

東海道新貨物線計画に関する提言

清水嘉治<関東学院大学教授>

広岡治哉<法政大学教授>

<昭和43年8月>

解説

都市のなかにあらたに道路あるいは鉄道が布設される場合は、都市化が進めば進むほどその影響は大きく、かつ多様性を帯びてくる。この意味において、国鉄の輸送力増強第3次長期計画の一環である「東海道新貨物線計画」が、沿線住民をはじめ各方面にあたえるであろう騒音や振動等の物理的影響はもちろんのこと、各種の社会的影響は、その典型的なものといえよう。

横浜市ではこれらの影響についての社会科学の立場からの検討を専門家に依頼し、その結果提言のかたちでまとめられたのが本資料である。

住民との話し合い、都市計画との調整、都市公害の検討等の必要性がのべられている。

横浜市ではこの提言を国鉄当局と関係住民に提示し、これをもととして話し合いを重ね、問題解決の方向を見出すことを示唆している。

提言

わたくしたちは、新貨物線計画に関する国鉄当局、住民ならびに市当局のそれぞれの意見をきき、さらに各機関の提出した資料を慎重に検討した。その結果、国鉄当局の新貨物線計画には、多くの問題点が含まれているので、関係者は、これらの問題点について十分な考慮と検討をなされることを希望して、つぎのような意見を表明する。

なお、わたくしたちの提言は、2つの部分からなり、その1つは、新貨物線計画と住民、都市問題、都市公害との関連を中心に述べたものであり、その2つは、新貨物線建設にあたっての留意されるべき事項を中心に述べたものである。

I 新貨物線計画と都市問題に関する事項

1・国鉄当局は、新貨物線計画にあたって関係住民の意向を十分に尊重すべきである

<説明>

国鉄当局が東海道本線の抜本的輸送力増強のため、東京～小田原間の線増計画を実施し、それが間接的には通勤緩和対策に役立つものであるから、関係住民ならびに市当局に協力を要請したいという趣旨は、その計画目的の客観的根拠がきわめて薄弱のようにおもわれる。さらに国鉄当局の意向をきくと、新貨物線計画も5年後には貨物輸送が飽和状態に達するといっている。だがそれでは「長期計画」としての妥当性はますますなくなるようにおもわれる。とくにこのたびの新貨物線計画作成過程において、関係住民の意思を反映しなかったことは甚だいかんであるといわざるをえない。

公共事業の性格からいって、国鉄当局はとうぜ

ん、関係住民の意見を十分に尊重して計画を再検討すべきである。

昭和30年代以降の高度成長政策が日本の産業構造を重化学工業化するための強力な設備投資政策にあったことは、今日では周知の事実である。その結果、輸送の近代化が一般的に要求されてきた。だがこれまでの貨物輸送政策は直接成長政策に結びついてきたものであるので、都市住民の生活環境改善との関連で十分考えられてこなかった。だから過密都市への貨物線導入計画は、全体の交通計画体系との関連のなかで、とりわけ住民との民主的な話し合いのうえで機能的にすすめるよう考慮されなければならない。

このたびの国鉄当局の新貨物線計画を慎重に検討すればするほど、通勤緩和に名をかりて貨物輸送の近代化をはかっているとしか考えられないのは甚だざんねんといわざるをえない。もしそうだとすれば改めて抜本的な通勤緩和対策ならびに貨物輸送の近代化を多角的に検討し、住民の意向を配慮した計画を立案すべきであろう。このたびの新貨物線計画の該当地域には、市内の閑静な住宅地、学校、幼稚園、病院、商店街等があり、この地域住民は、こんどの新貨物線計画に対しては生活環境を悪化するとして強い反対の意思表示をおこなっている。こうした事態にさいして、国鉄は住民の声にもけんきょに耳を傾けるべきである。

国鉄当局は、公共企業体の精神にかえて改めて通勤緩和対策、輸送力の近代化をうちだしてほしい。また、市当局、県議会、市議会の要望事項も真面目に検討してほしいものである。

2・国鉄当局の全体計画は、都市計画、都市問題との関連で実施されるべきである

<説明>

戦後の都市構造は、昭和30年代の高度成長政策以降急速に変化した。横浜市の都市構造も人口と産業の集中化となってあらわれた。今日では、200万を擁する大都市となり、港湾都市、工業都市および住宅都市の一体化した総合都市の方向にすすんでいる。この過程で、市当局が、とくに力をしめした政策は工業化にもとづいておこった都市のマイナス面、すなわち公害問題の発生、交通量の激増、住宅難、都市環境設備の立遅れ、福祉施設の貧困化、学校、教育施設の停滞化などの克服にあった。

こうした住民の生活環境を改善する福祉計画くすでに市当局が、昭和41年に国際港都福祉計画を発表し、その具体的対策を実行していることは周知のことである。>は、自治体だけで解決されるべき問題ではなく、国も公共企業体も真面目に取りくまなければならない問題である。とくに公共企業体としての国鉄は、こうした都市問題を十分に考慮したうえで、通勤緩和対策、輸送力の近代化を計画的に実施してほしいものである。

つまり国鉄当局は、都市計画、都市問題の当面する諸課題を十分にふまえたうえで線増計画にとりくむべきなのである。ところが国鉄当局が過密都市である横浜市の住宅地域に新貨物線の線増計画をしたことは、きわめてざんねんなことである。これでは都市計画、都市問題の前向きの解決にはならないのではあるまいか。

こうした意味からも、国鉄当局は、横浜市の都市計画、都市住民の生活環境を改善する志向を十分にふまえて新貨物線計画を改めて再検討すべきである。そうでないかぎり国鉄当局と都市計画、都市問題とのいちじるしい矛盾は克服できないようにおもわれる。もし国鉄当局が貨物線計画を実施するにあたっては、この点を十分に考慮されて具体化すべきであると考える。

3 国鉄当局は、今日の都市公害が複合化し、累積悪循環する性格を十分に考慮して、計画を再検討すべきである。

<説明>

今日、横浜市 of 公害問題が産業公害ばかりでなく、政治公害都市公害によって新しい問題に直面していることは、専門家の調査によっても明らかである。とりわけ横浜市 of 公害は、主として産業公害にもとづいておこったものであるが、さいきんでは、それに輪をかけて都市公害がかなりの比重を占めてきている。

都市公害は市民の消費過程から発生するものであり、とくにさいきんは自動車の排気ガス、下水道、清掃施設の未整備による家庭下水、ゴミ投棄による河川汚染、さらに交通量の激増にともなう騒音、振動が急速に増加している。

こうした都市公害対策は、住民の自衛だけですまされる問題ではなく、自治体としてもその対策を具体的に展開しなければならない問題でもあるが、さらに国鉄当局もこうした諸問題の解決に協力してほしいものである。だがざんねんなことに、こうした都市公害が急速に発生するなかで、住宅地域に国鉄の貨物線の線増計画が実施されれば、騒音、振動の面で、公害を倍加させる傾向をもつ可能性があるようにおもわれてならない。であるから、都市公害の複合化、悪循環をさけるためにも、国鉄当局の新貨物線計画の実施は慎重に行なわれるべきであり、とくに住宅地域には万全の対策をすべきであろう。

II 新貨物線建設にあたって留意されるべき事項

1・新貨物線の建設は必要であるが、その路線選定は横浜市の都市計画<新規開発、再開発を

含む>との斉合性をもっておこなわれる必要がある。新貨物線建設と並行して旧貨物輸送施設の整理、再編成とこれによる都心再開発への協力が望まれる

<説明>

東海道輸送力の行き詰まりからみて、小田原・東京間の複線鉄道増設を急ぐ必要がある。

しかし、現東海道線は市街地密集地区を通過しているため、横浜市内における張付け線増は実行困難と考えられる。

別線増設の場合、つぎの理由から貨物線を別線として建設することが妥当である。

(1) 輸送力の行き詰まりとその打開の必要が、東海道線、横須賀線、湘南電車の旅客流動の増大によって主としてもたらされている点からみて、大船・東京間の線路増設の効果をあげるためには現貨物線を旅客線に転用し、貨物線を別線とする方が旅客流動の実態に即している。

(2) 貨物輸送施設は、都市の高度密集地区をさけて都市周辺部に立地させることが、都市計画上望ましい。とくに通過交通の多い横浜市の場合、中心市街地の内部に全国的貨物輸送ルートを抱えることは有利ではない。

(3) 横浜市に発着する貨物量は増大し、貨物駅の扱能力を拡大する必要がある。今後の貨物駅は、集約化され、近代的な荷役設備、自動車との協同輸送を必要とする。これらのためには広い駅用地が必要とされるが、用地取得は内陸周辺部以外では困難と予想される。

貨物別線、新貨物駅建設の場合、都市計画上つぎの点に配慮する必要がある。

(1) 横浜市の道路計画<とくに幹線道路計画>と照合し、物的流通の拠点となるとところに貨物駅を設置する。

(2) 通過交通が大部分で、住民との直接の接触が

ないので、極力住居地域の通過を回避する。

新貨物駅が設置されれば、旧貨物駅の機能を整理し、どうたしそれによって転用しうる用地を横浜市に提供することが望ましい。横浜市は、これを都心部再開発のために活用するべきである。

2・国および横浜市は、首都圏の鉄道、道路の抜本的増強のための路線を可及的速かに決定し、全体都市計画と調和しうるように幹線交通路予定線を位置づけ、計画的な市街地、住居地域の造成を進めるべきである

<説明>

従来、都市計画事業がおくれ、計画そのものも総合的でなく、無秩序に市街地が拡張している。鉄道、道路など都市計画に基本的に必要な社会施設が都市計画事業の対象として総合的に計画化されておらず、個々ばらばらに事業がおこなわれている。このために被害を受けるものは、つねに住民である。住民は安住すべき住居を選定するにも選定のための機会も材料も与えられていないといってよい。このような状況のもとでは、住民の鉄道建設反対運動や道路建設反対運動は、生活環境を自衛するための運動としてやむをえないものといわねばならない。

このような状況から脱脚するためには、住民参加のもとに、計画的な都市建設を進める以外にない。

首都圏の鉄道道路については抜本的な増強が必要であって、国鉄第3次長期計画による投資ではなお通勤地獄解消のために十分とはいえない。また内陸部に新鉄道を建設して新住宅地を開発することも緊急の課題である。すでに都市交通審議会は東京より茅ヶ崎付近に至る新鉄道の建設を答申しており、建設省は第2東海道の建設を検討してい

る。これらの予定される幹線交通路の路線は速かに決定して、都市計画全体の事業をはかる必要がある。

横浜市の立地条件から考えて全国的幹線あるいは首都圏内幹線交通路の市内通過はさげられない。これらは横浜市内発着旅客・貨物のためにも必要であるが、通過交通のために必要となる要素が大きい。通過交通路の開設が都市計画上の用途地域の環境と調和するようにはあらかじめ配慮することが必要である。そのさい、将来の変化に応じるように余裕をもった交通用公共用地の取得、留保をはかることが望ましい。

3・新貨物線建設にあたっては公害防止のために万全の措置を講じるとともに必要に応じて側道、緩衝地帯の建設を考慮するべきである

<説明>

住居地域、とくに住居専用地区の通過は極力回避するべきであるが、すでに近郊区域に住居が拡散している現在、最少限の住居地域通過は避けられない。住居地域、とくに住居専用地区の公害防止のために万全の措置を講じる必要がある。

とくに貨物列車は、深夜あるいは早朝に通過することが予想される。また国鉄貨物輸送近代化にともない、貨物列車も時速100kmまでスピードアップされるとつたえられているので、列車編成長の長いこと、機関車重量の重いこともあわせ考えると、騒音、振動防止はとくに努力する必要がある。

公害防止設備の実施にあたっては、横浜国立大学教授佐藤鑑氏を代表者とする調査団の報告書を尊重して、十全の措置を講じるべきである。

技術的 possible の限度において、墜道部分を多くし、土被りを厚くし、防音障壁を充実するなどの措置

を講じるとともに、住居地域においては側道，緩衝緑地などの建設が考慮されるべきである。

4・公害補償について考慮すべきである

<説明>

交通公害については、これを完全に防止することは、現在の技術では困難だといわれている。また緩衝地帯を設けることも、立地条件によって困難が予想される。また着工前に予測できない公害の発生する恐れもある。

従来、交通公害については、「公共の利益」「地域社会の利益」などの名目で建設が正当化されて、被害者に補償が及ばなかった。だが社会一般が受ける利益にともなう犠牲を特定の住民に負わせることは不当である。

公害発生者責任主義によって、交通企業が交通公害の被害者にたいして補償するのが当然であり、ひいては交通サービスの利用者全体がそのための費用を負担するべきである。他方、利用者一般の受益とは別に、交通改善による地価騰貴などから発生する一部の特定受益者は、その開発受益の限度において、費用を負担することが必要である。交通公害にたいする補償は、法制上、経済上、実現上の困難が予想される。しかし、住民の権益を守る上では看過できない問題点である。