

一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）新設工事（高速横浜環状南線・神奈川県横浜市金沢区釜利谷町字中ノ沢地内から同市戸塚区汲沢町字吹上ヶ地内まで）並びにこれに伴う一般国道及び市道付替工事に係る公聴会

日 時 : 平成27年1月30日（金） 13:30～（1日目）
平成27年1月31日（土） 10:15～（2日目）

場 所 : 戸塚公会堂 講堂

平成27年1月30日（金） （1日目）

○公聴会開会

【議長】 ただいまから、一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）新設工事（高速横浜環状南線・神奈川県横浜市金沢区釜利谷町字中ノ沢地内から同市戸塚区汲沢町字吹上ヶ地内まで）並びにこれに伴う一般国道及び市道付替工事に関する事業認定に係る公聴会を開催します。

私は、本日の議長を務めさせていただきます国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の藤田と申します。本日の公聴会を主宰いたしますので、よろしくお願いいたします。

本公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、起業者である国土交通大臣（代理人 関東地方整備局長）及び同じく起業者である東日本高速道路株式会社から、平成26年8月27日付けで事業認定の申請があった事業について開催するもので、事業認定庁として、当該申請に係る事業の認定の可否を判断するに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的としております。

長時間の会となりますが、円滑な議事進行にご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

○公述人1：起業者（国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社）

【公述人（佐藤）】 国土交通省関東地方整備局長 越智の代理人であります国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所の佐藤と申します。よろしくお願ひします。

【公述人（松實）】 同じく横浜国道事務所の松實と申します。よろしくお願ひします。

【公述人（丸山）】 東日本高速道路株式会社代表取締役社長 廣瀬の代理人であります丸山でございます。よろしくお願ひします。

【公述人（松實）】 以後、座って説明いたします。

本日の公聴会では、対象事業であります南線に關しまして、事業の経緯、目的、内容などについてご説明し、本事業が土地収用法第20条の要件を満たしているということを公述してまいりたいと思ひます。

本日、公述をさせていただく内容は、事業の概要、目的、内容、及び環境保全対策と現在の進捗状況、この大きく5つの項目になっております。

まず、事業の概要から説明いたします。本事業の事業主体といたしましては、国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社となっております。

事業の範囲といたしましては、起点は金沢区釜利谷町から、終点が戸塚区汲沢町までの延長8.9kmとなっております。

なお、本日の説明でインター名等出てまいりますが、釜利谷ジャンクション以外はすべて仮称であるということ、あらかじめご了承ください。

本事業の主な経緯について、まず、ご説明いたします。

昭和63年度に事業化がなされており、平成7年に都市計画決定がされております。そして、平成8年に用地取得、平成11年に設計・用地説明、平成12年に工事に、それぞれ着手しております。そして平成12年に、当時の日本道路公団が有料道路事業許可を受けており、また平成18年には、東日本高速道路株式会社が有料道路事業の変更許可を受けており、現在、国と共同で事業を進めているところでございます。また、平成26年3月17日に、土地収用法に基づく説明会を実施し、8月27日に事業認定の申請を行ったところでございます。

まず、南線の位置付けについてご説明いたします。

南線につきましては、横浜市の中心部から半径約10kmから15kmの横浜環状道路の一部になっており、また、首都圏三環状道路の1つであります圏央道の一部にもなっております。

ご参考までに、横浜環状道路の現状を説明いたしますと、現在、南線のほか北線及び北西線がそれぞれ、横浜市や首都高によって、現在、事業が進められているところです。

また、圏央道の現状といたしましては、総延長約300kmでございますけれども、現在までにその7割が開通済みであり、平成27年度末には約9割が開通する予定となっております。

続きまして、事業の目的についてご説明いたします。

まず、現状と課題についてご説明いたしますと、都心を走行する交通の内約6割が、都心に用いない通過交通となっております。そういった交通が原因で都心の渋滞というのが大変深刻な状況になっており、例えばスピードで見ても、東京の都心というのが全国の半分以下になっているというような現状でございます。

また、横浜市内に関しましても、こちらの図が横浜市の交通の渋滞を表しているんですけども、赤の高さが高いほど、渋滞がひどいということを表しております。横浜市域におきましても、国道1号ですとか主要地方道の原宿六ツ浦線などの渋滞が深刻である状況でございます。

こちらが、実際原宿六ツ浦ですとか国道1号の状況の写真でございますが、渋滞の状況が見て取れるかと思えます。

続きまして、交通事故の現状でございますけども、横浜市の原宿六ツ浦線ですとか国道1号というのが、ほかの路線に比べて交通事故が比較的多いというような状況になっております。例えば笠間交差点ですとか国道1号の藤沢バイパス出口交差点や城南交差点では、全国平均と比べましても、3倍ですとか6倍といった事故の発生率になっております。

続きまして、物流の観点から、横浜港の現状について簡単にご説明いたしますと、横浜港を含む京浜港が、国際戦略港湾というものに指定をされております。また、横浜港のコンテナ取扱量というのが全国3位になっていることから、横浜港というのは、わが国経済にとって大変重要な港湾であるということが言えるかと思えます。

横浜港に県外から搬出入をされるコンテナの内、約3割以上というのが、東名ですとか中央道、関越方面から来ております。したがって、本事業の整備によりまして横浜港へのアクセスが向上し、国内各地の物流を支援することが可能ではないかというふうに考えております。

続きまして、南線の整備効果について、ご説明いたします。

まず、圏央道などの環状道路の一般的な効果についてご説明いたしますが、大都市圏の環状道路というのは、都心へ集中する幹線道路の交通のうち、都心を通り抜けるような車の流入を抑制させるといった効果がございます。これによりまして、都心の交通混雑を緩和するですとか、そのほか非常時の代替ルートを確認すると、そういった成長著しい都市に不可欠な交通機能というのを提供するというふうに考えております。

具体の整備効果といたしまして、時間の短縮について、例を説明したいと思います。

こちらが、金沢区役所から戸塚区役所へ移動をする場合のルートを示しております。緑色が現在の状況、ピンクのほうが、南線が整備したあと南線を使った場合といったものでございます。それによりまして、現況大体43分ぐらいかかるところが、約13分ぐらいの時間の短縮が見込まれるというふうに考えております。

同様の事例をもう1つ、広域的な事例でご説明いたしますと、こちらが、横浜港から中央道の八王子ジャンクションへの整備前後のルートの時間の比較でございます。現状大体

115分ぐらいかかっているところが約64分短縮して、整備後には51分程度になると、こういった時間の短縮効果があるというふうに考えております。

もう1点、整備効果といたしまして、渋滞の観点から。先ほどご説明いたしましたとおり、国道1号ですとか原宿六ツ浦線でございますけれども、本グラフは、整備前後の交通量の状況を比較しております。推計によりますと、どちらの路線も約1割程度、交通が削減できると。こういったことから、地域の交通環境の改善に寄与するというふうに考えております。

続きまして、南線事業の内容についてご説明いたします。

まず道路の構造の概要でございますけれども、延長8.9kmのうち、土工部が1.7km、橋梁部が1.5km、トンネル部が5.7kmになります。また、道路区分といたしましては1種3級、設計速度が80km/h、車線数といたしましては、釜利谷から栄が6車線、栄から戸塚が2車線というふうな計画にしております。

道路の構造の概要でございますけれども、栄ジャンクションより左、図の右側、東側になりますけれども、こちらが主にトンネル、逆側の西が、橋梁ですとか土工と、おおむねそういった構造になっております。

続いて、南線の標準的な幅員構成についてご説明いたします。

まず、神戸橋の釜利谷ジャンクション側の土工部に関しましては、総幅員27.5mの、こちらにお示したような片側3車線の幅員構成となっております。

続きまして戸塚インター側の土工部に関しましては総幅員15mで、こちらの図にございますような片側1車線の断面構成になっております。

続きまして橋梁部でございますけれども、橋梁部に関しては、神戸橋及び栄インタージャンクション部となっております、こちら上下線それぞれ分離した形で13mの構造になっております。

続きまして山岳トンネル部でございます。こちらは庄戸トンネルの起点側になりますけれども、こちらは上下線を分離した形で、それぞれトータル12mの幅員、ご覧のような幅員になっております。

続きましてシールドトンネル部でございますが、シールドトンネル部は、桂台トンネルと、公田・笠間トンネルの部分になりますけれども、こちらも上下線を分けたような形で、それぞれ12mの幅員と、ご覧のような幅員になっています。

続きまして、ボックストンネルの幅員構成でございますが、こちらは、庄戸トンネルの終点側と、あと桂台トンネルの起点側になっております。こちらは、四角いボックスの真ん中に壁が入るような形で、上下線それぞれ12mといった幅員構成を計画しております。

そして掘割部でございますけれども、掘割部は、神戸橋の終点側と、あと公田インターのところ、そして笠間トンネルの終点側になっておりますが、こちら上下線それぞれ13mの、ご覧のような形で計画しております。

続きまして、本事業の環境保全対策についてご説明いたします。

南線事業の都市計画決定に当たっては、工事中ですとか、完成後における周辺環境への影響を予測し評価するため、神奈川県条例などに基つきまして、ご覧の時期に、環境影響評価が実施されております。

環境影響評価の流れを簡単にご説明いたしますと、まず事業の特性、車線数などを把握いたしまして、それと同時に、地域特性を把握いたします。そして、大気ですとか騒音、そういった、こういった項目を予測評価するのかというものを選定し、調査及び予測手法を選定し、実際予測すると、そして環境保全措置の検討を行い、最後に評価すると、そういった流れになっております。

都市計画決定に当たっての環境影響評価におきましては、神奈川県技術指針などに基つきまして、ご覧のような全17項目について、それぞれ影響の予測評価というものが行われております。加えて本事業におきましては、評価の基準ですとか計画交通量が見直されたことから、事業者独自の取り組みといたしまして、過去の環境影響評価のフォローアップ、これ、われわれは「照査」と呼んでございますけれども、照査を実施しております。実施した項目につきましては、基準が変わったものですとか計画交通量が見直されたことにより影響があるもの、具体的には、こちらに「○」で示しております6個の項目について照査を行っております。

本日は、こちらの照査の結果を基に、本事業の環境保全対策についてご説明いたしたいと思っております。

まず、大気ですとか騒音・振動などにつきましては、走行する車両がその主な発生源となることから、計画交通量というものをベースに予測評価を行っております。そして、本事業の計画交通量につきましては、釜利谷から公田に関しては5万9400台/日、公田から栄に関しては5万7300台/日、栄から戸塚については1万2900台/日となっております。また、予測のポイント地点といたしましては、図の青ですとか緑で示した「○」の地点で行っております。緑の地点がトンネルの換気所の位置となっております。

ではまず、大気汚染のうち、二酸化窒素についての予測評価結果からご説明いたします。

環境保全目標といたしましては、アセスの時と同様、環境基本法に基づく環境基準で、0.04から0.06ppmまでのゾーンまたはそれ以下というふうに設定しております。こちら示してございますとおり、すべての地点で環境保全目標が満たされていることから、整合が図られているというふうに評価しております。

続きまして、同様に大気に関してでございますけれども、浮遊粒子状物質についてでございます。こちらの環境保全目標といたしましては、環境基本法に基づく環境基準で、0.10mg/m³以下というふうにしております。

なお浮遊粒子状物質につきましては、インター部周辺での予測手法というのがまだ確立されていないため、こちらの予測可能な2地点について、予測評価を行っております。結果といたしましては、ここに示してございますとおり、環境保全目標との整合が図られているというふうに評価しております。

続きまして、騒音についてでございます。騒音の環境保全目標といたしましては、環境基本法に基づく環境基準から、夜間については65 dB以下というふうにしております。

こちら示しますとおり、保全対策として道路端に2 mから8 mの遮音壁を設置することによりまして、環境保全目標との整合が図られているというふうの評価しております。

同様に昼間に関してでございますけれども、昼間の場合は、環境保全目標70 dB以下というふうを設定してございますが、こちらにつきましても先ほどと同様、保全対策として遮音壁を設置することで、環境保全目標との整合が図られているというふうの評価しております。

続きまして、振動でございます。振動の環境保全目標といたしましては、具体的な数値といたしましては、振動規制法に基づいて60 dB以下というふうを設定しております。こちら、ここに示しますとおり、8個の地点で予測評価を実施してございますが、結果といたしましては、環境保全目標との整合が図られているというふうの評価しております。

振動の、昼間については環境保全目標が65 dB以下というふうを設定しておりますが、こちら先ほどの夜間同様、環境保全目標との整合が図られているというふうの評価しております。

続きまして低周波空気振動。低周波音というのは、人の耳には聞こえづらい騒音のことなんですけれども、こちらの予測評価結果について、ご説明いたします。

こちらにつきましては、2つの指標で予測評価を行っておりまして、それぞれ環境保全目標は環境省の測定結果から定められた参考指標というのをを用いておりまして、 L_{50} というものの指標に関しましては90 dB以下、 L_{G5} というものに関しましては100 dB以下というふうな環境保全目標を設定しております。

また低周波空気振動につきましては、橋梁などの高架構造がその発生源となることから、先ほどまで示しておりました8地点のうち2地点で、予測評価を実施しております。ご覧のとおり、いずれの指標におきましても両地点とも環境保全目標を満足しておりまして、整合が図られているというふうの評価しております。

続きまして、植物に関してでございます。

こちら環境保全目標といたしましては、植物及びその生育環境を相当程度保全するというふうを設定しております。

照査の結果といたしましては、ほとんどの種が生育地の改変は少なく、重要な植物の主要な生育環境の同様の環境が広く分布していることから影響は小さいというふうに考えております。なお、エビネなどにつきましては、改変を予定していた箇所での生育が確認されたことから、生育していた箇所と同等の環境のところに移植を行っております。

このように重要な植物種につきましては、極力影響がないよう路線位置を定めておりますが、どうしても改変が生じてしまうような場合については、必要に応じ移植などの対策を行っております。こういった対策をすることによりまして、環境保全目標との整合が図られているというふうの評価しております。

最後に、動物についてでございます。こちらの環境保全目標といたしましては、動物及びその生息環境を相当程度保全するというふうに定めております。

本事業を進めるに当たりましては、水質などに与える影響が少ないよう対策を行って、水路ですとか消火栓、地質の改変を極力最小限にとどめ、周辺の水域を保全するなどの配慮を行っております。また、先ほどの植物同様、重要な動物などが確認された場合には、必要に応じて移植などを行って影響は軽減されるというふうに予測しております。なお、移植のあとはモニタリング調査も実施しております。毎年、生育環境などを確認しております。こういった対策により、環境保全目標との整合が図られているというふうに評価しております。

最後に、事業の進捗状況についてご説明いたします。

まず用地の取得状況につきましては、今回申請いたしました起業地の内、約86%の土地を、現在取得させていただいております。

そして、現在、工事を進めております。工事に関しましては、平成26年ごろから本格的な工事に着手しているところでございます。現在でいきますと、こちらの釜利谷地区ですとか飯島地区で、それぞれ工事のための道路を施工しているところでございます。

また、栄ジャンクションの付近に関しましては、橋梁の下部工事ですとか地盤を改良する工事を、現在鋭意進めているところでございます。

以上、工事対象区間における南線事業の目的などについてご説明してまいりました。当事業は、土地収用法第3条第1号に該当する事業であること、起業者が当事業を遂行する十分な意思と能力を有していること、当事業計画は、土地の適正かつ合理的な利用に寄与すること、また、土地を収用し、または使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条の各号の要件をすべて満たしているというふうに考えております。また、圏央道の早期完成に対する期待に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できるだけ早期に事業認定がなされることを希望しております。

これまで同様、今後も引き続き、用地取得に関しましては最大限努力していく所存でありますので、皆様のご協力をお願いしたいというふうに考えております。

以上で公述を終わります。ご清聴、ありがとうございました。

○公述人2：横浜環状道路南線（圏央道）対策連絡協議会（連協）会長 比留間 哲生

【公述人】 ただいまご紹介にあずかりました連協の比留間と申します。以降、ちょっと座らせていただきます。

今日の公述では、先ほど来、事業者、起業者として事業の正当性ということで述べてきたようですが、われわれはそれに対して、初めから疑問の連続であると、だましの連続であるということ、われわれが事実をもって今日ここに報告をして、この認定は値しないということを述べさせていただきます。

まず、ちょっと自己紹介しますが、私は栄区、昔の戸塚区なんですけれども、庄戸、先ほど「庄戸トンネル」という言葉が出ましたけれども、あそこの近くの住民です。

この住民になったのは、昭和52年に土地を求めました。それで、56年に家を建てて、そのあと、私は現役でずっとやっていたから、道路関係についてはあまり関係していませんでしたけれども、先ほど来のお話のとおり63年に計画が突如発表されて、そのところのわれわれの近くの道路予定地が実は高速道路であったということで、これが大変なことになりまして、住民としては、そこから運動が始まったわけです。すなわち連協の歴史は、そのところから、平成の年号と同じ回数をもって今年27年の年になっていると、こういうふうにご理解いただけたら、ありがたいと思います。

それでは私の、どこがおかしいか、ちょっとこれ顔を横に向けて見ていただきたいんですが、2つあります。上が、これが桂台ですね、下が庄戸ですね、こういう看板があったわけです。「この用地は都市計画道路（幹線街路）です。」ということなんです。

それで、私は土地を買った時にこれを、実は私サイドは三井不動産です。そこの営業マンから、これができたら大船までバスで行かれます、ああ、これは便利でいいねということで、その時に持っていたわずかな手付金を払って土地を確保したわけです。そういうことだったので。

ところが、これについて、これは実は真っ赤なうそなんです。どういうふうなうそかというのは、これは、そのあと63年からスタートして、われわれが横浜市長に、町会長としてこれはほんと、どういうことなのだという質問書を出しまして、その回答をもらっています。

この文書は、高秀市長から、われわれの3丁目の町会長にあてた文書です。高秀市長は、この辺にいらっしゃる国交省の大先輩ですよ。事務次官までやられた方ですね。それが市長です。その市長がうそをついているのです。

どういうふうなうそをついたかということ、昭和46年ごろから48年にかけて、「本市と開発事業者の間で協議した結果、高速道路としてのお願いをとりやめ、幹線街路ということで販売していただくことになりました」と。すなわち高速道路ということ、開発会社、三井不動産、大林不動産、これは売れないから、何としてでも高速道路を隠させてほしいと。そしたら、分かった、それでいいと、それがこれなんです。こういううそを

ついているのです。そこからスタートしたわけですが、この運動は。

それで、これは実は高裁、最高裁まで争いました。この時の裁判長は、地裁でもって、この証拠を曲解しているのです。高速道路であることをとりやめという部分を、高速道路ではないと、こういうばかなことを言っているのです。

その時のわれわれとの質問集会で、その時の担当者、手塚係長という方だったんです。その係長の証言、その証言では、そのとおりで、向こうから頼まれたからやったんだと、こういう記録があります。これも裁判長は、ちょっと古いから、その時の裁判は、実は平成10年ですから、もうだいぶたっている、それで、なおかつその時は係長であるから、記録に残されるなんてことも知らないで言ったに違いない、すなわち証拠に採用しないということで、その裁判は、結局、行政の勝ちにしたのです。司法は大体、98%行政の肩を持ちますので。

そういうことで、この裁判は、そちらにおられる起業者サイドからすると、これは確定しているのだから何を言っているのだということでしょうけれども。実は去年このことに、土地を買った者、それが契約違反であると、うそだから契約違反であるということで訴えました。それによって、横浜地裁は新しく判決をしました。ということで、これはうそであるという実に判決になったわけです。

なぜか。もうこれは時効だから返却しなくていいという、これ時効ということは、うそを認めたということなのです。ということで、これは事実として、うそが残っています。いまだに残っているのです。こういう事業なのです。

ということで、実はこんなことを言ったら申し訳ないのですけれども、今は道德教育というのが小学校1年からあります。文科省では指導要領をきちんと作っています。その中に小学校1年生向けに4番目の項目として、うそをついてはいけない、人をだましてはいけないということを教えろというふうに書いてあります。その連続が、これからまたあるわけです。その次にまたお話をします。

その次には、これは画面はありませんけれども、この高速道路の事業について、この計画は、なんと大昔からずっとあったわけですね、戦後の復興のためということで。

しかし、市民の参加というところには全く触れていません。事業を行うときには、計画をまずは立てるわけですが、都市計画のことじゃないですよ、これは法律に基づいたやつですけど、その前の事業化の構想段階から市民の声も聞いて全体でこれで行こうというものは、必ず文書として国であり市であり残すはずなのですが、これがないのです。それで、われわれは情報公開で求めましたけれども、なし。

そこで最後には、横浜市の情報公開審査会、第三者が入っている審査会ですよ、その委員長が、そんなばかなことはない、横浜市長に向かって、何としてでも探して出せという命令が下りました。

ところが、結果としては出てきません。そういう事業であるということですね。ここにも、だましがあります。

さて、その次、このたびの事業認定申請、これに至っては、先ほど松實課長も、しらっ
と書いていましたけれども、ここに大変なごまかしが、実はあります。

その時のまずは記者発表で、われわれに対していきなり土地収用をかけるぞということ
で発表がありました。その時の文書です。「平成26年1月末現在では、80%の用地を取
得し」と、こうありますね。

これは実は基準が違うのです。なんと、ここに一番上に書いてあるのは国交省地方整備
局ですよ、関東地方整備局では、きちんと国民に知らせなきゃいけない用地取得率とは何
かというのがきちんと出ています。局長通達ここにあります。用地取得率とは、この下に
ありますね、土地所有者関係人数全体に対する契約済みの土地所有者関係人数の割合だと。
土地の面積じゃないんですよ。

ということで、これをごまかして使っているのは、その上に事業認定申請適期というの
がありまして、用地取得率が80%を超えたとき。だから、これに、引っかけて国民を
だましているのです。

じゃあ、その時の公表しなければいけないというやつは幾つであったかということ、ここ
にあります。ここの真ん中に、ちょっと見にくいかもしれませんが、1月1日現在、3月1
7日の事業説明会には、この数字(44%)が出てこなきゃいけないのです。これを使っ
ていません。こんなのを使ったら、まだ適期ではないじゃないかと言われますから、土地
面積でやると、こういうことですね。

それで、それが実に確信犯であるというのが、ここにあります。これは当日の事業説明
会の説明資料です。大きく用地取得率という、われわれ一般の人じゃなくて自分たちが言
うとき、関東地方整備局の人間が言うときには、これはもう定義されている言葉なので
すよ。そこで80というのは言っちゃいけないのです。というのは、自分たちが分かっ
てるから、申し訳ない、小さくて見えませんが、ここに、実に非常に汚い姑息な手段
で、確信犯ですね、ここには、「この80%は土地の割合です」と書いているの。だから、
分かっているごまかしてるんです。分かっているやっっているのですよ、こういうこと
を。とんでもないことです。ということで、われわれはこれを「捏造」と称しています。

そこで、もう1つ大変なことがあります。もっとひどいのは、ここに、これは実は今日
は横浜市の問題ではありませんが、私は、要旨にもありますけれども、これは実にうそ
であると。

それで私が言いたいのは、先ほど来出ていた事業認定の要件の中の第2号、十分な意思
と能力、能力に欠けているということを私は言いたいがために、ここに出しておきました。
ここもちょっと、そちらからは見にくいですので、私が読んで差し上げます。

横浜市の財政局、ここでは土地収用法の解説を行っています。その中に実に、今日もチ
ェックしてきましたが、これが国民に公開している情報なのです。実に間違ったことを言
っています。もう明らかに書いてあります。「取得率とは面積比」であると。それを、ぬけ
ぬけと言っているのですよ、横浜市は。それで申請適期は80%、ここだけずるく80を

使っているのです。それでなおかつ、ここにはありませんけれども、現状の公表はやっていません。上郷公田線、これはちょっと関係ありませんけれども、横環南の上を通りますけれども、これ書いてありません。

とにかく言いたいのは、こういうことを先ほどの局長通達で出しているのに、横浜市に対して指導をしていないのですよ。そのままで出しているのです。だましを続けさせているのですよ。これは、国交省は明日にでもすぐに撤回させなさい。それはやらなきゃいけません。こういうことを平気でやっています。

ということで、そこの中で実に、横浜市の市議会でもって、きちんと説明があります。これは、議事録がこれは正規のものであるということで、9月26日、去年のですね、ここで決算委員会で質問をしていただきました、ある議員に、その議事録の表紙です。ですから、この中の言葉は、向こう、議事録が作った言葉ですよということが言いたいです。

それでここに、ここも見にくくて、お読みいただけないかなと思います。

議員が聞いたのです。次に、国土交通省通達が定義している算出方法で、南線及び上郷公田線の用地取得率は幾つか確認した。そしたらば手塚道路局長、ここが、これが言いました。「関係人など権利者数の割合では68、収用対象の面積の割合では86」、それで86を使ったぞと暗に言っているわけです。それで、市民は初めてここで68というのを聞いたのです。

ちょっと混乱すると申し訳ないんですけども、これは9月26日です。そちらにいらっしゃる関東地方整備局の方々のご存知のように、これ半年に1回変えています。1月1日は44でした。6月1日に68と発表を変えています。その数字をここで言っているのです。けれども、これはここで初めて出てきた数字なのです。それで、手塚局長というのは、先ほど出てきたうそ表示を認めた担当者です、その時の道路係長。これが今また同じようなだましをやっているのです。

それで、なんと、ここで驚くべきことに、関係はちょっと横環南ではないのですが、一緒に走っている上郷公田線、この説明会では96%と、これは土地面積でももちろん言っています。それが幾つであるかと、ここで初めて大変なことが分かったのですよ。25%ですって、これを答えています。よろしいですか。そういうことを平気でやっているというのが起業者です。そういう起業者に、この事業を進める資格はありません。

最後になります、同じような手口でもって、これはごまかしとは言いません、ですけども、今言っているこの土地、土地収用法の手続についても、これは実は身内のお祭りごとになるわけですね。こちらに座っていらっしゃるの、先ほど言いましたように総合政策局ですか、そちらが地方整備局、それからNEXCOといっても国が99%持っている会社ですから国です。要するに、身内でやっているわけですよ。

それで、同じように事業の進捗をチェックしよう、国民に分かりやすくしてあげようということで、事業評価監視委員会というものを局内に設けて、第三者にチェックをさせる

という方向を持たせてやっています。それで安心ではないかということでしょうけれども、ここで実にまた問題があります。

ここに、この法律ができてから去年まで、今一番新しく出てきたのは25年度までなのですが、平成10年度から25年度まで、関東地方整備局ですよ、そこで道路関連について評価した、その評価の総数がここに出ています。ちょっと見えにくいのですが、それをちょっと口頭で申し上げます。審査数、これは、だから16年間で349件、そこで再評価は320件なのですが、言いたいことは、その中で休止、中止というものが何件あるか。全くゼロです。毎年ゼロです。

すなわちこれは、事業を進めるための監視であるのだと、事業評価推進委員会と称すべきものであって、こういうことを、今の世の中で続けてやってはいけないのですよ。これは、自分たちでは分かっているのですから、さっき言ったように確信犯的なことをやっているのですから、自ら手を挙げて省庁横断で第三者を入れて、それで本当の評価をすると。例えば会計検査院のように。関東地方整備局の、話は飛びますけど、B/Cの問題について、きちんとおかしいぞと言ったと。自分たちじゃ言えないのです。分かっているのです。

そういうことをわれわれは許してはいけないということで運動を続けています。決して地域のエゴではないのです。国を、こういうことをやっていたら国民をだますことは許されないと、許せないということで、われわれは活動しています。

そういうことで、今日は、前段の事業の進め方については、いろいろまだ言いたいことはありますけれども、いかに市民、住民、国民をだまして先に事業を進めようとしているのか、これを、実例を挙げて申し上げました。

最後に、先ほどの事業認定の要件ということで、もう一度言いたいと思います。

第20条には公共利益となる事業に該当する、2番は十分な意思と能力、3番は土地の合理的な利用、4番は公益性、これが全部合わないといけないのだぞと言うのですけれども、飛び抜けて、国民をだましながら仕事をするということは絶対に許されません。これは、何としてでも考え直す必要があります。

それから、この公聴会についても、23条にきちんと書いてあります。利害関係者に一般の意見を求めなければならない。今、ちょっと聞いていていただきたいと思います。一般の意見を求めなければならないのです。それを聞いて参考にして直していけということは何とも書いてないのです、この法律は。

ところが25条では、社会資本整備審議会がございますね。これについては審議会の意見を聞き、その意見を尊重しなければならない。何ですか、これは、この温度差は。国民に対しては、話を言いたいのだったら、そういう機会を設けてやろうと。それを聴くとは書いてないんです。参考にするとも書いてないんです。

ということで、この公聴会自体も形骸化するわけですがけれども、そんなことを言うてはいけません。これもやはり今後の日本のために、こういう機会に変えていかなきゃいけない。そういうふうに、われわれは思っています。

ということで、この事業は、起業者は先ほども縷々事業の効果を説明しましたがけれども、これは、今こんなに混んでいるからということで説明があったようですけども、道路事業というのは、50年先を見てやらないといけないのです。その見直しというのが一番大切なことなのです。これを全く何の話もしていない。

これから、われわれの仲間がその辺の話をするかと思えますけれども、日本の形は変わっていくわけです。それに対して、この道路計画がそのままでいいのですかというところを私たちは追及していきたいと今後とも思っていますので、よろしく願いいたします。

どうもありがとうございました。

○公述人3：藤原 典子

【公述人】 こんにちは。私は、横浜市栄区犬山町に住んでおります、犬山町生活環境を守る会の事務局をやっております藤原典子と申します。よろしくお願ひいたします。座らせていただきます。私は、一主婦の立場として、目線から公述させていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

私は、高速横浜環状南線建設に伴う土地強制収用に反対の立場で公述いたします。

高速横浜環状南線道路は27年前、1987年昭和62年8月に突如として現れた第4次国土総合開発計画において、圏央道、高速横浜環状道路の計画でした。私たちはこの話を聞いて、本当に驚愕いたしました。えっ、うそでしょ、そんなばかな、そんな話は土地購入の時に聞いてないよ、ねえ、あなた聞いた、どう、売り主はどこ、大林不動産、第百土地、三井不動産と、もうほんとに大変でした。今も思い出すと、ほんと、主婦たち、もう私もこの地に来て30年以上ですし、早く来てる方は、あの土地に来て、もう40年、30年となります。

昭和50年8月30日に設置された看板には、先ほど比留間さんからありましたが、横浜市と大林不動産の連名で、「この用地は都市計画道路（幹線街路）予定地です。」と立っていました。一般街路用として、高速道路予定地なんて書かれていないんですよ。

私たちの住んでいる町は、昭和40年代から50年代に、山を崩し埋め立てて土地開発された場所です。ほんとにだまされました。持ち家の一軒家を建てて、土地を買って持ち家ほんとう一戸建てを建てるということは、生涯の終の棲家として全財産を投入し、借金をして、また、働き盛りの主人の通勤や子供たちの通学に支障を来しながらも、環境のよい静かな現住まいに移り住みました。非常に夏は涼しく、冬は年に一、二度、雪は降りますけれども、太陽がさんさんと当たり暖かく、寒い日も冬はありますけれども、ほんとに住みやすい横浜市のチベットといわれているところです。

なのにですよ、突如としてこんなことがあって、いいものでしょうか、平成7年4月、住民無視の都市計画決定手続がされてしまいました。高速横浜環状南線道路は、8.9kmの6車線道路です。建設事業費は4300億円、これは平成17年2005年の金額であります。3月の事業評価監視委員会の資料には、そのように載っております。

昭和63年度の1988年の計画時点では、2000億円と公表してありました。現在も建設事業費は4300億円なんですよね。いいでしょうかね。

計画交通量は1日4万7000台から5万4900台。これは、平成17年3月の事業監視委員会の予測としてです。現在は交通計画量1日5万9400台。これは平成42年の推計としていわれています。

そして一部区間に公田インターチェンジへのアクセス道路として、都市計画道路である上郷公田線、これは4車線、計画交通量、現1万3600台の併設計画があります。

昭和58年4月、中央公害審議会は、「住宅地等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」と答申してるにもかかわらず、横浜環状南線は、閑静な住宅地を縦断しており、住民にとっては受け入れることのできない不法な道路です。

1つ目に、私たち住民は、大気汚染と騒音を大変心配しております。高速横浜環状南線道路ができれば、1日の車の交通量は約6万台と予測されています。トンネルの排気ガスの換気塔は2か所、1つは、よりもよって桂台小学校の裏山に公田排気塔が建つんですね。何ていうことでしょうか。高濃度汚染の排気ガスが放出される。もう1つは笠間排気塔です。次世代を担う子供たちの学び舎の裏に、許されませんよね。ぜんそく患者をこれ以上増やすというんですか。母親としても、子育ての身としても、ほんとに許されないことです。

そして約二、三百m下の公田ハイツ近辺の広場、今現在は、もう家屋が買収されて広場になってしまってますが、ここに上郷公田線と合流する公田インターチェンジ建設、仮称ですけれども、予定地があります。この場所は谷戸で、いつも風の逆転層が起きています、風がふたをされた状態の場所なんですね。公田排気塔予定と公田インターチェンジよりの排気ガスが風に乗って、私たちの住宅のほうにたなびいて上がってくるんですよ。

こんなことは、ほんとに私たちこれから、もう毎日、建設されたあとはこうなると思うと、ほんとに心配で外にも出ようがないし、夏の暑い、涼しい住宅地でもありながら、窓を開けることができないと思います。住民は、汚染の被害について大変心配していますが、事業者は誠意を持って答えようとしていません。

大気汚染については、最近になって、PM2.5による甚大な健康被害が明らかになってきましたが、環境影響評価の項目には入っていません。これはちょっと変ですよ。事業者がNO2の測定に採用してるプルーム・パフモデル法では、横浜環状南線のように起伏の多い複雑な地形には不適切なのではないのでしょうか。より進歩した3次元流体モデル法による環境アセスをしていただきたいように求めています、今もって応じてくださっていません。

高齢者の多い地域なのに、肺気腫やぜんそくに悩まされたくありません。補償は、国交省が賠償してくれるんでしょうかね。それは口を大にして言いたいと思います。PM2.5を防ぐ脱塵というか脱硫装置のつけられた排気塔をつけてください。これは要望として出したいと思います。

騒音被害については、神戸橋の明かり部分について、上部をふたかけ及びルーバーかけにするので基準をクリアすると言っていますが、その数値が幾つにするかは言っていません。第一種低層住宅専用地域として、静かな住環境が守られている場所へ、あとから通す高速道路の騒音規制基準が、幹線道路の騒音基準値と同じレベルでよいわけではないと思います。少なくとも、昨年1月に広島高裁判決で示された基準値以下とすべきではないでしょうか。

工事期間中についても、発進到達立坑には、これは上郷のところで造られるようになってるんですけども、30dB以上の騒音を低減できる性能を持った防音ハウスを設置する

となっていますが、昼夜休みなく稼働する作業時の騒音レベルを幾つかで抑えるのを明らかにしていません。先ほど冒頭におっしゃっていただきましたが、これって本当に、誰かが毎日測りに来てくれるんですか。ちゃんとやっていただけるんでしょうかね。これは、ほんとに心配です。

地盤沈下も心配しています。桂台トンネルが通る区間において、野七里1丁目から2丁目にかけてと桂台南から桂台中にかけての広い範囲に、深さ15mを超える盛り土造成地が広がっています。あの山は、ほんとに上のほうを切って盛って造ったような地盤がすごくあるんですね。予定地とされているところは、そういう盛り土の造成地なんですよ。ほんとに危惧してますよね。トンネル掘削による地下水脈変動で、砂岩層の多い地質の地盤沈下と地震時での計画路線全体の液状化により、地盤沈下を危惧しています。地震時での液状化に関しては、明日、新潟大学名誉教授の地質学専門の立石雅昭先生が質問されると思いますけれども、よろしく願いいたします。

前回、平成24年11月の事業評価監視委員会の時に、地質学の学者を入れていただくよう、連協より家田委員長に要望を出しましたが、取り入れていただけませんでした。

また、横浜市庁舎や栄区役所の縦覧のときの資料に、NEXCO東の桂台トンネル工事の入札書類の特記仕様書の16-1というところの中で、本工事沿線の井戸等は、工事により水位変動のおそれがあると明記しています。地盤変動のおそれとしては、同じ特記仕様書の中で、直径15mのシールドトンネル掘進工事の施工について、受注者は掘進に併わせて地表面の高さを測定し、変状を把握しなければならないと記しています。工事説明会では、コンピューター制御で掘進するので地盤変動の心配はないと説明してこられました。これは、ちょっと食い違ってると思います。

それに、併設大口径シールドトンネルの離隔距離が厚さ14cmの裏込の外面でわずか72cmしかないという近接工事は、NEXCO東さんにとっては工事例が少ないのではないかと危惧しています。

こんなトンネルはぜひ、計画はこのことに関して反対します。あまりにも厚さが少ないし、あまりにも、トンネルとトンネルの間が72センチ、そんなので、えっ、シールド工法で掘って行って、こんな土管を置いて、ほんとに何十年間も大丈夫なのかしらという感じがありますので、反対を申し立てます。

それと建設事業費の件なんですけど、建設事業費4300億円の使い道を見直してください。8.9kmの高速道路建設予定に4300億円を費やすという、1km当たり483億円以上を費やすこととなります。膨大な財政の使い方です。不要不急の高速横浜環状南線建設を中止して、弱者の立場になり東日本復興予算に回して、早く高齢者の方たちが元気なうちに日常生活が送れるようにしてあげるのが先決だと思います。

また、昨年6月に、社会保障税一体改革と称して社会保障制度改革推進法が採択され、医療費削減で入院ベッド削減と入院日数の短縮が計画され、現に実施されています。また、医療費の個人負担が増えています。介護保険制度の見直しも、利用者にとって介護サービ

スの削減、打ち切りが計画されています。こんなことがあっていいのでしょうか。ぜひこの道路建設の予算を、東日本復興支援と社会保障費に回していただきたいと思います。

また、本、『デフレの正体』の著者、藻谷浩介さん、この方は、日本政策投資銀行に勤める地域エコノミストの方なのですが、「都市部でも高齢者激増、人口減少社会に突入した今、新規道路建設は極力控えるべきだ、将来の維持管理費を若者世帯が負担しきれなくなるためだ」と警告しています。私も同感です。

また、道路問題を担当していた元国土交通委員長の川内博史氏、前衆議院議員の、この方は民主党の方なのですが、「都心に入る車を減らすバイパス効果はあるものの、三環状道路すべて整備するのは過剰投資と言っています。中でも費用対効果が最も低い圏央道は、全線整備を見直すべきだ」と話されています。圏央道は一都四県、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県を通る環状道路で、総延長300kmで総事業費約6兆円だそうです。費用対効果は、道路開通による便益を道路建設費で割ったもので、建設費を便益が上回る「費用対効果が1.0以上」の場合でないと、国は建設を認めていないそうですね。

ここで私が最後に、NEXCO東さんに質問させていただきます。

桂台トンネルが1400mから1500mというふうにいわれておりますけれども、この中に、上下線とも非常駐車帯ということで2か所設けなければなりませんけれども、事業認定申請書には記載されていません。申請書に記載がなければ、収用も使用もできないんじゃないでしょうかね。非常駐車帯がなければ、道路が完成しても供用できないはずで。このことについて、NEXCO東さんの回答を求めます。

【議長】 それでは起業者、回答願います。

【起業者（阿武）】 NEXCO東日本横浜工事事務所の阿武と申します。

では、先ほどのご質問に私がお答えします。

今回の事業認定を申請を行った事業計画には、確かに桂台トンネルに非常駐車帯を設置する計画にはなっておりませんが、ただし供用は可能だと考えております。ただし、先ほど言われましたように、起業者として非常駐車帯は必要な施設だというふうに今も考えてございます。

ですから、今後も任意で当該土地の方と交渉しながら、非常駐車帯を設置するように努力させていただきますので、よろしく願います。

【公述人】 任意でとおっしゃいますけれども、この時点で決まっていなければならない事柄じゃないかなとか、私たちにとっては、そう思うんですけども、そういうような状態でいいんでしょうか。

【議長】 公述人、指示してから公述してください。

【公述人】 はい、分かりました。

【議長】 では起業者、回答願います。

【起業者（阿武）】 現計画段階では、今、都市計画上で載っている箇所が必要だというふうに考えておりますので、なくていいというものではございません。

【公述人】　それで、今の現段階で予定はついてるんですか、そののこのところを使わせていただけるという。

【議長】　起業者、回答願います。

【起業者（阿武）】　ですから、何度も先ほどから言ってますとおり、任意で今、当該土地の方と協議をさせていただいているところでございます。

【公述人】　可能性は、どうなんですか。

【議長】　回答願います。

【起業者（阿武）】　可能性というところでは、ちょっと今ここではお答えできないんですけども、今も随時、土地の所有者の方とはお話し合いをさせていただいてるところでございます。

【議長】　公述人、続けてください。

【公述人】　はい。供用ということ、供用はできるんじゃないかというふうなことをおっしゃってましたけれども、ほんとに非常事態のときに、やっぱり、そののこのところに止まるというのは、トンネルの中では一番大切な。こないだも笹子トンネルの時ですか、ありましたね。ああいうトンネルの上が落下してきたときに、やっぱり非常駐車帯って、一番トンネルの中では大切だと思うんですよ。

ぜひ、これは、決まってから建設に進めていただくようにしないと、私たちは安心して、ましてや、事業認定をほんとに反対せざるを、ここでは決定していただきたくないと思いますのでお願いいたします。

【議長】　質問ですか。

【公述人】　意見ですね、はい。

【議長】　分かりました。公述時間がありますけれども、どうされますでしょうか。

【公述人】　言うことは言わせていただきましたけども、私たち住民は、白紙撤回を求めずっと頑張っておりますので。ほんとに掘削も、事業者自体がこの状態を把握していただいて。

もうほんと、見直しは絶対必要だと思うんですよ。人口も減ってきてますし高齢者も増えてきてる中で、少子化でありますし、絶対こういう不必要な圏央道は、費用対効果もあまりいいような状態じゃないですし不必要だと思います。ぜひ、事業認定はしないように、よろしく申し上げます。

○公述人4：横須賀市 市長 吉田 雄人

【公述人】 ただいまご紹介いただきました横須賀市長の吉田雄人です。

私からは、高速横浜環状南線への期待ということで、横須賀市を代表しまして公述をさせていただきますと思います。座って話すより立って話すほうが少し慣れていますので、起立のままでも、よろしいでしょうか。

それでは、本日お話し申し上げたい内容というのは、今日は、横須賀市の方ではない方も多くいらっしゃると思いますので、まずは、横須賀市の概要についてお話をさせていただいた上で、横須賀市が抱えています課題、そして、高速横浜環状南線ができることどのようなのかということ、少しかいつまんでお話をさせていただきますと思っています。

まずは横須賀市の概要ということで、どのような場所にあるのかとか、どのぐらいの広さとか、歴史や地理的な特徴などについて、ご紹介してまいりたいと思います。

まず、位置や面積ですが、神奈川県外の方には、横須賀市がどこにあるのと、名前は知っているのだけれどと言われたりすることがございますが、今日皆さんご承知のとおり、三浦半島の付け根にございます。人口が、後ほども出ますが、少し減少傾向で40万7,000人ぐらい。面積はちょうど100km²、そして長さは東西南北に15kmというような形です。「三方が海」という表現をよく使います。東京湾、観音崎を境に内湾と外湾に分かれているところと、そして相模湾側にも面しているところというような地理的な状況がございます。

そして主要な交通網といたしましては、まず電車、JRと京浜急行が通っています。そして、横浜横須賀道路が中心部に高速道路として走っていて、海側に国道16号と134号が通っています。

そして、歴史を少しザッと振り返ってみたいのですが、明治の近代化のまさに走り、幕開けとなった舞台でございます。フランソワ・ヴェルニーさんという方と小栗上野介忠順さんという方が、その近代化の事業というものに着手していただきました。ちょっと今日のこの写真は人相が悪いところがございますが、この方々が横須賀製鉄所、後の造船所を作りました。明治4年にできた1号ドックは現在も現役で使っているドックになっています。米海軍の基地の中に存在しています。

明治40年には市政が施行されまして、今は新しい庁舎で仕事をしております。

また、戦時中は軍港として栄えていました。ただ、それから70年が経っているわけですが、それまでの間に旧軍港市転換法という法律が施行されまして、横須賀市は平和産業港湾都市を目指すと、そして、横須賀だけでなく旧軍4市とともにこの法律の対象となって、現在は、軍が使っていた施設を都市施設として、学校や病院、公園などに転用及び活用をしているところでございます。

とは言いながら、現在でも、このように、まず赤い施設が米海軍の施設、そして黄色い

ところが海で、米海軍への提供水域、そして青いところが、海上自衛隊そして陸上自衛隊、また航空の自衛隊もあります、防衛大学校もあります、そういった形で、安全保障の要の都市として横須賀市は存在をしているところです。

地理的な特徴といたしましては、「谷戸」と呼ばれる地形がございます。緑の丘陵地帯に、多分昔、川が流れていたところに食い入るように住宅が並んでいます。

もう少し詳しく見ますと、やはり坂の多い町です。丘陵地帯に張り付いたような形で住宅が立地しているという状況です。

そして、谷戸があるということだけではなくて、3つの大きな活断層が存在しています。衣笠断層、北武断層、そして武山断層という3本の断層が大きく走っていて、かつ、この断層の子供の断層、孫の断層というのが、市内に存在しているという状況です。

そして、今日は宣伝に参ったわけではありませんが、観光スポットもたくさんございます。例えば軍港巡りです。米海軍の基地、海上自衛隊の基地を海から眺めることができる軍港巡りがあり、年間で16万人以上の方々にお越しいただいています。

また記念艦三笠、こちらは、日本海海戦のフラッグシップである三笠、バルチック艦隊を打ち破った東郷平八郎さん率いる連合艦隊の旗艦、これが、横須賀の三笠公園に鎮座してまして17万人以上の方々が来られています。

そして、猿島という島がございます。こちらは東京湾唯一の自然の無人島で、旧軍の遺跡を見に来られる方や、夏場はバーベキューなども楽しめるレジャーアイランドに今は変わってきています。こちらにも年間で10万人程の方々来られています。

また西の地域、相模湾側の地域にソレイユの丘というテーマパークがありまして、56万人、子連れで楽しめるということもあって、たくさんの方々がお越しいただいています。

こういった横須賀の概要をお話し申し上げたところですが、今、課題も多く抱えているところがございます。この課題についても少し共有をさせていただいてから、横浜環状南線の必要性、われわれが期待申し上げるところ、そういったお話をさせていただきたいと思っています。

まず、大きな課題は人口の減少です。人口の減少は、全国的な推移でもありますけれども、平成4年に43万5,000人という人口のピークを迎えてから平成25年までの間に2万6,000人、そして、ここからは推計ですが、平成47年には、さらにマイナス7万人程人口が減るだろうと。この40年の間に、10万人の人口が減ってしまうだろうといわれています。

さらに昨年、総務省のデータで人口転出超過数、いわゆる亡くなられる方と生まれてくる赤ちゃんの差ではなく、引っ越していく人と来る人の差が1,772人もあったと。こちらは残念ながら日本で一番多いと、そういうデータが出てしまいました。

この原因の1つに、企業の撤退が挙げられます。製造品の出荷額も、この10年、20年の間に大幅に下がってまいりました。事業所数も、やはり同様に減少傾向、さらには、従業員の方の数も当然それに伴って減少傾向と、こういう大きな企業の撤退という課題を

抱えています。

企業、工場として大きいのは日産自動車さん、追浜と久里浜に工場を持っていましたが、久里浜工場は平成14年に撤退。住友重機械工業さんが、追浜と浦賀で造船をしてくださいましたが、平成15年に浦賀の造船は撤退。そして関東自動車さんは本社も工場も横須賀にありましたが、平成18年に撤退ということでございます。

一つ、私が市長になったのは平成21年でございます。ただ、それまで、こうした撤退がたくさん続いていたということです。

一方で、課題というよりも展望という意味では、先ほど来、少しお見せしてまいりました観光事業については、さらに力を入れていくべき課題だと思っています。

先ほどご覧になっていた施設や、宿泊施設も追加させていただきましたが、2年前と比べてもこれだけ増加傾向にございます。記念艦三笠については、じつは『坂の上の雲』というNHKのスペシャルドラマが平成21年から平成23年の間、放映されていきました。ですから当然、人数は平成23年がピークということもありまして、平成25年は下がっているように見えますが、平成26年度には20万人を達成しそうな見込みです。来月上旬には、20万人を突破する勢いということで、約45年ぶりの20万人の来場者数が見込まれていますので、達成イベントで、20万人目の来場者の方にはプレゼントを差し上げようという話をしています。

そして、三浦半島への観光客、誘客ということで申し上げますと、自動車を使つての方々が80%近いと、しかも日帰りの方が多く90%なので、観光バスの利用が今伸びているのでこれを増やしていきたいという思いを持っています。

また、横須賀市だけではなく、三浦半島4市1町の市長・町長が集まって三浦半島の魅力を向上させていこうといった取り組みを、一昨年来スタートしています。写真にありますのは、葉山の山梨町長、そして真ん中の鎌倉の松尾市長、逗子の平井市長、同じ名字なんです。三浦の吉田英男市長、こうした4市1町の市長・町長で、三浦半島全体の活性化を図っていこうと、そのようなことも一緒に考えています。

また課題という意味では、やはり災害時への備えということも、どうしてもわれわれは意識しないわけにはまいりません。

と申しますのも、昨年の6月の集中豪雨で、このようにハイランドという場所の崖地が大きく崩れました。先ほど、横須賀は谷戸と呼ばれる地域が多いと申し上げましたが、坂や急傾斜が多くありまして、こうした豪雨による土砂災害というものを常に意識しなければならぬ街でございます。

そして地震です。活断層が3本大きなものが走っていると申し上げました。地震による災害というものも想定をしまして、三浦半島の断層群直下型の地震、そして南関東の地震、東海地震、様々な地震の発生可能性が叫ばれているわけでございます。

そして、さらには三方を海に囲まれていると申し上げましたが、そのこともあって、津波の浸水被害というものも想定をしています。ご覧のように、海沿いの青い地域は津波の

浸水が予想されています。国道16号線、国道134号線は、それぞれ、津波をかぶるところを走っていますので、津波があったときに、どう対応すべきかよく考えなければいけない、そういった土地柄でございます。

以上のように、横須賀市の課題としましては、人口の減少そして企業の撤退、また観光にさらに力を入れていかなければいけない、自然災害に備えなければいけない、そういった課題が多くある中で、横須賀市としては、高速横浜環状南線ができれば、その課題というものが多く解決していくことができるのではないかと考えています。

まず大もととして挙げられるのが、所要時間の短縮、横須賀、三浦半島へのアプローチ、所要時間の短縮でございます。

もう既に多くの皆さんご承知のとおり、圏央道がこのように走っていて、寒川北と海老名が今年度中につながるとい状況にあるわけです。横須賀市としましては、三浦半島を走る高速道路が横浜横須賀道路しかなくて、横横と横浜環状南線を通じて圏央道につながることができればと、そう期待を申し上げているところでございますが、横浜環状南線ができることによってどのようにアクセスが良くなるかという話を申し上げたいと思います。

まずは関越道。現状での関越道へのアクセスは、横須賀市役所から横横道路を通過して、そして保土ヶ谷バイパスを少しかすめて第三京浜、環八、練馬、そして鶴ヶ島ジャンクションということで、大体120分、2時間ぐらにかかっています。こちらが、横浜環状南線ができて圏央道を通っていくことができるようになると、なんと30分の時間短縮が図られるだろうと推計をしています。

次は中央道です。中央道は、横須賀市役所から横横道路を通過して、保土ヶ谷バイパスを通過して国道16号、八王子ジャンクションに抜ける。こちらやはり110分ぐらにかかるといわけです。けれども、横横から環状南線そして圏央道を通っていくと、なんと50分も短縮されることとなります。

また、東名へのアクセスも同じです。横須賀市役所から東名高速まで、横横を通過して保土ヶ谷バイパスを通過して、横浜町田インターチェンジから海老名のジャンクションに抜ける。今は55分かかります。けれども、横浜環状南線ができて圏央道からすぐ東名に行ければ、なんと20分も短縮されることとなります。

ここでわれわれにとっては、保土ヶ谷バイパスを抜けなければ、東名へも中央自動車道にも関越道にもアクセスできないということが一番大きな課題になっています。なぜならば、保土ヶ谷バイパスは、一般道の中で、日本で一番の交通量。正直、私個人の感覚としても、いつも混んでいるという印象があります。実際数字で見ても、東名へ保土ヶ谷バイパスを抜けずに横浜環状南線、圏央道を通って行ければ20分も早くなる、中央道に関しても言えば50分も早くなるという状況です。

保土ヶ谷バイパスを通らずに済むようになれば、観光地としての横須賀、三浦半島へのアクセス向上にもつながるのではないかと考えています。こちらは少し、ちょっと見えにくいかもしれませんが、三浦半島を目指して来ていただける方々のエリアがすごく広がる

わけです。既に現在、圏央道がつながったことで、多くの皆さんが、埼玉からも県央地域にいらしていただいていると、神奈川新聞の記事に載っていました。

当然われわれとしては、圏央道から三浦半島に観光客を呼び込んでいきたいと思っています。特に具体的な県名で申し上げれば、東名を通過して静岡から、そして中央道を通して山梨から、関越道を通して群馬から日帰りでも来られるし、あるいは、鎌倉市も含めて三浦半島全体を1泊2日で楽しんでいただくことができるようになるのではないかと、そのように思っています。

そして企業の誘致です。先ほど、多くの企業が撤退しているというお話を申し上げましたが、実際、神奈川には企業が集まりつつあります。それも、神奈川県企業の立地支援制度を使って立地している企業、青ポチで記してありますが、横浜や川崎は別としましても、県央地区、相模原も含めまして、圏央道が通っているところに多く立地をしています。けれども、ご覧ください、横須賀には、あまりまだその恩恵が来ておりません。

しかし、実は今、港湾そして「YRP」と呼ばれる情報通信企業の集積地では、少し企業の立地が進んでいます。この港には、完成自動車の輸出港として、今、富士重工さんが、多く車の輸出のために港を利用いただいています。さらにこのアクセスが強化されれば、圏央道沿線企業との取引機能が強化できるであろうと思っています。

また、YRPには、東証一部上場企業のニフコさんが本社機能も移していただきました。そういった情報通信産業集積地へのアクセスがやはり強化されることで、こちらも取引機能が強化されることが期待できると思っています。

また、近年立地した企業、こちらは私が市長になってからはありますけれども、先ほどのニフコさん以外にも、3つの企業さんが横須賀市に進出をしてくださりました。他にも、多くの企業さんからも、やはり広域的なアクセス向上の期待というものを寄せていただいているところがございます。

そして最後に、やはり災害時です。災害時のリダンダンシーの強化ということで、これは、横須賀、三浦半島にとってということと、横須賀に立地している自衛隊の皆さんが、横浜、川崎そして首都圏にアクセスし、支援をするという両方の意味で、この圏央道はとも大事になってくると思っています。

まず三浦半島断層群の地震が起きた場合、赤いところとオレンジ色のところが、大変被害が多いと想定される場所です。そして黄緑、青、ブルーという順に被災する可能性が想定されています。

今、横須賀と三浦へ救援に向かおうと思ったださっても、被災をしているようなところを通らなければいけない。しかし、圏央道がしっかりとつながっていれば、被災をしていないところを利用して救援物資などを運んでいただけるのではないかと考えています。

そして津波の際です。先ほども申し上げましたが、16号、134号といった国道は、津波で使えなくなると。そうすると、横浜横須賀道路を使って災害時の救援に入っていかなければいけないわけですが、東日本大震災では「くしの歯作戦」というのがありました

けれども、横横から被災した沿岸部へのアクセスをしていかなければいけません。

ただ、東京湾側は横横が走っているからいいと言えるかもしれませんが、相模湾側は、横浜環状南線が圏央道としっかりとつながることによって、内陸部から沿岸部に迅速にアクセスすることができるようになるだろうと、そのように期待をしているところです。

そしてもう1つ、先ほど申し上げましたが、今度は首都圏直下型の地震が起きたときに、横須賀の自衛隊が、どうやって首都圏に支援に入れるかというところです。先ほど見たように、被災をしているところを通らないと、現状では、救援に向かうルートが確保できない。つまり、とても時間がかかってしまうだろうということが想定されるわけです。しかし、圏央道がつながっていれば、圏央道を利用した救援物資や、あるいは救急救命活動も出動ルートとして確保できるのではないかと思います。

なぜなら、横須賀には、海上自衛隊だけではなく、陸上自衛隊第31普通科連隊という部隊が駐屯してしまっていて、この部隊が、横須賀だけでなく川崎や横浜も所管して救援に駆けつけるというミッションを持っているからです。

実際に31普通科連隊は、横浜、川崎という人口密集地帯もカバーしています。横横が通れなくなっている、あるいは主要道路が通れなくなっている可能性が高い中で、横浜環状南線を通して、圏央道を通して、先ほどのくしの歯のような形で横浜や川崎にアクセスしていくことができるのではないかと。陸上自衛隊の皆さんの活躍ということについては、私が申し上げるまでもないかもしれません。

最後に申し上げたいのは、やはり道路というものは、つながってこそ道になるんだと。道路はつながってこそ道になる、そういう思いを込めて、高速横浜環状南線、この早期完成を強く、強く期待をしているところでございます。

ご清聴ありがとうございました。

○公述人5：田中 克己

【公述人】 私は、栄区庄戸に住んでいる田中といいます。横環南線道路予定地から四、五十mのところに住んでいる者であります。座ってやらせていただきます。

私の公述は、横浜環状道路南線の環境問題ということで、特に大気汚染、中でもシミュレーション、環境影響評価の手法について申し上げたいと思います。

それは、この道路ができれば大気汚染による公害が考えられるわけですが、要するに、被害者となる可能性がある。にもかかわらず説明責任が十分果たされていないという現状があります。そういうところを指摘していきたいと思います。

これは参考資料なんですけど、参考資料というものは、大体最後に付けるものですが、私が言いたいのは、行政側あるいは起業者側から出てきた資料に基づいて、お話をさせていただきたいと思います。

例えば1行目は、横浜環状道路南線の環境影響評価書ですね。これは平成5年神奈川県です。それからその次は、それに対する審査会報告書、これは横浜市です。それから3番目は栄区まちづくり方針、これは横浜市役所、あるいは栄区役所、あるいは横浜市都市計画局ですね。それから環境影響の照査結果について、これは国土交通省とNEXCOですね。それから、国土交通省が使ってる道路環境研究所の道路環境評価の技術手法。ほとんどこういう行政側の、起業者側のレポートをベースにお話しします。最後だけは、私たち住民側がなけなしのお金をはたいて、200万円で3次元流動モデルによる環境影響評価をやったものですが、これも一部使っております。

横浜環状南線というのは栄区の南部を東西に通る道路なんですけど、この地域は円海山の近郊緑地特別保全地域ということで、これは国土交通省が指定してるもんです。円海山、大丸山、あるいは公田というところは特に環境を保全しなきゃいけないところであるというふうに法律で定めているところでもあります。

それから、その周辺に住宅地が広がっているわけですが、これは風致地区として厳しく開発が規制されているところです。

それから、横浜市及び栄区は横浜市マスタープランの中で、栄区、特に南部・東部を緑と水の拠点、貴重な自然環境の恒久的な保全、それから農業の振興と併せた緑地の保全ということを方針としているわけです。

ここで言いたいのは、こういう法律あるいは条令、そういうもので厳しく規制された土地柄にあるということです。私たち住民は、そういう国の施策、地方自治体の施策を信じて、この地域に移り住んだ住民がほとんどです。この環境が気に入って、終の棲家と思って移り住んできたわけです。決して利便性を求めて移ってきたわけではないわけです。それは、こういう行政の裏打ちがあるからこそ移ってきたわけです。

しかしながら、その真ん中に、これは、栄区のまちづくり方針とさっき申し上げた中に出てくる図ですが、ちょっと見にくいですが、いずれにせよ、この緑っぽい、右側が東で

すけど、この辺が、釜利谷ジャンクションがこの真ん中辺に、この辺にできるわけですが、この一帯は、さっき言った円海山特別保全地区というところですね。円海山及び、最近では北鎌倉特別保全地区というふうになっています。

そこを、それからもう1つ、栄区全体は大体緑地ということで保全していこうということに、さっき申し上げたようになってるわけですね。

それからさらに、ここは田谷の近郊農地ということで、これもまた貴重な農地なんですよと横浜市は言ってますね。大事にしていましようということ言ってるわけです。

こういうところに、この赤い線、これは横環南線を計画しているということですね。まさに円海山及び北鎌倉近郊緑地を分断する形で計画されてるわけです。そして栄区の南部、われわれの住宅地のまさに真ん中を通して計画されています。

さらにこの「○」に「×」ですが、これは換気所で、換気所から大量の排気ガスを吹き上げるということを計画しています。

これで、私たち住民が、緑と自然が豊かな土地になるんだなと、行政の施策によってなるんだなと信用してきたところに、こんな計画をなすということがいかに無謀かということなんです。

それから、さらに言えば、こういう計画をするのであれば、さっきの法律、法律というのは日本国中に適用されるわけですが、例えば環境基準であるとかそういう規制は、日本国中に押しなべて適用されるわけですが、さっき言いましたように、行政は、国土交通省はじめ、この地域を特別に保全しなきゃいかんということ言っているのがありますから、特別な評価、大気汚染のあるいは水質汚濁もみんなそうですが、環境悪化の評価を特別に厳しくして、かつきちんと住民に説明する責任があるということなんです。

先ほど起業者側の説明第4項でありましたけれども、環境保全計画というのが、さっきお話がありましたけど、あの中でも、私、生物学専門じゃないので、よく分かりませんが、動物と植物については特別な処置をしていますというような話だったと思います。

しかし、人間に対しては一般的な環境基準を下回っているから、いいではないかと、こういう言い方をしていたと思います。それが、円海山北鎌倉特別保全地域に対する評価なんじゃないかということなんです。

その評価のやり方について、これから、もう少し話ししていきたいと思います。

これが円海山・北鎌倉近郊緑地ですね。これ、青いところが、さっき言った円海山・大丸山という近郊緑地、これ1000ha程度の横浜市最大の緑地です。ここが、数年前追加になった北鎌倉近郊緑地です。こういうところを、まさに横環南線が環境破壊しながら通過していくということなんです。

緑豊かで大変いいところなんですけど、実は、この沿線では小児ぜんそくが今多いんですね。これは神奈川県学校保健、神奈川県教育委員会が実施したもので毎年のようにやっています。グラフが発表されてるのは平成20年までなので、残念ながら、これ20年までですが、26年まで発表されていて、傾向は似たようなものです。そして緑が横浜市の小学

校です。緑じゃない、ごめんなさい、青ですね、青、一番上ですね。最近では2番目になってますけれど、一番上の青い線が横浜市の小学校です。一番下が全国の小学校です。これで見ると、3倍程度のぜんそく罹患率があるということです、横浜市はですね。

さらに、このグラフに書いてませんが、沿線の桂台小学校、上郷小学校、公田小学校、庄戸小学校は、さらにこれよりも5%程度高い小児ぜんそくの罹患率ということが発表されています。

つまり、緑豊かではありますけれども、何らかの原因によって小児ぜんそくと気管支疾患が多いということです。これは杉林が多いということも原因の1つかもしれません。

ですから、高速道路のような排気ガスをたくさん放出するような計画においては、一段と念の入った精度の高い影響評価をするとともに、対策をしっかりとせねばならないと言えます。これ起業者側の義務ですね。さっきも言いましたように、国が特別保全地域として守っていきますと宣言してるわけですから、今の起業者側は、高速道路なんだからいいんだという姿勢は許されないと思います。

この沿線地域の気候の特徴をちょっと申し上げますが、さっき言いましたように、円海山という、これは横浜一の最高峰の山が連なっているということ、それから、いたち川とか柏尾川という川が流れておりまして起伏の多い地形になっています。この道路の断面図は、これは、起業者側が発表しているものです。これ高さ方向が強調されてますけどね。その下を、こういう線で横環南線が計画されているということです。こういう地形が複雑なので、当然、風の向き、風速が一様にはなっていません。

実際、環境影響評価に対する横浜市の審査会では、「谷部に位置する神戸橋高架部、公田掘割部は地形の影響が懸念される地域であり、大気汚染の予測に際しては、これらの地域の局地的な気象条件を的確に把握することが重要である、環境影響評価は、この点が十分とは言えない」と公害審査会が言ってます。これは横浜市が言ってるんですね。

先ほどの断面をもう一度お見せしますが、青い矢印のように、気流というのは地表面に沿って流れますから、上空の様な流れだけではなくて私たちが住んでいる地表面では、こういうふうにくずを巻いたり対流が起こったり風の風速が遅くなったりと、こういうことが起こるわけですね。

こういうものを評価するには、これは「流動方程式」といいますが、これは要するに質量保全則という素粒子論以外のところで、私たちの世界では、どこでも普遍的に通じる方程式です。これを細かくこういうところに適用していけば、この複雑な地形のところでも、拡散状態を再現することができるといわれております。

それと次に、これは地形とも関係ありますけれども、逆転層が非常に頻発する地域であります。もう二十数年前の、これ環境影響評価書に出ているものですが、2月20日の1時、2時、3時と、これは24時間、資料として載ってるんですけど、こういうふうはこの黒い点が上に行くほど右に寄ってるというのがお分かりいただければ、それでいいんですけど、これが逆転層ということですね。

この点線が「乾燥断熱気温減率」と呼ばれてまして、100mで0.7度下がるという、俗には、100m行くと1度下がるよねという、普通常識的な大気の鉛直構造、温度構造です。普通はそうなっているんですが、この図に見ますように、上空に行くほど高くなっていますね、温度はね。それはともかくとして、この上が150mということだけ関心を持っていただければいいんですけど、150m以上にわたって逆転層が続いているということです。

これも環境影響評価書のデータで、ちょっと見にくいんですが、大気安定度別の出現頻度ですね。Dが中立といって、さっき言った点線の傾きです。Dよりもこれは安定側ですね、ということは逆転層側です。逆転層ができる条件が五、六十%、これは合わせれば30%ぐらいですから、合わせれば60%以上において、公田、栄区南部では逆転層が出現しているというのが環境影響評価書のレポートです。

さっきの図をちょっと大きくしたんですけど、これは8時というのは、たまたまここを選んだだけで、さっき言いましたように、逆転層の構造は150m以上にわたって続いているということです。

ところが、事業者側の最近の評価においては、これスケールが全然違いますけど、30mの幅での鉛直構造しか問題にしています。30mのところ、この上をただ単に予測しているというやり方で鉛直構造を決めています。つまり、この点線にあるようなこういう形というのは、30mの中で予測しているにすぎないということです。

この点線を見ますと、30m程度のところまでは、これ傾きは大きいんですね。これは拡散がいい、逆転層じゃないということなんですね、不安定ということなんですけど、上に行くと、大体黒い点がここですね、線で結ぶと、上に行くと逆転になっているということなんですね。つまり事業者側はこういう30mの範囲での予測しかしていない。

こういうことであれば、逆転層になってないわけですよ。そういうところで、実は公田換気所、笠間もそうですけど、45mのスタックから、排気塔から空高く排気ガスを吹き上げるので大丈夫ですと、こういう言い方をしてるんですけど、ここは逆転じゃなくても、100m、数百mにわたり逆転になってるので、ここは超えられないわけですね。吹き上げられないわけですよ。これ吹き上げたとしても、普通の煙突というのは100度ぐらいで出すんで、あつたかいから、ずっと上がるんですけど、道路の排気ガスというのは常温ですから、常温でジェットファンで吹き上げると言うんだけど、実は乾燥断熱・気温減率に沿って下がっていくんですね、温度はね。そうすると下がってきちゃうので、実は重くなるから温度が下がるので、排気ガスは自然と下がってきちゃうんですね。

ですからこんな、さっき比留間さんが、うそばかり言ってるって言っていましたけど、まさに空高く吹き上げるなんていうのは、大うそだということです。そういうことで、逆転層はとにかく150m以上にわたって、公田、栄区南部では発生しているということです。

これも私たち住民側がたき火をして、排気が、逆転層の実験をしたんですけど、これ公田インターチェンジのところですね。こんなふうに、煙が上に拡散しないで住宅のところ

をなめて、谷部に閉じ込められ、こういう状態になるというのが、もうこういう素朴な実験でもよく分かるということですね。

ところが、起業者側の評価というものは、公田換気所あるいは笠間換気所の影響というものを、例えば環境影響評価書においては、公田換気所からは、公田換気所の西400mの地点でこういう濃度だからいいんですよと、この1点だけ言ってるわけですね。じゃあ、ほかはどうなのっていうことは、ここが一番高いという証拠はどこにもないわけです。あるいは、笠間で同様に西に600m地点であると、これしか発表してないんですよ。どこがどんなに高いかなんてことは、一切言っていないんですね。

さらに言えば、事業者側が時々、照査と称して計算をやり直してます。これは平成21年ですが、今度は、公田換気所の北600mで、こんな濃度になりますよ、笠間北東300mでこうなりますよ。環境影響評価でこう言ったのに、今度はこんなことは何も言わないで、こういう地点だけの濃度だけを言って、だから大丈夫ですよなんていうことを言ってる。これは説明になってないということですね。

これが、私たち住民サイドが評価した濃度分布なんですけど、この一番高いところが0.07ppmで環境基準を超えております。これはちょっと等高線には見えませんが、色で分けた等高線です。

普通、こういう濃度の予測という場合には等高線で表して、どこが一番高いですね、その高いところは、これは環境基準を超えてますけど、もし、ここが環境基準を超えてなければ全体的にいいですねという話になるはずですが、起業者側は一切そういうことを言っていない。換気所の北あるいは西何百mのところは何ppmだからいいんですみたいな、そういう発表しかしてないということですね。これでは、住民に対する説明になっておりません。さっき言った円海山・北鎌倉近郊特別緑地というところに対する評価において、こんな大事なところの評価において、そんなお粗末な評価をしているということです。

ここであんまり難しい話はしたくありませんが、じゃあ、起業者側の評価書はどういうのといえますと、もうちょっとこれは略しまして「ブルーム・パフモデル」といって、これはブルームモデルなんですけど、ここで使われているパラメータは、 x 、 y 、 z 、これは誰でも分かるように換気所の基部を原点とした x 、 y 、 z です。地形も何も関係ありません。そこから風下に何m、高さは何mの地点の濃度はこうですよって、それに使うパラメータは σ_y 、 σ_z しかないですね、ここで言えばね。Heというのは、これは有効高さということで吹き上げる高さですけど、これも、ちょっとインチキがあるんですけど。要するに、パラメータとして σ_y 、 σ_z しかないんです。あとは距離だけなんです。こういうことで評価をしてるというのが、事業者側の評価なんです。

だから、さっき言った地面が凸凹してるよというようなことは、全くここには現れようがない。考慮してますなんていうことを言いますけどね。

さっき言った σ_y 、 σ_z というのは、パスキルとギフォードという人が考案したこういう線図を使ってるんですけど、これは栄区と何の関係もない、パスキル、ギフォードとい

う方が多分テネシー川の状況で決めたパラメータなんですね、これを使ってるに過ぎないんで、したがって、何も栄区南の特性を考慮してないということなんですね。これは、ちょっと補正はしてるんです。補正はこれ、事業者側が補正はしてます。この補正は何かといえば、スタックが大きいから、1辺が40mのスタックだから、近傍では拡散係数がちょっと違うよという補正はしております。

あと5分ありますね。

そういう非常に説得力の欠けるラフな計算して、しかも評価値は1点だけ示して、これでいいでしょみたいなことをしているのが事業者側の評価ですね。

こういう大気モデル予測をする場合には、もう世界の趨勢は3次元流動モデルというのが当たり前です。気象庁が天気予報で使ってるモデルも、3次元流動モデルです。それから、原子力の災害予測で使われるSPEEDIというモデルも3次元流動モデルです。それから一企業のプラントの災害予測でさえも3次元流動モデルでやるというのが当たり前なんですね。

そうすれば、さっき言ったように、連続方程式によって細かくやれば、地形に沿った気流の解析ができるということなんですね。それを私たちは200万円でやったのに、起業者側は一切やろうとしないということですね。

結論を言いますと、横環南線沿線というのは、行政が言ってるんですよ、行政的に慎重な配慮が必要であると。それから健康面への不安が大きいということですね。それから地形と大気の構造に要注意であるということですね。

にもかかわらず起業者側の環境影響予測は、あえて言えば通り一遍です。通り一遍ということは、砂漠だろうと海だろうとどこでも、平らな様な空間でできる手法を使ってるという、通り一遍というよりイージーだということですね。そういうことで、予測手法そのものが根拠が貧弱ですね。ゆえに、私たち住民あるいは国民に対する説得力が全くありません。

そういうことで、私たち住民に対する安全性に対する合理的な理解が、私たちはできません。合意できません。つまり、憲法で保障された健康で文化的な生活を送ることが、保障してもらえそうもなさそうですねということですね。それから神聖な私有権を制約する、こういう強制収用をやるということは、憲法に対する、国民の権利に対する重要な侵害であります。ゆえに強制収用のための事業認定はしないでくださいとあえてお願いして、私の発表を終わりとしたいと思います。

ありがとうございました。

○公述人6：大橋 宏・鈴木 伸之

【公述人（大橋）】地権者トラストの会事務局長の大橋宏と申します。それと事務局の鈴木伸之です。2人でもって、今日は公述させていただきますけれども、実際にしゃべるのは私大橋が担当いたしますので、よろしく願いいたします。座ってしゃべらせていただきます。

ただいま田中さんが、OHPもしゃべる内容も大変高度な内容を発表しましたので、そのあとに続く私が小学生並みのOHPとしゃべりなんで、皆さんちょっと気軽に聞いていただければと思います。

トラストの会は、住宅地を通る高速道路はいらないと考える地域住民が、環状南線が都市計画決定される前年の平成6年に設立しました。そして、会員の出資により、道路予定地の中に3か所のトラスト地を設定して本日に至っております。

すみません、それじゃ消してください。

3年前、平成24年の2月17日、18日に、圏央道の公聴会が埼玉県の桶川市で開かれました。その公述の中で、公述の質問に対して起業者が答えてるんですけども、この説明会開催の前に、権利者の方々に対しては、事業認定申請手続を開始せざるをえない状況になりましたよというご説明にも上がっているところがございます。ですから、ある日突然、事業説明会をやりますよという通知をポーンと送って初めて知らせるということじゃなくて、もう事前にも、とにかくお知らせには上がってるということ、ここでは話してるわけですね。

ところが、昨年3月17日に、横浜の環状南線の事業説明会が行われましたけども、この時の事業説明会資料では、用地取得率は80%になってます。これは、最初の比留間会長が指摘したように面積ベースとうたってます。事業者、国土交通省で、用地取得率は地権者ベースで行うというものを、それでは44%しかなくて、とても収用手続に入れないもんですから、面積ベースで80%を超えたということで、うそをついて収用手続に進んだわけです。

私のように、トラストの地権者の中には、用地交渉を一切受けずに、収用手続に入ることを新聞公告で初めて知った人が大勢います。このことは人権無視の憲法違反であります。

このあと、情報公開で入手した資料を使って、具体的に指摘してまいります。

一昨年、平成25年11月20日ごろに、トラストの理事のもとに、地権者の方から、国土交通省の下請けの業者と名乗る人から電話が来た、下請けの業者が訪問してきたが、どういうことだという問い合わせが相次ぎました。そこで、国道事務所の用地課長を朝日平和台の自治会館に11月22日の日に呼んで、経緯の説明を受けました。

そこで用地課長は、事業に対する意向を把握するため、業者2社に業務発注していると答えがありました。私たちトラストの会は、土地を売らないとして設定しているんだから、地権者個別に交渉しても一切効果はないと、税金の無駄遣いだからやめると、その場で申

し入れました。

しかし、その後も、業者による地権者への働きかけはやみません。年の瀬も迫った12月の25日に、三ツ沢の国道事務所へ、こちらから行って申し入れを行いました。当日は用地課長が不在となるということなので、前日に、このように3項目、質問事項をファックスを入れました。まず1番として、当会地権者への働きかけの目的と効果について、委託計画の予算と実施時期、現在までに働きかけた人数、これを当日答えられるように用意しといてくれということで伺いました。

しかし、対応した用地対策官は、買収交渉については、土地の権利者すべてに対して個別に行うことを原則としている、また、トラスト地と他の土地の取扱いを区分せず、すべての権利者に対して通常の手法で協力を行うことが、公平かつ平等なやり方であると答えただけで、具体的な数字の回答は一切ありませんでした。どのような契約で業者が動いているのか不明なために、下請け業者との請負契約書を情報公開で入手しました。

まずA社の契約書です。契約金額は、あとで追加契約になってますので、トータル2845万5000円になります。こちらがB社の契約書です。こちらやはり追加契約で、金額は1467万9000円になります。

それで契約期間が、これでは平成25年12月27日までになってますけれども、2回の追加変更契約で、結局は、年度末の26年3月31日まで一応延びています。

添付された仕様書により、A社は田谷のトラスト地、地権者201名を担当していることが分かりました。それからB社が原宿のトラスト地、地権者151名を担当することが分かりました。

そして仕様書の中に、第15条で9項目の補償説明業務でやる項目が決められています。それから16条では、説明は1回30分で3回行うとなっています。17条では、交渉を行ったら交渉記録簿を作ることになっていますけれども、そこには交渉時間を記入すると、ただし雑談等は除くとなっています。19条の1番では、面接は2名以上で行う。19条の2で、日時、場所を地権者の都合を聞いて決めてから伺うと、細かく決められています。

ところが、これでは、実際にどういう交渉を行ったのか、分かりません。それで、私も地権者の会でトラストの地権者の方に、アンケート調査を行いました。また、それとは別に、交渉記録簿を情報公開で入手するように手続もとりました。

まずアンケート調査のほうですけれども、これは、トラストの会長から地権者の人への案内状です。実際には6月という形で、けっこう期限が、実際に交渉が行われたのから日にちがたってからのアンケートにはなっています。

これが回答のはがきです。これは、丙さんからいただいた回答はがきなんですけども、4の1番の「電話も文書投函も訪問も無い」という形で〇がついています。

この回答を集計したものが、こちらになります。田谷の回答101名、それから原宿の地区の回答49名に対して、働きかけがないと答えた方が田谷で22名、原宿で12名と、2割以上の方が働きかけはなかったと答えています。

続いて今度は、情報公開で得た交渉記録のほうに移ります。

田谷トラスト地の分が471枚、原宿トラスト地の分が247枚と膨大な枚数なんですけども、実際には、交渉年月日それから交渉時間以外は黒塗りでつぶされていて、何が交渉されたのか分かりません。さらに、交渉先の相手先の名前も塗りつぶされているものが、田谷でもって196枚、原宿では少ないんですけども9枚ありました。このために、田谷で56名の方、原宿では3名の方については、いつ来たのか、電話があったのか、そういう交渉内容が分かりませんでした。

こちらが、訪問日別に集計した田谷の集計表なんですけども、ここで見ていただくように、面談時間が1から5分が429件で、ほとんどですね。それで面談回数1回が54名、2回が59名、こちらでもって113名と、もう半数以上になります。トータルの面談の平均時間1件当たり4.4分になります。

B社の集計です。こちらも11月の18日から3月の1日まで延べ19日間で、5分以内が115件で、面談回数1回30名、2回が20名と、72名の内50名は、もう2回以内です。ただ、先ほど151名と言いましたけど72名になってます。これは、原宿のトラスト地は、私どもの地権者の会以外に、もう一団体が同じように共有登記してます。そちらの分は一応省いて、72名だけの集計で行っております。こちらの面談時間は、1件当たり3.9分になります。

これは、もうその集計に使った、実際に開示された用地交渉記録そのものなんですけども、1月の9日の日の12時16分から18分までの2分間、交渉時間ですね。甲さんのところに行ってます。交渉内容は1行。何の交渉になってるのか分かりません。

この時の、甲さんからいただいた業者の挨拶状です。留守宅に置いていった案内状ですね。

次も同じ甲さん、今度は、1月の18日16時30分から35分の5分間。同じ1行です。皆さん想像するように、今日も残念ながらお留守でしたと書かれています。

これは、別の乙さんになります。やはり交渉内容は1行ですね。この方は、アンケート調査で回答の中で、とにかくきっちり日付を記録されてる方だったので、留守宅に訪問してきたというのをアンケートの中で答えられています。結局、交渉内容1行、多分、留守宅訪問と思われるのがA社では半分近い229枚もあります。B社は、それより少ないんですけど、41枚ですね。

B社の交渉記録で問題なのは、どこにも印鑑ないんですね。業者の印鑑もないんですよ。自分が出すのに責任も持ってない。それにA社、B社とも同じなんですけども、開示された718枚、国道事務所の印鑑、担当者の印鑑もありません。交渉したら、すぐに作って報告することになってるのに、それを受け取った担当者、判こも押さないで、そのままほっぽってるんですかね。ほっぽって捨ててるわけじゃないですね、情報公開で718枚出てきたんですから、ドーンとどっかに置いてあった。ただし、もうそれだけで、とにかく記録さえ出してもらえば、それでいいんだという意味のないものであるということは、と

にかく分かります。

これは、先ほどのアンケートで、業者の働きかけはないと答えた丙さんの交渉記録なんですけれども、実際には1枚あったんですね。丙さんに確認したら、ああ、そういえば電話があったかもしれないなと思い出されたんですね。こんだけ何行にもわたって交渉記録ありますけれども、その内容というのは、もう半年もたったら忘れてしまうような、多分、軽い内容だったんだと思います。

黒塗りでは、何が交渉されたのか分からないので、田谷の地権者それから原宿の地権者で業者からの働きかけはなかったと答えた22名、12名の内、実際には黒塗りの交渉記録があった方に、個人情報の開示請求を行っていただきました。めんどくさいんですね。身分証明書コピー、それに住民票のコピーまでいるんですね。それを付けて情報の開示請求を行いました。

これは丁さんの記録です。最後のところに、挨拶文を受け取ると、背を向けて家に戻ったとあります。結局、交渉は何もしてないわけです。もうとにかく忙しい、とにかく受け取って、そのままうちに入ってしまったと。これで交渉記録になるわけですかね。

次は、電話での交渉記録ですね。先ほどの黒塗りは同じなんですけども、ずらずらと書いてあるのは、とにかくやり取りなんですね。電話して、とにかく一度お伺いしたいんですけど、いや、もうとにかく年取ってるから、もう来ないでいいよと、それじゃあ、また電話しますよって。電話しますよじゃないんですね。次の日に訪問してるんですね。1名で行ってますから、面接は2名以上で行うという、とにかく仕様書にも反してるわけです。こんなふうな、交渉にもならないわけですね。

続いて、これは私の個人情報公開請求なんですけども、私と、それからあと地権者の理事2人については、とにかくポストに挨拶文も入ってないし電話も来たこともないし、絶対に交渉はなかったはずだと確信を持った上で、とにかく。でも、先ほどの訪問先のない黒塗りの中に紛れ込んでるかもしれないといけないんで、極端なと言いますと、作文で作ったのではないかと疑ったわけです。それで公開請求を行いました。

そしたら、多分ないと思ってたのが、あったんですね。それも、私の分だけで16枚ありました。

これは冒頭お話しした、11月22日の用地課長を朝日平和台に呼んだ時の会議の議事録です。これが用地交渉記録になってます。これが枚数で3枚。

こちらは、12月25日に国道事務所に行った時の会議の議事録ですね。これが6枚あります。

これが、年開けて1月8日の日に、私が用地対策官に、じゃあ、11月25日の返事いつくれるんだと電話した時の記録です。1枚ですね。それで、約束の期限の1月31日に電話して、用地課長は出かけてますと対策官が電話したんで、じゃあ、連絡取って電話よこせと言ったんですね。

これ、とんでもないことが書いてあるんですよ。用地課長と連絡を取れたのに、大橋に

は、今日は連絡取れないから、来週月曜日の2月3日に課長から連絡するように言っておきますよと、こんなこと出す必要ないわけですよ。そんなの、これボツにすればいいものを、何でこんなとこに出していくんですか。こんなうそを、自分たちはついてますよって堂々と認めてるわけですよ。人をばかにするのも、いいかげんにしてほしいと思います。ありがとうございます。

ここまでの説明で、もう国道事務所が業者に行かせた補償説明業務や説明が、もう交渉にもなってないことがお分かりいただけたと思います。

結論として、地権者にきちんとした交渉の説明もせず、うそとごまかしに満ちた事業の進め方で土地収用手続きに入ることは、財産権を保障した憲法29条に違反する違法な行為であり、事業認定申請は即刻取り下げられるべきであります。

以上で公述を終わります。ありがとうございました。

○公述人 7：栄区飯島町内会 会長 横川 恵・栄区長沼町内会 会長 石井 克一

【公述人（横川）】 私は、飯島町の町内会長を務めております。今回は、町内を代表して、横浜環状南線について賛成意見を述べさせていただきます。

飯島町は栄区の西部に位置し自然豊かないち川が流れ、横浜市の市民の森第1号の飯島市民の森などがあり、自然と緑豊かな町です。

一方で、昭和42年には飯島団地が完成したことから人口が急激に増加し、世帯数6420、総人口1万4334人で栄区内では最も人口の多い町ですが、生活に必要な道路の整備が、人口の増加に追いついていない状況です。

さらに、道路の骨格となる都市計画道路の整備率は、栄区は市内18区の中で最低となっており、整備が急務となっております。飯島町の周辺には幹線道路が少ないため、住民の多くは環状4号線を利用していますが、車が集中するため慢性的な渋滞が発生し、全国平均と比べて、交通事故の発生も多い道路となっております。このため、南線の整備により交通渋滞の緩和や交通事故の減少が期待できるため、早期に整備すべきと考えます。

また、南線の栄インターチェンジは、パーキングや道の駅などの設置により、農業、観光、文化など地域の個性や魅力を生かすことで、人や物が集まり、にぎわいのある空間が生まれ、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進される効果が期待されます。

現在、飯島地区では、橋梁工事などの本格的な工事が始まっています。事業者の方の丁寧な説明で、工事が円滑に進んでいますが、町内には工事を待つ空地も多く夜には真っ暗となるため、夜間に通行する歩行者にとって非常に不安な状況となっております。

さらに昨年の台風18号では、柏尾川といち川沿いの地域にある民家や工場が浸水する被害も出ていますが、豊田高校跡地の遊水地計画も、南線が完成しないことには動き出しません。防犯上また減災上からも、南線の早期完成を強く願う声も挙がっています。

最後に、圏央道の一部であるさがみ縦貫道路が今年度中に開通すると聞いています。この完成により、新湘南バイパスから国道1号線を利用し横浜市内や臨海部に向かう交通により、国道1号線や環状4号線の交通渋滞の発生が危惧されますので、南線が早期に完成することを要望します。

【公述人（石井）】 私は、長沼町の町内会長をしている石井克一です。ここで町内会を代表して、横浜環状南線の必要性について述べたいと思います。

私どもの長沼町は、昭和40年ころまで田園都市でありました。その後、社会や経済状況の変遷により、住宅の建設が増えるとともに、横浜市の下水施設が設けられたり環状3号線が開通したりして、地域の状況も大きく変わってまいりました。現在は、平成25年の統計で所帯数2112所帯、総人口4877人で、栄区では平均的規模の町内会となっております。

長沼町の住民の多くは、通勤や通学、買い物に路線バスを利用してターミナル駅であるJR大船駅や戸塚駅を利用しております。

町内を通る都市計画道路は環状3号線が東西に走るだけで、この道路は、いまだ国道1号に接続されていません。大船駅と戸塚駅を結ぶ南北の道路は、片側1車線の県道大船停車場矢部線で唯一の幹線道路となっています。

この県道をバスで大船駅に行く場合、交通渋滞箇所として県下でも有名な環状4号線と交差する笠間十字路を通過しなければなりません、特に雨の日などは大渋滞になり通過時間も読めない状況で、通勤や通学に大変苦勞をしている状況です。

長沼町の住民の交通手段は、路線バスのみであります。このバスの運行の定時性確保の面から、ぜひ、自動車専用道路である横浜環状南線や横浜湘南道路を早期に整備し、一般道の交通渋滞の緩和を図っていただきたいのであります。

さらに、この地域の道路網の整備の遅れから生じている交通障害、特に国道1号や、ただいまの笠間十字路の渋滞を避けて町内の道路を抜け道として使用する車両が多く、特に豊田小学校へ通う小学生が危険であり、毎年、スクールゾーン対策協議会で意見が出されております。町内会としては、横浜市と協力して、道路の路側帯を緑色に塗装する「あんしんカラーベルト」の設置など、できる限りの対策を行ってきました。

しかし、抜本的な対策としては、横浜環状南線の整備により周辺道路の交通渋滞を解消し、生活道路に進入する通過交通を排除することが、最も交通安全に寄与することと考えております。

ここで横浜環状南線が整備されますと、長沼町に近い場所に栄インターが設けられます。このインターを使うと、東京方面や東名高速、中央高速に向かうには現在と比べて大変便利になることから、町民は大きな期待をしております。

以上から、長沼町が安全で住みよい便利な町となるためには、横浜環状南線は、ぜひとも必要な道路でありますので、早期整備を強く要望します。

以上でございます。

○公述人 8：青木 達喜

【公述人】 横浜市栄区桂台南1丁目の青木達喜と申します。

土地収用権の発動には反対です。

これから、30分の公述時間の中で、湘南桂台道路予定地のうそ問題、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道横浜環状南線新設工事、道路決定の行政責任、3つ目が、行政の立場は適切か、誤りはないか。最後に結論を述べさせていただきます。

それでは、まず最初に、湘南桂台道路予定地のうそ問題について。

私は昭和52年ごろに、終の棲家を求めて10か月近く見て回った結果、最も環境の優れたところとして現在の湘南桂台地区を、終の棲家として宅地を購入しました。

その時、気になったのは、住宅地の真ん中に道路予定地があり、もし、これが高速道路用地であれば、宅地購入を断念しなくてはならないと考え、開発業者大林不動産の担当者にただしたところ、これは高速道路用地ではなく一般道路予定地ですし、そのことは物件説明書にも書いてあるだけでなく、予定地に立てられている看板にも、横浜市と大林不動産の連名で、「この用地は都市計画道路（幹線街路）の予定地です。」と表示されていることから分かりますという説明があり、その説明を信じ、安心して宅地を購入しました。

宅地を購入するに際して道路予定地の存在が気になったのは、私だけでなく当該宅地購入者すべてにとって、それは大きな問題だったことは間違いありません。すべての宅地購入者が、一般道路予定地という説明を受けています。したがって、この人たちが横浜市と業者にだまされたという思いを抱いていることも確かですし、このことが話題になるたびに、高速道路用地ということが分かっていたら現在地に住宅地は購入しなかったと怒りを込めて語り合っています。

それらの人たちの中からMさんの場合を例に取って、宅地購入当時の様子を申し述べたいと思います。

M氏の場合、湘南桂台住宅地に移る前は、千葉県松戸市のインターと県道松戸線との交差点近くに住んでおり、排ガスと騒音に悩まされ、夫人がぜんそくにかかってしまったこともあって、どこか環境のよいところに移りたいと考えていました。その場合の条件としてまず考えたのは、排ガスや騒音に悩まされない静かな環境ということでした。

昭和52年初めごろ、移転先の候補地の1つとして湘南桂台地区の分譲地を訪ね、大林不動産の販売員の説明を聞きながら分譲地内を見て回りました。その時、宅地の真ん中に道路予定地が確保されていたので、そこにどんな道路が予定されているか尋ねたところ、販売員は、横浜市では、大きな宅地の開発をする場合、必ずそこに公園や学校用地と生活道路用地を確保することになっており、それをしないと開発が許可されないのです、この予定地は、そのために確保したものだという話でした。しかも、もし、道路ができるとしても、行き止まりの西側は鎌倉市ですし、あそこには古都保存法によって、なかなか道路は造れないので、この道路も容易にはできないでしょうから、この宅地は買い得ですよ、お

買い得ですよと言われました。

そこでM氏が、もし道路ができなかったとき、この宅地は、この用地はどうするのかと聞いたところ、その時、宅地として販売することになるという説明でした。

この説明を聞いて、M氏は、一番気になっていた道路について建設される可能性が低く、たとえ建設されても生活道路ということであれば、排ガスや騒音については心配いらないと考えて宅地購入を決断しました。

宅地購入の時に宅地建物取引業法という法律の35条1項で、住民に配布するよう義務付けられている、これが物件説明書です（現物を提示）。画面に見せられなくて申し訳ございませんが、この中には都市計画道路一般道路予定地として書いてあります。この物件説明書というものは、不動産取引の素人の人たちがごまかされないように、法律できちっと配布しなさいというようにいわれている法律で義務付けられている物件説明書で、その物件説明書が一般道路予定地となっております。

先ほど話しました道路予定地の看板です（写真を提示）。この用地は、都市計画道路（幹線街路）予定地です。横浜市と大林不動産の連名で看板が立っております。昭和50年8月に立ちまして、35年以上、現地に立っております。

ところが、この説明は全くのうそで、道路予定地は高速道路用地として確保されたものであったことが、住民の調査で明らかになりました。すなわち、昭和61年11月の決裁文書、首都圏中央連絡道路に係る用地取得について伺いに、予定地は、横浜市が開発業者に対して仮称横浜小田原線の予定地として確保させたことになっており、昭和62年3月、建設省、神奈川県、横浜市、調査研究内部報告書、湘南桂台ルート決定内部合意するに当たり、横浜小田原線高速道路予定地確保。明らかに高速道路用地であることが分かりました。実際は高速道路用地であるものを、物件説明書や立て看板の表示を一般道路用地であるとする明らかにうそであり、住民をだますものであると強く抗議した。

そして、なぜか、このような住民をだまして道路を造るのかと追及したところ、平成2年8月18日の質問集会で、当時の手塚係長、現道路局長は、構想の段階では高速道路だったのですが、開発業者と話し合いを進めていくうちに、最終的に幹線街路にすり替わったということですねと本音を暴露した。つまり、高速道路用地としたのでは宅地販売が難しいとして「高速道路」という言葉を使うことに業者が強く反対したために、「幹線街路」つまり「一般道路」ということで販売することにしたというのである。ここでも、住民をだまして業者の利益を優先した横浜市の不当な行政のあり方が見られます。

これは『広報よこはま』で横浜市が発行した広報誌です（現物を提示）。48年6月、横浜市の人口245万、世帯数72万ということで発行している。都市開発特集号として、横浜市が発行してある。これの裏に、金沢区周辺の緑と道路計画、横浜小田原線仮称が載っております。

それで、東京湾環状道路の路線変更、京急の開発を許可する条件として、横浜小田原線の建設を認めさせたというふうに、自動車専用道路、横浜小田原線を、京急開発の交換条

件として認めたということ、昭和48年の6月の『広報よこはま』で各戸配布した広報誌だと思えます。

2番目。一般国道468号首都圏中央自動車道横浜環状南線新設工事は、道路計画決定の行政責任。行政の責任は、まず1つ目法的な責任、2つ目は政治的な責任、3つ目は、道徳的責任があると言えます。

法的文書、物件説明書に一般道路と書いてあることを信じて宅地を購入した人に対する責任は、行政としてどうするんでしょう。2点目、政治的責任。政治的責任とは、地方住民の意志に基づいた施政、いわゆる施す政策ですね、施政が必要であると。住宅地の真ん中を通り公害をまき散らす道路は、住民の意志ではありません。3つ目の道徳的責任。人の踏み行くべき道、事物に対する人間のあるべき態度。湘南桂台道路予定地うそ問題の責任は、誰が取るのか。新設工事は、いずれの行政責任も果たしていません。無謀な道路計画であります。

3番目。行政の立場は適切か。住民に対して、誤りはないのか。地域住民の生活と安全・安心、健康を守るのは、国・地方自治体の基本的義務であり重大な責任があるにもかかわらず、その責任を放棄し、利潤追求の開発業者と共謀したことは許せません。

行政の立場が適切かどうかの2番目は、道路構造令の解説ですね。平成16年、道路を計画設計する場合には、地域の状況を踏まえて、当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用すると記述され、大きな転換方針が示されています。

桂台トンネルルートは谷埋め盛土地域であり、谷埋め盛土造成地は、地震対策上、現状の地盤を維持する行政の方針に反します。外径15mの2本のトンネル、30mのトンネル工事は周辺地盤が緩み、地震対策上、看過できません。

横浜環状南線では、道路構造は6車線、交通量は1日当たり6万1000台。でも、低濃度脱硝装置はなし。環状北線、北西線の計画交通量は5万4000台、1日当たりと4万7000台。12.5mの外径トンネル2本4車線です。低濃度脱硝装置が設置されています。設置基準、関係図書、仕様書を開示してください。

行政と企業の癒着。桂台トンネル工事の施工業者は、大手ゼネコン大林組です。あのスカイツリーを建設した、大きな立派なゼネコン大林組です。湘南桂台道路予定地をうそについて宅地販売した大林不動産の親会社です。信義則に反すると思えます。

結論。一般国道468号首都圏中央連絡自動車道横浜環状南新設工事は、行政責任を果たしていません。行政責任を果たすまで、道路計画は中止してください。地域住民との対話を継続し合意に至るまで、新設工事を中止することを望みます。

湘南桂台道路予定地のうそ問題、行政の責任、道路計画決定の行政の責任、行政の立場は適切かと公述させていただきました。

最後に、昭和58年4月21日、中央公害対策審議会202となっておりますが、今後の交通公害対策のあり方について、答申しております。公害対策のポイントは、かなりい

ろいろ述べてるんですが、この中での要旨は、要約しているポイントは、特に住宅地等と隔離された低公害走行ルートを整備して、大型トラック輸送はこれに集約する、住宅地を通すなど、32年前に中央公害対策審議会が国にきちっと答申しております。ぜひ、これを尊重していただきたい。

以上で、今回、公述の機会を与えていただき、ありがとうございました。ぜひ、公述の内容を実現していただくことを望んで、私の公述を終わらせていただきます。

【議長】 青木さん、事前に何点か質問をされたいというふうに伺ってましたけれども、質問はないのでしょうか。今そのために、関東地方整備局の方にも上がっていただいておりますが、よろしいのでしょうか。

【公述人】 ええ、すみません。質問を5点ほど、してお伺いをする予定にしておりましたが、足を運んでいただいて誠に恐縮でしたが、私の公述で、質問は、今日はこれで控えさせていただきます。

先ほど、低濃度脱硝装置の設置基準、これを、契約関係図書と仕様書等を開示していただきたいというお願いだけを確認していただければと思います。以上です。

【議長】 では、起業者側、ご回答願います。

【起業者（松實）】 低濃度脱硝措置につきましては、現在、開通前、及び開通後などの大気の状態や関係機関との調整を踏まえつつ設置について検討していくこととしておりますので、仕様書というのは、おそらく実際工事の仕様書か何かを。

【公述人】 設置基準ですね。

【起業者（松實）】 設置基準というのは、どういったときに設置する基準。

【公述人】 ですから、どういうときに脱硝装置を。例えば、先ほど私述べさせていただきましたように、横浜環状北線、あれは1日当たりの交通量も少ないですし車線数も4車線。うちのほうの南線は、車線数が6車線、交通量も1日当たり多いのに、北のほうはついて南がつかないということであるので、どういう基準で、ついたりつかなかったりするのかということです。

【起業者（松實）】 北線、北西線につきましては、北線に関しましては、つけるというふうに聞いております。これに関しましては、おそらく事業者である首都高が判断されたのかと思います。南線につきましては、われわれ事業者と、あと地元行政の横浜市などと今後検討していくということとしております。

【公述人】 検討するに当たっての客観的な基準ですね、こういう数値の場合は設置すると、こういう場合は設置しないって、その辺について。

【起業者（松實）】 そういった明確な定量的な基準がないので、今後、開通前ですとか開通後の状況を見ながら、関係行政などと調整しながら検討していくということです。

【議長】 では、よろしいでしょうか。

【公述人】 はい。

○公述人 9：横浜商工会議所金沢支部 支部長 中村 年伸

【公述人】 私は、横浜商工会議所金沢支部支部長の中村年伸と申します。地元の経済団体として、横浜環状南線の整備の必要性和早期整備の期待について、意見を述べさせていただきます。

まず、商工会議所と横浜環状南線の起点となる釜利谷ジャンクションのある金沢区について、ご説明いたします。

商工会議所は、商工会議所法という法律に基づきまして、商工業の振興と地域の発展のために活動している地域総合経済団体であります。現在、1万1000件の会員により組織されております横浜商工会議所では、市内に8か所の支部を設けております。その1つが金沢支部であります。8か所の各支部では、地域ごとに、商工業に関する諸問題の協議、意見収集を行い、管内商工業の振興発展に努めております。当金沢支部は、金沢区の619件の会員により組織されております。

金沢区は横浜市の南端に位置しまして、住宅団地、工業団地、公共施設、海や山の観光地などを抱える多面性を持った地域であります。金沢区は横浜のすべての要素がコンパクトにまとまっていることから、横浜市が現在進めております、温室効果ガスの削減と経済活性化の両立による、低炭素型都市のモデル地区として選定されております。市民と協働で環境を切り口とした産業の育成や環境教育に取り組んでいることから、今後ますます地域のポテンシャルが高まっていくことが予想されます。

それでは、横浜環状南線の整備の必要性和早期整備の期待について、意見を述べさせていただきます。

この地域に関係する住民・企業にとって、また、この地域で商工業を営む横浜商工会議所の会員企業にとって、横浜環状南線は、生活環境や経済活動に多くの効果をもたらす非常に重要なインフラになります。

横浜環状南線が横浜湘南道路とともに圏央道の一部として整備されることは、横浜市南部の臨海部地区から発生する物流や人流の効率化や広域化を促進すると同時に、区域内の一般街路における交通渋滞の緩和や移動時間の短縮、定時性の向上、沿道の環境改善など、直接的・間接的に様々な整備効果が期待されます。

私どもの企業活動においては、交通渋滞や移動時間は、人的にも費用的にも多大な損失であり、経営上の大きな負担となります。横浜環状南線の整備によりまして、渋滞が緩和し移動時間が短縮されれば、近來問題になっているドライバー不足の解消にも役立ちますし、業務の効率化と人員の有効活用により生産性を高めることになり、新たな経済効果も生まれることでしょう。さらに、車から排出される排気ガスやガソリンなどの燃費の消費の抑制にもつながります。

横浜市内の道路は、まだまだ計画に対して整備率が低く、慢性的な渋滞箇所が幾つもあります。国土交通省が実施した道路交通センサスにおいて、横浜市が発表した市内の交通

量の調査結果によりますと、12時間平均交通量は20大都市の中では大阪、東京に続いて3番目に多く、特に保土ヶ谷バイパスは、一般道路の中では日本一の交通量となっております。混雑時旅行速度に至りましては、横浜市の平均値は全国平均の34.9km/hに対しまして、20km/hと著しく悪い結果となっております、この横浜環状南線の整備によりまして、国道1号や環状4号、保土ヶ谷バイパスをはじめとした周辺道路の交通環境の改善が緊急の課題となっております。渋滞に巻き込まれている時間は、事業者にとっても道路を利用する地域の住民にとっても、その地域を訪れる観光客にとっても、大きな損失であります。そして何よりも、道路混雑に起因する事故の発生にもつながります。

横浜環状南線の整備は、本地域への企業の新規立地や周辺観光施設の集客増加、住民誘致を促進するなど、地域の活性化や価値向上につながる多くの直接的・間接的な効果も期待されるものであります。金沢区をはじめ、市内の南部の人口減少は、今や現実のものとなっております。横浜環状南線の整備による生活環境の向上は、住民の生活環境の向上や地域の活性化に必要不可欠のものと考えております。

また、横浜環状南線は、国際コンテナ戦略港湾として選定された横浜港への内陸部からの基幹的アクセス道路としても重要でありますし、企業の国際的な競争力を高めるためにも整備が必要です。同時に、災害時における緊急輸送路としても大きな役割を果たすものであります。

このように、横浜南部地区をはじめとして、多くの事業者や住民の利便性を高めるために、幹線道路網の整備が必要であり、地域活性化につながることを期待される横浜環状南線の1日も早い開通を期待しているところであります。

以上でございます。

○公述人 10：長谷川 誠二

【公述人】 私は、栄区桂台西に住んでおります長谷川誠二と申します。

今般の横環南線の事業認定申請につきまして、計画から約30年を経ており、その後の日本の社会経済構造の変革が起きていることから、横環南線は、もうとても公共の利益に資するとは考えられなく、加えて公害の発生等から住民の不利益は極めて大きく、不要不急の高速道路計画と言えます。強制収用してまで行う事業とは言えません。

その理由として、1に、道路計画、国土開発国土総合開発計画、2に日本の人口の減少化問題、3に経済財政問題等につきまして、意見を述べさせていただきます。じゃあ、座って話させていただきます。

まず最初に、今年2015年の元旦のNHKのニュースでは、厚生労働省が発表した人口推計からとして、人口減少化社会について報道していました。

同じく今投影してある読売新聞の1月1日元旦号の新聞記事では、そこには、人口減最大26万8000人、昨年推計出生最小100万1000人、新成人人口は、1994年、207万人が、2015年には126万と報じています。また記事の中には、出生数が初めて100万人を下回る可能性が出てきたこと、厚労省は、子供を生む女性の数が減少傾向にあるので、今後も出生数の減少は続くと見ていると報じています。元旦にこのように報じなければならないことは、まさに日本の社会経済の根本的問題を警鐘しており、人口減少化は明らかな事実と言えます。

横環南線が計画されたころとは、大変革となっているのです。計画当時から比べてみて、現在及び今後の人口減、経済の伸び悩み、国及び地方公共団体の税収と負債等の社会変革を考えると、公共事業は決めたら止まらないでは、もうだめです。横環南線は不要不急の事業であって、進めてはならないと思います。

順番に説明してまいりますけど。

第1としては、横環南線の計画時点とその後についての問題を指摘します。

投影したのは、横環南線を決めるに関連した国土総合開発計画にまつわる政治経済状況の変遷を簡単な表にしたものですが、その前に、横環南線の計画前の経済政治状況、私なりに承知していることを、大まかに説明させていただきます。

日本は1973年、昭和48年ですけど、第1次オイルショックによってインフレが加速し、インフレ抑制のため公定歩合の引き上げが行われ、企業の設備投資などが抑制され、戦後初めてマイナス成長を経験して、戦後続いてきた高度経済成長は終焉を迎えたというふうにいわれております。

そして、引き続いて第2次オイルショックが、1978年のイラン革命により発生しました。日本は第1次オイルショックの経験から、省エネルギー政策の浸透とか企業の合理化などにより比較的軽微な影響で終わっていたというふうに思っています。

その後、日米の貿易摩擦が勃発して、1985年、これは昭和60年です、中曽根内閣

は日米貿易摩擦、これはアメリカの自動車産業が低迷したりして、日本の車を叩き壊すというようなパフォーマンスがテレビなんかで放映されたことがありますので、年配の方はご存知でしょうと思います。

アメリカの対日強硬圧力を打開するために、当時出た前川レポートを取り入れた政策に、中曽根内閣がかじを切ってます。その政策は、内需拡大、市場開放、金融自由化でありました。アメリカの要求にこたえて、10年で430兆円の公共投資を中心とした財政出動、この時、もう既に財政は赤字だったんです、の拡大を図ったものでした。10年で430兆の公共投資をしようというのが日米貿易摩擦の解消策であったということになります。

結局それはバブル景気の引き金となり、リゾート開発とか土地あさに狂奔する時代となり、やがて1991年、三、四年後にはバブルがはじけて、長い経済低迷を続ける要因となったのであります。

バブル景気のころ週刊誌などで見ると、日本は金融的に金持ちになったと錯覚して、お金で何でも買えると錯覚していたと言えます。日本はアメリカの土地全部を買い占めることができるようになったなどはやし立てていました。ニューヨークのエンパイアだか、ロックフェラーだかツインビルだか記憶は定かではありませんが、アメリカの象徴的なビルを買い取ったり映画会社とかレコード会社など次々と買収していったことがありました。それらはやがて、バブルがはじけて、多くは泡のように消えてしまっていたのです。

今述べたような政治経済状況の中で国土総合開発計画に振り替えてみたのが、そこに投影してる道路優先の国土総合開発計画の表であります。それを見ていてください、私読み上げますので。

横環南線が計画発表となったのは、第4次国土総合開発計画の中に取り込まれたことによります。

その前にちょっと言っておきたいのは、この表を見て分かるように、その前の1966年昭和41年には二全総、正式には第2次国土総合開発と言いますが、二全総の計画では、計画期間15年の投資額というものは170兆円、高速道路計画はその時7600kmを造るというネットワークが示されていました。

次いで昭和51年1976年の三全総、これ第3次国土総合開発計画ですけど、計画期間は同じく15年で投資額は370兆円としています。これは二全総の約2.2倍になっています。高速道路はこの時、1万kmとされています。

横環南線を組み入れた問題の四全総、すなわち第4次国土総合開発では、計画期間は15年、計画投資額を1000兆円。三全総の3倍です。高速自動車道は、その時点では、まだ7000kmぐらいしか計画決定してないにもかかわらず、1万4000kmと2倍を組み入れたものであります。

四全総というのは、こうして見ますと、まさに2年前の日米貿易摩擦の対応策、10年間で430兆円の公共投資なるものを逆手に取って、それ行けバンバンと打ち込むような

計画としたとしか言いようがありません。

金融緩和、公共投資でバンバンお金をつぎ込んだものだから、経済はバブル景気となりました。ほんの数年後の1991年ごろからバブルがはじけてきて、以降、長い日本経済の低迷、失われた20年の、20年とかいわれていますが、最も無理やり公共投資を行ってバブルを招いたことが問題であると、経済の低迷と言うほうがおかしなことだと、私には映ります。高度成長というのは、もう第1次オイルショックの時に、もう無理になってたんです。

その後、約10年後の1998年に五全総が出ました、あの表に出てるように。正式には「21世紀の国土のグランドデザイン」というらしいですけど、四全総でバブルを招いたせいとか、投資額を示さないおかしな政策になってます。高速道路は、さらに地域の高規格道路と称して6000から7000kmが上乘せされて、今では全国に2万kmにも及ぶ高速道路計画になってしまっています。

しかし、まだ半分ぐらいしかできてないんです。これから造ろうとしているわけです。でき上がったところには総人口は減ってしまい、加えて高齢化で、車の運転する人が激減してしまうんです。そんな社会が目の前に来てるんです。今できていないような不要不急の高速道路は、計画を中止すべきであります。

じゃあ、次の話題に移ります。

国内総生産について、この投影した表を見ていただきたいと思います。この表は、池田内閣の所得倍増政策ころからの日本の国内総生産を示したものです。1987年四全総、そこにマーキングちょっと私が手書きしてありますけど、1987年のGDPは、これは375兆円です。20年前の1967年のGDPは136兆円ですので、20年間で2.7倍、240兆が伸びたことになります。その線を見ると、そういうことになります。

1987年～91年ごろ、これはバブルの時でバブルが始まるころなんですけど、数年これGDPが伸びております。91年ごろから横ばいし低下を始めて、1994年以降は、戦後の高度成長期から及びもつかないような穏やかな伸びとなっています。1992年のGDPが466兆円です。20年後の2012年は519兆円です。表を見てもなだらかになってますね。この数値は今言った数値で、20年間で53兆円しか伸びてない。四全総の前の1987年の前の20年間のGDPの増加分というのは240兆でしたので、5分の1しか同じ20年でも、四全総をやった前後では違うんだということを、もう承知していただきたいと。

GDPの図に右上がりの点線を注記してありますけど、それは横環南線を決めたころでは、それ以前のデータしかないわけですが、多分それしかないの、それまでの伸び率が続いていくとの前提で計画したのではないかという推測で引いてみたのが、その点線の線です、想定線。これで行けば、今ごろは700兆円とかのGDPになってます。現実には2010年で520兆円ぐらいですから、全く違ってます。経済が伸びてないという事実を、ここではっきり見ることができると思います。

今後の人口減少についてです。この表は、先ほど言いましたように横環南線が公になったのは四全総ですので、時期は1987年、昭和62年です。28年も前です。日本の総人口はどうであるか、今後どうなるかですが、冒頭申し上げたとおり、人口減少化というのは当たり前と全国民はとらえています。

この映した資料は政府の統計局の資料でして、日本の総人口の実績、将来予測が示されています、将来予測はあまり細かいところまでは分かりませんが。

戦争が終了した1945年で総人口は7200万人、1億を超えたのが1965年、これは昭和40年ごろ、さらに少しずつ増えていき、横環南線が組み入れられた第4次国土総合開発年である1987年では1億2000万人、総人口最大は今から五、六年前の平成20年ごろで1億2800万人です。これが最大です。今後の推計値も出て、表に出ておりませんが、推計値も下のほうに下がったのが、一番下の線があるけど、それが今後の増加率になっています。下がってます。

それでは、横環南線が供用開始目標年の平成32年ではどうかと。計画時点と同じ1億2000万人というふうに、ここには数値はないですけど、同じく付いてる資料には1億2000万人というふうになっております。

これは、最高人口値からは800万人ほど減ってます。その後も人口減少が続き、平成57年には1億人を切ってしまうと出ています。今年が平成27年ですから、供用開始後、約20年、32年って言ってますので、供用開始後約二十数年後には、日本の総人口というのは計画時点より2000万人も減少。先ほどの計画、2000万人ぐらい減少してしまうんですよ。今より2000万人減少してしまうということになります。

南線の計画時点で、それまでの人口伸び率を前提としたのではないかと。その場合を想定して、点線で示しております。南線の計画時点の1987年前の20年間で、人口は約2100万人増加しています。1年平均では105万人の増加です。その伸び率で1987年以降の人口を想定した場合、28年後の今年2017年には、約3000万人増加することになる。南線を決めたころの以前の伸び率を考えて経済とか人口を考えていくと、人口については、現在は1億5000万人ぐらいいるんだという想定で物事ができているのではないかとというふうに推測します。

しかし、現実の人口は1億2000万人なんです。3000万人も少ない。これからはさらに減少して、あと30年もすると1億、さらにまた2000万人減ってしまうと、そういう時代がもう目の前に来てるんだと。

投影図を見て分かりますとおり、昭和60年前後の横環南線の計画と時期、62年ですから2年前ですけど、そのころ考え出したんだろと思うんだけど、四全総の2年前では、人口は増加基調です。多分いつまでも30年も50年も続くんだと、その点線は続いていくんだというふうに政治家も起業者も考えたんでしょうね、きっと。だから、こういうような膨大な計画を、1万4000kmとか2万kmとかそういう計画を作ってるというふうにも考えられます。

だけど、この将来社会の人口というのは、全く変わってしまった。特に人口に密着した道路計画は、これだけ変わるということになると、いったん決めたことだからといつまでも続けていくというのは、公共の利益すなわち国民の利益にはつながりません。大胆な見直しが必要だと思います。

四全総計画時点の人口減少化問題というのは、どういうふうを考えられてたんであるのかということを考えてみる必要があると思います。そのとき、どうして、そんな大きな推計、推計した数値は出ておりませんが、推計したのかということになるんだと思うんです。

当時でも、計画時点で人口減少化というのは社会問題となっていたのです。だけど、四全総の投資規模、計画1000兆円なんていうのを見ると、政治家も起業者も、人口減少化というのを見通すことをあえてやらなかったのではないかというふうに考えられます。

この表は出生率を表したものの、ちょっとデータは古いんですけど、これ人口減少の推測をする問題ですけど、政府の出生率の予想表、右下下がりに、ずーっと低下しております。黄色いオレンジの線ですね。

今から45年くらい前の1970年ごろは、出生率2.0を超えていたんです。5年後の40年くらい前だと、1975年ごろには、もう1.9に低下してる。横環南線を決めた1987年ごろは、もう1.7になってる、人口の出生率がですね。15年前の2000年で1.4になってるんです。1987年ごろは、その後の出生率をどう推測していたかということ、表の86年推計というのが、上から3つ目にありますね、86年推計。これは87年が南環ですから、86年の推計。

このころは大体、1.75ぐらいの出生率を、例えば2020年ごろを見ると、20年とか25年、あるいは15年でもいいんですけど、86年の推計は1.8から2ぐらいのところ引いてあるんですね。経済、国とかそういうものは、そういうものを考えて伸びていくんだというふうに考えていたと。

しかしながら見てわかるように、1.4まで下がってしまって、回復の兆しというのはほとんどない。今年ちょっと上がってるようなんですけど、そんな状況です。

出生率が2.0、当時考えたのは、このぐらいのことで考えて、人口は減らないんだというふうに思われたと思いますけど、それは及びもつかない。30年も前の計画というのは現在では無謀な計画であったということになってます。見直さなければならぬというふうに思います。見直さないということは、国民の不利益、背信行為だというふうに思います。

最後に、経済の低迷というのはどういうことかということ、ちょっと私なりに考えてます。

国の負債額を示したものを投影します。この表は、平成27年の政府予算案として発表されたものです。「四全総」と手書きしてありますけど、横環南線を計画したところを見ますと、152兆円の負債が既にあります。バブルがはじけたといわれた平成三、四年ごろで

172兆円の負債、どんどん増加して、今年27年度予算では807兆円、5.3倍にも増えている。これは加速度的に増えている。四全総で1000兆円なんていう投資をしようと言ってバブルが来て、それ以降、どんどんどんどん投資をしてる、投資だけじゃないですが、いろんな社会環境があるんですけど、いわゆる国の借金というのは、これだけ増えてしまってる。地方自治体を含めると、現在27年度では、地方自治体の負債額を加えると1000兆円にもなると。これは今年の予算の、政府がついこの前発表した数値そのものです。国民1人当たり830万借金を、今年は背負うということになっています。

四全総の計画投資額は、15年の投資額で1000兆円と政府ははじいた。それは公共投資額でなく国民、民間投資額を含んだものでしょうけど、借金で投資を続けてきたと言ってもおかしくない、私は思います。

こんな国民にとって不利益なこと自体、計画では想定してなかった、時代が変わったんだから、そうでしょう。だけど、起きてることは現実。

横環南線は、まだ間に合います。社会に見合った計画に見直すべきで、日本全体が社会に見合ったものにしなきゃいかん。それは人口減をよく考えてやらなきゃいけない、私は思います。

最後に、では、横環南線がなくて交通混雑問題どうするんだというふうに言われると思いますが、横環南線がなくても、横浜環状3号線を国道1号線に早く接続すること、国道1号線の戸塚警察署辺りを原宿交差点のように立体交差すること、幹線道路である環状4号線とが3号線とか、それから混雑してる交差点と、ポイント、ポイントを混雑をなくすように拡幅していく。

そういうようなことをすることで、投資額も小さくて、人口の激減と高齢化社会になる小さなこれからなっていく日本の社会には、十分やっていけるというふうに思います。そういうふうに変えてほしい。時代が変わったことを認識して見直してほしい。

強制するような公共の利益はありません。強制収用するような公共の利益はありません。このような中で、用地の強制収用なんていうのは、問題外。

以上で公述を終わります。

【議長】 要旨には質問を予定されてましたが、よろしいですか。

【公述人】 はい。じゃあ、質問をさせていただきます。

1番目、横環南線の費用対効果の算出内容について国交省に質問させていただきます。

①として、最新の費用対効果の算出した時期はいつか、年月日。算出結果の費用対効果数値を回答ください。

②として、それを算出するに当たり、将来の人口予測値はどのようにしたのか、費用対効果算出に使用した期間、これは50年間だと思いますけど、年度ごとの人口の数値及び人口予測に使用したモデルがあるとすれば、何を使ったのか答えてください。

3つ目、人口減少化の中で、横環南線を使用する車両も当然減少すると考えられますが、費用対効果算出に使用した期間の年度ごとの1日当たりの通過台数車両について、回答を

お願いします。

【議長】 それでは起業者のほう、3点まとめてご回答願います。

【起業者（松實）】 回答いたします。

まず1点目でございますけれども、いわゆるB/Cの算出に関しましては、平成24年度に事業再評価を行っておりますが、その際に算出しております。値はその時1.5というふうになっており、これに関しましてはホームページなどで公表しているところがございます。

続いて、2点目の人口の予測に使用したモデルについてのご質問でございますけれども、B/C算出の際の人口の動向に関しましては、将来交通需要推計手法（道路）といったものに基づきまして、国立社会保障・人口問題研究所というところの中位推計値というものをを用いております。

3点目のご質問でございます。B/C算出期間中の交通量ということかと思いますが。

便益を算出する際に、先ほど申し上げたとおり、人口動向というのは考慮しておりますが、便益算出期間内の各年度ごとの1日当たりの通過交通量、台数というものは算出してございません。以上です。

【議長】 公述人、まだ時間はありますが。

【公述人】 年度ごとの人口数値を教えてくださいって言うてるんで、ちょっと5年単位ぐらいで教えてください。

【議長】 今回の回答によると、その数値はないというような回答だったと思いますけれども、念のため、起業者もう一度、ご回答ください。

【公述人】 それは3番目の話ですね、2番目の質問。

【議長】 2番目の質問、人口の、年度ごとの人口数値ですかね。

（公述人・長谷川誠二） そうです。

【議長】 元々いただいている要旨の中で、期間50年間の年度ごとの人口数値及び人口予測に使用したモデルという所の前半の人口の、年度ごとの人口の数値の質問だということです。

【公述人】 そうですね、はい。

【起業者（松實）】 国立社会保障・人口問題研究所というところの中位推計というものを使っているんですけども。

【公述人】 用意されてきてないんですか。

【起業者（松實）】 各年度ごとの数値までは、現在手元にございませぬ。

【公述人】 きちっと書いてありますよね。用意されてこなかったと。じゃあ、後ほどでいいですから、提出してください。

【議長】 そうしましたら、これ、調べられますよね。

【起業者（松實）】 ホームページなどにも載っておりますので、はい。

【議長】 そうしましたら、もともとご指摘いただいているものでもありますので、後日、

公述人及び事業認定庁のほうにお知らせいただければと思います。よろしいですか。

【公述人】 3番目、今の解説の2番目は、年度ごとの人口数値っていうものは、後ほど国交省の用地課のほうに出していただけると。

3番目について、ちょっと私がかうまく、聞き取れなくて理解できなかったんで、再度、ちょっと説明してほしい。

【議長】 じゃあ、起業者のほう、3番目について、再度ご回答いただきます。

【起業者(松實)】 B/Cの算出上、人口の動向っていうものは、当然考慮しております。

ただ、算出の仕方といたしまして、便益算出期間内の各年度のご質問のような交通量というものを算出しているというような手順を踏んでいないので、各年度ごとの交通量というものは算出しておりません。

【議長】 よろしいですか。

【公述人】 算出に、その数値は計算上、表れないということですか。人口が減っていくわけだから、交通量が増えるはずですね。人口は分かりました。

だけど、交通量がどういふふう具体的に増えたのかは計算に入れてないということなんですか。

【起業者(松實)】 考慮はしてありますが、各年度の便益を算出してるのであって、各年度の交通量を算出しているわけではないので、お示しできるような各年度の交通量は持ち合わせてないということです。

【公述人】 交通量が分からなくて算出できるということが理解できませんね、ええ。交通量が計算上、入ることになってるはずだと思いますけど、それが、年度のB/Cは出したけど、基となる交通量については示せないということをおっしゃってるんですね。

【起業者(松實)】 B/Cの算出に関しましては費用便益マニュアルというものが出てるんですけども、こちらを基に算出しております。

そして、まず今回の場合でいきますと平成42年になるんですけども、将来の交通量を算出いたします。そして、供用開始年次から供用50年間の、それを基に各年次ごとの便益を算出するという手順になっておりますので、はい。

【公述人】 分かります、それは。

だけど、そこに交通量が増えないのか。増えたとしたら、その数値が増えればおかしいというふうに思うんですけども。数字を出してください。

【議長】 おそらく、便益計算をするときに、便益を出してるというお話を今説明されてるんですけど、それに、それぞれの年度ごとの交通量みたいなものが、どういふふうに加味されてるのかということのご質問だと思うんですね。だから、便益の出し方と交通量の関係をご説明いただければ分かるのではないかとと思うんですけど。

【公述人】 質問してるのは、使用した期間の年度ごとの1日当たりの通過交通車両台数について回答願いたいって書いてあるんだから、用意してきて当たり前だというふうと思うんですけど。後日でもいいですから、出してください。

【議長】 費用対効果の算出に使用した交通量があるのであれば、おっしゃるように出していただければいいんですけど、そういうものがないのであれば出すというわけにも、物がなければ仕方がないので、そこについて、再度回答してください。

【起業者（松實）】 はい。多少重複になるんですけども。

先ほど申し上げたとおり、まず平成42年の推計値という交通量を出します。そしてそこから、平成42年の便益を出します。そして、ここから費用対効果をどうやって出すかといいますと、42年の便益を基にGDPデフレーターなどを用いまして、各年度ごとの便益を出しております。したがって、直接的に各年度ごとの交通量を出しているわけではないんです。

【公述人】 それは、私はおかしいと思うんですけどね。今言ったように、人口の減少が予測されてるわけ。それで、42年っていったら、もう1億既に切ってるという予想ですよ、あくまでも予想。それから、例えば32年から50年間の予測をしてるわけですよ。そういうものの中に人口というもの、それから人口が減れば車も減るわけだから、そういうものが計算に加味されてないようなB/Cは何ぞやということを指摘したいですね。だから、それで計算されてなかったら、まやかした、そんなものは、何の意味もない。

【議長】 公述時間も過ぎてますけれども、ただいまのものについては、ご指摘という理解でよろしいでしょうか。今の点について、回答としては、交通量についての1日当たりの交通量というものは勘案してないという理解でよろしいんですかね。そうでもない。

【起業者（松實）】 人口の動向というのは、当然考慮をしております。それを基に便益を出しております。便益を出してるのであって交通量を計算上出しているわけではないので、交通量を出してくださいというようなご質問をいただいているんですけども、計算上出してないので、お出しできませんということです。

【公述人】 それは計算上、おかしい話ですね。交通量があって、それで、それが1台通過することによって、どこに回ったり回らなかったりかして出すわけだから、そういうものをネグってるというのはおかしいと思いますので、何らかの形で分かるようにしていただく。

それで正しいとしたら、計算が正しいじゃない、予測、B/Cのあり方が正しいんだということを説明してください。後ほどでけっこうです。

【議長】 ただいまの、元々ご質問いただいていた1日当たりの通過交通量台数については出していないというご回答だったということで、とりあえずご質問いただいているものについての回答は一応したということにさせていただきます。

また時間等もございますので、これにて、公述を終わらせていただきます。

【議長】 これにて、本日予定しておりました公述は、すべて終了いたしました。
引き続き明日1月31日午前10時15分より、公聴会を開催することとしております。
本日は、公聴会の円滑な進行にご協力いただきまして、誠にありがとうございました。
会場の管理の都合もありますので、会場の皆様は、速やかにご退場願います。お疲れ様
でした。

平成27年1月31日（土） （2日目）

【議長】 ただいまから、一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）新設工事（高速横浜環状南線・神奈川県横浜市金沢区釜利谷町字中ノ沢地内から同市戸塚区汲沢町字吹上ヶ地内まで）並びにこれに伴う一般国道及び市道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を開催いたします。

私は、本日議長を務めます国土交通省総合政策局総務課土地収用管理室長の藤田と申します。議長として本公聴会を主宰いたします。よろしく願いいたします。

本公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、起業者である国土交通大臣、代理人、関東地方整備局長及び同じく起業者である東日本高速道路株式会社から、平成26年8月27日付で事業認定申請のあった事業について開催するもので、事業認定庁として当該申請に係る事業の認定の可否を判断するに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的としております。長時間の会となりますが、円滑な議事進行にご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

○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りまし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、そういう表現は何か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がございます。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。ついては、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。

○公述人12：竹谷 康生

【公述人】 私は横浜環状南線沿線の湘南桂台自治会に住んでおります。以前、自治会長を務めておりました。現在は栄区シニア連合会の会長を務めさせていただいております。

私の住む湘南桂台は、1970年代に開発された横浜市郊外の住宅地、いわゆる郊外計画住宅地と言われるところでございます。当時は、転居してこられた方々は40代または30代、非常に働き盛りで、子供たちも多くて、小学校はプレハブを建設して対応する、というような時代でございました。近所付き合いも盛んで、運動会などの行事は非常に活気にあふれておりました。

この地域は、当時大変に交通の渋滞が激しくて、私は東京まで通ったり、また、近くの鎌倉に通う、両方ありましたけれども、東京まで通うときは大変通勤の苦勞をいたしました。しかし、マイホームを建てたということで我慢して耐えておりました。

しかし、それから40年たった現在では、働き盛りであった親たちは一線を引きまして、子供たちがそれぞれ家庭を持つ時代になりました。私の住んでいる地区はどこからも富士山が見えて非常に景観にすぐれた土地、緑が多くて教育環境も非常にいい住宅地でございます。しかし、その当時、今でも同じですけれども、一番近い駅まで歩くと30分、バスに乗っても、渋滞がひどい場合は50分、雨の月曜日はバスが満員で乗れないということもございました。そういった通勤時間が長い、また、非常に通勤の流れ、時間が読めないというようなことがございまして、若い人たちは進学とか就職を機会に地域の外に出ていくというようなことが現在続いております。

これによって自治会は1600世帯で成り立っておりますけれども、高齢者のひとり暮らしも増えております。過半の地区、住居表示でいきますと3つとか4つの地域は、高齢化率が50%を超えています。いわゆる限界集落という状態になっております。空き家も思ったより増えております。さらに、少子化のため、地域の中心にあった小学校は統廃合されて1つにまとめられて、また、高齢化によって購買力が低下したので、いろんな店が閉じてしまったというような状態でございます。唯一スーパーが1つございますけれども、それも撤退するんじゃないかという心配がされております。

これらにつきまして、住民がいろんなことを工夫しておりますことは、本日の趣旨じゃないのでご報告いたしませんけれども、こういった状態が何年も続いたら、やはりスーパーはいつかはなくなってしまって、いわゆるフードデザートと言われておりますけれども、買い物難民が発生するような事態になるんじゃないかと心配をしております。

ちょうど昭和の終わりごろに高速道路の計画を聞きまして、環境に関する不安もございました。当時、自治会長であった私もそれに携わっていろいろと勉強させていただきました。そして、今でも住民として当然この問題について深く関心を持っております。しかし、あれから30年の間に車の性能が大幅に向上し、さらに、燃料もよくなったということで、

環境に対する影響が大きく改善された。こういった問題に対する不安の声もいつしか私は小さくなってきたと思っております。

南線の建設に伴って、湘南桂台の隣の公田町の地下にインターチェンジができます。個人的には、また、住民として、一日中混雑しているご承知の保土ヶ谷バイパス、これを通して東名高速に行く、ほかのところに行くというようなこと、また、中央道に行く、そういったことが現在の半分ぐらいの時間でできるようになるんじゃないかと考えております。

インター周辺の地域は大変便利になります。さらに、上郷公田線ができますと、一番近い駅の本郷台まで安全に行きやすくなって、新たなバス路線も期待できるんじゃないでしょうか。そういった利便性の大幅な向上が実現されます。できれば生きている間にその実現を見てみたいと思います。

少し広く考えますと、横浜港からの物流がスムーズに流れて、世界での横浜の地位がまた評価が高くなるんじゃないでしょうか。横浜市歌、これは横浜港の物語になっておりますけれども、やはり横浜の港としての性能が横浜がやはり一番大きなポイントではないかというふうに考えております。これは横浜の一市民として期待しているところでございます。

このため、私の周りでは南線やその関連道路の上郷公田線を早く整備して地域全体を便利にしてほしいと、そういう意見をよく聞くようになりました。地域が便利になりますと、地域の外に出ている子供たち、新たな住民が入ってきて、やはり1970年代とはいかないと思っておりますけれども、そのような活力が戻ってくるんじゃないかという期待をしております。

一方、首都圏では現在直下型の大地震が心配されております。ひとたび地震に見舞われますと、いろんな被害があるかと思っておりますけれども、一番広く被害を受けるのは、電気、ガス、水道、そういったライフライン、それから、食糧などの物流、これらの断絶が一番心配される場所です。こういった予想される災害に対して、道路は安全、セーフティネットとして大変期待されるものでございます。この役割も南線、上郷公田線によって実現されるんじゃないかと期待をしております。

そうして郊外の計画住宅地は、特に栄区は、ご承知のように、つい先日まで鉄道の駅は1つしかなくて、我々、早朝からピラマキとかそういったことをやりまして、鉄道の駅を1つ増やしてもらおうというようなこともやりまして、利便性についていろいろ努力をしまいりましたけれども、この栄区のライフラインをしっかりと確保するのは、この上郷公田線及び湘南桂台の自治会にとって非常に大切なものになるんじゃないかと考えております。つきましては、環状南線及び上郷公田線、これらの道路について早期に実現するよう手続を進めていただきたいというふうに考えております。

以上、意見及び希望を申し上げます。

○公述人13：加藤 勝彦

【公述人】 皆さん、こんにちは。田谷の加藤と申します。私は、今回の道路計画につきましては、地元田谷が大きく分断され、従来培ってまいりました地域連帯とか絆などを破壊し、文化も破壊するものである、これは白紙撤回を求めていきたいという基本的なスタンスで話をさせていただきます。

まず、横浜市栄区田谷がどういうところなのか、簡単に歴史を含めて紹介させていただきます。

田谷は、縄文時代、弥生時代、古墳時代からの遺跡が出ておりまして、縄文時代から人が住んでいたことがわかっております。鎌倉時代には鎌倉の鶴岡八幡宮の寺社領、お寺の領地という時代がありましたが、そのときに八幡宮から年貢を引き上げるという話があり抗議を行ったという文書が出ております。江戸時代には、水田がたくさんありますので、灌漑用水を得るために、田谷の洞窟というのがありますが、そこが大変水が豊富なところでありまして、そこを掘削、拡大し、水の確保をしたということがあります。また、このときには洞窟の中に絵や仏像を彫ったものが残っております。

文化財につきましては、2013年に県の教育委員会の文化資産課による道路予定地内の埋蔵文化財の試掘調査が行われるという文書が回りました。その結果が出たのかという報告は聞いておりませんが、文化財あるいは資産というのは、その物だけではなくて、地域一体として物を考えていかなければいけないと考えております。

さらに、江戸時代にはお寺が寺子屋を開設いたしまして、子どもたちの学びの場ということで担ってきておりました。1876年にその寺子屋を基本といたしまして千秀学校が開校いたしまして、現在ある千秀小学校は、2016年、来年、開校140周年を迎えるという大変歴史の深い学校です。

では、田谷の農業はどうなっているのかというところですが、柏尾川という川があつて、その川に関連するところから、水を大量に入れて水田とか畑を耕しているわけですが、柏尾川の洪水がたびたびありまして、耕地整理を積極的に行ってまいりました。

また、都市計画法ができたときには、主に市街化調整区域に編入をされました。ただし、高度成長に伴う乱開発によりまして、農地が幾つか失われつつありましたが、これは国の法律によりまして、35.1ヘクタールに及ぶ農業振興地域の指定を受けました。さらに、1973年には横浜市から農業専用地区に指定されました。これには幾つかの条件がありますが、農業振興地域に指定されていることとか、それから、大事な点は、生産性の向上と農業の健全な発展が見込まれる地域というのが条件になっています。農業の健全な発展が見込まれる地域という視点から指定を受けたものと考えています。

さらに、1980年から82年にかけては農水省の事業であります、農業構造改善事業が行われまして、土地基盤整備事業として事業費約3億円をかけて暗渠排水などを実施しまして、多くの若者たちがUターンして就農しているわけでございます。サラリー

マンをやめて農業につこうという若者たちが大分戻ってまいりました。次世代の就農者も育っているところでもあります。

田谷の耕地を中心したものとしては、お米、野菜、果物も大変豊富でして、栽培、生産している農産物は、書き出してみたところ100種類を超えるものになって、大変豊かな生活を営んできておりました。この野菜等につきましては、即売所を道路に面したところ、あるいは隣近所の人などが買えるように即売所を設置したり、車で移動して販売をしたり、共同で店を出して横浜以外の場所で販売店などを行っております。

こうした今までの歴史あるいは暮らしについては、昨年の2014年の秋に横浜市で発行しております季刊誌「横濱」という雑誌の46号に、町の記憶・世代別に語る我が町の原風景37として栄区の田谷町の3の方が小さいころの記憶、実際に農業がどうだったのか、あるいは養鶏業がどうだったのかということを手帳に書いております。

こうした生活を脅かすものとして出された各種の開発計画、古くさかのぼりますと、東海道線の敷設の問題とかが出てまいりますけれども、そういう開発計画を受け付けず、現在の生活を維持してきた経緯がございます。しかし、農業構造改善事業が82年に終わりましたけれども、それからわずか6年後、1988年には道路計画があるということを知るところとなりました。農業専用地区というのは、先ほど触れましたけれども、農業の健全な発展が見込まれる地域というところですが、そこに高速道路をつくる計画がなされまして、一体国や県や市は何を考えているのか、なぜ高速道路をこういう優良な農地につくらなければいけないのかということがはっきりしないまま、道路計画が出てきたわけでございます。

このように降って湧いた道路計画が出てきたわけですが、これに対しまして、まず最初に反応したのが農業者でした。1988年にはもう陳情を出しております。1989年には田谷の町内会として臨時総会で横浜環状道路建設には反対する決議を出して、国会、市議会に白紙撤回を求める請願書を用意いたしまして、7万人の請願署名をつけて提出いたしました。それから、90年以降につきましては、多くの皆さんと一緒に市の都市計画案に28万通の意見書、県の都市計画案に対しては100万通を超える意見書を出しております。さらに、アセスの準備書評価書にも意見書を提出したり、県の公聴会、アセス審査会、あるいはアセス準備書、公聴会等で意見陳述を述べてきたところであります。同じように、1997年からは横浜湘南道路でも各種手続が開始されましたが、それについても同じように取り組みを行ってきたところであります。

この道路計画を当局が進める中で、さまざまな問題が明らかになってきたわけであります。例えば、今報告しましたように7万人の請願書、28万通、100万通の意見書を出したのですが、国や県や市は全く住民の意見を無視いたしました。7万人の意見、28万通の意見、100万通の意見を無視してしまうのですね。住民の意見を聞かない議会とか行政とは一体何だろうという疑問が起きました。

それから、手続の上でもさまざまな問題がありました。国土交通省が都市計画案の地元説明会を90年あたりから開始したのですが、先ほど紹介いたしました140周年を迎える千秀小学校体育館で地元説明会を行うということになりまして、とんでもない計画だということで多くの皆さんが反対をして体育館を封鎖しました。周りを取り囲んだのです。ところが、国土交通省等は無人の体育館の中で外にスピーカーを向けて説明を始めました。無人の体育館です。翌日の新聞に、無人の説明会ということで大きく写真でも取り上げましたけれども、無人の説明会であるにもかかわらず、説明会を行ったという始末です。誰も中にいないにもかかわらず、説明会を行った。これは千秀小学校だけではなくて、各地で行われましたが、形だけを整える、形だけやって、もう説明会はやったという姿勢を通しました。これは今もって変わりませんけれども、25年、26年たっても変わらない国、県、市の体質があったと思います。

この封鎖したときに私の父も参加しまして、母の遺影を抱いて、あの封鎖の中でみんなで一緒に頑張ったことがございます。その父も今は亡くなりまして、道路予定地が見える墓地に静かに眠って、まだできないねという形で、父も母もそこに静かに眠っているところでございます。

それから、都市農業に対する認識が全くないのではないでしょう。健全な農業を発展させる見込みのある地域ということで、市も農業専用地区の指定を行ったのですが、都市農業を潰して、都市近郊にこれだけの田んぼや畑があるわけですが、それを潰して、遠隔地から、あるいは国内だけでなく、海外からも食糧を入れるというのは非常に非効率ですし、お金も費用も大変かかるわけです。農地というのは命を育む場でもございますし、道路やそれに伴う日照損害などによって失われてはならない大切な土地なわけです。食の確保なくして国の存立はあり得ないという点を一体どう考えているのかという問題がございいます。

それから、当局が事業を進めていく中で事業評価監視委員会が開催されました。事業評価監視委員会のほうで、道路の計画は認めるけれども、附帯意見をつけました。環境保全対策と住民の合意形成に努めなさいということを監視委員会が言ったのですが、この監視委員会自体が住民の合意形成がないままに認めると言い出したのです。これは国にとって大事な道路だから認めると言って、監視委員会の機能を放棄してしまったということがあります。監視委員会そのものは設置してはいますが、それが機能しないということを自ら暴露してしまったということがあると思います。

次の問題点は、言ったことには責任を持たない、ということです。これも26年以上の中で変わらないのですが、2002年に設計用地説明会がやはり地元千秀小学校で行われました。そのときに説明者が、この道路をつくっても農業は継続できるという説明をしたのです。本当にできるのか、できるのなら、農業は継続できるという誓約書を書いてくれと言ったら、誓約はできませんと言う。責任を持たないんです。行政は言ったことに責任を持たない。

実は、ある行政の幹部の方が言ったことがあります。国や県や市も自分たちが決めたことに責任を持たない。何か問題があったときも責任を持たない。例えば道路や橋をつくったならば、そのつくったときの責任者から担当者まで全員名前を書いておけばいいという発言をしたことがあります。例えば橋のところに当時の国土交通省の大臣は誰だ、次官は誰だ、局長は誰だ、部長は誰だ、課長は誰だ、係長は誰だ、担当は誰だということを書いておけば、少なくとも誰々がやったということで責任感が出てくるのではないかと言ったことがあります。なるほどなということを感じておられます。

さて、こうした動きに対して地元ではどんなことをやってきたのかということです。横浜環状道路南線計画等に反対する団体が白紙撤回を求めるパレードを毎年11月に行っています。そのパレードの中に、私ども田谷からは野菜を毎年持って行っております。農業あるいは田んぼや畑をやっているといってもイメージがわからないと思いますので、こうしたものをつくっているのを知っていただきたいということと、新鮮な野菜を供給できるんだよということもあわせて、パレードでは毎年野菜の販売を続けております。

では地元で何を考えているのか、どう考えるのかということをお互い考えてみようということで、「田谷の農業と里山を考えるシンポジウム」を開催いたしました。これは2003年の段階でございますけれども、そのとき宣言を出しまして、その宣言で、私たちが一体どんなことを考えてきたのか、どんなことを望んでいたのかというのが端的に出ておりますので、そのときの宣言を読ませていただきます。

「宣言。私たちは本日、田谷の農業と里山を考えるシンポジウムを開催しました。そして、田谷の地が豊かな大地や環境に恵まれて多くの農産物を生産していることを改めて認識しました。思い起こせば、ここ田谷の地は、東海道線敷設計画、浄水場計画など、農地や里山にしばしば開発の手が伸びましたが、いずれも受け付けず、耕地整理、農業専用地区、農業構造改善事業等の実施へと向かい、土地への愛着と生産にかける強い意欲を示してきました。私たちは、こうした先人たちの足跡を大事に、都市近郊に残された四季折々に変化する豊かな自然と農地を大切に、守り、育てることを誓います。

一方、後継者が安心して農業に従事し、子や孫たちに引き継げるよう努力しているにもかかわらず、これを一方的に壊そうとする高速道路計画には生活をかけて反対し、田、畑、山川草木に至る一切の破壊を認めません。

今後とも、私たちは農業や豊かな環境をもとにしたまちづくりが全国各地に広がることを願い、生産者と消費者との連携を図りながら、子々孫々まで豊かな自然を守り、地域社会並びに近郊都市に新鮮で安全な作物の供給を続けることを宣言します」という内容の宣言を出しましたが、私たちの思いを端的に語っていると思います。

さらに、その後、私たちはある提案をしてきました。それは、この計画が、田んぼに、耕地のど真ん中にジャンクションをつくらうという内容になっております。そもそも白紙撤回をしてほしいわけですが、それでもどうしてもつくりたいというなら、農業ができて、道路ができるということの何か考えは出せないかということで考えた一つが地下

化の提案でした。ジャンクションを地下にしたらどうかと。横浜港からの物流を東名や関越道、東北道等へ接続する道路の固い地下のところに建設すればよいのではないかと。そうすれば、地上はこれまでどおり生産拠点として食の確保に貢献できるということで、7年前になると思いますが、国交省の横浜国道事務所に抜本的な見直しを求めて話し合いを申し入れました。市の農地を含む都市計画とも矛盾なく両立する方法であろうということで、高速道路のあり方を横浜方式として全国に向けて発信できないかということで1つの案を提案いたしました。

ところが、そうしたときに、いきなり土地の収用法、昨年の3月、土地の収用法を持ち出してきました。土地取得率など条件を無視した土地収用法の方向が出されてきたのです。でも、例えば私について言えば、国交省とはどんな接触があったのかということです。担当者が交代すると電話がかかってくる。担当が前の誰々から何々にかかりました。ご挨拶に行きたいという電話がかかってくる。それから、かかってきたのは委託業者です。国交省が無駄なお金を使って、2000万でしたか、業者に委託をして事業協力できるかどうかという業者から電話がかかってまいりました。事業に協力してくれないかというので、協力はできませんと答えました。それから、国交省の横浜国道事務所の人にも言いましたけれども、どうやったら高速道路を造らなくてよいかを考えて、案ができたらく話し合おうねと言ったのですけれども、それから全然来てくれないです。案を考えなかったのでしょうか、あるいは考えられなかったのでしょうか。

幾つかさまざまな問題がありますけれども、さらに問題はたくさんあります。まず1つは、人口減少社会が始まっているということです。2008年から人口が減少に転じています。それから、車離れが始まっています、若者を特に中心に。それから、都市部ではもう車を使わなくなっています。自動車業界ですら需要は縮小すると予測をされています。ですから、もうこれ以上、高速道路は要らないのです。

さらに、国が行っている借金が1000兆円を超しているわけです。これからさらに赤字国債でもって赤字を増やしていこうとしている。子や孫たちにこのツケを回そうとするのでしょうか。現在の施設の維持管理費だけでも相当なお金がかかりますから、これだけで破綻してしまうかと思えます。

今回の計画の中で、私は大変問題だなと思っているのが地域分断です。今回の道路計画ですと、幅員も入れまして、広いところでは60mぐらいになるかと思いますが、町内を分断してしまいますね。地元を大きく分断して、これはもちろん物理的な障害物にもなりますけれども、心の障害物にもなってしまいます。長年積み重ねてきた生活の行き来ができなくなってしまいます。生活を根底から崩してしまいますし、融和や助け合いの根本をなくすおそれが出てきています。今まで述べてきた数々の歴史や地域のつながり、文化を壊してしまいます。

皆さんの地域で行われているかどうかわかりませんが、正月明けにどんど焼き、あるいは左義長等とも言われますが、正月の飾り物等を燃して、お団子を食べ、今年1年、元

気で暮らそうねということを行っています。けれども、それは町全体ではなくて、町の中に幾つも谷戸という地域がありますけれども、その単位で行われていますが、その小さな単位さえ分断してしまいます。行き来ができなくなってしまいます。

特にその地域分断の特徴的なことでは、小学校の学区も分断されます。つまり、地域分断された学校に通うには、トンネルを使うか高架を使うかのどちらかしかない。今のところトンネルを用意している、考えているようですけれども、トンネルといっても60m、それ以上になってしまうかと思います。けれども、そういうトンネルをつくったり、あるいは高架で移動するとなると、これは本当に物理的な障害だけでなく、精神的な心の障害にもなってくると思います。子どもや高齢者が今までずっと行けたところに、行きたくても行けなくなってしまう場所に小学校もなってしまいます。急速に高齢社会に進む現在、こうした現状をきちんと把握もせず、白い地図のところにただ線をぱっと引くような形で図面上に勝手につくった計画は地域破壊を進める元凶になると思われます。

公共の福祉のために道路をつくると言っておりますけれども、公共の福祉の名のもとに、地域を分断し、子どもや高齢者の行き来をしにくくなってしまって何が公共の福祉でしょうか。公共の福祉であるならば、こんな高速道路は要らないですね。私たちの思いは、田谷の農業と里山を考えるシンポジウムの宣言で述べたとおりであります。その精神を踏まえ、地域分断をもたらす、あるいはコミュニティーや文化を破壊する道路計画に今後もできる限り反対していきたいと思います。土地収用法の適用を止めてください。地元を壊さないでください。これ以上、子どもたちや年寄りに迷惑をかけないでください。公共の福祉とはそういうことではないでしょうか。

これで終わります。ありがとうございました。

○公述人14：立石 雅昭

【公述人】 それでは、公述を始めます。

2011年の3月まで新潟大学で地質科学を専攻する教員として教鞭をとっていました。横浜環状南線の耐震あるいは液状化の対策にかかわって、私が参考にしたのは平成24年度の第5回国交省事業評価監視委員会で行われた評価の中身ですけれども、この中身が極めて不十分だというふうに言わざるを得ないというふうに思っていますので、そのことを中心にしてお話をさせていただきます。

最初に、簡単な意見をここに3つ上げてありますけれども、これらを踏まえて起業者への4点の質問というふうに考えておりますが、時間も限られていますので、若干順序を変えるかもしれません。ご了承をいただきたいというふうに思います。

地震防災にかかわっては、1995年、たまたま兵庫県南部地震から20年たちました。その後、多くの研究機関あるいは研究者によってさまざまな取組みが行われて、そして、最も新しいところでは、今年の1月になってから地震調査研究推進本部のほうで昨年度の2014年度の各地における地震動の評価、これが改められました。

今、必要なことは、もちろん私のところの卒業生などにも、それこそさまざまな国土開発にかかわって地質調査に携わっている生徒たち、学生たちもいたわけですが、この仕事を見ていけば、とりわけ国土開発を進めていくというその基本的な姿勢としては、この地域に暮らす人々の暮らしと命を守ることが基本であるというふうに思っています。そういう立場で多くの技術者たちは努力を重ねているというふうに思うんですけれども、一方で、こういう研究が日々進展していくという状況にあります。

そういう中で、新しく出てきた研究成果をどのように生かして今進められようとしている事業を評価するのかという点で、最後にあります2つの事業評価の報告書、議事録や、あるいは資料、こういうものを見させていただいても、これらの研究が反映しているというふうには言えないというふうに思います。

ご承知のように、これも2011年度の東北地方太平洋沖地震の後、関東においては、このM7クラスの地震の発生履歴あるいは評価対象地震というものが幾つか変更されてきました。これは昨年の調査研究推進本部の地震調査委員会から出されている相模トラフでの地震に対する最新の知見、この中で、この沈み込むフィリピン海プレート、これが従来の想定よりも浅くなったというふうに言われているわけです。

これらを反映して、これが横浜市栄区周辺の今後30年間の間に震度6強以上の地震に見舞われる確率です。これは地震がこの規模で起こるという確率ではなくて、震度6強以上の揺れに見舞われる確率です。これらも極めて新しい成果です。これは全ての地震を考慮した平均ケースというものではありませんけれども、横浜環状南線、これが確率で言えば二十数%のところ、紫で示されているのがそうですけれども、それから、一番この中で低いところというのは黄色で着色されているところが低いわけですが、しかし、この

確率、低いというふうに言っても、ここでも震度6強以上は揺れる確率は0ではないわけです。

震度6強以上で揺れるということは、実際にはどれぐらいの震度で揺れるか。これは気象庁が出している基本的な考え方です。これは恐らく国土交通省であろうと、あるいは今ご登壇いただいている起業者であろうと、当然の基礎的知識としてご承知のことだと思います。

震度の各クラスごと、一番上が震度の7、震度6強、そして6弱、そういうふうにかから順番になっていますけれども、横軸は周期です。地震動の場合には、それぞれ幾つかの周期ごとに大きさが異なってきます。そういうものが合わさったものが一つの波になっているわけですが、この周期に応じて同じ、例えば震度6強、先ほど南線の周辺地域を襲うというふうになっている震度6強で、周期は、これが10の0ですので、これが1秒です。そして、これが0.1秒から0.2秒のこの周期を持っている波が、地震動としては1000ガルを超すと。これは、先ほども言いました、建設に携わるものであれば、基本的な知識としては誰でも持っているものです。

この間、日本列島各地でさまざまな地震が起きました。そのときに右側に示すようにおおよその計測震度、計測震度というのは、必ずしも先ほどの震度階区分で言うところの6強であるとか、6弱であるとか、5.4であるとか、一番低いやつです、これは2004年の南留萌の地震というふうには呼ばれるやつで5.9、こういうものも6に当たります、震度階で言えば、6.7と、これは6強に当たります。こういうところで実際に観測地で得られている最大加速度、これは1308、必ずしも計測震度の値と比例関係にあるわけではありませんけれども、中越地震で十日町で観測されたやつでは1715、これは計測震度でいくと6.2、こういう値が出ているわけです。こういうものが大型の重要構造物にどのような影響を与えるか。このことについては、当然ながらですけれども、設計の段階で全て考慮されなければならないはずなんです。

これは20年前の兵庫県南部地震のときでした。こういうふうには高速道路が見るも無残に倒壊してしまったわけです。これについて、これも当然ながら基礎的な知識としてもう既に押さえられていると思いますけれども、大西、山崎、田山、福田という方たちがその2年後に出された研究発表です。

問題は、右上のグラフです。横軸に最大加速度というのがあります。そして、縦軸は被災の度合いに応じて、特別に大きな被害が出たもの、これは落橋の場合ですけれども、A_s、それから、A、B、C、D、下に行くほど被災が小さくなる。しかし、落橋に至る場合であるとか、あるいは特別に大きな被害になったAというようなものでさえ、800ガルよりも下でなっているわけです。

先ほどの環状南線周辺地域を襲う地震予測としては、1000ガルを超える可能性がある。少なくともこういうレベルに達するという事は明らかなわけです。そうすると、一体どういう設計をしているか、このことはやはり非常に大きな問題だというふうには言わざ

るを得ないというふうに私は思っているわけです。この点について言うと、幾つかの資料を検索してみても、なかなか具体的にどのぐらいの設計を行っているのかというデータが出てこないというふうに言わざるを得ないなというふうに思っているんです。この起業者の、あるいはそれを審査している、認可するべき立場にある国土交通省の中でそういうものがどのように議論され、評価されているのかということが見えてこない。あるいは、市民というか住民に説明をしていないということです。この点について、まず一つの問題ということで質問させていただきたいと思います。

一番上に書いてあります長期にわたる工事施工期間、地震とか液状化に関する科学的知見あるいはそれに応じた防災対策、こういうものは公的機関から次々と発信され、改定されてきます。そういう最新の情報に対して計画道路の安全性の確保、充実はどのような視点で再検討が行われて、生かされているのかを明らかにしていただきたいということで、まず1問、1つの質問とします。まず、それをお答えいただきたいと思います。

【議長】 では、起業者側、ご回答願います。

【起業者（松實）】 お答えいたします。横浜国道事務所の松實と申します。

ご質問のありました点につきましては、過去の地震ですとか、そういった過去の教訓を踏まえまして、必要に応じて各種基準などが改定されます。そうした場合におきましては、設計ですとか施工計画に反映することで安全性の確保、充実に努めているところです。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 今のご回答で、具体的にどういう資料にそういう議論されてきて、評価されている中身があるのか、これを明らかにしてください。

【議長】 起業者側、お願いします。

【起業者（松實）】 例えば先ほどスライドにございました兵庫県南部の地震に関しまして、その際、道路橋示方書というものが改定されておるんですけども、そのときの改定といたしましては、マグニチュード7級の内陸直下で発生する地震による地震動に対しても必要な耐震性を確保するための改定が行われております。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 今のは南線に関して改定をしたということですか、南線の耐震設計の値を。その辺はどうなっているんですか、それ。今のは一般論ですか。

【議長】 起業者側、御回答ください。

【起業者（松實）】 道路橋示方書というのは一般的、別に南線だけのものではございません。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 いや、私が聞いているのは、南線に当たって、設計に当たってどのように設計を具体的に検討されているのかということですよ。一般論として、例えば国土交通省等がいろいろ検討されて、こういうふうにやりなさいということで指示を出す、これは当然のことですよ。それを受けて、具体的にどのように起業者として改定をされてきたのか

と、歴史、本当は履歴を示していただかなければいけないんですよ。最初に設計したときにはこれぐらいの設計基準でした。次はこのぐらいの基準になりました。そして、例えば東北地方太平洋沖地震を踏まえてこういうふうに改定しました、こういうふうに次々に中身を変えていかなければおかしいでしょう。そこが全然見えてこないんですよ。もう一度お答えください。

【議長】 ただいまの質問ですけれども、南線の計画段階からそれなりの期間がたっているわけですけれども、その間にもいろいろ震災なりがあったと。それに基づく基準の改定もなされてきたと思われるんですけど、それを踏まえて、南線の計画書はどういう見直しがなされてきたのかということだと思いますので、その点についてお答えください。

【起業者（松實）】 ですので、道路橋示方書などが改定されますと、当然それに基づいて、必要な場合、修正設計などを行っております。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 だから、具体的に、それでは当初の設計値の基準になる地震動をどれぐらいに評価をしていて、その後、最後のやつでもいいですよ、東北地方太平洋沖地震を受けて、そして、相模トラフの沈み込みに伴って地震動が改定されてきている。これに伴ってどのように改定されたのかと、南線の計画において、そこをもう少し踏み込んで話をしてくれませんか。

【議長】 起業者側、もう少し具体的に話せることがあるのであれば、ご回答いただきたいと思います。

【起業者（松實）】 例えば橋でご説明いたしますと、先ほど申し上げましたとおり、兵庫県南部地震につきましては、マグニチュード7級の内陸直下で発生する地震による地震動に対しても必要な耐震性を確保するための改定がなされておりますし、一方、さっきの3・11のときに関しましては、プレート境界型の大規模地震を考慮するためにどういったものを想定するかというのはあるんですけれども、その見直しなどが行われております。

さらには、地震の影響を支配的に受ける部材に求められる基本的な事項を明示するとか、鉄筋コンクリート橋脚におきまして、使用材料について降伏点の高い鉄筋ですとか配筋方向として使われる場合の適用性の明示などが行われておりますので、それを適宜南線の設計などにも反映しています。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 私は技術者のそういうそれこそプロとしての思いをかけてどれだけ安全につくっていくかということをやっているというふうに思うんですよ。そういうものを具体的に、じゃ、どのようにこの間、改定してきたかということで、少なくとも今、じゃ、一番高い地震動として幾らを推定して、加速度は幾らで、そして、それに耐えられる設計をいつしたのか、この辺をもうちょっと出してくれませんか。

【議長】 もともとご質問の要旨に書かれている内容に、さらに詳しく数値ということなので、今、数値が答えられれば回答していただきたいと思いますが、起業者、いかがでしょうか。

【起業者（松實）】 では、お答えいたします。

またこれも橋梁に関してでございますけれども、過去の震災などを踏まえまして、各種改定が行われておりまして、現在の設計の考え方になるんでございますが、橋梁の耐震設計で考慮する地震動というのが大きく2種類、レベル1とレベル2というものがございす。レベル1というのはどういったものかと言いますと、その当該橋の供用期間中に発生する確率が高い地震動と、レベル2といたしましては、発生する確率は低いけれども、大きな強度を持つ地震動と、そういったレベルを2つに分けてそれぞれ考慮しております。

例えばレベル1ではどういったものかと言いますと、例えば昭和58年の日本海の中部地震、こちらマグニチュード7.7になりますけれども、こういったものを考慮しております。レベル2のほうはどういったものかと言いますと、兵庫県南部ですとか、さっきの3・11などがこちらに該当しまして、それを考慮しております。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 多分具体的にどういう、先ほど示しました800ガルでは結局阪神高速、これは倒壊したわけですね。だから、最大加速度、私は実際の地震動に対する、防災の場合には最大加速度だけでは評価できるというふうには思いませんけれども、少なくともまずその最大加速度に対してどれぐらいを想定しておられるのか、そして、それに対して、じゃ、何ガルまで耐えられる設計をしているのか。

橋梁をレベルの1とレベルの2に分けるといふ、襲う地震をそういうふうに分けるといふのはわかりました。しかし、具体的には、一番新しく出てきている震度6強、すなわち周期で言えば0.1ないし0.2秒の場合には1000ガルを超える可能性がある、それに耐えられる設計になっているのかどうかということをお聞きしているのであって、その辺が全然何かわからないというか。

後で結構ですよ。今ここでこれ以上出しても、どうもちぐはぐな回答しか出てこないの、次に移りたいと思います。

横浜や、あるいは神奈川県、当然ながらそれぞれ新しく防災計画というのを出します。この図は横浜市が出している液状化の危険度の分布、これも当然ながら起業者のほうにおいては押さえておられるというふうには思うんですけども、これで、ちょっとこれ南線的位置を示しておりませんが、一番南端の部分、液状化する危険は、確かに栄区の場合は決して高い場所ではないんです。低い。あるいは液状化の可能性は相対的に言えば低いところだというふうには私は思っています。

しかし、そういう低いというふうには言われていても、実際に液状化するかどうかというのは、私は計画路線に沿って全面的にやるべきだと。事業評価の委員会においてやられたところはごく一部分、盛土の部分でどうかという評価だけでした。なぜ全線にわたって行

わないのか。それは基本的に道路の安全性を、そして、住民の安心を勝ち取る上で欠かすことのできないことだというふうに思うんですけども、いかがでしょうか。

それについて最後の質問にありますけれども、私は中央防災会議あるいは神奈川県防災会議、そういうものの視点に照らしてみても、今の起業者の液状化に対する視点というのはやっぱり十分に説明し切れていないというふうに言わざるを得ないというふうに思うんです。その辺いかがでしょうか。

【議長】 今、2点ほどのご質問だと思いますけど、あわせてご回答ください。起業者側、よろしくをお願いします。

【起業者（松實）】 液状化に関しましては、ご指摘のような意見聴取だけで済ませているわけではございません。液状化の評価につきましては、計画路線全線にわたりまして地質調査を行っております。そして、その結果をもとに道路橋示方書というもので示されている液状化の判定を行っておりますので、全線チェックしております。

【議長】 もう一つ、今、続けて回答でよいですか。

今、掲示されているのは2番のご質問だと思うんですけども、中央防災会議とか神奈川県防災会議の指針みたいなものに対してどういうふうに考えているのかという。

【起業者（松實）】 本事業の耐震対策につきましては、先ほども申し上げましたとおり、過去の地震ですとかそういった教訓を踏まえて各種基準にマニュアルなどが改定されておりまして、それを踏まえて行っておりますので、ご指摘のような基本的視点とは言えないということになっていないと考えております。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 今お答えをいただいた点も含めまして、そうすると、例えばこの神奈川県から出されている防災計画で言えば、2012年ですか、一番新しいの、その後も改定をしたというふうに捉えていいんでしょうか。

【議長】 今のは2012年の神奈川県防災計画を見直されたのも含めて、南線についての何か見直しをされたのかというご質問だと思いますけれども、それについてお答えください。

【起業者（丸山）】 東日本高速の丸山と申します。

2012年以降、シールドトンネルにつきましてはチェックしておりまして、そこについて見直しを行っております。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 行っていますって言われたんですね。行っていません。

【起業者（丸山）】 行いました。

【公述人】 それはいつどういう形で公表されたんですか。私、資料を見ても出てこないんですよ。そこがよくわからない。そして、住民に説明されたんでしょうか。

【議長】 起業者側、ご回答願います。

【起業者（丸山）】 その件、今回申請するに当たって見直しをかけたということでございます。それで、申請に合わせて見直しをかけました。

【議長】 ご質問は、それに対して公表しているのか、及び住民に説明されたのかということですので、それについてはしたのかしないのかということをご回答いただければと思います。

【起業者（松實）】 通常我々、例えば修正設計などを行いますとき、業務を発注して、成果品をいただいてということになるんですけども、通常全ての業務を全て例えばホームページで公表したりしているというような形はとっておりません。また、住民への説明に関しましては、まず、基本的なところに関しましては、過去に設計、用地説明というもので行っております。そして、さらに具体的なものにつきましては、工事着手前に通常工事の説明というのを行っておりますので、必要に応じてそこで説明し、これからしていく、まだ、例えばシールドトンネルで言ったら工事のための工事説明をやっておりませんので、必要に応じてそこで説明していくことになると思います。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人】 最後の時間になりますけれども、要するに今までは耐震安全性や液状化の問題に関してはホームページ等では公表していない。それから、住民のほうにはこれから具体的な工事の計画というか、そういうものをつくる際に、公表する際に一緒に公表する、こういうことですか、回答としては。それで、もうこの計画を承認させるということなんですか。ちょっと信じられないやり方ですね、それは。

【議長】 今のはご質問ですか。

【公述人】 私からコメントさせていただきます。

日本はやはりこれから災害列島と言われるぐらい、特に兵庫県南部地震以降、20年間、それから、さらにこれから20年、30年と地震が活発に襲ってくる、そういう可能性が否定できない。これは多くの地震学者にしても、あるいは地球科学者にしても認めていることだ。だからこそ、国土交通省にしても、あるいは起業者にしても努力をされているというふうに思うんだけど、そのことを明確に住民に、先ほど公述人の中のお二人目の方もおっしゃってました。耐震安全性について、やっぱり希望的観測ではなくて、具体的な数値でもって安全性をちゃんと説明し切れなければ、これは工事は進めるべきではありません。住民のお金でやる仕事でしょう。なぜ住民の安全を二の次にして工事のほうを先行させるのか。このことはやっぱり今の道路行政のあり方の基本的な問題だというふうに私は思っています。以上です。

○公述人15：本田 瑛美

【公述人】 私、庄戸3丁目の本田と申します。地盤沈下についていろいろ心配な点がありますので、述べさせていただきます。

それでは、まず、地盤沈下のお話からします。圧密沈下というのがございます。地盤沈下というのは、文字どおり地盤が沈下することです。圧密沈下というのは、土の中に含まれている水分などが抜けることによって地盤の体積が収縮します。その収縮によって地盤が沈下することが圧密沈下というふうに呼ばれております。それから、圧密沈下も地盤全体が均等に沈下すれば、それほど家屋等に問題は生じないんですけども、傾いて沈下した場合、これは不同沈下と申しまして、家屋等に障害が生じます。家屋等に障害が生ずるということは、先ほどの松本さんからお話がありましたように、人体への障害にもつながり、あるいは家庭崩壊にもつながるといようなこともありますので、地盤沈下というのは非常に重大な問題です。

この写真は連協の道路ニュースから持ってきた写真です。左側の写真ですけれども、歩道のタイルにひび割れが生じております。向こう側に比べて手前は沈下量がちょっと大きくなって、段差ができております。それから、右側の写真は、真ん中より右側の塀が右に傾いているというのがわかると思います。これは栄公会堂一帯で起こった地盤沈下です。シールド工法によって掘られた2.8mの下水道管の影響で地盤沈下したということがほぼ確定しております。

それから、シールド工法によって地盤沈下をした例としては北線があります。北線では地盤沈下だけではなくてトンネルが崩壊して、トンネル及びシールド機械がともに埋まったという話も聞いております。それから、二、三年前には水島コンビナートで海底トンネル掘削中に崩落事故が起きたらしくて、シールドマシン、それからトンネルもともに水没したという話があります。この際には5名の尊い人命が失われております。

昨年の3月に事業者から強制収用に関する事業説明会がございました。その際に、シールド工法でトンネルを掘ると地盤沈下は起こりませんということを2回も3回も繰り返しておっしゃった方がいらっしゃいました。その方は一体こういうことをご存じないんですかね。ご存じないままトンネルを掘られるというのは本当に迷惑な話です。いかがでしょうか。これは質問じゃないので、またの機会に強く申し述べたいと思います。

それから、直径2.8mのシールド工法で掘ってこのような地盤沈下が起きました。桂台トンネルはシールド工法で掘られるということになっているようですけども、この断面積が下水管の55倍、もうちょっと丁寧にいうと57倍なんですけれども、ですから、そういうトンネルを掘った場合、どういふ大きな障害が起こるかということは非常に心配です。それから、庄戸トンネルに至っては141倍です。シールドトンネルは比較的安全だと言われます。裏返すと、ほかの工法でのトンネル掘削は危険だということになります。庄戸トンネルはシールドでは難しいというふうに言われておりますので、その断面積が1

4 1 倍もあるとどういふ障害が起こるのか、これは想像できないような大きな問題が発生するのではないかというふうにおもっています。

次にいきます。

庄戸トンネル、それから桂台トンネル、これは野島層と言われる地層を掘削します。野島層は主に凝灰質砂岩と呼ばれる岩石からできておられます。ほかにもありますけれども、この凝灰質砂岩が主体を占めるので、以後、野島層は凝灰質砂岩でできているというふうにおいいます。それから、その上は大船層です。大船層は公田のあたり、朝日平和台のあたりに分布しておられます。この野島層という岩石は今から100万年ほど前に堆積してできた岩石です。ですから、地質時代的に見ると非常に新しい岩石です。できたてのほやほやと言っていいでしょう。

次に進みます。

これは庄戸地区の岩石試験の結果です。庄戸でボーリングを行った、そのコアを使った岩石試験の結果、ほかにも幾つかありますけれども、ここでは岩石の硬さに関して湿潤密度と一軸圧縮試験のデータだけ載せておきます。ここには密度がキロニュートンパー立米という単位であらわされています。なじみが余りないので、cm³当たりgに直して考えますと、野島層の岩石は1cm³当たり2gぐらいしかありません。それで、地殻をつくっている一般的な岩石の密度はどのくらいかというところ、2.6、7から3.3ぐらいの間です。大陸地殻をつくっている岩石の平均密度は2.8ぐらいとしますと、この岩石の密度はその7割ぐらいしかない。言葉をかえて言うと、すかすかな岩石なんです。

それから、次の一軸圧縮試験に入りますが、これは岩石の強度を調べる試験なんですけれども、赤い線で引かれているところですが、「軟岩の中でも強度の低いグループに属する。」と書かれておられます。軟岩というのは一般にやわらかいですよね。やわらかいから軟岩と呼ばれているんですけれども、その中でも特に強度の低い岩石だと書かれておられます。野島層の岩石は強度が低い。ですから、桂台トンネル、庄戸トンネルの岩石はやわらかい、強度が低い。ですから、盛土でなくても、1日に何万台という車が通るところでは、岩石の部分も沈下するのではないかというふうにおもっています。

次に参ります。

これは湘南桂台地区の盛土分布図です。右側が戸塚、左側が釜利谷になっておられます。ボーリングはNo.1、No.2、No.3、トンネル沿いには3本掘られておられます。それから、南のほうにNo.2-1、No.2-2というボーリングも行われておられます。道路沿いにはNo.2だけ掘られておられます。ここでの盛土の深さは23mぐらい、ところが、ずっと北のほうに行きますと40mぐらいあるところがあります。

それで、次にお見せするのは、このNo.3というボーリング地点の柱状図です。これ、柱状図なんですけれども、文字が小さくて見れませんが、見れなくても構いません。構いませんという失礼ですけれども、赤いところがあるということを知っていただきたいんですが、赤いところは未固結砂層というふうにお書いておられます。野島層は新しいので

やわらかいです。やわらかいんだけど、ここには固まっていない砂があるということです。砂があると、そこは水が通りやすい。

ですから、ちょっと戻りますと、No.2という地点、ここは道路が盛土のすぐ下を通ることになっております。盛土付近でトンネルを掘ると北の方に広がっている盛土の水位が低下して地盤沈下が発生することは勿論、岩盤部の砂の層を通して周囲の盛土からも地下水を引き寄せ付近一帯で地盤沈下が発生することは十分に考えられます。こですから、こだけ地盤沈下が起こるといことはあり得ないといことです。

これは平成19年から20年にかけて事業者と住民との間で地盤沈下に関する質問集会が行われました。その際に事業者が提供した資料なんですけれども、このような補助工法を使って工事をやるから、地盤沈下は基準値以内におさまるといことで示した図です。基準値につきましては後でお話ししますけれども、トンネル全体については長尺先受け工法、シールド工法（中央導坑）、盛土部につきましては止水注入工法、復水工法を用いるといことです。ここに書いていないものとして防水シートでトンネルをすっぽり覆ってしまうといものもありました。このような多くの補助工法を用いてトンネル掘削を行うので水は抜けない。したがって、沈下量は基準値内におさまるといような話でした。

この話の中で重大な瑕疵といいますか、問題点が見つかりました。それは何かといと、この沈下量を予測した計算式がトンネルを掘削する際には使ってはいけない計算式を使ってやったといことが1点。それからもう一つ、よそのデータを使って沈下量を測定したといことがございました。よそのデータを使ってといのは、桂台地域では10本程度のボーリングしかしていないのに、180本のボーリングデータを使ってやったといんです。ですから、これは明らかに捏造のたぐいであるといことです。そういうこともあってかどうか、やはりこの方法ではまずいと思ったんでしょう。最近ではこの桂台トンネルは、この当時はNATM工法だったんですけれども、現在ではシールド工法になっております。

次に行きます。

先ほどの管理基準値なんですけれども、管理基準値は、NEXCOが採用したのは沈下量が25ミリm、傾斜角は1000分の1ラジアン、小さいと言えれば小さいんですけれども、これを採用する際には住民の了解を得ておりません。採用したのは日本トンネル技術協会、それから、土質工学会などの資料をもとに採用したようなんですけれども、我々の住んでいるところは土木より建築関係なんですね。建築基礎設計指針によりますと、これは建築学会が出しているんですけれども、傾斜角1000分の1では、木造住宅の半数以上に亀裂が生じるという記述があります。こういう数字を使ってトンネルを掘るといのは、私は許せないと思っんです。木造住宅の半数以上、ですから、我々の住んでいるところの半分以上が地盤沈下の障害を受けるといことになるわけです。こういうことはやめてもらいたいと思っます。

ここから庄戸地区に入ります。これは庄戸地区の平面図です。これは断面図です。今の図面を拡大したものです。これが道路予定地です。ここに盛土があります。それから、これが4号線です。盛土がここにありますが、この盛土はかつての谷底を水が流れているというふうに考えております。こういうふうにはきれいに流れているわけではありません。地下水は地表面から10m弱のところには存在します。ですから、非常に厚い層となってゆっくりゆっくり流れているものというふうに思っております。

これは断面図です。断面図を拡大したものです。上下に拡大してあります。これは盛土です。トンネルはこういう形で盛土の中を通過しております。この盛土は上と下、色が違います。上は上位盛土、下は下位盛土というふうには呼んでおります。この下位盛土は上位盛土に比べてやわらかいんですね。やわらかいということは、粘土分を多く含んでいるということです。粘土が多く含まれていると地滑りなんかを起こしやすい。最近、盛土地域で滑動崩落が起こるといことがしょっちゅう報道されます。特に大地震が起こった場合には、大抵どこかで滑動崩落が起きます。このように下のほうに粘土分が多いと滑動崩落が起きやすい。ここにトンネルを掘ると、この盛土がどういう振る舞いをするかということとはよくわかっておらないと思います。NEXCOの方もご存じないと思います。非常に危険だということです。

これは庄戸の盛土分布図です。色がつけられているところが盛土のところ。この黒線で囲ってあるところは庄戸3丁目です。私はこの庄戸3丁目に住んでおります。庄戸3丁目はこの図からおわかりのように、ほとんどが盛土です。

それで、ここに横線が引いてありますが、この横線はここで断面が切つてあるということを示した線です。断面図を見てもらいましょう。これは色が薄くて恐縮なんですけれども、これが庄戸地域の盛土の断面図です。これが先ほど見ていただいたB-B'の断面図です。この赤線で囲ったところが道路予定地です。それで、この図でいうと、大体このあたりをトンネルが通るんです。ちょっと前後しますけれども、この線は標高100mの線です。この線は標高50mの線です。ですから、トンネルはこのあたり（道路予定地の標高60から70m付近）で掘られることになります。事業者の方は用地境界、このあたりです。このあたりで基準値をクリアするということを言っておりますけれども、この図を見たら、一目でそんなことはできるわけないと子供でも思うんじゃないですか。どうやって出したのか、私どもはちゃんと聞いておりません。何か言われているようだけれども、答えになっておりません。NEXCOに質問状を出しましたが、きちんとした回答を得ておりません。ということで、地盤沈下が非常に懸念されるということです。

これは先ほどの盛土のところのボーリングの柱状図です。柱状図というのは、ボーリングから得られた情報がほとんど書き込まれているものです。この部分はN値ですけれども、上のほうに比べて下のほうがN値が非常に低いんです。このあたりのN値はほとんどが10以下です。低いところは3ぐらいというのがあります。ということで、非常に不安定な地盤だということと言えます。

それから、これはその下の続きですけれども、この右側の赤いのは送水量と排水量です。ボーリングを行う際にはビットというボーリングの先が岩石で摩擦して熱を持つので、その熱を冷ますために水を送るんですけれども、普通の岩石なら、しっかりした岩石ならほとんど戻ってくるんですけれども、この岩石は半分しか戻ってこない。しかも、泥水がです。泥水が半分しか戻ってこないということは、これは先ほどと同じように砂になっているところがあるんです。この砂になっているところを通して水がどこかに逃げているんだろうということになります。

これは庄戸トンネル検討会というのがつくられておまして、庄戸トンネル検討会はNEXCOの要請によってつくられているんだと思うんですけれども、委員長は今田徹という東京都立大学の名誉教授です。ここに書かれていることは、その議事要旨から引用したものです。「解析値は一つの目安だ」と、地盤沈下には、解析を使って予測しているようなんですけれども、解析値があてにならないということです。それから、もう一つは、地盤は一定の性質のものではない、ちょっとこの部分の全文を読み上げてみますと、「解析値は一つの目安と考えるべき。庄戸トンネルは長大断面、低土被りなど解析の評価が難しいケースであり、解析値は慎重に扱う必要がある。」ということが述べられております。

それから、下のほうの赤いところなんですけれども、「弾性解析の結果は、地盤が一定の性質を保っていることが前提となる。地盤の緩みを抑え、一定の性質を保つための補助工法の議論が今後の課題となろう。」ですから、野島層とか盛土層とかといった不均質なものには、FEM解析は使えないということなんです。今のところ地盤沈下の予測がほとんどできないんじゃないかと思えます。ということで、非常に心配しております。

これは、福島第一原発のトンネルへの止水が不十分だという記事です。2014年11月20日の読売新聞の記事です。ここに福島原発の2号機の建屋があります。その下に汚染水があります。そして、配管用トンネルがこういうふうにあります。この配管用のトンネルの水を抜きたい。抜くためには、この汚染水がこちら（配管用トンネル）に流れてくるのを防がなくてはならない。塞がないまま汲みとると、いくら汲みとっても、この汚染水がこっち（配管用トンネル）のほうに入ってくるので、ここ（2号建屋とトンネルの接続部）をとめたいということで、初めは凍結工法で試みたけれども、失敗した。その後、セメントを注入してとめようと思ったけれども、これも失敗した。今はどうなっているのかよくわかりませんが、地盤というのはそういうふうに非常にわかりづらいものです。コントロールしにくいものです。そういうことをきちんと皆さん頭に入れてやっていただきたいと思えます。

それでは、これがまとめです。読み上げるだけにします。両地域に広く分布する凝灰質砂岩は密度の小さい軟岩に属し、その中でも強度の小さい部類に属する。したがって、振動等によって収縮し、沈下する可能性は否定できない。また、未固結部分が存在し、それが水みちとなっている可能性がある。

2番目として、両地域ともに盛土の分布が地域の約半分を占め、トンネル掘削により圧密沈下を起こす可能性がある。

3番目、トンネル掘削による圧密沈下量の正確な予測法はないと聞いている。

4番目、事業者は一定の条件を設定し、FEM解析手法を用いて沈下予測のケーススタディーを行ったと述べているが、そのことが沈下量予測を可能にするという具体的な説明はしていない。

5番目、事業者は圧密試験を行っていないし、住宅地の沈下予測も行っていない。

6番目、予測手法がないままトンネルを掘削し、地盤沈下を引き起こすことは財産権の侵害であり、許されることではない。

以上が私の公述です。あと、質問がございます。

全てNEXCOへの質問です。1番目として、トンネル掘削による盛土地域の圧密沈下予測手法があれば示していただきたい。いかがでしょうか。

【議長】 では、起業者側、お答えください。

【起業者（齋藤）】 NEXCO東日本の齋藤と申します。

まず、掘削による盛土地域の圧密沈下の予測手法ということなんですけれども、圧密沈下が想定される状況がある場合につきましては、その予測手法については、道路土工の軟弱地盤対策工指針といったようなものもございまして、こういったところで一般的な考え方が示されているところでございます。

それから、予防する手だてですけれども、圧密沈下を予防するためには地下水の低下、これを抑制していく必要があるというふうに考えております。

【公述人】 具体的に述べてください。

【議長】 もう少し内容面に踏み込んでお答えください。

【起業者（齋藤）】 予防手法につきましては、具体的に言いますと、トンネル周りの止水性を高めるような補助工法。

【公述人】 その前に予測について具体的に答えてください。

【起業者（齋藤）】 先ほど申し上げました道路土工軟弱地盤対策工指針のほうに、例えばその沈下の量を予測する計算式がございます。例えば $e - 1 \log P$ 法とかと言われるものですか。

【公述人】 よろしいですか。

【議長】 どうぞ。

【公述人】 それは先ほど湘南桂台のところで話しましたけれども、それはトンネルを掘削する際には使ってはいけない計算式なんですよ。ほかにありますか。

【議長】 起業者、ほかに手法があれば教えてください。

【起業者（齋藤）】 使っていけないということかどうかというのはあるとは思いますが、 $e - 1 \log P$ 法、軟弱地盤対策工指針のほかにも、ほかにやられている事例としましてはFEM解析を使った予測、そういったようなものも使われる場合がございます。

【公述人】 よろしいですか。

【議長】 どうぞ。

【公述人】 FEM解析は庄戸トンネル検討会であてにならないということを言われているんですよ。それなのに何でそれを使うんですか。あてにならないんですよ。ちゃんと今、先ほど話ししましたでしょう。

もう一回、言いますよ。解析値は一つの目安と捉えるべき。庄戸トンネルは超大断面、低土被りなどの解析の評価が難しいケースであり、解析値は慎重に扱う必要がある。余りあてにならない、あてにするなということです。

【議長】 ご質問ですか。

【公述人】 はい。あるのかないのか、もう一度。

【議長】 予測手法があるのかどうかということですか。

【公述人】 はい、ほかに。はい、いいです。ないということです。

それでは、2番目の質問に入ります。

庄戸・湘南桂台の岩盤と盛土の境界以外の水みちを確定する手法を示していただきたい。これについてお答えください。

【議長】 残り時間が短くなっていますので、質問をまとめてしていただけますか。

【公述人】 次のやつは長いんです。

【議長】 もともと30分でお願いしていますので、短くご質問ください。

【公述人】 はい、わかりました。

朝日平和台は粘土層の中にあります。地滑りを起こすんじゃないかという心配がありますけれども、その心配を解決する方法を教えてください。

【議長】 では、時間も超えていますので、この回答で最後とさせていただきます。

起業者側、ご回答ください。中身について詳しくご説明ください。

【起業者（上原）】 NEXCO東日本の上原と申します。

朝日平和台地区のボーリング調査の結果、確認、我々としているのは、風化泥岩及び砂質泥岩を確認しております。また、沈下等のご懸念されているところにつきましては、今後も住民様の不安を払拭すべくご説明をしていきながら、調査等も進めていながら進めさせていただきたいと思っております。以上です。

【公述人】 じゃ、具体的な工法、考えはないということですね。考えていくということですね。

【議長】 それでよいですか。

【起業者（上原）】 工法につきましては、シールド工法で掘削のほうをさせていただきます。そのシールド工法を行うために今後ご懸念されているような調査等につきましては、鋭意さらなる調査等を進めて検討していきたいと思っております。

【公述人】 掘ってからはね……。

○公述人16：中村 文彦

【公述人】 横浜国立大学の中村と申します。都市の交通計画を専門に勉強している者です。今日のこの横浜環状南線に関するということとございますが、まず、環状道路の位置付けということに関して勉強しているところを少し述べさせていただきます、その後、この件に関するコメントを口頭で述べさせていただきます。

いろんなところに載っている資料でございますし、それを私もお借りしてお話ししますので、当たり前のところもございませうけれども、首都圏全体の中の位置付けをまず申し上げます。

これは、お役所のほうのホームページから借りてきたものでございませうけれども、実際に道路交通の円滑、それから安全という議論の中では、なかなか通過交通が多いというのが東京の大きな特徴でございます。これが都心のたくさん、これは首都高でございませうけれども、都心環状線を走っているときに、その沿道に用事のない車というのが過半数を占めているという状態でございませう。

道路の平均の走行速度のデータでございますが、これを見ますと、高速、いわゆる自動車専用道路、あるいは一般道路でも、全国の平均に比べると、東京の都心部というのは相対的にはかなり低い状況にある。これを損失時間というのはスムーズに流れるときに対して遅れている部分というものを推計していくものですから、かなりざっくりしたものでありますが、大まかに推定していくと、損失時間というのが全体の使用時間に対して結構多いということも計算上は出てきます。

私、この種の話題のところでも大学で講義をしてもそうなんですが、一番心配していることの一つで実際にデータがあるのが、幹線クラスの道路の重要性をどういうふうに言うかということなんですけれども、東京で実際にあったデータを、もともとは警察からかな、お借りして加工したものがまた出ているんですけども、混んでくると抜け道を走る車が出て、その抜け道での事故というのが比較的多いという例は、これが街道の割とあちらこちらに載っている例でございませうけれども、2日ございませう。左の図はイメージ図なので、少しなっていますけれども、幹線道路、高速道路、そして、生活道路というふうには玉突きのように押されていく中で、本来なら通学路であるようなところに入ってくる車がまた不幸にも事故を起こしてしまうというような状況があるということは否定はできないと思います。

事故に関しては、神奈川県というのは決して事故が少ないということは、これも言わずもがな、これももとは国交省からもあるし、警察からもありますが、地整のデータからの図がきれいだったので持ってきましたが、なっております。

事故の多い少ないというのは、左のグラフの縦軸の単位を見るとわかるんですけど、億台キロというのは、年間なら年間に走る車の全ての走行距離の和の推計値で、単位が大きくなるので億というのを使っておりますが、それに対しての比でございませう。一般にただ

単純に何件の事故が起きたというのでいくと比較がなかなか難しいので、走っている車の距離に対してということで指標を出すのが常でございますが、左のグラフでございます。右はこういう単純なんですけれども、左のグラフでございますように、車が走っている距離の割に事故が多いという様子がわかるかと思えます。

さて、それから大気汚染でございますが、これは速度が高くなると下がるということで、幹線道路側の見解としては、幹線道路での渋滞が起きること自体がまずいということと言われております。

下のグラフは、都市の中の平均旅行速度を、これは政令市を中心に比べたものが下のグラフで、例えば都区部であるとかさいたま市、あるいは名古屋に比べれば若干いいというものの、相対的なものなんですけれども、決して円滑に流れているという状況ではないというふうに言うことができると思います。

それで、一応学者なものですからいろんなところを比較するという作業もするんですけれども、これもお借りした資料でございますが、よく言われるのは、首都圏の環状道路というのは、同じ縮尺で比べていただくと、ここにロンドンとかニューヨークはないんですけれども、パリや北京、ソウルなどと比べると、こうなっています。ただ、北京は最近有名なように非常に大気汚染がひどくなっておりますので、道路だけで大気汚染は語れませんが、整備しただけ車が来るんじゃないかというご懸念も当然あろうかとも思いますが、まず、全体の流れ、それからこの地図の特に首都圏で、外側まで含めたときの流れを考えたときに、幾つかミッシングリンクがある、欠けているところがあるということは事実かなと思えます。

この中で、首都圏の中で南環状の位置というのがちょうど三浦半島のつけ根のところの切れているところでございますが、この図の形でみると、そこが切れているということがわかります。パリでもよく見ると切れているところがあったり、ソウルはつながってはいるけれども、2本しかなかったりと、そういう状況でございますが、比べてみるとそれぞれ課題はあるというところかと思えます。

国のほうはこういう絵を描かれておまして、3環状9放射でやっていくという、これで都心の、あるいは地域の全体のバランスを図っていくということで、この赤いところが欠けている部分にはなっているのかと思えます。

それで、環状の道路が要するという話をさらに用意したんですけれども、圏央道に関してはいろんなところでもオープンになっておりますし、アピールをされている資料というのも世の中に出ておるんですけれども、現在は実際は圏央道は若干料金が割高なところがありますが、それでも、これまで首都高速、環状8号線を通った車の相当の割合が圏央道に今もう移りつつありまして、流れているという状況はございます。

それが実際に、例えばこれも比較的新しい道路だったんですが、中央環状線という首都高の地下のトンネルができた後に、それ自体も効果があったんですが、割と混んで、それ及び山手通りというのがあるんですけれども、これは中央環状線ができたことによって、

山手通りの混雑が解消されていったと。これは山手通り自体も工事期間中、かなり状況が工事の資材置場、その他がございましたので、簡単に比較すると、ちょっと比較すると細かいことはいろいろあるんですけども、大まかに言っちゃうと、混雑の緩和はできたということでございます。

それから、先ほど申し上げましたが、生活道路への流入交通というのが減ったというデータは別にも、中央環状線によっても検証されたものがございます。

ここら辺はまた難しいところなんですけれども、CO₂というのは車の走行の距離と速度とでかなり影響が出てくるものですから、渋滞状況じゃない速度で車が走っている状況では、同じ距離当たりでCO₂が減りますが、距離が延びてくるとまたCO₂は増えますので、これ、足していくとちょっと複雑な計算になるようでございますけれども、その道路の区間の中での交通の量というのから計算していきますと、3環状を整備することでCO₂は減るということが今のところ出ております。

それから、これはいろんなものがありますが、一般に圏央道のアピールの中では、特にさいたま地域でこれによって物流の出店ができたということは言われています。

それから、災害への対策というときには、代替経路が幾つもあるということで、これ、単純に倍の数の掛け算ですので、こんなに大きくなるかどうかというのは別としても、複数のルートがあるということはいいと。ここまでが一般的な環状道路の教科書的なお話で、行政のほうでもこういうふうにおっしゃっているとしますし、いろんな本にもそう書いてあると思います。

ここから先でございますけれども、広域的には、これは今日の私の結論の1つ目ですが、広域的には首都圏の中で環状方向の道路というのはもう少しあるべきだろうと。その中で全体のネットワークを考えたときに横浜南環状という道路は必要であろうというのは、広域的に見たときは、これは言わざるを得ないです。

実際に、ではという話で、今日の私の前の方々のお話にもございましたが、どこら辺に課題があるのかなということに関しても中立的な立場から意見を申させていただきます。

スライドはこの1枚になるんですけども、一般には道路ができることによって大気が悪化するのではないか、それによって騒音がひどくなるのではないか、振動が伝わるのではないかと、生態系が破壊されて、それが間接的にいろいろな影響がするんじゃないかということは懸念されます。これに関してはいろいろな事例でそういう議論があったというふう聞いております。

ここに関しては、1個1個の、例えば今、前にございました地盤であれば、本来は土木工学の地盤工学の研究者というのが詳細のことを述べるものだろうと思いますし、ほかのものもそうでありまして、私は交通計画という部分ですので、道路のネットワークあるいは鉄道やバスや、あるいは歩行者なんていうことのもののあり方のほうを語るものがございますから、その細かいところまでのことは申しませんが、このような懸念がされるということがあちらこちらであり、それに対して過去のいろいろな例においても、住民の方々

もいろいろご苦労されている例もありますし、あるいは実際に事業される方々が真剣に取り組んで、その中で調査を繰り返しやったり、あるいはより先進的な技術を先行的に投入しながら検討したりということをやっている話もあり得るようでございます。

そういう点で考えますと、今回のこの南環状の件に関しては、これを計画、そして、事業をしていらっしゃる方々に対してもうお願いというか、私の意見でございますが、一方で、土木工学の分野で教員をしておりますと、私の同僚がいろんなことをやっております。その学会でもいろんなのを見ます。そういうものを見ていますと、土木施工に関する技術、それから、環境対応に関する技術というのはいろんな形で少しずつ進んでおります。分野によっては、あるとき突然著しい進化を遂げているものもあります。このようなものは徹底的に活用していただき、それで、必要な調査というのは可能な限りやっていただき、その中で公正な評価というものをしながら整備の手法であるとか施工の技術であるとか、その対策の仕方というものに関してはぜひ頑張りたいと思います。

そして、この圏央道に限らず、ここのところ首都圏では自動車専用道路の供用というのはそれなりの数でございます。これらでもものすごくいろいろな議論を経てできたものもあれば、そうでないものもあるんですが、自然環境といかにバランスをとりながら、地域の方々といかに合意をとりながらやってきたかという蓄積が首都圏には幾つもございます。これらのところで、じゃ、供用開始した後、どうなっているのか、予測どおりの交通量なのか、それよりも多いのか、少ないのか、その交通量によってどのようなことが起きたのか、私自身は都市の交通のほうでございますから、その結果としてインターチェンジの周りの土地利用がどうに変わったのかまでも興味がございしますが、まずは沿道の環境であるとか生活の状況、近くに住んでいらっしゃる方の、その部分も含めたモニタリングで我々言いますけれども、今は違うと自負をしますが、二昔前ぐらいは造るとそれで仕事が全部終わるイメージがございました。でも、今、我々土木技術にかかわるものを学んでいる立場としては、このモニタリングの6文字というのはとても重要に思っております。

これは先行しているほかの道路において、供用後どうなっているのかということをもまずモニタリングして、そのデータをもとに、あそこでやったこの経験は横浜南環状の議論の中でも使える、あるいはあそこでやったことがあるから、ここはもう少しもっと慎重にやろうとか、そういうことも含めてやっていただきたいし、これがこの先になると思いますけれども、南環状を供用した後もきちんとモニタリングというのは続けていかないといけない。そして、もし想定と違うことが起きた場合には、その段階できちんと必要な対応をする、こういう姿勢が必要ですし、もちろんそれを実行しなければいけないと思います。

そのときに、最後ですが、とても大事なのがコミュニケーションだと思っております。私自身は高速道路の建設に係る業務というよりは違うところであるんですけども、やはり地域との間のコミュニケーションがスムーズにいかないために、本来的には客観的に見てそれほど困ったものではないものが困ったものになっちゃう例もあります。それをもう一度戻すのにまたすごいエネルギーを双方が費やすこともございます。そう考えますと、

最初の段階から、そして、技術的なことに関しても、今の時代はいろいろな形で市民の方々が勉強をして、私ども大学のほうがそうしていただけるのがうれしいので、して下さるというような言い方をしますけれども、勉強されて、いろんなことに感心を持っていただく、であれば、技術的な面も含めて必要な情報はきちんと公開し、どこまでができることで、どこが課題なのか、どこにハードルがあるのかということは共有していく、こういう作業がとても必要だと思います。

ただ一方で、普通はなかなかないと信じておるんですけども、余りにインターネット上に情報があふれ過ぎていて、どの情報が真なのか、どの情報が真でないのかというのを判断するのが少し難しい時代になっているようにも思います。例えば私の本業である教育活動を見ていると、学生がいろいろ調べ物をする中でも、さっとインターネットからとってきて、さっと言っちゃう子たちがいたりすると、もう少し客観的にもものを見なきゃいけないというような形で指導しなきゃいけないんですが、となると、いよいよもってそれぞれの技術分野での専門的な立場の方々も含めて、きちんとしたコミュニケーションというのを続けていくことがとても大事だと思います。

広域的な計画の面から見ると、横浜南環状の早期整備というのが必要だというふうにも思いますが、同時に、遠回りになるという意味ではないんですが、徹底的にコミュニケーションをしていただくそのベースとして技術的なものも含めて最大限の努力というものを事業者がしていただくことを希望します。

用意した説明は以上でございます。

○公述人 17：庄戸合同道路委員会 清水 一男・荒 陞・中西 武久

【公述人（荒）】 ただいま指名を受けました庄戸合同道路委員会の3名でございます。本日の公述は3名で作成しました原稿に基づき、私、荒陞であります。代表して公述をさせていただきます。

公述の内容は大きく分けまして2つありまして、庄戸地区の現行事業案に関する協議及び地域合意について、主にその中で現在の良好な自然環境、住環境の中にとんでもない高速道路を造ると、その辺の現況の報告をさせていただきます。それから、2つ目の大きな問題であります。現行事業案の地盤関係の具体的な問題について詳述をさせていただきます。それでは、始めます。

高速道路は住環境を破壊し、命と健康、財産を犠牲にする事業者の現行事業案の事業認定手続は行わないよう公述します。まず、そのことを最初に表明をしたいと思えます。そのわけをご理解いただくために、地元の個別具体的な問題にも触れざるを得ないことをあらかじめお断りしておきたいと思えます。

まず、第1点の庄戸地区の現行事業案に関する協議及び地域合意について始めていきたいと思えます。

私たちのまち庄戸地区は、横浜環状南線と供用の圏央道の起点である横浜市金沢区釜利谷ジャンクションの西方約500mに位置します。住宅は東西に伸びる南線道路予定地を中心に、東西に長さ約900m、南北に約1キロにわたって広がる、昭和40年代末以降に開発分譲されました約1300戸の一戸建ての住宅地であります。住宅の東側及び北側隣接地には三浦半島の逗子葉山から横須賀方面に連なる広大な近郊緑地特別保全地区を含む首都圏有数の緑地保全区域と第一種風致地区に指定された緑豊かな山並みが続いております。広大な市民の森や自然公園も多く、横浜市最高峰の大丸山を擁する山々には、春には山桜が咲き誇り、横浜市民のオアシスとして広く周辺市民に親しまれているところであります。分譲当時は、道路予定地は一般街路として大手分譲会社によって説明・販売され、首都に通う30代以降の勤労者を中心に終の棲家として移り住み始めました。

都市計画法上の用途地域は、当時、第一種住居専用地域、当初の建蔽率は30%、容積率40%に指定されたことから、最低画地面積は75坪以上となり、現在も敷地面積の最低限度は165㎡など、厳しい建築規制の網をかけられております。稀有の住環境から大規模な住宅地にもかかわらず、全域の分譲に要した年数はわずか数年であります。しかし、分譲が終わった後の昭和62年の夏、突如新聞報道で高速道路の計画が発表されました。発表された計画は、一般街路としての当時横浜市所有地を高速道路予定地として完全開削工法、つまり予定地を全面的に開削し、トンネルを形成するコンクリート、ボックスカルバートを埋め込み、土砂を埋め戻すというものであります。まさに当時を今振り返りますと、寝耳に水の報道に住宅地内は騒然となり、慌てた住民は怒る暇もなく、庄戸地区の住環境を守るためにすぐさま立ち上がったものです。

平成元年4月当時、庄戸1、2、4、5丁目の町会連合の組織をつくり上げたのであります。住宅地の真ん中を幅30mから60mの高速道路の工事中と供用後の大気汚染、騒音、振動、地盤沈下などや自然破壊の被害は計り知れないとの思いで、庄戸地区の取り組みは急速に広がりました。以来、四半世紀を超える通算27年間にわたり、私たちは事業者との話し合いを重視して住環境を守る取り組みを続けてまいりました。

円海山の山の中にある国策としての近郊緑地特別保全地区は、首都圏整備法に基づく首都圏近郊緑地保全法に定められているものでありますが、同法第3条1項にこういうふうに書かれてあります。住民の健全な心身の保持増進または災害・公害の防止の効果が著しい近郊緑地の土地の区域に指定されるものの中から特にその効果が著しいこと、特に良好な自然の環境を有することのものを指定したものであります。すなわち、豊かな自然環境を有する地区であって、その近接ゾーンを形成する庄戸住宅地も第二種円海山風致地区に指定されております。私たちは長年厳しい建築規制の網をかけられ、自然を守り続け、国策の緑地保全に積極的に協力してきたのであります。それにもかかわらず、緑多い閑静な住宅地内の住環境を無視し、保全策も不十分なまま広大な緑地を切り裂くこの道路建設には大義はありません。高速道路建設は青天の霹靂であり、国策そのものの矛盾を露呈している誠に理不尽極まりないものであることを指摘したいと思えます。

私たちは自然環境、住環境を破壊する理不尽な高速道路を受け入れるはずがありませんし、地元住民は住環境を破壊する高速道路建設に基本的に反対することをまず表明したいと思えます。

2つ目の問題点のほうに入ってまいります。現行事業の地盤関係の具体的な問題点について詳述をいたします。

今ご説明しましたとおりの経緯からお分かりのとおり、私たちは平成7年の都市計画決定直後からの環境保全を目的の現行事業案の見直しを提案してまいりましたが、それには道理があることはご理解いただけるものと存じます。具体的には、私たちの要望は、高速道路が庄戸地区の西方約2km先の公田インターより庄戸地区に入るに当たり、西方の県道環状4号線部分の橋梁化をやめ、地下化するいわゆる神戸橋下越しトンネルで庄戸地区を地下深く通し、釜利谷ジャンクションまでの完全地下化を図ることと大幅に譲歩していることであります。これが実現すれば、周辺の大気汚染、騒音、振動、地盤沈下や地盤崩落などの道路公害を防止し、住環境と自然環境の保全にも大きく寄与する合理的なものです。

この実現のための第一歩となりましたのが、平成19年6月の事業者との間で合意した環境基準を守るのではなく、南線事業によって現在の良好な環境を悪化させない、工事について庄戸住民に対し迷惑をかけないことを基本とするとの内容の合意文書であります。しかしながら、神戸橋下越しトンネル化のための平成20年4月より、事業者との合意のもとで開始されました事業者との技術検討会は、平成21年4月に事業者側によって一方的に打ち切りとなりました。事業者は、翌々月6月の設計用地説明会の強行後、現行事業

案の説明以外、話し合いを拒否する姿勢を取り続けたために協議は途絶え、地域合意の話し合いは放棄されたままになっておりました。

この打開策としての平成23年12月に神奈川県審査会宛てへ提出しました現行事業案に対する代替案としての下越しトンネルへの変更を求める公害調停申請が受け付けられ、現在、公害調停の場で審議が続けられております。

現行事業案の残された主な議題は次の7点であります。本格的な話し合いはこれからであります。第1に、庄戸4丁目の低土被り区間の工事災害、供用後の公害等の対策です。それは、ここでの工法が非開削工法か開削工法かが未定のため、開削工事になれば、重機による地上工事によって工事期間中の騒音振動、粉じん公害や高さ50mにも及ぶ重機の転倒被害などが大きな問題となります。私たちは非開削工法を絶対譲れません。

第2は、円海山寄りにあります3、5丁目間の分岐合流工事が870㎡の大断面のトンネル工事となるために、工事公害、地盤改良工事による工事災害等が問題となります。

第3は、庄戸地区及び隣接する地域における地盤対策、大震災対策であります。

第4は、庄戸地区に直接間接に及ぼす神戸橋周辺地域、つまり庄戸から犬山に向かっての間であります。工事災害、排気ガスを出させない完全蓋掛けなど供用後の公害対策です。

第5は、庄戸地区に隣接する釜利谷開口部等の環境対策です。

第6は、釜利谷地区、特に横浜横須賀道路西側地域の自然環境対策です。

第7は、その他発生が予想される工事公害、供用後の公害対策と環境保全、工事協定、補償協定の締結が未解決となっております。

以上、7点であります。私はこのうち現行事業案の地盤面からの問題を取り上げます。その他の問題については後続の公述人のほうから詳細を述べることになります。以上が未解決のままでは、道路建設事業認定の手続きを行うべきではないことを指摘したいと思っております。

問題点について詳述をしておりますが、その第1は、地盤沈下、地盤崩落事故の危険性についてです。前に触れましたとおり、現行事業案は庄戸地区の西方の桂台方面より環状4号線を橋梁で渡り、庄戸地区に入るようになっております。しかし、庄戸地区の土被りは浅く、地盤沈下が低減されるシールド工法によるトンネル化が無理となり、都市型ナトム工法の工事となります。庄戸地区は周辺地区と同様に急峻な山岳丘陵地帯を造成したことから盛土造成宅地が存在するために、トンネル工事により地下水脈が遮断されるなどして地盤沈下が発生しやすくなり、さらに下り勾配のあるところが多いものですから、地下水が流れる谷埋め盛土地区を通るために滑動崩落などの被害を受ける危険性が高まります。地下水が流れる谷埋め盛土地区については道路予定地沿線にあることが横浜市の調査で天下周知のこととなっております。

2011年3月の東日本大震災では、仙台市や茨城県東海村南台団地の住宅において町が崩落するという多大な被害が生じたことは記憶に新しく、住民は抜本的な対策を求めて

おりますが、事業者は無視しております。首都直下型等の大地震も予知される中、南線沿線と庄戸地区での被害が懸念されます。しかし、国交省のマニュアルに基づく調査も対策もほとんど進んでいないのが実状であります。

さらに、盛土の中には世界に類例がないと言われる難工事箇所があります。深さ30mもの盛土を含めて地下水が流れる断面積が870㎡に及ぶトンネル工事をやるため、盛土部分を凝固した後でトンネルを繰り抜くというまことに危険なものであります。ここでは地盤沈下とあわせて地下水が流れている深い谷埋め盛土造成の地盤崩落が、つまり地滑りではありますが、懸念されますが、難工事箇所の工法すら決まっていない状態です。そして、この場所につながる広域の周辺盛土住宅地もありますが、事業者より、それへの影響を含めた総合的な説明は全くなされておられません。

私たちはこの難工事箇所での被害予測のうち、地盤沈下の被害も重大であると考えています。事業者は周辺住宅地への地盤面での影響を有限要素法、つまりFEM解析と言われるものでありますが、この方法によって沈下量が許容範囲内に収まると説明していますが、その地盤沈下の予測手法であるFEM解析などにも信頼性に欠ける基礎データが散見されます。このことが最近の質問でわかりました。また、地下水が流れているわけであり、沈下量や傾斜角の計算結果に必要な精度がないのにもかかわらず、あるかのような誤った結論を出していることとなります。

このように疑義がある基礎データを使用しているとすれば、これは論外であり、また、地下水が流れ、降雨にさらされながら盛土層を均一に固めることは無理なことであり、これらのことに納得する説明がない以上、解析値は数字合わせに過ぎない誤った結論であるということになります。これに関して、事業者の諮問機関である庄戸トンネル検討会も、FEM解析値は一つの目安と捉えるべき、庄戸トンネルは超大断面、低土被りなど解析の評価が難しいケースであり、解析値は慎重に扱う必要がある。

2番目として、弾性解析の結果は、地盤が一定の性質を保っていることが前提となり、地盤の緩みを押さえて一定の性質を保つための補助工法の議論が今後の課題となると指摘していますが、これに対して、事業者の補助工法と言われる盛土層の凝固工法が、固める工法が二転三転しているままであり、住民の説明要求に納得する説明ができていないのは重大であります。地盤沈下の予測手法の基礎データも含めて的確な説明ができない理由があるのであれば、事業者の説明に瑕疵があると言わざるを得ません。すなわち、今まで27年間の事業者の説明全体の瑕疵を問われても、事業者は言いわけはできないのではないのでしょうか。法に基づき事業認定を行うのであれば、手順として地元関係住民が納得する説明を行ってから事業認定手続を行うのが筋ではないのでしょうか。

平成21年4月の第2回庄戸トンネル検討会の意見として、耐震検討を行っていくべきことを先ほどの庄戸トンネル検討会が指摘しております。その検討の結果を踏まえたうえでの現行案での結論と思われませんが、調査の経緯と結果についての説明がなされておられません。

なお、横浜市の地震マップには、庄戸地区は想定震度が表示されております。南線本線上下車線の大工事箇所両サイドは住宅などが立ち並ぶ危険な場所であることから、事業者による強震計、地震計による測定がなされていると思われるが、各種の事業者の資料によれば、ガス会社の測定値や横浜市の説明する想定震度を参考にしている模様であります。これは大規模なトンネル工事を行う会社のやるべきことではありません。みずから精度の高い継続測定をすべきであります。このことを指摘したいと思います。

念のため、庄戸地区の東のほうの釜利谷地区の野村住宅地においては、谷埋め盛土造成宅地の軟弱地盤の震度を測定し、横浜市の地震マップには既に印刷表示されております。

なお、数年前の事業者の工務課長より、地震マップってあるのかと質問がありましたが、事業者としてやはり調査力を高めていただきたいことを申し添えたい。事業を進める資格が問われる問題であります。

さらに、横浜市の地震被害想定調査報告書の長周期地震動、つまり2秒から20秒の周期で揺れる震動のことではありますが、その予測結果によれば、従来の観測結果を大きく上回る大きな揺れが予測されているが、これは1秒間あたり2mほど揺れが予測されております。予測に基づく軟弱地盤の神戸橋橋梁部での耐震検討と庄戸地区住宅地への影響、さらに庄戸地区本線部分と釜利谷方面までの分岐合流部での調査とその沿線住宅地への影響を調査すべきです。また、耐震検討の結果、トンネル断面の変更の必要についての検討もされるべきです。さらに、地下水が賦存する3、5丁目盛土部難工事箇所の耐震検討、特に周辺住宅地への影響と対策については、見る限りでは実施したことは確認されておられません。降雨対策についても同様に検討がされておられません。事業者の水文調査報告書に記載のとおり、局地的な豪雨対策は重要との指摘があります。他地区での既往最大降雨量前提の対策が必要であります。工事中、供用後の豪雨対策の全容の説明もされておられません。特に3、5丁目間の土壌改質時の豪雨対策がなければ、土壌の均一凝固はあり得ません。なければ、FEM解析で地盤沈下量の解析を行ったと言っても、根拠のない机上の空論に過ぎませんし、その全容の説明も行われておられません。

さらに、現場実験についてです。事業者の地質調査報告書によれば、3、5丁目間の盛土部下の旧沢床を流れている地下水と30mの深さの盛土部には、地表から約10m下まで地下水が賦存します。この盛土部難工事箇所でのトンネル工事の現場実験の全容について説明を受けたことがありません。これらに係る地元説明が何らされないまま、現行事業が妥当という事業者の結論を認めることはできません。

以上、地盤面の主な問題点をまとめれば、次の5点になろうかと思えます。1つは、南線工事に起因する大規模谷埋め盛土造成宅地の地滑り被害対策について、該当箇所の調査すらなされておられません。やるべきです。2番目、地盤沈下対策のための南線予定地横断方向、横方向の住宅地内での面的地下水調査が未了であります。地盤沈下の対策が立てられないままとなっていること。3番目、分岐合流部の30m深さの大規模盛土造成地である870㎡の大断面工事による被害対策についても同様であること。4番目、地盤沈下の

予測手法のFEM解析の基礎データと計算結果には信頼性に欠けるデータと思われる使用があり、計算結果が正しいのかが確認できないこと。5番目、迫る大地震、局地的豪雨など、自然災害による工事中、供用後の被害対策についても説明は一度もありませんし、現場試験も行われていないこと、これらを放置したまま事業認定手続を行うべきではありません。

最後に、非常に重大な大規模盛土造成宅地の危険性について詳述をしたいと思います。

横浜市が約3600カ所ある大規模谷埋め盛土造成宅地について、既に公述いたしましたとおり、これは庄戸地区だけではなく、南線の他の地区にも南線に掛かる広大な谷埋め盛土造成宅地があります。首都圏での大地震が予測される中、対象地の調査と対策が望まれるのにもかかわらず対応が遅れているのが実情であります。滑動崩落が起こってからでは遅く、南線に係る滑動崩落の対策が必要な地区の把握と対応を急ぐことを求めます。

そもそも横浜市建築局が約3600カ所を抽出した経緯は、国交省が平成7年の阪神・淡路大震災と平成16年の新潟中越地震において、大規模に谷を埋めた造成宅地、谷埋め盛土等で滑動崩落事故による被害が多発したのを受けて、平成18年10月に各都道府県、政令指定都市を含みますが、に対して大規模盛土造成地の変動予測調査と対策工事の実施を通知したのが発端であります。これに基づき横浜市は市内全域の旧地形図と現在の地形図の重ね図を机上作成し、対象地を抽出したものであります。その上での地滑り防止策は、対象箇所を現場にて調査し、滑動崩落の危険地区において、地下水の汲み上げや下り勾配の終端の擁壁の地滑り防止のための補強及び滑りを押さえるための岩盤までの鋼管杭の打設などの対策をすることにより、地震での造成宅地の地滑りを、滑動崩落を防止するものであります。

これらの作業は国交省が定めたマニュアルに沿って行うものでありますが、私たちは平成20年より国交省を初め事業者に対して対策を求めてきたにもかかわらず、不安をあおるものとして取り上げてくれませんでした。2011年の仙台市や、先ほど言いました茨城県東海村南台団地の大規模な地滑り発生で幾つもの街区が崩落したことを目の当たりにして、事業者も動かざるを得なくなったと思います。横浜市も約3600カ所の中の絞り込みをし、現地調査に向けた準備を進めていると聞いております。したがって、南線建設に起因するものであれば、指摘のとおり、調査と対策は全て事業者においてやるべきです。事業者は私たちの要望を無視してきましたが、この状態での高速道路建設の事業認定手続は行うべきではないことを最後に強調いたします。

このように、地盤関係の重要な問題が手つかずのまま、現行事業案での事業認定の手続だけを進めるやり方は認められません。特に、大規模谷埋め盛土造成宅地の地盤崩落問題の対策を急ぐように指示したのは国交省であり、指示した国交省が管理するところの新設国道計画において要望を無視する進め方は国の進め方ではありません。調査と対策が未済のままでの事業認定は行うべきではないことを強く述べまして、公述を終わります。

○公述人18：庄戸合同道路委員会 渡部 和能・糠沢 国雄・小林 公子

【公述人(小林)】 南線事業認定中止を求める立場から意見を述べます。

今、公述した方々と同じ横浜市栄区庄戸の3つの町会で組織された庄戸合同道路委員会の者です。南線計画が新聞報道された直後から28年間、町会としてこの問題に取り組み、ぜひ話し合いで解決を図りたいとの思いから、現在も事業者と協議を続けております。

公共事業を進める場合、仮に公共の利益を優先すべきとしても、憲法で保障された基本的な権利、生存権、財産権を侵害することのないように十分な配慮が必要です。しかしながら、この配慮を求める協議が終わっておらず、重要な課題について地域合意ができていない状況で事業を強行することは、国、自治体として行うべきではありません。

以下、公害調停、下越案協議、本線車線減線の3点について、具体的に述べます。

【公述人(糠沢)】 それでは、私のほうから公害調停について公述します。

私たちは、2011年12月、神奈川県公害審査会に対し公害調停を申請しました。南線事業による公害を未然防止する目的で、現行事業案の問題点を見直し、代替案として後ほど説明する「下越案」を採用すること、そのための協議を求めたものです。庄戸住民664名と庄戸合同道路委員会が申請人となり、弁護士5名に代理人をお願いし、調停を求めたもので、現在も継続されています。

事業者と庄戸町会は、現行事業案の見直しと「下越案」検討のため庄戸技術検討会(仮称)を開くことで合意し、2008年4月から協議を進めていました。ところが、2009年4月、事業者は「現行事業案を採用する」と一方的に宣言し、協議を打ち切りました。さらに、6月には庄戸地区の設計用地説明会を強行開催しました。以後、「事業案の説明はするが、見直しはしない」として頑なに協議を拒否、やむを得ず調停申請を行ったものです。

2007年6月、事業者は協議の席上、「環境基準を守るというのではなく、事業によって現在の良好な環境を悪化させない」、「工事について庄戸住民に対し迷惑をかけないことを基本とする」と約束しました。この合意事項については、2007年10月に文書化し、保存と引き継ぎをお願いしております。また、私どもはこの合意事項を前提として話し合い(協議)、公害調停等を進めております。2013年6月には調停委員会の現地視察も実施され、次項で述べる「下越案」協議の経過を見守り、報告を受けながら、2月16日には第16回調停が開催される予定となっています。

このように庄戸地区の地域協議及び公害調停は現在進行中です。代替案の検討を含め、事業者と庄戸地域の協議合意を最優先すべきであり、このような状況を考慮すれば、南線事業認定手続は進めるべき状況ではなく、直ちに中止すべきです。

以上です。

【公述人(渡部)】 2013年1月から事業評価監視委員会の勧告に従い下越え案協議が始まりました。この経緯は以下のとおりです。

2012年9月、私どもは国土交通省関東地方整備局事業評価監視委員会の家田委員長に面会を求め、下越え案協議について要請を行いました。10月には下越え案採用の世帯署名を実施し、庄戸1、4、5町会全世帯の8割を超える署名を集め、国交大臣以下、事業者と監視委員会、公害調停委員会に提出いたしました。この結果、監視委員会が11月の審議で事業者に対し下越え案協議を実施するよう勧告し、事業者もこれに従い、下越え案協議を私たちに打診、私たちもこれを快諾いたしました。

12月には国会議員立ち会いのもと、国交省本省担当者と下越え案協議に関して3項目について合意をいたしました。後に内容をご紹介します。翌2013年1月から下越え協議がこれによって始まりました。

第2回の協議では、事業者側から協議手順の提案があるなど、当初は順調に始まりました。「事業化可能な案だ」、「考えられる下越え案としては最も優れている」などと事業者が評価する場面もありました。しかしながら、第3回協議以降、事業者はただ単に下越え案事業化の問題点を指摘するばかりです。具体的な解決策を真剣に検討しないで協議をいたずらに引き延ばす、こうしたことに終始いたしました。

そして、2013年11月の協議の席上で突然協議打ち切りを宣言、一方的に現行事業案採用を表明したのです。これは本省担当者及び第1回協議会での協議確認事項を覆し、第2回協議でみずからが提案した、また、双方で合意された協議手順をも反故にする暴挙です。その際示した現行案と下越え案との比較評価も非常に一方的で、その根拠も示しておりません。このことは行政の裁量権の乱用と言わざるを得ません。国民から公共事業に対する理解を求めするためには絶対にやってはならないことだと思います。

国土交通省は公共事業を進める上で「説明責任（アカウンタビリティ）」を重要方針としています。この立場を徹底することを私たちはこの際求めます。また、事業者は監視委員会の勧告を真摯に受けとめ、下越え案協議を誠実に再開・実施することを改めて要求いたします。このような状況で事業認定手続を進めるのではなく、まず、私どもと協議を最優先し、一日も早く合意を取り付けていただきたい。この点から南線事業認定の中止を求めたいと思います。

話が前後しますが、下越え案について、その優位な点についてお話しいたします。

最大のメリットは、下越え案であれば、周辺の閑静な住宅地の住環境をほぼ維持しながら工事を進められることです。

この図は現行事業案ですが、神戸橋地区では堀割、橋梁、土工部などがあり、オープン構造となっております。地下構造部も開削トンネル部とシールドトンネル部、山岳トンネルが混在しています。庄戸3、5丁目区間では横浜横須賀道路に分合流するため、本線6車線プラス分岐路（ランプ）4車線の10車線の大断面トンネルとなり、大断面は870㎡とされています。釜利谷地区は横浜市内でも最も自然環境のすぐれた地域ですが、現行事業案では自然の改変が大きく、影響は極めて深刻です。

下越え案は極めてシンプルです。住宅地は全てシールドトンネルとなり、周囲の閑静な住宅地の環境に影響を与えずに工事を進めることが可能です。供用後の環境への影響、景観なども現行案とは比較にならないほど有利です。

これは庄戸4丁目の低土被り区間ですが、地表の土被りがほんのわずかの現行案に比べ、土被りが30m近く深い下越え案ははるかに住環境に対する影響が少ない。また、これは庄戸5丁目の分合流区間ですが、ここには先ほども話のありました宅地造成の際の盛土30mが存在し、この大断面トンネルと直交しております。これに対して下越え案では土被り40m近くあり、盛土の下を通るため、はるかに安全な工事が進められ、影響が少ないと考えられます。

また、現行案では地表での土壌改良作業が大規模に行われ、周辺の住宅への影響が非常に大きいものです。庄戸のトンネルには先導坑と称する工事用のトンネルを兼用したトンネルを先ずつくります。こういったことも下越え案では不要です。このような工事用の道路を想定しています。

現計画では、神戸橋地区ではこのように開削トンネル部、堀割部、橋梁部、土工部があり、その一部を蓋掛けするという構造になっていますが、これについても下越え案では地下を通過するため、全く影響がないものになります。上が現行案です。下がシールド工法で行った下越え案で、この場合は全て地下構造になり、地上部の工事がほぼありません。供用後の環境への影響も極めて小さくなると予想されます。

橋梁部の比較図です。コートハウス前の堀割部は、土被りが十分とあり、周辺の住宅への影響が最小限に食い止められます。大気汚染や騒音など、また景観などの問題を抱えているこの地域でも、下越え案では全くその影響がなくなります。さらに、シールドトンネル（神戸橋－桂台地区間）工事のためにシールド立坑が西ヶ谷団地脇に予定されています。閑静な住宅地の中で、シールドトンネルが完成するまで、この地域に工事車両、土砂の運搬車両の通行が大量に発生します。こういったことも下越え案では全く影響のない構造となります。シールドのトンネルは周辺の住宅に極めて影響が大きいですが、下越え案では釜利谷地区（インタージャンクション内）に移されるので、住宅地への影響はありません。

こうした下越え案の有利な点を全く無視して一方的に現行事業案をよしとした事業者の一方的な評価は改めるべきであり、最初に述べた合意文書の中で「事業進行を急ぐ余りに合理的な理由なく、この話し合いを打ち切ることはしない」という約束にも反しております。また、「下越え案と現行案を先入観なく合理的、客観的に比較検討し、より環境への影響が少ない案を採用する」という合意文書を守るのであれば、現行案の採用は考えられません。当然下越え案を採用すべきです。

また、11月25日に突然一方的に打ち切った協議は、この表でのステップの2の段階でした。まだ比較表についての議論やそのまとめについてのステップ3、ステップ4は行われていない状況です。この「検討手順」は事業者が提案し、私たちと合意したものです。まさに事業者はみずからの提案を反故にしたわけです。この比較評価については、このよ

うな中で極めて実態とかけ離れた不合理な内容になっております。私どもは下越え第3案まで提案し、現行案より有利だと考えております。今日は時間がありませんので、詳細は省略します。

下越え案で最も重要なポイントの一つは、南線が盛土の造成地を通過するについて、下越え案であれば極めて安全であるが、現行案ではこの盛土の被害の影響を最小限に食い止めるため、さまざまな手当が今後必要なことです。ここの茶色く表示されているのが盛土の分布図です。

また、下越え案は事業費が割高になるという心配もございますが、実態は違います。事業者の事業監視委員会提出資料の中でも、シールド工法は高くないことがこの図で示されています。工期についてもシールド工法は中央環状新宿線や品川線で積極的に採用され、そのメリットが証明されています。こうした協議が不完全な状況、まだ終わっていない状況でこの事業認定を認めるわけにはいきません。

次に、本線の車線減線についてお話ししたいと思います。

本線の車線減線とは、ここが庄戸の分合流地点です。ここが庄戸町会です。こちら側が釜利谷のジャンクションになります。庄戸の分合流地点から釜利谷のジャンクションまで、事業者が本線の車線数を、この水色の部分ですけれども、片側3車線、往復6車線から片側2車線ずつに減線することを決めております。これについては今回の事業案の中にも具体的には示されておりません。このような重要な事業の内容の変更について、昨年になって初めて公表された入札の資料からわかりました。しかし、その事実さえ公表されず、事業認定申請に際しても明示されていないということ、これは許せないことです。

問題点としてはこのようなことが上げられますが、事業者がこのことについて暫定措置だと言い逃れています。その一方で、片側2車線のトンネルを建設すると言っています。こういったことは、実際、実態とかけ離れた説明だと思えます。当初は2車線幅のトンネルを施工する、ちょっと先に進みますが、このようなトンネル、つまり暫定であれば3車線のトンネルをつくって、一時的に2車線暫定開通するのであるというなら理解できます。ところが、2車線のトンネルをつくって、後で3車線に拡幅するということを説明しています。こんなことが実現可能でしょうか。2車線のトンネルを3車線トンネルに拡幅することは同じ場所ではできません。そうすれば、重大な事業の変更をしなければならない。費用についても、もしかしたら倍以上の費用がかかるかもしれない。こういったことを暫定措置として説明しているわけです。

その暫定措置についてですが、南線の交通量は、この事業の債務返済の見通しの根拠として公表されている資料によれば、平成32年度、全国の交通需要はほぼピークを過ぎて減少する、そういう時期に当たっています。全国の交通量は推計でもこのような形で漸減するというような見通しで推測されています。首都圏でも同様でございます。道路ネットワークについては、南線が完成する予定の2020年には、首都圏の道路ネットワークは全て完成している見通しです。

したがって、この前提条件からすれば、交通量が大幅に変化することはありません。それを開通年度の平成32年度に暫定として2車線でやるのであれば、それ以降、2車線を3車線に増加させる必要はありません。事業者の説明によれば、本線区間（片側3車線）の交通量は分合流地点で半分はランプに分岐（ランプから合流）するので本線減線区間（片側2車線）の交通量は半減すると説明しています。これを前提とすれば、本線区間の交通量が増えた場合、ランプの交通量も本線増加量の半分増加するため、本線減線区間（片側2車線）での一車線当たりの交通量は分合流前の本線区間（片側3車線）の75%と変化せず、本線区間より少ない。従って、本線区間（片側3車線）を将来拡張する計画がない以上、本線減線区間は2車線でも十分賄えるということになります。こういった点を考慮すれば、暫定措置というのはまやかしであり、今の時点で事業の計画を変更すべきです。事業の計画の変更をしなければならぬときに、事業認定手続はやるべきではありません。

こういった点から、私どもは現在進められる地元との協議を誠実に行い、真摯にこれに対応することを事業者にもまず求めたいと思います。これが終わらない時点で、南線の事業認定手続はやるべきではありません。ぜひ中止をしていただきたい。国交省においては、これを認めないで、事業者に対して地元の住民とよく話し合うように、アカウンタビリティー、行動指針をきちんと遵守するように指導をお願いいたしたいと思います。

以上、私どもの意見陳述をこれにて終了いたします。どうもありがとうございました。

○公述人19：一般社団法人神奈川県トラック協会県南ブロック副ブロック長 大竹 浩

【公述人】 一般社団法人神奈川県トラック協会県南部ブロック副ブロック長の大竹でございます。座ったまま失礼いたします。

一般社団法人神奈川県トラック協会を代表して意見を述べさせていただきます。

時代とともにめまぐるしい勢いで変化する経済、産業活動、流通システムの中で、私ども営業トラック運送業界は常に重要な役割を果たしてきたと自負しております。そして今、その責任と役割はさらに大きくなるとともに、新たな課題も多く、1つ1つ克服していく必要に迫られています。

トラック協会はこうした問題の解決と社会と調和する事業を育成していくため、日々努力を重ねています。我々トラック業界にとっては、高速道路は一般道とともに重要な社会資本であり、高速道路網の早期整備とともに安全な維持管理を望んでおります。このため、道路全体のネットワークの整備を急ぐべきとの国の方針に全面的に賛成して、協力してまいりました。

トラックは高速道路を利用することで輸送時間の短縮や定時性、これは約束した時間に約束した荷物を約束した場所へ届けるということが確保され、物資の運搬を依頼される方に対し、効率化された輸送サービスを提供することができます。近年ではインターネットの普及により宅配サービスが発展を続けており、需要は増加し続けております。また、高齢化社会の到来により、消費者の利便性の向上とよりきめ細かいサービスの提供が求められています。

一方、トラックドライバーの運転作業には大きい精神的な負担が伴います。自らの視覚を通じて情報を得て車両の操縦・制御を図り、同時に周囲の車両についても細心の注意を払わなくてはなりません。トラックドライバーは他の職種に比べて危険度が著しく高くなります。そして、利用者のニーズに応え、時間の遅れには常に注意を払わなければなりません。このため、高速道路の利用はドライバーの労務負担、精神的な負担の軽減に直接的な効果をもたらします。

また、高速道路では走行台キロ当たりの事故発生率が低いため、一般道利用から高速道路利用にシフトすることで、一般道における交通事故の減少につながります。さらに、車両が高速道路を利用することで平均速度が向上し、燃料の効率化とともにNO_xやCO₂の排出量が削減されることから、物流の効率化のみならず、環境面においても、周辺住民、さらには国民生活に多大な利益をもたらします。

現在の横浜都心や横浜港と東名高速道路をつなぐ自動車専用道路は慢性的な渋滞が発生している保土ヶ谷バイパスのみとなっておりますが、高速横浜環状南線、横浜湘南道路が開通することで、東名高速につながる高速道路2ルートが利用できるようになるため、保土ヶ谷バイパスの渋滞の解消や災害時の輸送ルートの多重化、車両のスムーズな走行による大気汚染の改善など、さまざまな面において大きな効果が期待できます。

高速道路はトラック運送業界にとって輸送時間の短縮や定時性の確保、ドライバーの拘束時間の労務負担の軽減、一般道における交通事故の削減や環境改善に大きな効果をもたらすことから、高速横浜環状南線と横浜湘南道路の早期開通を強く望んでおります。

以上で一般社団法人神奈川県トラック協会を代表いたしまして、私の公述を終了いたします。ありがとうございました。

【議長】 公述時間を残されておりますけど、終了でよろしいですか。

【公述人】 はい。

○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、関係各部はその対策、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。

○公聴会閉会

【議長】 本日予定しておりました公述は全て終了いたしました。

これにて一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）新設工事（高速横浜環状南線・神奈川県横浜市金沢区釜利谷町字中ノ沢地内から同市戸塚区汲沢町字吹上ヶ地内まで）並びにこれに伴う一般国道及び市道付替工事に関する事業認定申請に係る公聴会を終了いたします。円滑な議事の進行にご協力いただきましてまことにありがとうございました。では、これにて終了させていただきます。