からの、ここは遺跡が出ますから、縄文、弥生、古墳時代の遺跡がある場所なのです。そここの場所にかたい土が長年あった。その上に土を埋めたのですよ。当然、その境は大雨が降ったときに、その境を通して落ちます。大地震が来たときに崩れます。そうすればその上のところからは、地盤沈下が起こるといえるのは、決して一般論を言っているわけではなくて、これは一番、この上郷公田線の中で危険な場所だと思っていきたいと思います。

この場所は、県庁の方は御存じないかもしれないから申し上げますけど、4240.000と書いてある地点ですから、後でご覧になってください。その場所は本当に東側が今でも低いところ。そして西側は高くなっておりまして、そういうところに大きな盛土をやる。これは私が言っているだけじゃないんですね。実はタベ見たのですけれども、横浜市が2006年から7年にかけて大規模盛土造成地の状況調査という調査をしまして、2010年の2月に公表しています。インターネットで今でも見られます。それを見ると、朝日平和台の、私が今言った、上郷公田線の通る部分というのは真っ赤に記入がしてあって、これは大規模な盛土のところであると。そういうところに4車線のトンネルを掘ると。しかも上も薄くて下はすかすかという場所につくるということをお、これは合理的ではないですね。適切な利用でもありません。次をお願いします。

公益上の必要があるものでなきゃいけないということも書いてありますから、残り

の時間を使って4つほどのことを言いたいと思います。実は道路が混んでいるからこの計画によって交通渋滞が解消されて時間短縮ができると書いていますが、これは非常に古いのです。平成22年の調査だということが申請書に書いてありますけれども、平成22年以後、環状4号線は次々に拡幅されてきました。右折の車が引っかからないように右折レーンもつくられました。今もやっています、その工事を。そのたびごとに渋滞はなくなるのです。先ほど、賛成の人でさえもこのところ楽になったと言っていました。もちろん楽になっているのですよ。渋滞がないのだから。そういうことで今も工事をやっていますから、その工事が進めば渋滞はどんどんどんどんなくなるといことは、短縮効果がどんどんどんどん消えていく。今、10分短くなるを書いてあるとすれば、それが5分になり、3分になりというのが、今行われていることです。次をお願いします。

今、もう既に申しましたように、所要時間がこれだけ短くなるを書いてあるのは、時間短縮効果は4号線の拡幅が終わればほとんどなくなるといのか全くなくなる。次をお願いします。

次には、これは私ではなくて日本自動車販売協会連合会。これは自動車の小売業者の連合会なのですけれども、去年の8月に深刻な発表をいたしました。2020年に国内で販売される新車の数は何と20%減っちゃうというのですよ。車はもう売れないのです。その後はもっと減るから数値は出せないというのです。これは小売業者がパニックを起こしますから。そこで、その理由として書いているのは、少子高齢化、国内市場の縮小、都市の小型が進み、車を保有する都市の住民が減る。これは自動車を売っている人たちが言っています。そういう社会では、渋滞はますます減ります。この計画は必要性がありません。次をお願いします。

次は東日本大震災、大変な被害がありまして、今でもまだまだ復興ができていないのです。その1つの理由はお金がない。オリンピックをやるといたためにコンクリートがない。遅れております。それから既存の、既にある道路とか橋とかというものの老朽化が進んでいる。補修ができていないのだと。これは具体的に数字が出ております。私ではなくて、これは政府の中のどこかのホームページの数字なのですけれども、これは、橋についていえば、平成35年になると50年以上たった橋が43%になっちゃう。しかも修繕の予算が減らされて修理ができない。技術者はいない。これは今使っている橋ですから、事故が起きます、これは。新しい道路をつくる計画に比べて優先順位がどっちであるかは、もう言うまでもないぐらいこの計画は優先順位が低いのです。そこで、この道路自身も維持、管理が適切にできないまま老朽化していくことになっていきます。次をお願いします。

これで4項目、公益上の必要がないことの最終なのですけれども、これは何と、事業認定申請書を出しました。そして、最後に1枚だけ別の書類がついています。これ

は申請書の一部ではありません。申請書の次に別の書類があります。それは、もう先に行く必要はありませんから申請は一時的に保留させてください。しかも、一部分の場所が、理由があって保留するのではなくて全区間を保留するというのです。要するに、先に行く必要がないのです。ないにもかかわらず申請したというのは、理由は、これは明白で、住んでいる人はたまらないですよ。こんなことを言われて、強制収用に向かうなんて言われたときに。どうでもいいと思っている人は一人もいないのです。そうすると、しょうがないからじゃあもうこれで判子を押して任意買収に応じるか。数字がだんだん増えていきますね。合意した人の数が。80%に、そのうち行くかもしれませんが、だまして80%にするというのは誠実ではないし、これでは困るわけです。今まで4つの項目の中の3つについて具体的に申ししてきました。次をお願いします。これが最後だと思います。

この計画は、もう繰り返しになりますけれども、土地収用法の4つの、20条に4つの条件が書いてあって、そのどれかを満たせばいいのではなくて、4つ全部合格しなければ知事は認定できませんということを言っています。強制収用していいということになるためには4つの全部を合格しなきゃいけないと言っているのです。もう既に私たちは、ここで今、29分見てきたように、私だけのところから見ても、どう考えても、冷静に考えればこれは合格圏内に入っていません。不合格点ですね。不合格だとすれば知事は却下する以外ありません。

そして横浜市は、今朝ほども話が出たように、これからまだ調査をしますというのは、調査をしたり検討したりすればうまくいく部分も出てくるでしょうけれども、うまくいかないところも出てくるかもしれない。当然そうです。そういうことが終わってから出せばいいのです。しかも保留するのですから、先に行く必要がないのですから、これは横浜市として、知事に面倒をかける以前に取り下げてもらって、落ちついて考えて、人口が減って、車もなくなった日本で、なくなったってゼロじゃないですよ。渋滞がない。4号線はもうとっくに全部広がっている。そういうときにこの計画が要るか要らないかを冷静に考えてくれて、その結果で出す必要がないということで、この申請は……。まだ1分ありますね。

【議長】 あと4分ちょっとあります。

【小沼】 4分あるんですか。

【議長】 あと5分弱ですね。

【小沼】 わかりました。それでは、復習をさせていただきます。随分いろんなことを言いましたから。まとめて言いますと、能力がないということについて3つのことを言いました。これは記録も残っているでしょうし、いずれこれは速記録が出るそうですから、いちいち言いませんけれども、3つの点について不合格。その次の土地の適正、合理的な利用であるかどうかの点。これはたしか2つの点について不合格で

あることを言いました。適切でないことを。最後に、第4項目は公益上の必要があるかないか。4つの点について必要はないということを行いました。

じゃあ1番目はどうだったの？ これは、1番目を言わないのは理由がありまして、道路をつくるということについては、1番目は合格なのです。だからこれは議論の余地なく、私は何も言いませんけれども、要するに4項目の中で実質的に意味があるところ3つについて、どれも不適切だというのがこの計画であるということを示し上げて、これで終わりにさせていただきます。結構です、これで。

【議長】 よろしいですか。

【小沼】 はい。

【議長】 それでは、お疲れさまでした。

【小沼】 時間があるのでちょっと時間をもらいます。これが実は申請書なんですね。

【議長】 マイクを使われたほうが聞こえると思います。

【小沼】 これは申請書に添付している図なんですけれども、ご覧になっていただければ、2つに上郷公田線と、それから横浜環状南線が分かれています。ここが朝日平和台なんです。3倍以上離れていないですよ。これは見るからに。誰が見てもこれは3倍離れていません。先ほど、時間がなかったのでお見せしなかったのですけれども、幸いにして時間があるようですから、ぜひこれをご覧になってください。3倍以内であることを知らないはずはないのですけれども、先ほどは3倍以上離れていると言いました。これは明らかにうそ発言。残念ながらうそ発言。誠実でない計画である証拠を申し上げて、これで改めて終わりにします。ありがとうございました。

【議長】 お疲れさまでした。公述人は控え席にお戻りください。

それでは、ここで休憩に入ります。両サイドに赤色のデジタルの時計がございますけれども、あちらの時計で14時50分に再開をしたいと思いますので、2～3分前には席にお戻りいただきたいと思います。14時50分まで休憩となります。よろしくお願ひします。なお、この後、傍聴を希望されない方は受付箱で回収をしております。一旦、外に出る方は再入場の際にまた傍聴券を提示していただくことがありますので、なくさないようお願いいたします。それでは、休憩に入ります。