

○公述人 8：近森 仁

【議長】 それでは、公述を再開いたします。

それでは、次に公述人の近森仁様から意見陳述をいただきますので、壇上の公述人席に御着席ください。公述人は、事業認定申請案件の範囲及び、事前に提出いただいた公述申出書に記載された意見の要旨を超えた発言は、行うことができませんので御注意ください。現在の時刻が14時50分ですので、30分以内に意見陳述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、意見陳述の中止を命じることになります。それでは、意見陳述を開始してください。

【近森】 本郷台の駅ができる前からこの近辺に居住しております近森と申します。現在は公田町のグリーンテラス本郷台というマンションに居住しています。今回はこの強制収用に関して、私は反対という立場で意見を述べさせていただきます。

横浜市からこういったような都市計画道路上郷公田線の事業概要というようなパンフレットが出ておまして、ここに上郷公田線ができるとこんないいことがあるよと、目的が5つ書いてございます。

1つ目は道路網の形成による交通利便性の向上ということです。これは、要は環状4号線の渋滞、その緩和と、もう1つは横環南のインターチェンジとの接続ということです。これは、環状4号線の渋滞のほうはさっきのお話でも出ておりましたように、だんだん、だんだん渋滞がなくなってきていると。ほとんど上郷公田線は、要は要らない。それから横環南のほうはいろいろ問題がありまして、まだできるともできないとも、どうなのだろうというところですね。これは仮定の話です。こういうことをもってできるといいよというのはちょっとおかしいんじゃないかと。

その次が地区内道路の機能回復ということで、これまた環状4号線に頼って、ここが渋滞をしているからいろんなところに、住宅地に車があふれるのだということなのですが、これも環状4号線の渋滞がなくなれば要らなくなっちゃうと。それから本郷台駅まで所要時間の短縮とあると。これはもっとひどいんですね。道ができてバスが通れば近くなりますということで、全くの、これは仮定の話なのですね。これは、例えば横浜市の市営バスを1時間に10本ぐらい通しますと、そういう約束の上でならこれは言えるかもしれませんが、まだまだこれは仮定の話です。その次の歩行者、自転車の安全ということなのですが、これは確かに新しくできた上郷公田線の、道路に沿っての話はそうです。

ところが上郷公田線のところ、特に上郷のインターのところは地形を断面的に見るとこういう格好になっているのです。例えば右側がグリーンテラス、左側が公田ハイツというところで、それぞれ斜面に家が建っています。そして、一番左側の公田ハイツのてっぺんのところに公田小学校がある。ちょうど私の頭あたりに上郷公田線が通

る予定だと、こういうことなのですね。公田インターのところは本線が4車線、それからインターに入るランプが1つずつ、だから6車線。ついでに側道もつけるから8車線。ものすごい、この2つのこの間に大河のような道路ができるわけです。それで歩行者、自転車の安全確保と。確かに道路に沿って、私の頭のこっちからこっちについてはいいいでしょう。こっちからこっち、要するに公田ハイツからグリーンテラスの方への横断はどうなっているかという、今度は新しく公田小の下に交差点を1つつくりますと、グリーンテラスの階段の下に歩道橋を1つつくりますと、それだけなのです。

さらに悪いことには、上郷公田線の中央分離帯、ここには横環南の排気ガスを抜くために1メートルだか2メートルだか3メートルか知りませんが、大きな溝をつくって、それを分離帯にしている。これではタヌキも通れないというところですね。そういうところをメリットと呼びにしています。さらに緊急道路としての機能があります。これはちょっと、いろいろほかに言いたいことがありますので、この4項目だけを見てみましても、全くこれで公益性があると言えるでしょうか。どれもこれも公益性は別にありません。

したがって第1番の理由としては、私はこの強制収用には賛成できないということでございます。次に緊急輸送路のほうなのですが、この上郷公田線というのは、頭もしっぽも環状4号線に接続しているのです。ですからどっちから入ろうと、どっちから出ようと、とにかく環状4号線につながらなきゃいけないということです。この大きな問題は、災害が、ちょうど公田小下の交差点が破損したりグリーンテラスの階段の下にある歩道橋が破損したり、これがするかしらないかでえらい状況が変わってくるわけですね。相手が地震だったり何かしますと、絶対にないということはありません。福島原発も想定外だったそうですから、想定外のことはちょこちょこ起こる、そういう想定でございます。そういうふうを考えていきますと、まずは、そういう破損が起きない場合はどうなるか。緊急自動車は上郷公田線の中にどんどん入ってきます。ところが向こう側の環状4号線のほうには抜けられない、そこでふん詰まりになって、中にはトンネルの中でとまっちゃってと。あとはしょうがないので横についている側道だとか何だとか、そういうところに逃げていくしかないわけですね。まあ交通は滅茶苦茶になるでしょう。

なおかつもう1つ申し上げますと、こちら側、要するに公田ハイツ側のてっぺんにある公田小学校に、グリーンテラスの人は災害があったらこっち側が避難場所なのです。さあどうなりますかね。もう行くしかないから歩道橋の上をぞろぞろ、ぞろぞろ行かなきゃいけないということになります。これではとてもじゃない。確かに道路に沿っていいでしょう。

しかし、道路を横断するほうにとっては全く町を破壊する。先ほどどなたかがおっ

しゃっていた、要するに町として考えていない、町を破壊する行為だというふうになります。こんな計画の道路設計、これを、市民を考える横浜市がやっているのですから、全くこれは認められないということになります。

その次が環境アセスの問題です。ここに国交省から出している高速横浜環状線環境調査の結果についてお知らせということで、平成16年にやりましたと、これは現状調査です。同じく高速横浜環状南線環境影響の照査結果について、平成17年、これが予測のほうです。こういうデータが発表されています。これは私がつくったのではございません。お国がつくったものです。この中で公田インターのところの場所だけをちょいちょいとデータを引っ張り出して比較してみました。現状と将来と。そうしますと、まずは自動車の交通量は約20倍と予測しております。

さらに、騒音については、これがおもしろいんですよ、3デシベル静かになります。交通量が20倍になります。でも騒音は3デシベル静かになります。そういうデータなのです。

さらに、大気汚染、NO₂で見えます。そうすると0.01ppm、これもよくなるのです。全部電気自動車で考えているのかもしれませんが。ということで、何か変な話なのですよ、これ。全くの素人、小学生が考えてもおかしいじゃないかというふうに思うのですが、これをいけしゃあしゃあと国の正しいデータとして発表しておるのですよ。こんな環境予測、データを信頼できますかね。環境予測をした技術屋の神経がわかりませんよ。大体こういうのはやってみておかしいなと思ったらもう一遍やり直してみるなり、なぜだろうというのが出てくるべきなのですが、これはちゃんとまとめて出ているのです。

それで、これを非常に不思議に思ったので、私は再三にわたって、これはなぜだというふうに問い合わせをしました。答えは言を左右にして答えず、ひどいのは防音壁をつけるから大丈夫なのだと。防音壁というのは3メートルから5メートルぐらいで、グリーンテラスのてっぺんから下を見れば5メートルぐらいのところは上を越えて道路が見えちゃうわけですね。音というのは、横浜の方は御存じないのかもしれませんが、音というのは直進性があるのですね。ですから、ズボンと道路の音がグリーンテラスに入ってくるわけです。そういうことは一切お構いなしということで、こういうことで、回答そのものが、非常に信頼が置けないということです。ですからここで言えることは、データそのものが不誠実で、回答そのものが信頼に置けない。こういうことになります。こんなことで私は私の持っている土地を、公益だからといってよこせというのは余りにも横暴ではないかというふうに感じております。

大体、私が言いたいのは以上でございますが、そこに、幸いにして起業者の方なんかもいますので、ここでもし私に言いたいことや質問があればお聞きしまして、なければ私は私の考えがご理解いただけたものとして終わりにしたいと思います。

【議長】 公述の時間がまだ残っておりますけれども。

【近森】 結構でございます。

【議長】 よろしいですか。

【近森】 何かないですか。

【議長】 公述が特にないということであればこのまま終了ということになりますけれども。それでは、お疲れさまでした。

次の公述人の桑川賢二様の予定時刻は16時から16時30分ということでご本人に連絡しているところですが、まだご本人が到着しておりません。本人が見えておりませんので、本人が見え次第、ご本人がご了解いただければ繰り上げということになりますけれども、しばらく公聴会のほうを中断というか休憩という形にしたいと思います。その次の次の方もあるのですけれども、いつお見えになるかわかりませんので、ちょっと桑川さんの到着を待ちたいと思いますのでよろしくお願いします。