



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 090-4825-7174 <http://renkyoeditor.web.fc2.com/>
Mail: renkyoeditor@mail.goo.ne.jp

第 343 号

(創刊 1988.12.14)

2018.04.01.

土地収用法の不当性について

去る 3 月 1 日に森友問題に揺れる衆議院会館大会議場において、連協も加盟している公共事業改革市民会議が主催し公共事業チェック議員の会が後援した、土地収用法に関する学習会が開催されました。主題は「石木ダムから見る土地収用法」として現在も日夜、強制収用により住んでいる土地を取り上げられようとしてご苦労されている 13 世帯の方々を中心に、土地収用法の不当性を参加者と一緒に共有しました。当日の参加議員は 5 名、代理の秘書参加が 8 名、一般の方 75 名と大盛況でした。



不当な土地収用法を経験した石木ダム関係者のほか連協と外環からも発表をしました。連協からは 5 人が参加し、会長が映像を使って横環南での数多くの土地収用法の不当性の実態を発表し訴えました。

私たちは日本が民主国家、法治国家であると信じて国民義務を果たし安心して行政に頼ってきました。しかし圏央道の一部である横浜環状道路計画の不当性を 30 年に亘り目の当たりにし、当事者である一般住民として数多くの行政訴訟、不服審査請求などを経験しました。そこで知り得た「**事業計画推進の不当性の原因が土地収用法にあり**」として、以下の通りその実態を国会議員はじめ関係者の皆さまに訴えます。

収用法は憲法に認める個人の土地所有権を公共事業の名のもとに奪うものであり、体裁上は国民の理解を得る形になっていま

すが、すべて儀式（隠す・騙す・逃げる・嘘をつく）であることが判明したのです。

これを機に公共事業の実施には地域住民が参加できる仕組みに法改正することが極めて重要であることを訴え、経験した者の責務として今後の法改正作業に協力することと致します。

これを契機に国会議員チェック議員の会と公共事業改革市民会議とで連携して定期的に引き続き勉強会に入り今後の公共事業の在り方につなげていく方向を見出しました。我々連協の 30 年に亘る運動が無駄なく生かされるよう、この活動の中でこれから政府に働きかけていく所存です。

なお当日の様子は市民会議のホームページ <http://stop-kyoujinka.jp/> に掲載されておりユーチューブにて確認できますのでご覧願います。（会長 比留間）

対外活動報告

- 03/01 公共事業チェック議員の会勉強会
4 名参加（石木ダムを中心に土地収用法を議論）
- 03/01 早稲田議員事務所
（秘書打合せ 会長）
- 03/07 公共事業改革市民会議世話人会（半蔵門会長参加）
- 03/08 NEXCO 文書回答立会い
（石井猛宅 会長）
- 03/12 NEXCO 横浜工事事務所訪問
（地盤沈下に係る事前協定化交渉
3 回目、会長他 3 名）
- 03/13 東京外環裁判傍聴（東京地裁、会長）
- 03/20 事業者との質問・回答会議
（朝日平和台会館）
- 03/23 田谷トラスト地収用委員会に審理後における意見書の提出
- 03/29 公共事業改革市民会議世話人会（初鹿議員事務所 会長参加）

事業者との質問・回答会議開催

3月20日午後、本年度4回目の質問回答会議を持ったので概要を報告します。

① 桂台トンネル～笠間公田トンネル間の大口開口部、掘割開口部からの排ガス量について

- ・排出ガス量はコンピュータ内データしかなく明示できないとの従来の回答、又、各トンネル出口部にあった「大口開口部は現計画では無い」との回答であった。
- ・平成23年「よこかんみなみ Vol.20」に掲載の大口開口部を無くしたことをこれまで口を閉ざしたままで来たことに事業者の不誠実さが物語られている。
- ・大口開口部無くしたことは換気塔排ガス量等基本計画の変更になるものであり何らかの手段を講じて明示するよう再要求した。

② 庄戸トンネル大口径部の覆い工の同時施工

- ・トンネル技術検討委員会では地山の荷重負担を支保工に加えてその内部に施工する覆工コンクリートにも負担させる提言であったが、事業者は荷重負担は支保工のみでも負担できるので覆工は時期をずらせて完成までには施工との回答を繰り返していた。
- ・住宅地のど真ん中で地盤強化が必要なほどの軟弱地盤帯での工事であり、「工事中での大地震に対する安全性確保上同時施工は不可欠との要求」を本年1月30日付で国交大臣・NEXCO 東日本社長・横浜市長に行って来たものである。
- ・今回、「支保工コンクリートだけの施工時に大地震への安全性の確認を行いたい」旨の回答を得た。

③ 桂台トンネル内上り線非常駐車帯位置変更について

- ・紆余屈曲を経て下り線はネオポリスの送電線下ユウカリ栽培地付近に移動されたが、上り線は犬山町住宅地付近の計画のままとなっている。これを住宅地から少しでも離れた下り線と同様の送電線下付近への移動を要求している。
- ・回答は「民有地であり移動は困難」とするものであった。
- ・非常駐車帯の寸法は下り線と同じであり、

同様事業用地範囲内で施工できるはず、また送電線下の利用形態を見るうえでは住民への安全確保を図るべきと再検討を要求した。

④ 桂台トンネルのセグメント強度について

・平成24年2月、岡山県水島市で工事中海底シールドトンネルでセグメントが水圧等から崩壊水没し5名の死亡者が出た。

平成28年6月厚労省の発生原因等の検討会報告書ではセグメント厚みを増大させることになっており、桂台トンネルについてもその見直しを要求してきた。

・事業者は「水島トンネルは鉄筋コンクリートセグメントであるが桂台トンネルは合成セグメント（鋼材を製缶加工し鉄筋を配置してコンクリート打設）であり水島事故での見直しは必要ない」との回答を繰り返すばかりであった。

・今回、「水島事故はトンネル強度設計上の問題でなく施工時に偏心が出た。このような時に鉄筋コンクリートセグメントは不具合が出易いため厚みを増すことを求めていること」であって、合成セグメントは元々強いものであり水島事故からの必要性は求められていない」との回答であった。

・工事上の偏心等はセグメント材質の問題でなく施工技術の不確かさの問題であり今後も桂台トンネル安全性の追求をしていく。

⑤ 湘南桂台地区の上郷公田線の2車線構造について

・上郷公田線は2車線（4種2級）、9,900台/日の計画交通量として計画されている。道路構造令では4種2級道路は基準交通量は10,000台/日と規定し、交差点の多い道路では基準交通量に0.8を掛けたものとする（8,000台/日となる）」と規定している。交差点は何カ所か存在しており、法律違反のとの指摘を1年前から行ってきている。

・事業者の横浜市道路局は根拠等具体的な説明をはぐらかせてきていた。

・今回も同様であったが強く具体的根拠の説明を求め、口頭で検討内容、計算式、データ類、結果が述べられたが、とても口頭では理解には至れず改めて説明を受けることとした。

（事務局長 長谷川誠二）