

平成 27 年 10 月 15 日  
国土交通省関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
委員長 家田 仁 様  
委 員 各 位

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会（連協）

会長 比留間 哲生

貴委員会審議へのお願い要望（要請）

前略

横浜環状南線（以下「南線」という。）の第 4 回再評価のための貴委員会が近く開かれることを知り、私達連協として取り急ぎ下記のとおり要請書をお送りしますので是非目を通して頂き審議に反映して下さるようお願い致します。

連協は南線沿線の町会、自治会、環境を守る会 3000 戸から成る団体で 1988 年以来 27 年にわたり大気汚染、地盤沈下など住民に甚大な被害を及ぼす南線計画の抜本的見直しを求めて運動を続けてきており、貴委員会に対しては平成 16 年度の第 1 回から平成 24 年度の第 3 回にわたり、その度毎に厳正公正な審議を求めてきました。第 1 回委員会では事業継続とはなりましたが住民の要請に応じて付帯意見として環境保全対策について「住民の方々から疑問・意見が出た場合には誠意を持って対応すること」と合意形成について「事業を進めるにあたっては、住民の理解を得ることが不可欠である」が付せられ、住民とのこの約束はその後の委員会にも引き継がれてきています。このように委員会審議では住民の立場に配慮して頂きましたが残念ながら第 1 回から第 3 回に至るまでいずれも南線事業は継続との判断になりました。

ところで、今迄に行われた委員会の審議は南線事業に関わる公害の問題を中心に行われてきましたが、最近南線は公害にとどまらず、住民・市民さらには道路利用者を含めた多くの人達にとって極めて危険な道路であることが判明しました。この新しい事態に対応して連協は事業者である国交省、東日本高速道路(株)（以下「NEXCO 東日本」という。）及び横浜市に対して危険な計画をそのまま放置すれば住民・市民の生命と安心、安全な生活が脅かされることは明らかであり、危険を排除するためにいかなる方策をとるべきかについて審議検討するため事業者、専門家、住民代表から成る協議会の設置を要請しました。これに対して横浜市からこれは事業者の問題で自分には関係ないという他人事のような回答しか得られず、事業者からは何の回答もなく完全に無視されました。

このような状況の中で貴委員会が開催されることになりましたが、私達は第三者機関として貴委員会の中立公正な立場から問題を審議し、必要に応じて地質学や地震学の専門家の意見を聴取するなど慎重を期して下さるようお願いと要請を致します。尚、以下に南線計画の危険性を示すいくつかの資料を提示しますので是非これらに目を通して頂き、これらに関して委員会で十分な審議を行って下さるようお願いと要請を致します。

## 記

南線計画の危険性を示す資料1. 市民への飲料水等の供給路である日野ずい道の真上に近接して大型トンネルを掘削する計画の危険性

南線計画について事業者は住民の理解を得るためにすべてを明らかにして丁寧に説明すると言いながら、日野ずい道と南線が近接交差する問題については、1988年当初から一切説明がなく、そのため住民もその間この問題の存在を一切知らなかった。この危険な計画の存在を私達住民は平成26年9月のNEXCO東日本横浜工事事務所による「横浜環状南線釜利谷地区整備工事のお知らせ」（資料1）とそれに続く説明会で初めて知ったのである。この説明会で日野ずい道の真上6～13mを南線が交差して走ることがわかり、住民は全く予想しなかったこの計画の危険さに吃驚仰天した。

そこで平成27年3月10日付で横浜市長と国交大臣、NEXCO東日本社長の三者に対して「危険道路」南線計画の撤回を！とする文書（資料2）を送付した。日野ずい道は幅4m、高さ4.6mの空洞でその中の導水管を通じて市民に飲料水等を供給する施設であるが、これは築50年を経てかなり老朽化している。この空洞の上6mに高速道路4車線、13m上にランプ4車線、計8車線が敷設され、ここに1日当たり大型車中心に5万9千400台の車両が走る計画である。この計画がいかに危険で無謀なものかは添付したイラストを見れば一目瞭然である。さらに重要なのは単に私達住民が危険な計画というだけでなく、添付した意見書にあるように地質学、地震地質学などの専門家三者が揃ってこの計画の危険性を指摘していることである。このようにこの計画は専門家による科学的な検討によっても危険であり、とくにこれは横浜市民の命と生活に関わる問題なので、横浜市が主導して事業者、専門家、住民代表から成る協議会を設置して危険をいかに排除するかについて審議することを要請したのである。これに対して横浜市はこれは事業者の問題であると他人事のような回答しかせず、一方事業者からは何の回答もなく無視された。私達は貴委員会がこの問題について中立公正な立場から稔りある審議をして頂くことを心から期待している。

2. 金井污水幹線の僅か30センチメートル下に南線を敷設する計画の危険性

連協は、南線の釜利谷トンネルが飲料水等の供給路である日野ずい道と近接交差する計画を知って驚き、他に危険な計画がないかを情報公開等で得た資料を調べた結果、重要なライフラインとして現在機能している栄区笠間地区の金井污水幹線の僅か30cm下に南線トンネルを掘削する計画のあることを知った。そこで本年4月28日付で国交大臣、NEXCO東日本社長及び横浜市長に対して「南線計画の更なる危険が判明（要請）」とす

る文書（資料 3）を送付して、3 月 10 日付の文書（資料 2）で要請した協議会設置を改めて要請した。しかし、これに対しても横浜市から見当外れの回答があったほか、事業者はこれを無視して何の回答もしなかった。

事業者が住民の要請を無視する理由はよくわからないが、事実を客観的にそのまま見る限り計画の危険性を認めずに要請を無視することなどあり得ないはずである。この計画がいかに危険で際どい工事であるかは平成 23 年 3 月 18 日に NEXCO 東日本横浜工事事務所長から横浜市に宛てた協議のための資料（資料 4）を見れば明らかである。これによると金井汚水幹線の下僅か 30cm の所に 6 車線のトンネルをシールド工法で掘削するというものであるが、シールドマシンによる掘削で僅か 30cm の厚みの土砂なり岩盤は容易に砕け散って汚水幹線がトンネル空洞の上に宙づり状態になる恐れは十分あり得ることである。このような計画に対して横浜市長が僅か 1 週間後の 3 月 25 日にこの計画を了承する旨一片の紙面で回答（資料 5）したのは驚きと共に大きな怒りを覚える。市民の命と生活に関わるこのような重大で危険な計画を僅か 1 週間で徹底した検討もなく了承するのは市民のことなど全く考えていないという外ないからである。私達市民としてはこのような計画は長い時間をかけて協議し、安全性を十分確認するのが市行政として当然なすべきことと考えるが市はこれに全く応えず、市民のことよりも道路建設を優先する形の行政を押し進めているとしか言い様がない。しかも横浜市がこの計画の危険性を十分認識していたことは NEXCO 東日本への回答の中で「南線の工事に起因し、一般公衆の生命、財産に関して危害及び損害を与えた場合は貴社が責任をもって対応するように」と述べていることからよくわかるが、それにも拘らず上記の如き市民軽視の対応をしたことは市民として決して容認できないのである。

### 3. 桂台トンネル工事は住民の生命、財産へ甚大な被害を齎す危険な工事である

南線は住宅地の真中を 6 車線の大型高速道路をトンネルで貫通する計画であり、大気汚染、地盤沈下など住民に甚大な被害を及ぼす公害道路として私達はその抜本の見直しを求めてきたが、事業者はこれに一切耳を貸さず、今回桂台トンネル掘削を強行することとし、本年 6 月にその旨を知らせるチラシ(資料 6)を住民に配布し、その中に 8 月 7 日と 8 日に工事説明会を行うことが記載されていた。この知らせを受けて連協は 6 月 29 日付で国交大臣、NEXCO 東日本社長及び横浜市長に対して「事前シミュレーションなしに盛土地帯にトンネル掘削するのは法に反する（要請）」とする文書（資料 7）を送付し、トンネル工事の前にコンピュータシミュレーションによって工事による地盤への影響、とくに大地震時における地盤沈下や地滑りなどを予測し、その結果を見た上で事を進めるべきであると申し入れた。というのは宅地造成等規制法第 16 条に「宅地造成工事規制区域内の宅地の所有者は、宅地造成に伴う災害が生じないようにその宅地を常時安全な状態に維持するように努めなければならない」とあり、造成宅地内での工事によって現在の安心で安定した状態を毀すことをしてはならないと定めているからである。実際、桂台トンネル掘削で地盤に影響を受ける地域は数千戸に上る谷埋め盛土地帯であり。と

くにトンネルが住宅地を貫通する湘南桂台地区は深さ 30~40mの盛土が 50%を占める所に 1500 戸の住宅が立ち並んでおり、大地震時の地滑りによる家屋倒壊、さらには人命への被害は避けられないのである。

以上、南線計画の危険性について述べたが、以下に同計画に関連した二つの重要な問題について述べ、委員会審議で取り上げて頂くようお願いする。

#### 4. 土地収用法適用から事業認定告示に至る間の問題点

事業者は平成 26 年 3 月 6 日に突如南線に土地収用法を適用して同年 8 月 27 日に国交大臣に事業認定申請書を提出し、これに対して本年 10 月 2 日に事業認定告示が行われた。ここまですれば何を言っても無駄という考えが人々の間に蔓延するようになるのが普通である。いま私達が最も恐れているのは、このような雰囲気の中で南線の審議が行われるため、このことが審議に影響しないかということである。もちろん、委員会としては事業認定の如何に関わらず、南線事業の再評価について詳しい審議がなされるものと信じており、私達は実際事業認定告示の内容も含めてこれからが本当に真剣な審議が必要であると考えている。そのため、今回の事業認定告示に至る経過をふりかえりながらその手続きが果たして合法的で妥当なものであったかについて以下に述べることとする。

##### ①862 名に上る土地売却意志のない地権者を一括処理するのは無謀である

平成 26 年 3 月に起業者が南線に土地収用法を適用した時点で所有地を南線用地として売却しないとする地権者は 862 名の多きに及んでおり、これに驚いた起業者は地権者個人を相手にせず、全体を一括して対処することにして収用法を適用したものと思われる。用地交渉はあくまでも一人一人の個人を相手に行うべきものであるにも拘わらず、このような個人の存在を無視したやり方は無謀であるだけでなく明らかに法に反する違法行為である。憲法第 13 条に「すべて国民は、個人として尊重される」とあるように、全体は個人によって構成されるので、基本となる個人の尊重がなければ全体はあり得ないのである。さらに、憲法第 29 条で財産権はこれを侵してはならないというのは個人個人の財産権を保障することである。このように憲法が保障している個々の個人の権利を無視して 862 名を一括して処理しようとするのは無謀だけでなく明らかな不法行為である。

##### ②用地取得率 68.8%で土地収用法を適用するのは異常である

上記したように平成 26 年 3 月に事業者が南線に土地収用法を適用した時点で南線用地として所有地を売却する意志のない地権者は 862 名の多きに上っており、用地取得率も 80%に届かない 68.8%に過ぎなかったのであり、地権者の 30%以上が土地売却に応じていなかったのである。

憲法で保障された財産権を侵すような法律の適用は慎重の上にも慎重を期すべきであり、実際従来は土地売却を拒む地権者が 10 名以下の一ケタの場合に限られるのが慣行となっていた。これに比べて地権者 862 名という膨大な数に対して土地収用法を適用するの

は前代未聞のことであり、その強引なやり方には空恐ろしさすら覚えるのである。そのやり方が強引で異常なことは事業者自身十分認識していたのであり、そのことは地権者数をベースにした正式の用地取得率 68.8%と並べて土地の面積をベースにした 86.2%を用地取得率と称して表示していることからわかる。しかしこれは誤魔化し以外の何ものでもない。というのは国交省自身が正式に定義した用地取得率は人をベースにしたものであり、土地面積をベースにしたものは存在しないからである。

### ③事業認定申請書には法的瑕疵がある

事業者は平成 26 年 8 月 27 日に国交大臣に対して事業認定申請書を提出したが、その中に法的に記載が義務付けられている事項が記載されておらず、これは明らかな法的瑕疵である。すなわち、横浜市が宅地造成等規制法に基づき昭和 37 年に宅地造成工事規制区域を指定し、南線事業地はすべてこの制限区域内にあるにも拘らず、そのことを法的制限地として記載すべきところ、これを記載しないまま申請書を提出した。これは明らかに法的瑕疵のある文書であり、正しい申請書とは認め難いものである。それにも拘らず、このような不備な文書を受理して事業認定告示をしたのは明らかに法に反する。

### ④社会資本整備審議会による不当な住民無視

土地収用法第 15 条の二には「国土交通大臣は、事業の決定に関する処分を行おうとするときは、あらかじめ社会資本整備審議会の意見を聴き、その意見を尊重しなければならない。」と定めている。法律の条文にこのように明確に定めていることは、国が行う公共事業の在り方に社会資本整備審議会の意見が決定的に重要な意味をもつことを示すものである。そのため私達住民としてとして国交大臣による南線の事業認定処分に当たっては是非とも当該審議会に地元住民にとって南線計画がどんなに危険な迷惑道路かについては是非とも知って貰いたいと考え、本年 4 月 28 日と 5 月 21 日の 2 回にわたり、審議会として私達住民の意見を聴いて頂くよう要請書を提出した。しかし審議会からは一切の回答もなく完全に無視された。それでも私達は審議会から意見書を提出せよとか口述の機会を与えるといった報せが必ずくるものと信じて待機していたのである。そのような中、10 月 2 日に国交大臣による南線の事業認定告示がなされ、これを知って私たちは愕然とすると同時に限りない憤激を覚えたのである。というのは、国交大臣へ意見を答申するに当たって審議会として起業者と住民双方の意見を聴くべきものを起業者の意見だけを聴いて住民を完全に無視したことが明らかだからである。これでは社会資本整備審議会の存在理由とは一体何かを疑わざるを得ないのである。実際、今回のことからみて単に国の事業にお墨付きを与えるだけのものに過ぎないように思われるので、その在り方が厳しく問われなければならないと私達は考える。

一方、国交大臣としても同審議会に意見諮問して答申を受けた際、そこには起業者の意見だけで住民の意見が一切ないことを知ったはずであり、これは一方的で不公平だから住民の意見も入れたものを出し直させるべきだったのである。それをしないまま事業認定の

処分をしたのは不当であり、法に反する。法第 15 条の二に社会資本整備審議会の意見を聴き、それを尊重せよというのは、同審議会の答申が一方に偏らない公平なものであることを前提にしているはずだからである。

#### 4. 南線は本当に必要な道路か

貴重な税金を使って道路を造る場合、そこには、高い必要性がなければならないし、とくに大型道路事業の場合、それは決定的に重要な要素である。このような視点からみたとき、南線についていまの時代に 4300 億円の巨費を投じて建設しなければならないほどの必要性とは何かについて誰もが首肯できる説明がなければならぬにも拘わらず、そのようなものがあるようには思われぬのである。

事業者は首都圏の高速道路網整備のために必要と言うが、何の目的でその整備が必要かについての説明はなく、むしろ時代錯誤の東京一極集中のイメージを思わせるものがある。また、首都圏の渋滞緩和のためというが、横浜市の中心部から遠く離れた所に南線を建設しても都心はもちろん横浜市内の渋滞緩和にどれほどの効果があるのか疑問である。また、大地震災害時の緊急輸送路として必要という意見もあるが、平時ですらトンネル内の落盤事故が頻発していることを考えると、大地震時にトンネル内の落盤事故は不可避と考えるべきであり、そうすると緊急道路どころかむしろ災害救助活動を妨げる厄介物となる恐れすらある。このように事業者が言う南線の必要性とは必須のものとは程遠く、一応考えればこのようなものがあるといった程度のものに過ぎない。

上述の事業者の主張に比べて横浜市が主張する南線の必要性はより現実的で合理性があり、多くの人が一応納得できるもののように思われる。横浜港のハブ港化は横浜市だけでなく国としても大きな目標であり、そのため港と各地を結ぶ道路網の整備は不可欠であり、南線はそのために大きな役割を果たす道路だというものである。そのため国と横浜市は協議の上、住宅地の真中に 6 車線の大型高速道路を貫通すると言う通常は考えられないような計画を立案し、これを推進しているのである。確かに南線が完成すれば、それを利用して各地と横浜港間の交通事情は大きく向上し、横浜市によると現在東名高速から横浜港までの所要時間約 42 分が約 34 分に短縮されるという。これが、横浜市が主張する南線の必要性であり、そこにはそれなりの合理性があると言ってよい。

ところが最近道路状況が大きく変わり、上記した南線の必要性の理由は大きくその意義を失ったのである。それは平成 26 年 10 月 7 日に横浜環状北西線が着工され、6 年後の 2021 年度の完成を目指しているという記事が新聞に掲載され（資料 8）、横浜の高速道路事情に大きな状況の変化が生まれたことがわかったからである。横浜市によると、環状北西線が完成すれば、東名高速から横浜港までの所要時間は約 20 分に短縮されるという。これは東名高速から南線を経由して横浜港までの所要時間 34 分に比べて大幅な短縮であり、南線の必要性の理由はその意味を失うことになる。というのは、物資輸送のための大型車両は時間的に短く効率のよいルートとしてその多くが北西線ルートを利用し、南線ルートを走る車両は大きく減少するに違いないからである。さらに大きな問題として輸送コ

ストの問題がある。利益追求する企業として経済効率の良否は死活問題であり、物資輸送車をなるべく低コストで走らせようとするのは当然であり、北西線ルートと南線ルートについても徹底して比較するはずである。二つのルートについてのコストは今の段階ではわからないが、南線と北西線ルートで経由する経路を比べ、さらに所要時間が、前者が 34 分、後者が 20 分ということを見ると南線ルートに比べて北西線ルートがかなり低コストになることは間違いない。そうすると経済の原則に従って殆どどの輸送車が北西線ルートを選ぶことは当然であり、それ以外は考えられない。これは漠然とした机上の理論ではなく、いま現在起こりつつある現実の問題であり、今や南線の必要性云々を論ずるよりもいかにしてこの計画を無駄のない形で収束させるかを考えるべき時期に立ち至っており、貴委員会としてもこのことを真剣に審議して頂きたいと私達は考える。

以上、最近になって初めて明らかになった南線計画の危険性について述べ、さらに事業認定告示に関する問題点のいくつかを取り上げ、最後に最近の交通事情の大きな変化の中で果たして南線建設の必要性はあるか、といった問題について述べました。私達は貴委員会が本文書を資料とともに精査されて、これらの問題を委員会で徹底して議論して下さることをお願いし、大きな期待をもって見守りたいと思います。

以上

#### 添付資料

1. NEXCO 東日本による南線釜利谷地区工事のお知らせ
2. 平成 27 年 3 月 10 日付連協より事業者と横浜市へ送付した南線計画の危険性に関する文書
3. 平成 27 年 4 月 28 日付連協より事業者と横浜市へ送付した南線の更なる危険性に関する文書
4. 平成 23 年 3 月 18 日付 NEXCO 東日本横浜工事事務所長から横浜市長に宛てた南線と金井汚水幹線との交差に関する文書
5. 平成 23 年 3 月 25 日付横浜市長より NEXCO 東日本横浜工事事務所長に宛てた南線と金井汚水幹線との交差に関する協議の回答書
6. 平成 27 年 6 月 NEXCO 東日本と横浜市が関係住民に配布した南線桂台トンネル工事の説明会についてのお知らせ
7. 平成 27 年 6 月 29 日付連協から事業者と横浜市長に送付した事前シミュレーション実施要請の文書
8. 横浜環状北西線着工を報道した平成 27 年 10 月 8 日の新聞記事