

公述人の意見書（近森）

2月1日実施

この近辺が、まだ戸塚区と呼ばれたころから居住する近森です。

現在は、公田町に居を定めています。

今回の強制収用には、反対でありり、以下に、その理由を説明します。

まず第一の論点は、強制収用まで用いて、この道路を作る公共利益がないと言う事です。

ここに、横浜市が発行した事業概要のパンフレットがありますが、道路整備の効果として5の項目が示されています。

一項目は、道路網の形成による交通利便性の向上として、環状4号線の渋滞緩和と横環南との接続が上げられています。

今、見に行ってもらいたいですが、環状4号線の渋滞は見られません。

道路の拡幅によって問題は解消し、上郷公田線の新設の必要性はなくなっています。

横環南との接続に関しては、どこかにインターを設置する必要があるでしょう。

そして、上郷公田線と二階構造としている、部分にインターを設置するメリットはあると思います。

しかし、横環南に関しては、その存在自体自体が問題であると感じており、それを前提とした計画に公益性を認めるわけにはゆきません。

二項目は、地区内道路の機能回復という項目が挙げられていますが、これは環状4号線の渋滞によって発生するものと説明されているので、環状4号線に大きな渋滞が見られない以上、取り上げるべき項目に値しません。

三項目は、本郷台駅までの所要時間が短縮されるとのことですが、これは、もしバスが通ればという仮定の話ですので、仮定を前提とした効果は、議論に値しませんし、あまりにも住民を愚弄しているのではないのでしょうか。

四項目は、歩行者、自転車の安全確保とのことですが、グリーンテラス側と公田ハイツ間の往来については、考慮されて居おりません。

現在は、道路が比較的狭いので、往来する自動車に気をつけさえすれば、比較的容易に往来が可能ですが、上郷公田線が建設されると、グリーンテラスと公田ハイツの間には、大河の様な道路が横たわってしまい、さらに、上郷公田線の上下線の間分離帯には、横環南の排気用のキス間が予定されています。

そのため、両者の往来は、公田小下の交差点か、グリーンテラス下の歩道橋を用いる以外にはありません。

それでも、歩行者や自転車の安全確保が出来たと言えるのでしょうか。

周辺状況を考慮しておらず、公共の利益を無視した道路計画としかいえません。

最後の五項目は、緊急輸送路としての機能とのことですが、これは、もっと別の大きな問題を抱えていますので、別項にて論じます。

この様に、上郷公田線には、横浜市が提唱する様な公共の利益は考えられず、強制収用する要件を満たしていないと言えます。

二つ目の論点は、この道路計画では、現状よりひどい混乱を引き起こし、公共の利益を、現状以上に阻害するものであり、このまま、強制収用を実施する事は、とても許容できるものではないと言うことです。

災害発生時に、公田ハイツとグリーンテラスの間を結んでいる公田小下の交差点とグリーンテラス下の歩道橋が、破損倒壊をした場合と、そうでない場合について考えてみます。

破損倒壊が生じない場合は、上郷公田線が活着しているため、多くの緊急車両が進入してくるでしょう。

しかし、上郷公田線は、その両端が環状4号線に接続されているため、接続部分がネ

ックとなり、車は、上郷公田線上で立ち往生となります。そして、一部は、トンネル内に閉じ込められ、トンネル外の車は、平行して走る側道に流れ込むことになるでしょう。

そうなる、危険と混乱が同時に発生し、あとは、言を待つまでもありません。

また、現在、グリーンテラスの災害発生時の避難場所は、公田ハイツ側にある公田小学校に指定されています。

そこに、グリーンテラスの住民の非常食や非難用具が保管されています。

前述した様に、公田ハイツとグリーンテラスの間の往来には、公田小下の交差点とグリーンテラス下の歩道橋しかありません。

仮に、交差点と歩道橋が破損倒壊しない場合には、ここに、グリーンテラスの全住民が集中し通過しなければならなくなります。それを考えただけでも、その危険度と恐ろしさに計りきれ無いものがあります。

次に、交差点と歩道橋の両者ないしは、どちらかが、破損、倒壊した場合のことを考えますと、当然の事ながら、上郷公田線は、通行不能となり、横浜市がメリットとする緊急道路の機能はうしなわれます。

そして、グリーンテラスの住民は、避難場所である公田小への通路を絶たれ、避難場所を失うことになります。

この様に、災害が発生すると、上郷公田線は混乱と危険の元凶となるもので、道路の設計を根本から見直さなければならないと言えます。

三つ目の論点は、環境アセスの値に信用が置けず、回答がとても不誠実で、このまま、強制収用を実施する事はとても許容出来るものではないということです。

ここに、平成16年から17年に掛けて行われ、発表された環境アセスのデータがあります。

このデータから公田インター近辺の数値を取り出し、現状と共用後について比較してみました。

そうすると、騒音レベルでは、共用後は現状より3db程度良化しており、No2での大気汚染レベルは、約0.01ppm程度、これも良化するという結果をしめしております。

一方、交通量は共用後現在の約20倍になっています。

交通量が著しく増加するにも関わらず、環境は良化するという結果を表しています。

これは、素人目に見ても、とても奇異なデータといえます。

この疑問に関し、再三に亘って事業者に質問しましたが、言を左右にして回答して貰えませんでした。

通常の科学者ないし技術者であれば、常識的に見て、おかしい結果が得られたら、それに疑問を持ち原因を調べるのが一般的です。

しかし、ここで環境アセスをした方々は、その事になんの疑問も持たず、公表しております。

さらに、その疑問に対する回答として、5mの遮音壁を設置する効果としか、回答していません。

グリーンテラスの上部から見ると、5mの遮音壁の向こうに道路が丸見えとなり、音の直進性から考えても、遮音壁の効果は、全く期待が出来ません。

この様な回答しかしないと言う事は、住民に丁寧な説明をするということから、程遠く、不誠実で事業評価の付帯意見を無視しております。

この様な環境評価に、信頼をおくことが出来ず、そこに強権をもって土地を収用しようとする行為を許すことは出来ません。

以上で、私の意見陳述は、終りとします。

なにか、ご意見、質問は御座いませんか。

質問、意見が無ければ、私の意見が認められたと解釈し、終りと致します。