



連協道路ニュース

発行 横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会 事務局
Tel 045-893-4877 <http://renkyoueditor.web.fc2.com/>
Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

号外

(創刊 1988.12.14)

2013.05.15.

環状南線 Q & A 特集

「横浜環状南線の 現状と課題」

平成 25 年 5 月 15 日

横浜環状南線(圏央道)対策連絡協議会

地元住民の皆様へ

1988年9月に連協が結成され、南線計画の抜本的見直しを求めて運動をはじめ今年で25年目になります。この間に連協は、私たちの生活環境と健康そして生命、財産を守るために規律ある運動を続けて南線計画の進行を大きく遅らせてきました（計画発表時、平成9年完成供用が現在平成33年に延長）。

このような事業の遅れを取り戻そうと事業者は最近取付道路などの工事を強引に進めており、これを見て住民の中には道路はもうすぐできるのではないかと心配する人もいます。しかし、南線本線についてはまだ一切工事は始まっていませんし、むしろこれからが南線建設の正念場です。私達は今こそ南線計画反対の原点に立ち戻り決意を新たにする必要があります。そのため、今南線計画がどのような状況にあるかを知って頂くために分かり易い形でQ&Aを作りました。是非目を通して頂き、これを契機として今後も今まで以上に共にがんばっていきたくないと願っています。

横浜環状南線（南線）に関するQ&A

Q1：連協の南線計画反対運動は私達の生活環境を守るためということで始まったと思うのですが、南線計画のどこが問題で、できると環境がどのように壊されるのですか。

A：南線計画の一番の問題は6車線の大型高速道路を住宅地の真中を縦断して造ることです。そうすると車の排ガスによる大気汚染や騒音などで私達は大変な公害の被害を受けることになるし、トンネル掘削による地盤沈下で住宅への被害が発生して私達の生活環境が大きく壊されることは間違いなく、そのためこの計画に反対しているのです。

Q2：事業者は公害のない環境にやさしい道路を造るといっていますが。

A：事業者はそのように言って住宅地の中や周辺に高速道路を造ってきましたが、そこではほとんどが大気汚染による喘息などの公害患者が発生し、そのため公害患者救済のための裁判が起こされたというのが本当です。住宅地の中に造った高速道路で公害を引き起こさないものなど一つもないことは事実が示していますし、そのことは事業者もよく知っているのです。

Q3：最近自動車技術も発達し、燃費の良いハイブリッド車、電気自動車さらには燃料電池車の時代になるといいます。排ガス問題は以前に比べて問題がないのではないですか。

A：確かに以前に比べれば排ガスはその分減少するでしょう。しかし全車種の切り替わりには大変な時間が必要です。また車を走らせるエネルギーを発生させるには燃料が必要で、その分発電所の排ガスが増加し発生場所が変わるだけで環境の悪化には変わりありません。またその時代になろうと騒音、振動や地盤沈下の心配は変わりません。

Q4：事業者は南線ができると環状4号線の渋滞が緩和されると言っています。地元住民の中にはそれを信じて南線ができることに期待している人も少なくないと思いますし、実際そうだと地元住民にとって大きなメリットだと思いますが。

A：事業者は南線ができると環状4号線の渋滞が緩和されると宣伝していますが、それは事実と反する大きな間違いです。というのは、昨年国交省が公開した文書によると南線ができたときの環状4号線(13km)の走行時間の短縮は僅か1分に過ぎません。つまり南線ができて現況の4号線は何にも緩和されないことを国交省自身が認めているのです。その一方で国交省は平成22年12月の新聞記者発表で、原宿交差点立体化で環状4号線の原宿交差点と笠間間の約4km区間で11分の時間短縮があり、大きく渋滞が緩和されたとしています。地元住民は以前から環状4号線の渋滞緩和は南線建設ではなく原宿交差点の立体化が最も効果的なはずと主張していましたが、国交省がそのことを証明してくれたこととなります。

Q5：南線は環状4号線の渋滞緩和に何も寄与しないとすれば、それは私達地元住民にとって一体どんなメリットがあるのですか。

A：南線が地元住民にとってどんなメリットがあるのか私達運動している者にとってもさっぱり分からないし、事業者もそのことについては何も説明していません。というのは、本当のところ南線は、私達地元住民とは無関係に計画されたものですし、そのことは昨年12月24日に国交省事業評価監視委員会が南線を再評価して事業継続としたときの理由をみればよく分かります。その中では地元住民のことには一切言及せず、「南線は首都圏の交通ネットワークの一環として計画されたものであり、わが国の将来にとって極めて重要な道路である」と述べていることから南線が何のために造られるかがよく分かると思います。

Q6：地元住民にとってメリットがなくても、南線は横浜港と東名などを結ぶことによって横浜港をハブ港化して横浜全体の活性化に役立てるためと言われているんですね。

A：東名と横浜港を結ぶ一番の近道は東名と北西線を結び、北線を通して横浜港に至るルートであり、現在この計画が進行中です。これは大変効率的なルートですからこれが完成すれば南線の役割は殆どなくなり、無理してこれを造る必要はないと私達は考えています。

Q7：南線ができればこの栄区から東名や中央高速に早く行けると期待している人も多くいると聞きますし、事業者も宣伝していますが。

A：確かに横浜環状道路の話が出始めた頃には西線ができればこちらから海老名ICへ早く行けると思われましたが、現在この計画は全く立ち消えとなっています。また南線ができて田谷から湘南道路を経由して茅ヶ崎に抜け相模川を上って海老名で東名、八王子で中央高速と繋がるわけで現状と変わりはありません。したがって事業者はかなり無理して宣伝していますがその説明は納得できません。

Q8：地元住民にとって南線は何のメリットがないことがよく分かりましたが、デメリットの方はどうですか。

A：デメリットはたくさんあって大変深刻なものばかりです。一番大きなデメリットは私達の住んでいる素晴らしい生活環境が壊されることです。前にも言いましたが、住宅地の中に南線ができると私達住民が大気汚染や騒音などの道路公害の被害者になることは間違いありません。そのほか、南線沿線の地盤は軟弱地盤ですがそこにたくさんのトンネルを掘削すれば、大地震のときにどんな被害が発生するか想像するのも恐ろしいほどです。さらに問題なのは、南線の建設費 4,300 億円のうち 600 億円は横浜市が負担することになっていますが、人口減を迎えすでに交通量は減少していることや高度成長時代に計画した南線はそんな膨大な費用を投じて造らなければならないほど必要な道路なのかということです。横浜市民として私達はむしろそのような金は医療、介護、教育、少子化対策等に使うのが効率的だと考えますがそう思いませんか。

Q9：南線が地元住民にとって何のメリットがないだけでなく、大変な公害道路だということが分かりますが、それでもこれは国や市が進めている事業ですし、住民がいくら反対しても工事はどんどん進んでいます。これを見ていると反対しても無駄なようにも思うのですが。

A：用地買収し縄張りをして囲った土地や取付道路のために削り取られた工事現場などを見るといくら反対しても道路はできると思うのは無理のないことです。ただ、一部で取付道路工事などが行われていますが本線工事はまだ行われていません。取り付け取付道路工事と違って本線の工事については事業者にとっていろいろ難しい問題があるので容易に進めることはできません。

Q10：どんな問題があるのですか

A：財産権は憲法第 29 条で守られているため、事業者は地権者の承諾がない限りそこに勝手に道路を作ることはできません。そのような地権者は連協だけでも町会、自治会の共有地、多数者からなるトラスト地、個人地権者(約 40 名)を合わせて 10 件近くあります。また都市計画決定から 18 年も経ったが取得率は 75%に過ぎず事業者によると「南線建設のためには土地は売らないという地権者が 80 名ほどいる」とのことですから、これらの人達の理解を得られない限り本線の工事は進められないのです。ただ、土地を取得したところから本線の工事に入って反対する人たちに圧力を掛けることは事業者の常套手段ですから、その際にはみんなで応援したいと思います。

Q11：しかし事業者は、最終的には土地収用法によって強制的に土地を買収するのではありませんか。

A：確かに事業者は土地収用法によって強制的に土地を買収することができますが、憲法で保障されて財産権を奪うのですから県の収用委員会で審議するなどは大変面倒な手続きが必要ですし、地権者も財産権を根拠にいろいろの方法で収容に反対することができます。

Q12：どんな方法があるのですか。

A：強制収用するためには事業認定という法的手続きをとる必要がありますが、地権者は事業認定の差止めや取消しの裁判を起こして土地収用の不当性を主張することができます。ただ、いまの段階で土地収用のことなど心配するよりも、現在進められている事業を少しでも遅らせることを考えるべきだと思います。

Q13：事業を遅らせるというのはどういうことですか。

A：わが国では国や市が行う公共事業は一旦始まると、その事業が時代に合わなくなって不必要になり、これに住民がいくら反対してもそれを中止するという事は極めて少ないというのが実際です。南線についても連協は「この計画は高度成長時代に作られたもので、少子高齢化で低成長のいまの時代には合わないから抜本的に見直すように」一貫して主張してきましたが、事業者それに全く耳を貸さず、そのまま事業を続けています。このように住民の主張に全く応じない中で、私達としては事業をなるべく遅らせることによって結果的に現在の良好な生活環境を守るといふ実質的な成果を得ることをしているのです。

Q14：事業を遅らせることで実質的な成果が得られたということはどういうことですか。

A：事業者の最初の計画では南線は平成 9 年度完成供用となっていました。それを、連協を中心とした住民の反対で平成 19 年度完成供用と延期され、さらに平成 27 年度に、そして現在平成 33 年度完成供用と延期せざるを得なくなっています。もし住民の反対がなければ当初の計画通り平成 9 年度には南線は完成供用となり、6 車線の高速道路による道路公害で私達の生活環境は大きく壊されていたるに違いありません。とくに車の排ガスによる大気汚染で喘息患者が発生し、全国各地で起きたように患者の救済を求める裁判が始まっていることも十分ありうることです。このような生活環境の破壊が全くない状況を現在私達が享受しているのは、連協を中心とした住民の運動によって事業を遅らせてきたことによるのです。事業を遅らせるというのは地味で目に見えないため、案外皆さんは気付かず評価もしないようですが、実はこれは連協による運動の最大の成果と言ってもよいほど大きなことなのですし、このことは是非住民の皆さんには分かってもらいたいと思います。

Q15：1988 年以來 20 年以上にわたって行ってきた連協の運動が、私達の生活環境を守る上で大きな成果を挙げてきたことはよく分かりました。ただ 20 年以上経過して高齢化が進む中で反対運動からそろそろ条件闘争に切り換えてもよいのではないかという人たちが出てきていることも事実です。

A：確かに運動を進める上で高齢化の問題が大きな壁になってきていることは事実です。ただ、それだから条件闘争に切り換えようというのはいくらにも短絡的だと思います。条件闘争というのは道路建設を認めた上で話し合いをしようということですから、そうなると事業者は大喜びするでしょうが、私達住民にとって何のメリットがないだけでなく、それは今までの運動の全否定になるからです。

Q16：今までの運動の全否定とはどういうことですか。

A：道路問題など住民運動でもっとも大切なことは、住民の立場に立った正しい目的を定め、それに向かって一致団結して規律ある運動をすることです。連協は過去 20 年以上にわたりこの線に沿って 10 数団体、数千戸からなる組織が一致団結して運動を続けてきました。そして、ただ無暗に反対というのではなく、合理的、科学的視点から計画の不備や不当性を指摘し、法に則ってこれを追及することをやってきました。このようにして 20 年以上続いている連協の運動は全国的にも高く評価されていますし、連協はいまや全国道路運動の一つの中心的存在になっています。もし連協がいまの路線から条件闘争に変換すれば、評価は一挙に地に落ちてその存在すら忘れ去られてしまうことは間違いありません。そうなればいままでの運動は一体何だったのかということになり、私達としてこのようなことはならないためにも条件闘争ということは一切考えるべきではないと思います。

Q17：それにしても連協だけの運動では力不足ではないですか。

A：そのとおりです。全国には同じ立場の地域がありお互いに連絡しあい協力し合っ国交省を中心とした事業者に一致団結して計画の不備や不当性を指摘し、法に則ってこれを追及することにしています。最近は大震災を逆手に取り公共事業を推し進める国土強靱化に政府が舵を切りつつあります。この不当性に対処すべくこの 1 月に、道路だけでなくダムや堤防などあらゆる公共事業に問題を抱える団体が呼応して日弁連も含め公共事業改革市民改革会議を立ち上げ、連協もその中心として活動しています。

Q18：周囲を見ると土地買収は進んでおり、工事で崖が削られたりして南線は今一体どんなことになっているのかずいぶん気になっていましたが、こうしてお話して状況はよく分かりました。ただ、いままでの例をみていると国の事業は住民の強い反対があっても結局は造られているので、南線も最終的には造られるのではありませんか。

A：言われる通りわが国では行政が決めた計画は住民がどんなに反対しても決して中止することはないので、南線についても最終的には造られる可能性は十分あります。その場合、住民運動として大切なことは最終まで公害道路は造らせないという主張を貫き通すということです。というのは南線がもし造られたとき、その公害の被害者は私達の子孫、つまりここに住む後世の人たちなわけですが、その人達も私達が最後まで公害道路反対を貫いて運動したことを知ればそれを理解し、評価してくれると思うからです。私達の運動は単に自分たちの世代だけでなく、後世の人達とも深く関わっていることを考えて今後ともがんばっていききたいものです。

それにしても 年々世の中は新しい時代に変質しています。この計画はやはり時代にはそぐわないと官民含めて誰しも理解する時代が来ると確信しています。そのときまで反対し続け完成、供用年を彼方に押しやることにしたいと思います。

以上