

○公述人3：藤原 典子

【公述人】 こんにちは。私は、横浜市栄区犬山町に住んでおります、犬山町生活環境を守る会の事務局をやっております藤原典子と申します。よろしくお願ひいたします。座らせていただきます。私は、一主婦の立場として、目線から公述させていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

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公述いたします。

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いて、本当に驚愕いたしました。えっ、うそでしょ、そんなばかな、そんな話は土地購入の時に聞いてないよ、ねえ、あなた聞いた、どう、売り主はどこ、大林不動産、第百土地、三井不動産と、もうほんとに大変でした。今も思い出すと、ほんと、主婦たち、もう私もこの地に来て30年以上ですし、早く来てる方は、あの土地に来て、もう40年、30年となります。

昭和50年8月30日に設置された看板には、先ほど比留間さんからありましたが、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。

私たちの住んでいる町は、昭和40年代から50年代に、山を崩し埋め立てて土地開発された場所です。ほんとにだまされました。持ち家の一軒家を建てて、土地を買って持ち家ほんとう一戸建てを建てるということは、生涯の終の棲家として全財産を投入し、借金をして、また、働き盛りの主人の通勤や子供たちの通学に支障を来しながらも、環境のよい静かな現住まいに移り住みました。非常に夏は涼しく、冬は年に一、二度、雪は降りますけれども、太陽がさんさんと当たり暖かく、寒い日も冬はありますけれども、ほんとに住みやすい横浜市のチベットといわれているところです。

なのにですよ、突如としてこんなことがあって、いいものでしょうか、平成7年4月、住民無視の都市計画決定手続がされてしまいました。高速横浜環状南線道路は、8.9kmの6車線道路です。建設事業費は4300億円、これは平成17年2005年の金額であります。3月の事業評価監視委員会の資料には、そのように載っております。

昭和63年度の1988年の計画時点では、2000億円と公表してありました。現在も建設事業費は4300億円なんですよね。いいでしょうかね。

計画交通量は1日4万7000台から5万4900台。これは、平成17年3月の事業監視委員会の予測としてです。現在は交通計画量1日5万9400台。これは平成42年の推計としていわれています。

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、これは4車線、計画交通量、現1万3600台の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」と答申してるにもかかわらず、横浜環状南線は、閑静な住宅地を縦断しており、住民にとっては受け入れることのできない不法な道路です。

1つ目に、私たち住民は、大気汚染と騒音を大変心配しております。高速横浜環状南線道路ができれば、1日の車の交通量は約6万台と予測されています。トンネルの排気ガスの換気塔は2か所、1つは、よりもよって桂台小学校の裏山に公田排気塔が建つんですね。何ていうことでしょうか。高濃度汚染の排気ガスが放出される。もう1つは笠間排気塔です。次世代を担う子供たちの学び舎の裏に、許されませんよね。ぜんそく患者をこれ以上増やすというんですか。母親としても、子育ての身としても、ほんとに許されないことです。

そして約二、三百m下の公田ハイツ近辺の広場、今現在は、もう家屋が買収されて広場になってしまってますが、ここに上郷公田線と合流する公田インターチェンジ建設、仮称ですけれども、予定地があります。この場所は谷戸で、いつも風の逆転層が起きています、風がふたをされた状態の場所なんですね。公田排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乗って、私たちの住宅のほうにたなびいて上がってくるんですよ。

こんなことは、ほんとに私たちこれから、もう毎日、建設されたあとはこうなると思うと、ほんとに心配で外にも出ようがないし、夏の暑い、涼しい住宅地でもありながら、窓を開けることができないと思います。住民は、汚染の被害について大変心配していますが、事業者は誠意を持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は入っていません。これはちょっと変ですよ。事業者がNO2の測定に採用してるプルーム・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はないのでしょうか。より進歩した3次元流体モデル法による環境アセスをしていただきたいように求めています、今もって応じてくださっていません。

高齢者の多い地域なのに、肺気腫やぜんそくに悩まされたくありません。補償は、国交省が賠償してくれるんでしょうかね。それは口を大にして言いたいと思います。PM2.5を防ぐ脱塵というか脱硫装置のつけられた排気塔をつけてください。これは要望として出したいと思います。

騒音被害については、神戸橋の明かり部分について、上部をふたかけ及びルーバーかけにするので基準をクリアすると言っていますが、その数値が幾つにするかは言っていません。第一種低層住宅専用地域として、静かな住環境が守られている場所へ、あとから通す高速道路の騒音規制基準が、幹線道路の騒音基準値と同じレベルでよいわけではないと思います。少なくとも、昨年1月に広島高裁判決で示された基準値以下とすべきではないでしょうか。

工事期間中についても、発進到達立坑には、これは上郷のところで造られるようになってるんですけども、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する

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幾つかで抑えるのを明らかにしていません。先ほど冒頭におっしゃっていただきましたが、これって本当に、誰かが毎日測りに来てくれるんですか。ちゃんとやっていただけるんでしょうかね。これは、ほんとに心配です。

地盤沈下も心配しています。桂台トンネルが通る区間において、野七里1丁目から2丁目にかけてと桂台南から桂台中にかけての広い範囲に、深さ15mを超える盛り土造成地が広がっています。あの山は、ほんとに上のほうを切って盛って造ったような地盤がすごくあるんですね。予定地とされているところは、そういう盛り土の造成地なんですよ。ほんとに危惧してますよね。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。地震時での液状化に関しては、明日、新潟大学名誉教授の地質学専門の立石雅昭先生が質問されると思いますけれども、よろしく願いいたします。

前回、平成24年11月の事業評価監視委員会の時に、地質学の学者を入れていただくよう、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。

また、横浜市庁舎や栄区役所の縦覧のときの資料に、NEXCO東の桂台トンネル工事の入札書類の特記仕様書の16-1というところの中で、本工事沿線の井戸等は、工事により水位変動のおそれがあると明記しています。地盤変動のおそれとしては、同じ特記仕様書の中で、直径15mのシールドトンネル掘進工事の施工について、受注者は掘進に併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こられました。これは、ちょっと食い違ってると思います。

それに、併設大口径シールドトンネルの離隔距離が厚さ14cmの裏込の外面でわずか72cmしかないという近接工事は、NEXCO東さんにとっては工事例が少ないのではないかと危惧しています。

こんなトンネルはぜひ、計画はこのことに関して反対します。あまりにも厚さが少ないし、あまりにも、トンネルとトンネルの間が72センチ、そんなので、えっ、シールド工法で掘って行って、こんな土管を置いて、ほんとに何十年間も大丈夫なのかしらという感じがありますので、反対を申し立てます。

それと建設事業費の件なんですけど、建設事業費4300億円の使い道を見直してください。8.9kmの高速道路建設予定に4300億円を費やすという、1km当たり483億円以上を費やすこととなります。膨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、弱者の立場にな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ド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。こんなことがあっていいのでしょうか。ぜひ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いただきたいと思います。

また、本、『デフレの正体』の著者、藻谷浩介さん、この方は、日本政策投資銀行に勤める地域エコノミストの方なのですが、「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控えるべきだ、将来の維持管理費を若者世帯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氏、前衆議院議員の、この方は民主党の方なのですが、「都心に入る車を減らすバイパス効果はあるものの、三環状道路すべて整備するのは過剰投資と言っています。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。圏央道は一都四県、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300kmで総事業費約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ね。

ここで私が最後に、NEXCO東さんに質問させていただきます。

桂台トンネルが1400mから1500mというふうにいわれておりますけれども、この中に、上下線とも非常駐車帯ということで2か所設けなければなりませんけれども、事業認定申請書には記載されていません。申請書に記載がなければ、収用も使用もできないんじゃないでしょうかね。非常駐車帯がなければ、道路が完成しても供用できないはずで。このことについて、NEXCO東さんの回答を求めます。

【議長】 それでは起業者、回答願います。

【起業者（阿武）】 NEXCO東日本横浜工事事務所の阿武と申します。

では、先ほどのご質問に私がお答えします。

今回の事業認定を申請を行った事業計画には、確かに桂台トンネルに非常駐車帯を設置する計画にはなっておりませんが、ただし供用は可能だと考えております。ただし、先ほど言われましたように、起業者として非常駐車帯は必要な施設だというふうに今も考えてございます。

ですから、今後も任意で当該土地の方と交渉しながら、非常駐車帯を設置するように努力させていただきますので、よろしく願います。

【公述人】 任意でとおっしゃいますけれども、この時点で決まっていなければならない事柄じゃないかなとか、私たちにとっては、そう思うんですけども、そういうような状態でいいんでしょうか。

【議長】 公述人、指示してから公述してください。

【公述人】 はい、分かりました。

【議長】 では起業者、回答願います。

【起業者（阿武）】 現計画段階では、今、都市計画上で載っている箇所が必要だというふうに考えておりますので、なくていいというものではございません。

【公述人】　それで、今の現段階で予定はついてるんですか、そののこのところを使わせていただけるという。

【議長】　起業者、回答願います。

【起業者（阿武）】　ですから、何度も先ほどから言ってますとおり、任意で今、当該土地の方と協議をさせていただいているところでございます。

【公述人】　可能性は、どうなんですか。

【議長】　回答願います。

【起業者（阿武）】　可能性というところでは、ちょっと今ここではお答えできないんですけども、今も随時、土地の所有者の方とはお話し合いをさせていただいてるところでございます。

【議長】　公述人、続けてください。

【公述人】　はい。供用ということ、供用はできるんじゃないかというふうなことをおっしゃってましたけれども、ほんとに非常事態のときに、やっぱり、そののこのところに止まるというのは、トンネルの中では一番大切な。こないだも笹子トンネルの時ですか、ありましたね。ああいうトンネルの上が落下してきたときに、やっぱり非常駐車帯って、一番トンネルの中では大切だと思うんですよ。

ぜひ、これは、決まってから建設に進めていただくようにしないと、私たちは安心して、ましてや、事業認定をほんとに反対せざるを、ここでは決定していただきたくないと思いますのでお願いいたします。

【議長】　質問ですか。

【公述人】　意見ですね、はい。

【議長】　分かりました。公述時間がありますけれども、どうされますでしょうか。

【公述人】　言うことは言わせていただきましたけども、私たち住民は、白紙撤回を求めずっと頑張っておりますので。ほんとに掘削も、事業者自体がこの状態を把握していただいて。

もうほんと、見直しは絶対必要だと思うんですよ。人口も減ってきてますし高齢者も増えてきてる中で、少子化でありますし、絶対こういう不必要な圏央道は、費用対効果もあまりいいような状態じゃないですし不必要だと思います。ぜひ、事業認定はしないように、よろしく申し上げます。