

湘南桂台の生活環境を守る会 25年史

～高速道路に反対する桂台住民の活動記録～

～今後に残される課題～

第1部 活動の経過

第2部 環境問題との取り組み

第3部 今後に残される課題



荒井沢市民の森皆城山から

2013年2月23日撮影

平成25年6月

湘南桂台の生活環境を守る会

25年史編集委員会

25年史刊行に当たって

「湘南桂台の生活環境を守る会（以下“守る会”）」が発足して以来、この運動は四半世紀を迎えようとしています。この間、運動を続けてくださった会員諸氏のご努力が如何ほどであったかと感謝し、今までの活動がどのようなものであったかを検証し、今後に残された問題を明らかにしたいと、この冊子をまとめました。

しかし、この運動はまだまだ続き、たとえ横浜環状南線が供用されたとしても、その後には住民の健康が環境問題として残ります。南線が出来る限り、私たちは闘っていかねばならず、その時のほうが住民運動としては難しい局面となりますが、頑張っていきましょう。

会員の皆様ありがとうございました。また、事情があつて会を抜けられた方々にも感謝の意を表したいと思います。

「生活環境を守る」ということ

私たちの運動は、昭和 **62 (1987)** 年 8 月 **26** 日の朝日新聞の記事から始まっています。閑静な住宅地である湘南桂台 (**1353** 世帯) に、最初は小さな集まりが生まれ、やがて大きな動きとなって、横浜環状道路 (圏央道) 建設反対の運動に発展しました。運動を始めてから、今年 **25** 年目を迎えます。当時、計画発表の翌年には工事着工、完成の見込みは昭和 **72 (1997)** 年度と新聞は報じていましたが、**2013** 年の現在、一部で着工はしていても、完成にはほど遠い状況です。

反対の理由は、道路予定地が高速道路予定地であることを住民に説明せずに、大林不動産(株)が宅地を販売したこと、第一種住居専用地域のこの住宅地が、高速道路建設によって環境が破壊される恐れがあることでした。当時の新聞は、湘南桂台自治会について大きな紙面をとって何度も報道しています。当時の自治会会長もこの建設計画を知っていたにもかかわらず、それを自治会員に知らせずに計画を承認していたことで総会は紛糾し、異例のやり直し選挙が行われ、守る会から出た対立候補は得票 **832** (投票総数 **1129**)、得票率 **73.3%** で会員の支持を得たと報じています。

自治会の会長が交替したことにより、従来のボス的な会長による自治会運営を脱し、真に会員のための、民主的な開かれた自治会になりました。また、後に結成された連協を通じて、広く地域の環境問題に関心を同じくする他自治会との協同によって、環境保全に取り組む活動を活発に行うことになりました。

当選した新会長は、「自治会の中には圏央道建設に反対する人も、これを容認する人もいます。この問題は自治会活動の中の一つとして考えている」として、現在の環境を維持し、さらに良好な環境を求めていくこととしています。

運動を通じて、道路予定地から離れた地域に居住する人たちとも、自治会の将来を活

発に論じることができ、その動きが次のステップにつながり、それは現在まで受けつな
がって、道路問題だけでなく様々な面で広範な環境保全活動や福祉活動に発展していま
す。

その幾つかについて述べますと、

1. 将来高齢化することを見据え、その対策として自治会の協力を得て、**1995**年2月7
日と同年**12**月に「高齢社会に向けての意識調査」のアンケート調査を実施しました。
その結果を基に施設の誘致をはかり、設備の充実のため、各地の類似施設の見学、陳
情に積極的に会員が参加してくださいました。その結果、実現したものとしては「桂
台ケアプラザ・活動ホーム“径”」の誘致およびその設備である福祉給食活動のため
の大型厨房設備の充実があります。その時提案した雨水の利用や太陽光発電等の設備
は実現しませんでした。現在の社会状況に照らし合わせますと、当時私たちが考え
ていたことには先見の明があったと思われます。
2. 前項のアンケート調査の結果を受けて、守る会の女性会員の有志が自治会に働きかけ、
自治会に地域の福祉問題を考える委員会がつくられ、それがグループ桂台の創設に発
展しました。創設に当たっては、守る会から援助資金を7年間にわたって合計**33**万円を
提供し、個人会員と並ぶグループ会員として守る会会員も活動に参加しました。

このように、守る会会員の活動は、地域全体を一つにまとめる方向を見出し、横浜
市でも例を見ない活動を展開できたことを、この**25**年史の刊行にあたり、改めて思
い起こし、心から感謝します。

2013年4月8日

湘南桂台の生活環境を守る会

代表 山口 藤造

湘南桂台の生活環境を守る会 25年史
目次

25年史発刊にあたって

第1部	活動の経過	1
1.	発端	1
2.	行動の経過	2
3.	横浜環状南線（圏央道）と上郷公田線の都市計画	3
	（1）横浜環状南線の都市計画案の概要	
	（2）上郷公田線の都市計画案の概要	
4.	都市計画案の抱える問題点	5
	（1）横浜環状南線	
	（2）予測交通量と費用便益	
	（3）桂台地区にトンネルを掘ることの是非	
	（4）上郷公田線	
	1）地域住民の交通手段としての利便性	
	2）上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討委員会	
	3）道路構造上の問題	
	4）上郷公田線が桂台地区にもたらす環境被害	
	5）生活道路としての上郷公田線	
5.	都市計画決定と環境影響評価	10
	（1）都市計画決定と環境影響評価はどのように行われたか	
	（2）都市計画阻止の活動	
	1）道路計画に反対する住民運動	
	2）講師を招いての学習	
	3）横浜市等事業者側への働きかけ	
6.	道路予定地の用地問題	12
7.	政治へのアプローチ	13
8.	住民の自主活動としての環境調査	14
	（1）原宿・六浦線（環状4号線）の交通量調査	
	（2）煙流テストによる接地逆転層の観察	
	（3）窒素酸化物の測定	
	（4）騒音測定	
9.	類似道路の見学と調査	15
	（1）千葉県流山市の場合	

(2) 小菅ジャンクションの場合	
(3) 首都高速横羽線と産業道路が通る現場	
(4) 首都高速京浜島低濃度脱硝装置の見学	
10. 高速道路建設反対の広報活動	16
11. 道路問題以外への活動の広がり	17
(1) 遊水池にスポーツ施設を建設することへの反対	
(2) 福祉施設の誘致運動	
(3) 植樹と草花の植栽	
12. 「守る会」、活動の停滞から新たな展開へ	18
第2部 環境問題との取り組み	21
1. 大気汚染問題の現状と問題点	21
1-1 大気汚染問題のこれまでの経過	
(1) 横浜市アセス審査会の意見	
(2) 脱硝装置の設置に向けての活動	
1-2 今後の問題点	
(1) 環境基準値	
(2) 脱硝設備の設置	
(3) トンネル工法の変更と今後の換気所の設備について	
(4) 微小粒子状物質 (PM2.5)	
2. 上郷公田線の騒音問題	25
(1) これまでの経過	
(2) 横浜市との質疑	
(3) 騒音についての住民の心配	
3. 桂台地区の地盤	27
(1) 湘南桂台の宅地造成はどのように行われたか	
(2) 地質状況	
(3) 大規模盛土造成地と巨大地震	
4. 桂台にトンネルを掘るということ	33
(1) NATM 工法を適用する場合の問題点・疑問点	
(2) シールド工法を適用する場合の問題点・疑問点	
(3) 身近な地盤沈下被害	
(4) トンネル建設時の事故	

第3部	今後に残される課題	38
1.	社会資本整備政策（高速道路建設） ～問題点と政策の矛盾点および提言	38
	(1) 京浜港の港湾（海・陸）物流についての現状と問題点	
	(2) 災害時の資機材の運搬輸送についての問題点	
	(3) 救急患者の緊急輸送についての問題点	
	(4) 道路建設政策の矛盾点 提言： 今後の社会資本整備のあり方	
2.	事業評価監視委員会と組織機能	42
	(1) 関東地方整備局事業評価監視委員会（再評価委員会）	
	(2) 第1回再評価委員会	
	(3) 第2回再評価委員会	
	(4) 第3回再評価委員会	
	あとがき	47
	編集委員	48
	参考資料	49

第1部

活動の経過

1. 発端

湘南桂台自治会の南街区を横断して設けられている、幅 32 メートルの道路予定地、現在は桂台南一丁目と同二丁目の境界になっている。その一角に横浜市と大林不動産(株)連名の立て看板が立っていた。「この用地は都市計画道路（幹線街路）予定地です」とあった。将来、ここに新しい道路が通るという認識を住民は持っていた。

ところが、昭和 62（1987）年8月 26 日付の朝日新聞で、この予定地に高速・横浜環状道路が通るという計画が報道された。沿線住民がにわかに騒然となり、行動を起こした。住民がどのように考え、行動したかを記述するのがこの冊子刊行の目的であるが、その前に、この問題に関わる当時の社会状況を思い起こし、概略を述べる。

昭和 45(1970)年ごろから大気汚染が深刻な問題になってきていた。工業化の進展とともに、湾岸部には鉄鋼、電力、石油化学コンビナートが次々と立地し、これらの工場に隣接して幹線道路が建設されて、工場への原材料、製品の搬出入、物流分野での自動車依存度が高まっていた。これに伴い、道路公害問題が深刻になってきていた。例えば、昭和 57（1982）年から昭和 63（1988）年の間に4次にわたる川崎公害裁判はその典型的なものである。

この裁判においては、平成 10 年（1998）年8月 19 日に横浜地裁川崎支部が自動車排ガスの有害性を積極的に認めている。具体的には、昭和 44（1969）年ごろから昭和 49（1974）まではNO₂およびSO₂により、昭和 50（1975）年以降はNO₂を中心にSPMとSO₂の相加的作用により、この地域に居住する者には“指定疾患（呼吸器系疾患）を発症、または増悪させる危険性があった”と認めている。

なお、この裁判では、大気汚染物質の一般的到達範囲について、“窒素酸化物または二酸化窒素の距離減衰調査の結果は、おおむね道路端から 50 メートル地点では3分の2程度までしか減衰せず、150 メートルで約2分の1程度まで緩やかに減衰する”と述べている。



2. 行動の経過

1987年

- 9月 7日 沿線の主婦3名が横浜市道路局に出向き、新聞記事が事実であることを確認。宅地購入時に、販売業者からこの予定地は一般生活道路用地であるとの説明を受け、物件説明書にもそのように記載されている。この計画は沿線住民に伝わる。
- 9月26日 自治会の理事会で計画の一部を **K** 会長が説明。
- 10月10日 道路用地に面する自治会の班長会議。
- 11月29日 住民の緊急集会。
- 12月 5日 横浜市道路局道路企画課長からの説明会（自治会役員、住民代表ほか）。
- 12月13日 これまでの経過と計画について自治会長の説明会（参加者 **324** 名、**254** 世帯）。
K 会長が「私は道路予定地に高速道路が通ることを知っていた」と発言。会場が騒然となる。
- 同日 沿線住民が要望したので、自治会は横浜環状道路の専門部会設置を決めた。

1988年

- 1月 1日 沿線住民がこの道路計画の経過説明文書を自治会員全戸に配布。
- 1月10日 「道路問題を考える会」発足（以下「考える会」と略す）。
- 1月26日 「女性の会」発足。当時、男性は会社勤めのため、次の休日まで女性がつなぎの活動をした。
- 2月13日 自治会第1回「横浜環状道路対策委員会」を開催、経過説明と陳情書を協議。
- 2月28日 陳情書提出について話し合い。
- 3月14日 「考える会」が横浜市議会に計画の廃止を要求する陳情書を提出（署名 **2289**）。
- 3月27日 「考える会」を「湘南桂台の生活環境を守る会」（以下「守る会」と略称）に改組。会長に山口藤造氏。神奈川新聞の報道では、約 **600** 名の参加。
- 4月17日 自治会定期総会。出席者 **574** 世帯（翌日付読売新聞には **1353** 世帯とある）。委任状の取り扱いで混乱の末、流会。
- 5月22日 自治会長選挙
投票総数 **1129**、投票率 **83%**、山口候補 **832** 票、**K** 候補 **281** 票（読売新聞）

山口氏は「守る会」会長を辞任、会長代行に石川廣氏。
6月 5日 自治会総会開催。

以上が「守る会」誕生までの発端と経緯である。湘南桂台自治会が住民に開かれた民主的な自治会として生まれ変わり、自治会組織の中に「横浜環状道路対策委員会」が設けられ、「守る会」はその原動力として活動を開始した。その活動の内容を分野ごとに分類して以下に記述する。

3. 横浜環状南線（圏央道）と上郷公田線の都市計画

桂台地区では、横浜環状南線は地下を通り、その上の地上（一部地下）に上郷公田線が造られる計画になっている。

(1) 横浜環状南線の都市計画案の概要



全長約 40 キロにわたる横浜環状道路計画がわれわれの前に姿を現したのは、昭和 62 (1987) 年 8 月の朝日新聞の報道によってである。しかしこの段階で、横浜環状道路の一部であるわれわれの住む南側部分が圏央道に組み込まれた計画であろうとは気がつかなかった。

あとになって調べてみれば、すでに昭和 56 年 (1981) 年 12 月に、横浜 21 世紀プランの中で調査検討すべき路線と位置づけられていたのであった。

横浜環状道路には次の二つの役割を持つとされている。(図参照)

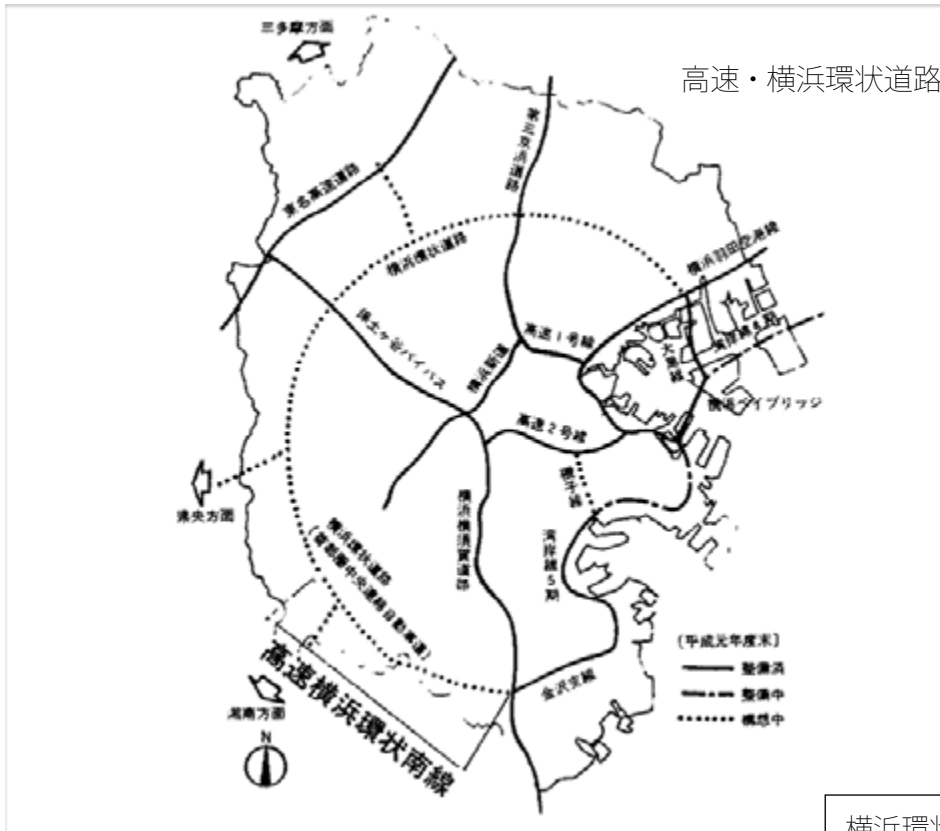
- ① 市の中心部から 10～15 キロ圏を結ぶ環状道路で、郊外地域相互を連絡するとともに、国道 1 号、東名高速道路、保土ヶ谷バイパス、第三京浜道路、首都高速羽田線などの放射道路を結び、市内に流入および通過する交通をコントロールする。
- ② 横浜の新副都心および新拠点を結び、周辺地域の活性化を促すとともに、臨海部と内陸部を結ぶことにより、港湾流通機能を強化し、横浜の首都圏における広域的中核都市としての位置づけを高める。

横浜環状道路の南側の横浜横須賀道路から国道 1 号線に至る 8.7 キロは首都圏中央道路（圏央道）計画の一部で、北側の首都高速道路横羽線から第三京浜国道に至る 9.4 キロは、首都高速道路横浜環状線とされている。この二つの高速道路を結ぶ西

側ができてはじめて環状道路となるが、このうち南側だけが6車線計画である。

③ 横浜環状南線の仕様

路線名	一般国道 468 号線
区間	横浜市金沢区釜利谷町～戸塚区汲沢町
延長	約 8.9 km
設計速度	80 km/h
標準幅員	29m 車
線数	6 車線



横浜環状南線の概要は、
20 ページの図参照

(2) 上郷公田線の都市計画案の概要

上郷公田線は、横浜環状南線（圏央道）の公田 IC へのアクセス道路であり、栄区内の幹線道路網の一部を形成し、また、区内の自動車交通の円滑化を図る目的で、環状 4 号線（原宿六浦線）のバイパス機能を持つと位置づけられている。

上郷の神戸橋から桂台を通り、桂町に至る 3.2 km の道路である。桂町から本郷台駅付近を通り、舞岡へと向かう道路につながる。

路線名	都市計画道路上郷公田線 区
間	栄区上郷町～栄区公田町 延
長	約 3.2 km

計画速度	50 km/時	神戸橋～公田インターチェンジ（以下 IC と標記）間は 50 km/時 公田 IC～桂町交差点間は 60 km/時
標準幅員	30m	
車線数	2 車線	神戸橋～公田 IC 付近
	4 車線	公田 IC～桂町交差点

この道路は3つの機能とともに、従来は、桂台地区へは大型車の進入は禁止されてきたが、この道路ができると大型車の進入が解除される。

4. 都市計画案の抱える問題点

(1) 横浜環状南線

この道路計画によると、横浜環状南線は、東京都内を通過する車両を周辺に迂回させるべく計画され、一部で建設が進められている高速道路、即ち首都圏中央連絡自動車道の一部をなすとされている。この道路は桂台地区では横浜環状南線と上郷公田線の二つの道路が上下2段重ねて建設されることになっている。即ち、前者は地下を、後者は地上を通るのである。地下を走る高速道路は、ここにトンネルを掘ることによる住宅地の地盤に影響しないかという不安に加えて、地下の自動車排気ガスと微細な粉塵がどう処理されるかという問題、地上の新設道路については、予定地がある以上いずれ将来ここに道路ができることを予知してはいたが、どんな道路ができるのか、その構造と交通量、それらによる大気汚染、騒音、振動などが最大の関心事になる。

横浜市や鎌倉市のような都市の中に横浜環状南線（圏央道）や幹線街路の上郷公田線のような道路を建設しようとする場合には、法律に基づいて都市計画決定が行われなければならない。この決定を行うにあたっては、横浜環状南線（圏央道）計画についての大気・騒音・振動等の環境影響評価が行われる。これらの手続きが完了しないうちは、事業認可は下りないし、用地買収や工事着工もできない。しかし逆に、都市計画決定が行われれば、その通りに計画が実現される。横浜市の場合、都市計画道路の整備は、1989年3月31日現在47%で、半分以上は実現していなかった。

(2) 予測交通量と費用便益

当局は“高速道路が出来れば交通渋滞がなくなり、大気汚染が軽減される”と説明していて、この地域を通過している現在の交通量に、横浜環状南線 54,900 台、上郷公田線 7,700 台が追加されても大気環境が良くなるという理屈は、住民が理解するにはほど遠いものであった。

環境アセスメントの前提条件となる計画交通量について情報公開はなされず、特に上郷公田線の交通量1日 **7,700** 台はあまりにも少な過ぎるのではないかという疑念について、公表された資料の間に矛盾があっても、理解してほしい、の一点張りである。

(3) 桂台地区にトンネルを掘ることの是非

桂台地区はもともと山地であった。その山頂部を削って谷部を埋め立てて平らにし、宅地の造成をおこなった場所である。そこに家を建て、日々生活しているこの地盤、地下がどういう状態であるかは定かではない。ここに幅 **32** メートルのトンネルを掘って高速道路を建設するという計画である。事業者は3か所でボーリング調査を行ったが、これで地域全体を推し量ることができるのか、甚だ疑問である。住民が生活する場の地下で何が起これるか、という不安は残ったままである。万が一にも地盤の沈下や崩壊が起これば、住民の生活の基盤は一瞬で崩れ去ってしまうのである。それが住民の目の届かない地下から起これるのである。

(地盤問題は第2部「環境問題との取り組み」で述べる)

(4) 上郷公田線



上郷公田線については、主として「地域住民の交通手段としての利便性」および「道路構造上の問題」という二つの側面がある。さらに「通過交通量予測の問題」があり、これらはいまだに決着を見ていない。これらの問題について議論の経緯を記述するこ

とにする。

- 1) 地域住民の交通手段としての利便性 この道路は、横浜環状道路へのアクセスのほか、環状4号線のバイパス、市の幹線

道路として機能する道路である。そのため、桂台地区にとっては早朝の4～6時および昼間の2～4時ごろは大型車の混入率が20パーセント程度見込まれると予測しており（従来は大型車の侵入は禁止されている）、市内の第1種低層住居専用地域にこのような大きな幹線道路が建設された例はないということが分かった。

湘南桂台自治会の道路委員会は、このような機能をもった道路が供用されれば、この住宅地内の生活道路は上郷公田線に出入りする車両の通過道路として利用されるようになることを懸念し、これらの車両が起す騒音、振動、排気ガス、交通事故等によって第1種住居専用地域としての環境基準が守られるのか、市との話し合いを続けているが、納得できる回答は得られていない。

計画が発表された当初は、「この道路が完成すれば、バス開通により本郷台や本郷台駅への利便性が増す」と説明されていたが、計画が進むうちに、「市はバス路線を縮小しているし、この地区は神奈中のエリアであって横浜市のエリアではない」（平成20年6月）とか、「バス運行に関しては地域住民が神奈中と交渉してほしい」と発言している（平成21年1月）。神奈中も平成21年9月の説明会の折り、「本郷台駅へのバス路線の計画はない」としている。

- 2) 上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討委員会

横浜市は平成16年6月に上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討委員会を開催した。その第3回（平成16年10月28日）で、「本郷B地区（ほぼ“本郷中央地区連合町内会”エリア）の住民の37%*がJR本郷台駅を利用している」というデータを示した。委員は、「本郷B地区に含まれる桂台の丘の上の住民の多くは大船駅か港南台駅を利用しているし、本郷台駅に行くバスの便はない。本郷台駅行きのバスを交渉した経緯もない。このデータには疑問がある」と主張した。市は「栄区民意識調査のデータから作成した」と回答したが、委員の意見で市の議事録には「実際には本郷B地区にはこのデータに該当しない地区もある」と記載された。また、アンケートの取り直しを要求したが実現しなかった。（注）*大船駅利用者は40%

- 3) 道路構造上の問題

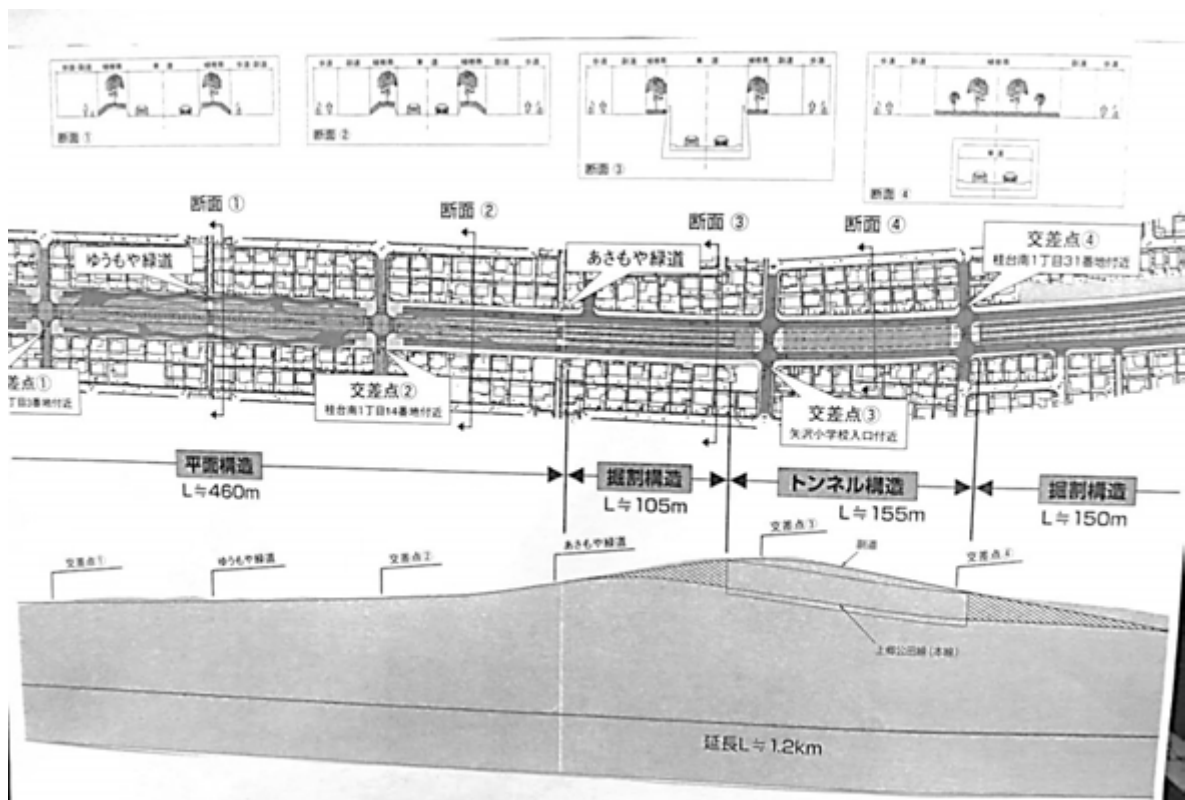
第5回基本計画案検討委員会（平成17年1月26日）で、市は上郷公田線の構造として6案を提示した。

- | | | |
|--------|------------------|-------|
| (1) 平面 | 車道センター（車道は道路の中央） | 副道あり案 |
| (2) 平面 | 車道センター（ // ） | 副道なし案 |
| (3) 平面 | 車道両サイド案 | |

- (4) 掘割案
- (5) 部分トンネル案
- (6) 築山案（道路に沿って住宅側に築山を設ける案）

これらの案について検討が行われたが、それぞれに問題があり、これに“全線トンネル案”を加えてほしいという意見が出たが、市はそのような案が住民から出されたことは記録しておくという回答に止まった。また、市は大気質、振動、騒音、通過交通量等の環境影響資料を示し、環境基準をクリアすると説明したが、住民側はその予測値が守られるか疑問であるとして上記6案も含めて合意には至らなかった。

平成 17 年 9 月、上郷公田線桂台地区基本計画案検討会に示された 6 案には、地域内の“あさもや”“ゆうもや”両緑道が閉鎖され、陸橋による横断歩道が図で示されている。この緑道は、宅地開発時に造られた、住民のための、安心・安全な歩行者専用道路であると市に説明、道路委員会から自治会長経由で、「これら二つの道路を分断・閉鎖しない」よう横浜市長に要望書を提出した（11 月）。これに対して市長から「貴自治会の要望に配慮する」との回答があった（11 月）。上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討委員会は、第 11 回をもって平成 18（2006）年 1 月に終了した。



平成 18(2006)年 2 月、市は上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討報告書を検討委員会委員に配布した。この資料に基づいて道路委員会は、上郷公田線の通過交通量、騒音、振動、大気汚染等について検討を加え、横浜市道路局との話し合いを継続している。横浜市は平成 18（2006）年 5 月、上郷公田線の広報誌“アヴェニュー”で、

検討委員会で合意に至らなかった上郷公田線の構造 6 案について栄区住民にアンケートをとった。その結果は、(5) 案の「部分トンネル案」が最も多かったと“アヴェニューVol.11”で伝えている(10月)。平成 19(2007)年 3月、“アヴェニューVol.12”で、上郷公田線の基本計画案を策定し、一部区間を「部分トンネルと掘割構造」として本線を中央に配置した基本計画案、平面図、縦断図を広報した。

道路委員会は平成 20 年 7 月、道路委員 16 名中 13 名が環境悪化を防ぐため、「上郷公田線は桂台地区を全線トンネルとする」案を市に要望してほしいと、道路委員長を通じて自治会長に具申したが、自治会長と道路委員長は「委員全員が全線トンネル案を支持しているわけではない」からとして、要望の主旨を市の原案“部分トンネル案”と道路委員会が要望する“全線トンネル案”とを比較検討してほしいと変えて横浜市道路局長に提出した。道路局長からは、「比較検討の結果、部分トンネル案を基本計画として事業を進めたいとの回答であった。

4) 上郷公田線が桂台地区にもたらす環境被害

従来、環状 4 号線の金沢方向から来る車両に対して、時間をきめて左折禁止、さらに、富士見通りのバス道路を除いて、大型車両の通行が禁止されて、桂台住宅地の環境が守られてきた。ところが、上郷公田線が開通すると、当然これらの規制がすべて解除され、環状 4 号線と同じ状態になってしまう。つまり環境面では、第一種低層住居専用地区が商業地区と同様の状態に引き下げられるということになる。このことは、“まちづくり”の観点からどう考えているのか、行政側はもちろん、自治会に対しても問い質したいところである。

大型車両が住宅地の中を、常時、わがもの顔に走り抜ける。特に夜間や早朝、沿線住民が騒音や振動から受ける苦痛は想像に難くない。これに対して、事業者である横浜市は、「防音壁」程度の場合当たりの対策しか示せないでいる。

5) 生活道路としての上郷公田線

「上郷公田線が出来れば、本郷台駅に行くのに便利になる」と事業者は言う。ところが、どう便利になるのかが分からない。桂台の住民には、本郷台駅に行く習慣がない。鉄道利用、買い物のためには、大船か港南台に行く習慣が根付いている。本郷台駅周辺の商業施設は貧弱、JRの電車に乗れば横浜の中心部に行くのに、大船駅や港南台駅から乗るよりも電車賃が 80 円も高くなる。そもそも、桂台を經由して本郷台駅に行くバスが新設されるという見通しさえ立っていないし、要求そのものがないのだ。神奈川中央交通社には、そのようなバスを走らせる気がないし、横浜市交通局も同様の考えである。

本郷台駅は栄区に唯一の鉄道駅だから、栄区を中心としての位置づけをしたいという栄区役所など行政の方針であることは理解できる。それなら、道路より前に、“まちづくり”の面から考えるべきではないのか。かつて、本郷台駅裏の開発の話があった

が、反古になっている。「上郷公田線が出来れば、本郷台駅に行くのに便利になる」と、そこへ行く必要のない人を説得するのは、まさに筋違いである。

上郷公田線は、桂台の住民が、栄区外に車で行くときには使えるだろうが、日常生活に密着した道路にはなり得ない。つまり、生活道路とは言えない代物なのではないのか。これは明らかに通過交通のために計画された道路でしかない。横浜環状南線へのアクセスが目的で、沿線住民の便益を考えて作る道路ではないのだ。沿線住民に、「我慢してください」と言えないから、実態のない、苦しまぎれの、とってつけたような理由をつけているだけなのだ。

6) 横浜環状南線と上郷公田線がもたらす環境被害 閑静な住宅地の地下を高速道路が走り、その地表に幹線道路というように、2段重ねの道路計画。地下の高速道路からの排ガスは、排気塔を建てて空中に放出する計画というが、地上の排ガスは垂れ流し状態。加えて騒音と振動については、住民が納得できる確答は得られていない。この問題の詳細は、後述並びに第2部「環境問題への取り組み」で述べる。

5. 都市計画決定と環境影響評価

(1) 都市計画決定と環境影響評価はどのように行われたか

都市計画は、都市計画法に基づく手続きで、この法律は「都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的」とし、都市計画が行われる範囲や手続きを定めている。一方、環境影響評価は、横浜市の場合には 1980 年に制定された横浜市環境影響評価指導指針に基づいて、鎌倉市の場合には神奈川県環境影響評価条例に基づいて行われる。

横浜市は政令指定都市なので、市が路線の必要性・ルート・構造等について都市計画の案を作成し、この案を実施したら、周辺の環境にどのような影響が出るかの予測・評価を行った。

横浜環状南線（圏央道）・上郷公田線については、1990 年 12 月に横浜市は案がまとまったとして、7回の地元説明会を、戸塚区で1回、栄区で5回、金沢区で1回、それぞれ2時間行おうとした。

1 2月1 2日	戸塚区南戸塚中学校	入場した聴衆ゼロ、会場内での説明なし。
1 2月1 3日	栄区千秀小学校	入場した聴衆ゼロ。無人会場で説明
1 2月1 4日	栄区笠間小学校	聴衆約 30 名。テープで説明を流す
1 2月1 5日	栄区スポーツホール	入場した聴衆ゼロ。会場内で説明なし
1 2月1 6日	栄区桂台小学校	入場した聴衆ゼロ。会場外で地図、テープで

説明

- | | | |
|---------|----------|---------------------------------|
| 1 2月17日 | 栄区上郷小学校 | 入場した聴衆ゼロ。会場内での説明なし |
| 1 2月18日 | 金沢区金沢公会堂 | 聴衆約 40 名。地元では見かけぬ同じ顔ぶれ。説明聞き取れず。 |

市当局は行ったとしているが、マスコミの報道によっても、住民の反対によってこれらがすべて成立していないことは明らかである。一方横浜市都市計画局はこれと並行して 12 月 14 日から 28 日までの 2 週間、案の任意縦覧を行い、意見書の提出を受け付けたが、任意縦覧開始前に横浜市都市計画審議会委員が賛成意見集めを呼びかけるといふ異常事態が明るみに出た中で、反対意見が賛成意見を圧倒した。横浜環状南線（圏央道）計画についての意見書 430,641 通のうち 3 分の 2 以上の 288,810 通が反対意見であった。（横浜市都市計画局まとめ）。地元の栄区からの意見書についてみれば、99%近い 171,029 通が反対意見であり、賛成は約 1%の 2,055 通に過ぎなかった。さらに幹線街路計画の上郷公田線については、提出された意見書 10,713 通はすべて反対意見で、賛成者は一人もいなかった。

(2) 都市計画阻止の活動

- 1) 道路計画に反対する住民運動 新生自治会が活動を開始するや、直ちに「この道路計画は良好な生活環境を著しく

破壊するおそれがある」として、計画に反対する方針を打ち出した（昭和 63 年 11 月）。庄戸三丁目自治会、朝日平和台自治会でも同様の決議が行われ、建設予定沿線の自治会やこのために設立された団体に同じような気運が高まった。この年（同年 9 月 19 日）に、これらの団体が集まり、「横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会（通称「連協」）が組織され、湘南桂台自治会もこの団体に参画することになった。

「連協」は如何なる政治団体とも平等に交渉の機会をもち、加盟諸団体自主性を尊重しつつ、広く外部に門戸を開放するという理念を掲げてスタートした。その活動は、「渉外」「法都計」「環境」「広報」の四つの部門に分かれ、それぞれの角度から活動した。当初加盟したのは 11 の自治会・団体で、われわれの「守る会」からも数名のメンバーを送り出し、守る会会員は各種の行事や調査に参加協力した。

- 2) 講師を招いての学習 高速道路建設に伴う諸問題と“まちづくり”の関係について、各分野の専門家を招

いて講演会を開いた。講演会后、講師の方々との懇談の場を設けて、住民活動の進め方について理解を深めることができた。

開催した講演会は下記の通り。

昭和 63(1988)年 8 月 「自動車交通と大気汚染」 橋本道夫（元環境庁保全局長）

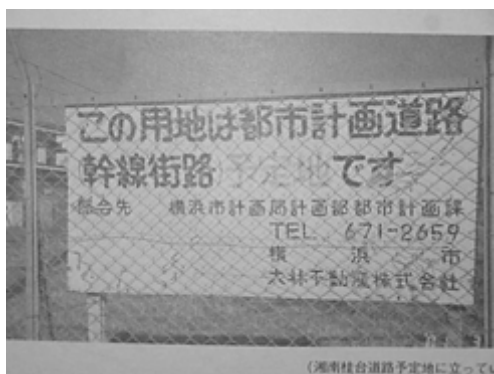
昭和 63(1988)年 1 0 月	「道路と環境問題」	標 博重 (首都圏道路連絡会代表)
同上	同上	藤田敏夫 (埼玉大学教授)
平成元(1989)年 1 1 月	「自治会とまちづくり」	鳴海正泰 (関東学院大学教授)
平成 2(1990)年 1 月	「住民と生活権」	五十嵐敬喜 (弁護士)
平成 18(2006)年 3 月	「宅地造成地における地震と地盤沈下」	坂巻幸雄 (日本環境学会副会長)

3) 横浜市等事業者側への働きかけ

「守る会」並びに「連協」発足当初は、計画内容についての質問という形での働きかけであったが、やがて計画撤回の要望となり、陳情という形に発展していく。「民は知らしむべからず、依らしむべし」という古い体質によって隠していた事実が明かされて、次々と計画の全容が判明していく。桂台地区は地下に6車線、地上に4車線、公田の谷戸にインターチェンジ、桂台小学校南側の第四公園南側の山に地下トンネルの排気ガスを空中に放出するための排気塔などなど。

こうした経緯の中で、計画推進の手続きの一環として、沿線の地元説明会を各地で行おうとしたのが平成2年。こんな状態のまま手続きを進められては困る住民側は、質問攻めと開催阻止の行動に出る。行政側もこれに対抗して、桂台小学校での説明会には、横浜市、建設省、道路公団その他からの大動員、さらには会場外に説明文を掲示して、説明会を行った実績に仕立てあげた。このように両者の対決姿勢が強まった時期でもあった。

6. 道路予定地の用地問題



桂台の道路予定地は、当初から高速道路予定地であったが、それを明かせば宅地が売れなくなるので、一般「街路」予定地として売り出したことも露見した。この予定地の一角にひっそりと立てられた看板がある。長年の風雨にさらされて、文字は判読できないほど退色してしまっている。

「この用地は都市計画道路(幹線街路)予定地です。
紹介先：横浜市計画局都市計画課」

どう読んでも高速道路予定地とは解釈できない。宅地購入に際しても、そのような説明はなかったし、宅地の物件説明書にも記載はなかった。これは詐欺に等しい行為ではないのか。住民はそう思った。それまで感じてきた行政への不信感が募り、さらに議会に対する失望も加わって、この問題を司法の場で公正な判断を得ようと、裁判に持ち込んだ。

湘南桂台地区と庄戸地区の宅地開発に際し、横浜市と開発業者は共謀し、道路予定地を高速道路用地として確保したものを、幹線街路（一般道路）と偽って宅地販売した件で提訴：

1. 横浜地裁に提訴（平成 10 年 2 月） 判決（平成 12 年 12 月）は棄却
被告横浜市から騙していないとする証拠が出されぬまま判決
2. 東京高裁に控訴（平成 12 年 12 月） 判決（平成 13 年 12 月）は棄却
横浜地裁の判決文の“てにおは”を直ただけで判決
3. 最高裁に上告（平成 14 年 1 月） 判決（平成 14 年 5 月）は棄却 このよう

に、これらの訴訟はすべて敗訴。三権分立は名ばかり、地上では三権が独立して見えても、地下では同じ根でつながっている。三つの機関は“公務員”という同業者で成り立っていて、日本の民主主義はこの程度のものであったことを思い知らされ、失望させられたものである。

7. 政治へのアプローチ

私たちがこの道路建設計画の存在を知るはるか以前に、政治の世界ではこの構想を巡って動きがあったこと、さらには私たちがこの地に居を構える決心をし、大金をはたいてここに宅地を購入するに至る以前に、行政と宅地開発業者との間で、その構想に沿った開発方針が決められていたことを知ったうえでは、住民がその真実をさらに詳細に知りたいと思うのは当然の帰結である。特に区民の投票で選ばれた、区民の代表であるはずの議員たちが、それを知りながら、選挙民に知らせずに、選挙民の知らない所でこの構想に関わっていたのである。

このような実情を知った住民は、それまでの自らの地方政治への無関心を恥じながら、にわかに過去の真実を知ろうとする動きを始めた。

- ・ 行政と開発業者との間で、いつ頃その構想に基づいて、どんな交渉があったのか。
- ・ 地元選出の各議員が議会で、この構想に関わる、どんな発言をしたのか、それに対して行政はどのような答弁をしたのか。
- ・ 行政に近い立場にある地元のボスたちは、どこまでそれを知り、この構想に関わったのか。

等々を調べ上げ、さらには今後予定されている選挙に立候補を予定している候補者を呼び、“立候補予定者との対話集会”と銘打って、この計画についての、それぞれの考えを聞く集会を開いて、全国紙の話題にもなった（平成 2 年 2 月 18 日投票の総選挙に向けて同年 1 月 21 日）。

しかし、既成政党の議員からは耳障りのいい返答は聞けても、党議を経なければ実

行動につながらない。ついに連協は、別組織として「栄区の環境を守る会」を設立、そこから平成3(1991)年4月の統一地方選挙にむけて市議員と県議員の候補者を擁立することを決め、活動に入った。結果、市議会に皆川昭一氏を送り出すことに成功(県議員候補者は落選)し、2期目になる同7年の選挙でも当選を果たした。

8. 住民の自主活動としての環境調査

計画されているこの道路が、将来出来てしまったとき、環境の変化を監視するためにも、現在の環境の状態を調べておいて比較できるようにする目的で、連協加盟の一員として環境調査活動を昭和63(1988)年に開始している。事業者側も調査しているが、そんなデータは当てにできないという不信感がある。住民自らの手で調べて持っておきたいという意図で、自主活動による環境調査を行った。

交通量、大気汚染(NO₂等)、騒音と伝播、逆転層発生を想定したテスト、等々である。これらにはかなりのマンパワーを必要とする。多数の「守る会」会員の参加、協力を得て、当時は精力的に実施したものである。のちに自治会が環境に関心をもつようになり、この種の調査を行うようになっていく。

(1) 原宿・六浦線(環状4号線)の交通量調査 鎌倉女子大前、天神橋、山手学院下交差点、栄消防署上郷出張所前の4か所で交通量の24時間測定を行った。(昭和63(1988)年11月24~25日)

これらの調査には連協加盟各団体から550人が参加(神奈川、毎日、読売等各紙報道)した。

1日当たり断面交通量(調査: 1988.11.24~25)

調査地点	交通量		
	全車両	大型車	混入率
A(鎌倉女子大前)	41,016台	5,016台	12.2%
B(天神橋)	38,190台	6,036台	15.8%
C(山手学院入口)	23,352台	3,090台	13.2%
D(栄消防署上郷出張所前)	20,700台	2,310台	11.2%

(2) 煙流テストによる接地逆転層の観察

気温は上空高さを増すとともに下がっていくのが通常であるが、谷部のような所では、逆に気温が高度とともに上がっていく現象が生じることがある。“接地逆転層”と呼ばれている。接地逆転層が発生すると、排気ガスなどが上空に拡散せず下層に滞留し、高濃度の排気ガスによる汚染が起こると言われている。

公田インターチェンジの設置が予定されている谷戸は狭い谷間であり、接地逆転層

の発生が懸念された。この予定地で生木や葉を早朝に燃やし、その煙がどのように拡散するかを観察した。(平成元(1989)年1月29日)

その結果、煙は公田の谷戸を覆うだけでなく、湘南桂台から公田団地までを覆い尽くすことが観察され、接地逆転層の発生が確認された。その後同様の実験が計画されている道路沿線各地で行われ、守る会も通称アンテナ山(桂台小学校南の小山)に10メートル以上の鋼管を立てて発煙筒を焚く方法で実験を行い、同様の現象を確認した。

なお、現国土交通省関東地方整備局横浜国道工事事務所が平成7(1995)年12月から1年間にわたって気温を測定したデータを(株)環境総合研究所が連協の委託で解析した結果、相当の頻度で発生していることが確認された。

(3) 窒素酸化物(NO_2)の測定 自動車排気ガスに含まれる窒素酸化物は、川崎喘息に見られるように、周辺住民の健康に重大な影響を与えるので、自治会周辺地域の現状を知るために自主測定を行った。

昭和63(1988)年6月の環境週間の機会に、“天谷式法”による自治会内の窒素酸化物(NO_2)を測定。このような自主測定は連協加盟の各団体に広がった。

当初は守る会の会員が測定に携わっていたが、平成9(1997)年度から自治会環境部の仕事となり、毎年測定を続けてきたが、自治会は、「窒素酸化物は近年少なくなってきた」として、2011年12月より測定を中止した。連協では、定期定点での測定を継続し、当会会員も測定に参加・活動している。

(4) 騒音測定

前記原宿・六浦線の交通量測定と同時に騒音測定を行った。(昭和63(1988)年11月) 自治会区域内の騒音測定(24時間)を行った。(平成元(1989)年9月18日)

9. 類似道路の見学と調査

類似道路における事例を活動の参考とすべく、

- ・高速道路ができると生活環境はどう変わるか
- ・高速道路建設反対運動を展開した地域が、その後どうなっているか

などを勉強するためのパスツアーを実施した。

(1) 千葉県流山市の場合(昭和63年(1988)年11月) 流山市には、住宅地を縦断

する常磐自動車道のために、道路用地に建っている住宅

は立ち退きを強制され、掘割式の高速道路は地域を分断している所がある。掘割式の

道路にはルーバーなどの防音設備ほかが設置され、道路沿線の環境を自動監視する条件で妥結したが、この道路計画に賛成した住民の居住区域には、「賛成した住民が設置を要求しなかったから」という論拠によって、これらの設備は設置されていない。あとで慌てて要求したが聞き入れられなかったと聞く。この道路の完成後、市と事業者を含む監視委員会が生活環境の維持状況を監視している。道路周辺には樹木が植えられ、道路の上には蓋がけし、その一部には公園も造られている。

(2) 小菅ジャンクションの場合（昭和 63 年（1988）年 11 月）高速中央環状線と高速 6 号三郷線が交わる所。近隣の住民が、住宅の雨樋に溜まっ

た微細な粉塵を見せてくれた。二重窓にしても、騒音がひどくて眠れないと訴えていた。住宅地の構造によっては、沿線だけでなく、遠くまで騒音がとどくことが分かった。

(3) 首都高速横羽線と産業道路が通る現場（平成 5（1993）年 3 月）川崎公害訴訟で、自動車の排気ガスによる大気汚染が問題となった所。1993 年に見学したが、バスから降りて自動車の騒音と排気ガスの悪臭を感じとった。

これらのバスツアーによって得た経験は、その後の活動に大いに役立った。平成 16(2004)年、自治会道路委員会が流山市役所を訪問、その後の環境監視委員会の活動状況を聞き、道路沿線の状況を現場で確認した。道路沿線は高速道路が通っていることが分からないほどに大きくなった樹木が繁っていたが、地鳴りのような自動車の騒音が絶えず響いていたことが気になった。

(4) 首都高速京浜島低濃度脱硝装置の見学（平成 15（2003）年 11 月）道路委員会主催、自治会役員も同行。このパイロットプラントによる低濃度脱硝技術が実用化の段階に達していると判断した。

10. 高速道路建設反対の広報活動

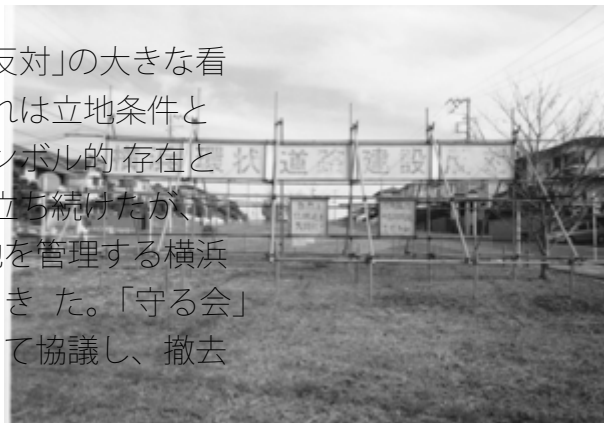
「守る会」が発足すると、ただちに広報活動を開始した。その目的は、

- (1) 会員に情報を提供して、会の結束を固める
- (2) 広く社会にこの理不尽な計画を訴える
- (3) 行政の秘密主義と高圧的な姿勢を社会に訴えながら、行政そのものに自省を促す

ことにある。そのために、会報である「ウイークリーレポート」を会員向けに発行して、集会、講演会、各種調査活動への参加を呼びかけ、後に守る会の組織が動き出して以降は「守る会ニュース」として会員に配るほか、その訴えをビラにして、本郷台、大船、

市役所がある関内などの駅前まで会員が出向いて通行人に配った。「守る会ニュース」は間もなく発行を中止、「守る会」発足から1年後（1989年5月）に「やまばと」を創刊、現在に至っている。

桂台の道路予定地に「横浜環状道路建設 反対」の大きな看板を立てたのは連協設立の翌年である。これは立地条件とその大きさから、区内の“反対住民”のシンボリック的存在となり、行政側の再三の撤去要請に抵抗して立ち続けたが、平成22(2010)年になって、横浜市の市有地を管理する横浜市土地開発公社が強硬姿勢を打ち出してきた。「守る会」は慎重に検討、幹事とブロック長が集まって協議し、撤去に反対する声もあったが、



- (1) 看板そのものが老朽化していて危険なこと
- (2) 他人の土地を不法に占拠することは、如何なる理由があっても妥当ではないこと
- (3) 看板を撤去しても、「高速道路建設反対」の意志に変わりがないこと

を確認して撤去に踏み切った。（平成22年12月）

1.1. 道路問題以外への活動の広がり

高速道路建設計画に反対する運動によって、守る会会員の地域への関心が高まり、その結果、地域をよくするためにはどうあるべきか、どうすべきかを考えるようになった。それが、例えば次のような活動に発展している。

- (1) 遊水池にスポーツ施設を建設することへの反対運動（1988年9月） 湘南桂台のほ

ぼ北端に大きな遊水池がある。ここに蓋かけをしてスポーツ施設を建設するという計画が大林不動産(株)から打ち出された。現場は一般の住宅に囲まれた広々とした空間であるが、そこに至る道路は通常の住宅地の生活道路である。それらの道路を通して夥しい数の自動車が行き交うことになる。当然周辺の住民から反対の声があがった。守る会が抱える問題と同様と考え、その運動を支援した。この計画はすぐに立ち消えになった。

- (2) 福祉施設の誘致運動（平成8(1996)年1月署名活動開始） 来るべき高齢社会に向

けて、老後を考える過程で、身障者や高齢者の生活を支援する施設がほしいという要望が、守る会会員を主体とする住民に起こった（「25年史刊行にあたって」を参照）。自治会もそれに賛同、桂台まつりを共同開催している周辺自治会にも呼びかけ、誘致運動を起こした。完成したケアプラザの開所式（平成11(1999)

年5月)に出席した当時の横浜市長が挨拶の中で、「このような施設を建てようとする
と、それに反対されるのが通常なのに、この地域では、逆に誘致運動が起こって、順
調に計画が進んだ」と述べた。

(3) 植樹と草花の植栽 道路予定地内は草が生え放題で、道路予定地脇に草花を植え
ようという提案が守る

会の総会であった。平成7年ごろ、守る会で予算を組み、沿線の会員がパンジーなど
の草花を植えていた。草花を植えることで、殺伐とした道路予定地の美化と道路計画
への問題意識を持とうというねらいもあった。

平成9年の総会で、桂台南一丁目の会員から、「道路予定地に桜の苗木を植えたら」
という提案があり、多くの会員がこれに賛同、桜の木を植えることになった。この年
は大勢の会員が穴を掘り、添え木をして50本を植えた。しかし、苗木が小さいため、
道路公団が依頼した業者が草刈りの時に、誤って何本かを伐ってしまった。業者にそ
の補償を要求すると、何本もの苗木を持ってきてくれた。



平成14年には、さらに30本の苗木を
会員で植えることができた。個人的に桜
を植えた人もいて、現在の桜並木の基に
なった。当時は木が小さくても、必ず春
には花を咲かせた。守る会で買い入れた
刈払機で下草を刈り、会員の方々が自主
的に草を刈ったりして、大事に育てた結
果が今の桜並木になっている。

平成22年には、NEXCOが桜の木を伐
ろうとしたことがあったが、自治会を通して伐らないよう要望を出したことで、当面
は桜の木が残ることになっている。

12. 「守る会」活動の停滞期から新たな展開へ

「発端」の項に記載した年表から後の自治会としての道路問題への取り組みの変遷
を、ここで概観する。「地域のことは女房まかせ」だった企業戦士が徐々に地域活動に
加わるようになるに従って、この問題への自治会のスタンスが変わって来ている。

2001.1 自治会総会資料の「守る会の活動報告」が削除され、「自治会は道路問題の舵を
大きく切った」と記述

2001.12 自治会は、「今までは自治会と、任意団体である湘南桂台の生活環境を守る会が
横浜市やJH(現NEXCO)との話し合いを続けて来たが、今後は自治会だけ
で交渉する」と“桂山”に記載。

- 2002.6 横浜環状道路対策委員会は従来通り守る会会員の主導で運営。
- 2003.2 自治会の「横浜環状道路対策委員会」を「道路委員会」と改称。
JH が行う道路予定地のボーリング調査に道路委員会は反対していたが、自治会は理事会の承認をとり、4～5月にボーリングを実施。
- 2004.6 上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討委員会開催。委員として、湘南桂台自治会長推薦者が2名、公募委員4名（道路委員＝守る会会員3名、自治会員1名）が参加。
- 2009.7 自治会長は、自治会長、同副会長経験者を道路委員会から排除、自治会長指名者のみを道路委員に。
「湘南桂台自治会道路委員会運営要領」を同委員会の協議を経ずに破棄、新たに「道路委員会基本規程」を理事会で決定していたことが後日判明。2009年度の新道路委員よりこの「規程」に疑義が出されて協議を重ねた結果、翌2010年度に入ってからこれを廃棄、元の「道路委員会運営要領」に若干の修正を加えて、新しい「道路委員会運営要領」が理事会で承認された。
- 2011.5 新年度の道路委員の公募、応募者には「道路に関する意見書」の提出と自治会長の面接を受けることが求められている。この年度の委員は、自治会長指名者7名、うち2名が前年度委員（守る会会員）の委員会となった。

平成5(1993)年度あたり、「連協」の活動が一段と活発になり、反対運動の軸足が連協に移ってきたことを思わせる。その結果、「守る会」の活動が鈍り始める。それまでの分かりやすい交渉や抵抗は一通り終了し、活動に専門的な素養を必要とする段階に入ったのである。これにより、一般会員は置き去りになり、徐々に「守る会」を退会する人が出始めて会員数の減少が顕著になる。会員の高齢化もそのひとつの要因である。

この時期（平成6(1994)年ごろ）は、この地域にも高齢化が憂慮され始める時期と重なる。道路運動に参画していた一部の会員、特に女性会員の有志が、来るべき高齢社会についての勉強会“高齢社会を考える会”を立ち上げた。道路問題を通じて知り合った地域の住民同士が話し合ううちに、自治会に福祉部が創設された。自治会との合同で構想が固まり、その結果、住民の互助組織として現在の「グループ桂台」に発展する（平成9年9月発足）。高速道路に反対する運動が、福祉問題にすそ野を広げて展開したのである。

同じ地域で暮らす、いわゆる“隣人”とは言っても、元はといえば他人の集まりである。隣近所の人どうしならいざ知らず、ちょっと離れば見知らぬ間柄だ。道で出遭っても黙ってすれ違うはずの人たちが、道路問題を通じて顔見知りになり、意見を交わすようになった。このことは地域社会にとって重大な意味をもつ。この変化が自治会活動に反映し、ついに老後を助け合ってこの地域で生きていこうという組織を作りあげるまでになったのだ。

数年後、どこの地域にもある「老人会」にも変化が現れた。かつての企業戦士たちが

続々退職する時期に重なって、平成 12 年 11 月、「桂山クラブ」と呼称を変えた老人会が趣味を同じくする人たちの集まりに形を変え、20 を超える趣味の会が誕生した。元気な間は共に楽しみ、その元気を少しでも長く維持しようというわけだ。地域の「高齢化」が進んでいることは疑いの余地がない。しかし、同時に地域の「活性化」も進んでいる。

最近、徐々にではあるが、桂台地区に子供の数が増えて来ていることを感じるようになった。「地域に若者を呼び戻す」ことが地域の悲願であった。地域に活力があれば、若者がそこに魅力を感じて戻って来ることも期待できるのではないか。単なる“老人部落”では若者を惹きつけられない。

従来、道路問題を考える中で取り上げてきた「環境問題」は、いわば“自然科学的な環境”だ。これには自然科学の面からのアプローチが要求され、門外漢には理解が難しい。ところが、地域社会の変化を見ると、“社会科学的な環境”の好転を現出している。これは思いがけない産物といえるのではないか。この現象はひとえに住民自身の努力の賜物である。

以上、問題の発端から今日に至る経緯を概観してきたが、この後は“自然科学面から見た環境問題への取り組み”について記述する。

