

私は横浜市栄区犬山町の【犬山町生活環境を守る会】の事務局を担っています。藤原典子と申します。

私は高速横浜環状南線建設に伴う土地強制収用に反対の立場で口述します。

この高速横浜環状南線道路は 27 年前・1987 年(昭和 62 年)8 月に突如として現れた第 4 次国土総合開発計画において圏央道（高速横浜環状道路）の計画でした。私たちは、この話を聞き驚愕し「エッ嘘でしょうそんな馬鹿な!」「そんな話は土地購入の際、聞いていない」「ね!貴方たちはどうだった」【売主はどこ大林不動産・第百土地・三井不動産】と大変でした。

・昭和 50 年 8 月 30 日に設置された看板には、横浜市と大林不動産の連名で「この用地は都市計画道路（幹線街路）予定地です」と立っていました。一般街路用として、高速道路予定地なんて書かれていないんですよ。私達の住んでいる町は、昭和 40 年代～50 年代に山を崩し埋め立てて開発された場所です。だまされました。持ち家の 1 戸建てを建てるといことは、生涯の終の棲家として、全財産投入・謝金をして。働き盛りの主人の通勤や子供たちの通学に支障をきたしながらも、環境の良い静かな現・住まいに移り住みました。非常に夏は涼しく・冬は年に 1~2 度雪は降りますが、太陽がさんさんと当たり暖かく、寒い日も有りますが。住み易い横浜市のチベットといわれている所です。**なのに 突如として!!**

H7 年（1995 年）4 月・住民無視の都市計画決定手続きがされてしまいました。この高速横浜環状南線道路は（金沢区釜利谷～戸塚区汲沢町まで）8.9 キロメートルの 6 車線道路・建設事業費は 4.300 億円（H17 年（2005 年）3 月事業評価監視委員会資料）。昭和 63 年（1988 年）の計画時点 2000 億円と公表しています。

現在 4,300 億円。計画交通量 1 日 47,000 台～54,900 台（H17 年 3 月事業監視委員会と予測）現在 1 日 59,400 台と言われています。そして、一部区間に公田インターチェンジへのアクセス道路として、都市計画道路である上郷公田線（4 車線・計画交通量・現 13,600 台）が併設計画があります。

昭和 58 年 4 月中央公害審議会は「住宅地等と隔離された低公害走行ルートを整備して大型トラック輸送をこれに集約する」と答申しているにも拘らず、横浜環状南線は閑静な住宅地を縦断する当に住民にとっては受け入れる事の出来ない不法な道路です。

（1）私達住民は大気汚染と騒音を大変心配しています

・高速横浜環状南線道路ができれば 1 日の車の交通量は 6 万台以上と予測されています。**排気ガスの換気塔は 2 箇所・1 つは選りによって桂台小学校の裏山に公田排気換気塔・なんて言うことでしょうか高濃度汚染の排気ガスが放出されます。もう 1 つは笠間排気換気塔です。**

次世代を担う子供たちの学び舎裏（喘息患者を増やすのですか）許されません。そして、約 700 メートル下の公田ハイツ近辺の広場（家屋買収済）に上郷公田線と合流する公田インターチェンジ建設予定があります。（この場所は逆転層が起き、谷戸に蓋されるような場所です）公田排気換気塔（予定）と公田インターチェンジよりの排気ガスが風によって私たちの住宅にたなびいて上がってくるのです。住民は大気汚染の被害について大変心配していますが、事業者は誠意をもって答えようとしていません。大気汚染については最近になって PM2.5 による甚大な健康被害が明らかになってきましたが、環境影響評価の

項目に入っていません。事業者がNO₂の測定に採用しているプルームパフモデル法では横浜環状南線のように起伏の多い複雑な地形には不適切なので、より進歩した三次元流体モデル法によるアセスを求めています。高年齢者の多い地域なのに肺気腫や喘息に悩ませられたくありません。保障は国交省が賠償して下さるので、PM_{2.5}を防ぐ脱塵装置付の排気塔を付けて下さい。騒音被害については神戸橋の明かり部分について上部を蓋掛け及びルーバー掛けにするので基準をクリアすると言っていますが、その数値がいくつにするかは言いません。第1種低層住居専用地域として静かな住環境が守られて居る所へ、幹線道路の環境基準値を適用するのは論外です。住宅地にあとから通すのに、高速道路の騒音規制基準が同じレベルで良いわけがありません。少なくとも昨年1月に広島高裁判決で示された基準以下とすべきです。工事期間中についても発信到達立抗には30db以上の騒音を低減できる性能を持った防音ハウスを設置となっていますが、昼夜休みなく稼働する作業時の騒音レベルをいくつで抑えるのかは明らかにしていません。

(2) 地盤沈下も心配しています。桂台トンネルが通る区間に於いて、野七里1～2丁目にかけてと桂台南～桂台中かけての広い範囲に深さ15メートルを超える盛土造成地が広がっています。トンネル掘削による地下水脈変動で砂岩層の多い地質の地盤沈下と地震時での計画路線全体の液状化により、地盤沈下を危惧しています。(この地震時での液状化に関しては、新潟大学名誉教授・地質学専門の立石雅昭先生が質問される内容)前回、H24年11月の事業評価監視委員会のときに地質学の学者を入れていただくように連協より家田委員長に要望を出しましたが、取り入れていただけませんでした。横浜市庁舎や栄区役所の縦覧の時の資料にNE XCO東の桂台トンネル工事の入札書類の特記仕様書の16-1の中で「本工事沿線の井戸等は工事により水位変動の恐れがある」と明記しています。地盤変動の恐れとしては同じ特記仕様書の中で、直径15メートルのシールドトンネル掘進行事の施行について「受注者は、掘進に合わせて地表面の高さを測定し、変状を把握しなければならない。」と記しています。工事説明会ではコンピューター制御で掘進するので地盤変動の心配はないと説明してきた事と食い違っています。それに併設、大口径シールドトンネルの離間距離が72センチメートルしかない、裏込めの外面ではわずか厚さ14センチメートルしかなく、これほどの近接工事はNE XCO 東にとって工事例が少ないのでは無いかと危惧し、施行にあたって事故が起きない事を祈ります。

(3)建設事業費 4.800 億円の使途を見直してください

8.9キロメートルの高速道路建設予定に4300億円を費やすとは、1キロメートル当たり483億円以上を費やすこととなります。莫大な財政の使い方です。不要不急の高速横浜環状南線建設を中止して、弱者の立場に成り、東日本復興予算に回して早く高齢者の方たちが元気なうちに日常生活が送れるようにしてあげるのが先決だと思います。また昨年6月に社会保障・税一体改革と称して社会保障制度改革推進法が採択され医療費削減で入院ベット削減と入院日数の短縮が計画され現に実施されています。また医療費の個人負担が増えています。介護保険制度の見直しも利用者にとって介護サービスの削減・打ち切りが計画されています。

こんな事が有って良いのでしょうか。是非この道路建設の予算を東日本復興支援と社会保

障費に回してください。

・『デフレの正体』の著者・藻谷浩介氏は「都市部でも高齢者激増・人口減少社会に突入した今、新規道路建設は極力抑えるべきだ。将来の維持管理費を若者世代が負担しきれなくなるためだ。」と警告しています。私も同感です。

また、道路問題を担当していた元・国土交通委員長の川内博史・前衆議院(民主党)も「都心に入る車を減らすバイパス効果は有るものの、3環状道路をすべて整備するのは過剰投資。中でも費用対効果が最も低い「圏央道」は全線整備を見直すべきだ」と話されています。圏央道は1都4県(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県)を通る環状道路で、総延長300キロメートルで、総事業費は約6兆円だそうです。費用対効果は、道路開通による便益を道路建設費で割ったもので、建設費を便益が上回る「費用対効果が1.0以上」の場合でないと、国は建設を認めていない。そうです。

(3) 最後にNEXCO東に2つ質問します。

① この高速横浜環状南線の費用対効果の数値はいくらでしょうか。

② 桂台トンネル(1400~1500メートル)内には上下線とも非常駐車帯(2か所)を設けなければなりません。事業認定申請書に記載されていません。申請書に記載がなければ収用も使用もできませんが、非常駐車帯がなければ道路が完成しても供用できない筈です。この事についてNEXCO東の回答を求めます。

この時点で決まっていなければ成らない大事な事柄だと思います。

以上です 御静聴ありがとうございました。