

栄区桂台2丁目の長谷川誠二と申します。

今般の上郷公田線の強制収用法に基づく起業者の事業認定申請に対して、三つの問題点を指摘します。

第一番目に、申請理由としている原宿六浦線等幹線道路の混雑等の交通問題

第二番目に、人口減少化社会の到来、横浜市の財政上からの事業の優先度問題

第三番目に、まだ数百名もの地権者が理解していない中での強制収用問題です。

これら三つの問題から、用地を強制的に取り上げるほどの公共の利益があるとは言えないことを述べさせていただきます。事業認定申請却下するよう求めます。

第一番目は：事業認定申請の最も大きな理由としている原宿六浦線の混雑等交通問題について説明します。

起業者が言う理由は単にこじつけの部分が多く、それほどの必要性の意味は持ってはいません。

起業者の事業認定を申請する理由の中に、市の幹線道路と位置づけられているのに整備が追い付いていないことを前段に挙げて、次のように記述しています。

『とりわけ、栄区を東西に連絡する唯一の幹線道路である原宿六浦線は既市街地を通過することから、住民の通勤、通学及び買い物などの日常生活上の利用などに広く利用され、地域内交通と通過交通が輻輳し、交通混雑が発生するなど幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。平成22年度道路交通センサスによると断面交通量は19,339台/日（調査地点：南河内）と、道路交通容量を大幅に上回り、混雑度は1.44となっている。この状況は、公益公共施設などが集積する区中心部の本郷台駅周辺に区内各地からのアクセスの強化が求められる栄区にとっては緊喫の課題となっている』

として、上郷公田線の必要理由に述べている。

このことに、多くの問題と事実歪曲があることを指摘します。

指摘の前に、上郷公田線ほか市の幹線道路、とりわけ栄区の幹線道路の扱いに対して、整備が追い付いていないとはっきり書いてあります。

「市の道路行政は何であったか」について、一言述べさせていただきます。

私は栄区に住むようになったのは、昭和57年のことです。その以前は磯子の方にいまして、終の棲家を求めて、家さがしに1年以上横浜市内全般を、具体的に物件を見て探しました。大船に出て東京に通勤することで、バス時刻表を丹念に調べ、遅い帰宅も可能なことから、今の桂台地区2丁目に清水の舞台から飛び降りる覚悟で家の購

入をしました。家が完成する前に九州に単身赴任となり、4年後にもどってきて、さてバスに乗ると大船に着くのに40～50分以上もかかってしまいました。公田交差点がネックの渋滞です。帰宅時は笠間交差点を起点とする渋滞でした。

どうして渋滞していたのか、について、説明します。(地図の投影)

手製なので、見にくくて申し訳ありません。

当時のラジオの交通情報の渋滞個所にどの時間でも、必ず鎌倉女子大前の渋滞が放送されていました。一日中渋滞しているのです。なぜ、渋滞するのか。

当たり前のことです。公田交差点と鎌倉女子大交差点間はたった800mですが、2車線道路でした。そこに2車線の公田交差点では鎌倉街道、六浦線の2本の幹線道路が繋がっており、鎌倉女子大前交差点は、原宿からの六浦線、鎌倉からの鎌倉街道の2本の幹線道路に繋がっていたのですから、当然、のことです。4車線で来た車が2車線の道路を通過しようとするものでしたので、混雑は当然のことだったのです。

もっとも混んでいるところから道路整備の手を付けていくのが自然と言うものではないでしょうか。

関東1円の誰もが知っているほどの有名な渋滞の名所となっているのに、横浜市道路局は何をしていたのか？聞きたいと思いますね。

私が思うに、単に鎌倉街道を上大岡の方から順番に拡幅整備をしてきたのですよ、渋滞が起きているかいないかも考慮もせずに、ただ、中心部から順番にやって来ただけでしょう

誰もが切望している最も混雑している公田交差点～鎌倉女子大前交差点の整備を先にやらないんです。

何十年もかかって、七曲、鍛冶ヶ谷まで来たら、不思議なことに南河内の六浦線に向けて新しい道路を先に造ったのです。また、桂町遠藤線と言って本郷台から戸塚方面への4車線道路を舞岡までを先に作り上げているんですよ。この道路は現在でもほとんどくるまが走っていない。全く典型的な無駄な道路と言えます。

公田交差点の整備を優先して、なぜしなかったのか、これは市道路局の栄区住民に対する、冒涇、そして業務実行的にはサボタージュに値すると、私は本気に怒っています。

さて、渋滞の経緯はこのくらいにして、基にもどって、先ほど読み上げた交通混雑問題に移ります。

(1)の問題です。

起業者の事業認定を申請する理由の中に、市の幹線道路と位置づけられているのに整備が追い付いていないことを前段に挙げて、

『とりわけ、栄区を東西に連絡する唯一の幹線道路である原宿六浦線は地域内交通と通過交通が輻輳し、交通混雑が発生するなど幹線道路としての機能を十分に発揮

できていない。平成 22 年度道路交通センサスによると断面交通量は 19,339 台/日（調査地点：南河内）と、道路交通容量を大幅に上回り、混雑度は 1.44 となっている』

この状況は、公益公共施設などが集積する区中心部の本郷台駅周辺に区内各地からのアクセスの強化が求められる栄区にとっては緊喫の課題となっている』と、上郷公田線の必要理由に述べています。

この記述に事実歪曲があることを指摘します。

この南河内付近を含めて環状 4 号線は幹線道路として何十年も前に位置づけられている。先ほど言ったように、位置づけられているにも拘わらず後回しして拡幅整備をしてくれなかったのだから数値的には当然のことです。しかし、混雑度とは道路容量に対する交通量を示す値であり、調査時点は往復 2 車線道路のままだったのですから、19,000 台では、混雑度 1.44 は、当然のことです。

肝心なことは、では、この地点は調査時点で交通混雑しているのか？と言うことです。実際は、全く混雑していませんでした。

なぜならば、環状 4 号線の公田交差点～鎌倉女子大前交差点間が平成 21 年の 7 月に、4 車線に拡幅されて以降、起業者の言う南河内地点には渋滞が全くないといってもいい。

今日、現在、南河内地点は 2 車線から 4 車線への拡幅工事を行っており、多分、今年度内にも完工するでしょう。そしたら、通過量は同じでも混雑度の数値は下がることになるでしょう。

現在でも渋滞していない地点の混雑度をわざわざ取り上げているのは、「渋滞していないところを渋滞している」との歪曲した表現に過ぎないことであること、嘘の記述であることを指摘しておきます。

なお、渋滞していないことは、平成 21 年 12 月 15 日の市道路局が「環状 4 号線（公田桂町地区）の 4 車線化に伴う整備効果について」を記者発表しており、この資料には「公田交差点西側 880m の 4 車線化（7 月 22 日供用開始）による整備効果が纏まりましたのでお知らせします」と前置きして、整備効果：渋滞の解消 と大見出しの基に、「桂町交差点を先頭に朝日奈 IC 方面まで、最大約 1,300m の渋滞が解消し、鎌倉女子大前交差点から鎌倉方面までの最大約 700m の渋滞が約 240m に緩和」と書かれて、発表しています。

1,300m と言えば、山手学院前交差点付近までであり、この市の公式発表によっても、尚且つ、現在の実態でも、申請理由に挙げている環状 4 号線の東側はもう渋滞、交通混雑しているとは言えません。

申請理由に事実を歪曲して記述してあり、公共の利益に値しません。

(2) の問題です。

事業認定申請の必要理由は、前述の交通渋滞の記述後に、『公益公共施設などが集積する区中心部の本郷台駅周辺に区内各地からのアクセスの強化が求められる栄区にとっては緊喫の課題となっている』との表現で記されています。

本郷台駅周辺のアクセス強化については、環状4号線の公田交差点～鎌倉女子大交差点間が平成21年に4車線に拡幅されて以降、先の述べたように交通混雑、渋滞は無くなっているのが実態であり、本郷台駅周辺への各地からのアクセス強化の必要性については、全くありません。

環状4号線との関連は全くないにも拘らず、南線のアクセス道路である、上郷公田線の必要性を印象付けるために、必要もないのにアクセス強化が必要と、事実を歪曲して記述してあります。

(3) の問題として

上郷公田線の必要性についての問題を述べます。

上郷公田線は環状4号線のバイパス役割（役割は環状4号線の渋滞解消、災害時のう回路）

と横環南線のアクセス道路の役割を挙げていますが、実際には横環南線のアクセス道路の役割しか無いということです。

バイパス的役割については、上郷公田線は、環状4号線の渋滞解消への寄与は現実には極めて少ないと言えます。

なぜならば、公田インターチェンジが出来る予定地点の公田小下交差点の、現在の交通量は、7,000～8千台/日であります。この交通量は、栄図書館入口交差点と鎌倉女子大前交差点の直前の公田小入口交差点で環状4号線と接続されています。この二つの交差点での出入り交通量であります。

一方、上郷公田線が出来ると上郷公田線の交通量は13,600台/日と申請書に記載されています。公田インターチェンジへのアクセス車が4～5千台と推定すれば、現在の公田小下交差点の交通量と全く変わらない訳で、環状4号線のバイパス（公田交差点～神戸橋）としての渋滞緩和には何ら効果をもたらさないであることを示しています。

そもそも、バイパス道路なんてものは、一旦入ったら、さ～と、抜けられる場合に利用価値があるのです。上郷公田線は、湘南桂台地区を通るのにいくつもの信号を越えなければなりません。ざっと数えると、神戸橋から桂町までの間に10カ所くらいの交差点があるのですから、簡単には通過できません。即ち、バイパス効果は小さいと言えます。

もう一つ上げている、災害時のう回路に資する、との役割はとってつけたものでしかありません。環状4号線のたった3～4kmの一部区間のう回路の必要性は災害対応上からと言っても必要性は小さく、単にあれば便利とのことだけであると思います。災害対策と言えど何でも価値がある、との誤認です。災害対策、災害対策とのお題目にすぎないのです。

本当に幹線道路にう回路の役割を持たせるとしたら、例えば、鎌倉街道のう回路の役割はどこに定め、どう対応しているのでしょうか、環状3号線のう回路の役割は全線に

亘ってどう対応しているか、ということについて、上郷公田線と同じスタンスで具体的に計画推進している、ということをごきちんと説明して頂きたい。認定庁は普遍性を十分確かめて頂きたい。

交通混雑問題のまとめとしては、

- ① 環状4号線の渋滞については、先に市の記者発表事例で、述べたように、現在でも桂町交差点から山手学院前交差点間の交通混雑は殆んどありません。
- ② 本郷車庫前交差点における神戸橋方面から上郷舞岡線との出入り車両の方が多く、この交差点が何ら整備されていないことから、ここにおける混雑が環状4号線の交通混雑の一番の問題であります。
- ③ 上郷公田線のバイパス効果による環状4号線の渋滞緩和は効果が小さく、255億円もの費用は無駄であり、環状4号線本郷車庫前交差点付近の右折・左折帯の整備が急務である。

従って、上郷公田線は横環南線のアクセス道路以外の価値観は殆んどない無いことを、起業者は如何にもバイパスとして必要と歪曲して表現しているだけであります。

大きな二番目：横浜市にも人口減少化は避けられない状況の中で、且つ、市の財政面も厳しい中では道路事業にもプライオリティを付けた事業選定を必要があり、バイパス効果の小さい上郷公田線より環状4号線の整備を優先すべきであります。

これについて理由を述べます。

横環南線と上郷公田線を計画に組み入れた1987年頃までは、戦後から、人口はずーと増加してきていました。経済もそれなりの伸びてきていました、国も市の財政も現在と比べるとまだまだそれほど深刻でなかった頃で、即ち右肩上がりに伸びている頃でしたので、その先を同様に引き続いて伸びてくと想定して、横環南線、や、上郷公田線など、全国的に膨大な道路計画を立てて国土総合開発としたものであります。

しかし、その後に経済成長のバブルは弾けて、人口も少子高齢化から減少化をたどり、更に、国・市とも財政赤字を抱える事態に陥っています。国については負債額は800兆円、地方自治体と併せると1,000兆円を超えて国民一人当たり830万円の借金に相当します。正に瀕死状態であります。

横浜市も今後は人口減少化をたどることは必至と言えます。このような日本の形態からは、無駄なことは極力排除し、有効なものに見直していく必要があります。

横浜市の財政は、平成27年度予算資料によれば、一般会計 1兆4955億円、特別会計 1兆3947億円、公営企業会計 5918億円 総計3兆4820億円となっている。

一方で借入金残高は、一般会計の市債 2兆5385億円、特別会計・公営企業の市債 6465億円、外郭団体の借入金 601億円 合計4兆6165億円となっている。

負債は、実に単年度一般会計予算に対し、160%の負債額となっている。また、市の27年度税収額は約7000億円であり、負債額は市税収の650%にもなる額です。とても健全な市財政とは言えません。

横浜市は戦後の高度成長期以降に大きく発展してきたもので、発展期の道路、下水道、学校、市施設等の老朽化は既に始まっており、私の住んでいる桂台地区では、宅地造成後の道路下の下水道管の全面更新が始まりもう何年もやっている。

市役所建屋の更新もしかり、道路についても、先日の新聞で報道されたように国道一号線を跨ぐ歩道橋が老朽化して破損した金属片が落下する事項も起き始めている。市施設の全般が老朽化し、その対策に今後、多大な経費を必要とする時代が始まっているのである。

掛る時代には、政策にも優先、プライオリティを付けて見直し、効率的な実施が必要であります。

栄区にとって、いろいろ指摘したように市民生活の足である公田交差点から金沢区にかけての環状4号線の整備こそ重要かつ緊喫課題である。

たった3km程度の環状4号線の渋滞解消のためのバイパス効果の役割もない上郷公田線より環状4号線を優先して整備すべきであります。

上郷公田線の255億円(国補助金を含む)もかかる事業は市民にとって、公共性は無く、用地の強制収用までして行う必要はありません。

大きな第三番目の問題です。

地権者が500名も存在しているような状態での強制収用には全く公益性は無く、事業認定をすべきでない。反対です。

日本の憲法では、国民主権としています。

絶対主義のような、ここでいう絶対主義とは、政治上で絶対的権力をふるう体制、独裁政治みたいなものです。

地権者が事業用地全体で712名存在している中の事業で、未だ530名もの地権者が納得していない状況で、オリンピックに間に合わせるみたいなことで、強引に強制収用を行なおうとすることは、正に、封建制度とか絶対主義の如くの権力の横暴である。江戸時代ではないのである。

国民主権且つ民主主義の日本国家としてあったはならないことです。

以上のように、上郷公田線は無駄であり、公共の利益とは言い難く、事業申請を認定しないでください。

最後に、申請理由の冒頭に、

起業者は、「市の道路計画である」ということを前面に押し出して、必要性の理由の一つにしています。

これは位置付けとして決めたことであるので、「単にそうになっている」ということだけですが。

市の計画決定とは何ぞや、についてひとこと意見を言わせてもらいます。

行政の公共事業の計画については、如何に市民、区民大きくは国民を含めて、のニーズに基づくことを考えられているかと言うことが肝心なことと思います。

ニーズに基づいているかについて、私の経験を話します。

一般的に、市の計画、当然、誰かが作っている訳ではありますが、それが必ずしも地区市民にとって合理的とするものとは考えられないことも多々出てきます。

市や、国等の行政が行う政策決定に対するパブリックコメント、意見募集等に何回も対応しての経験から、行政は案を作ったら絶対に変更しないことであるということ、また、意見を聞くということが素振りだけで自分で考えた範囲を変えるつもりのないことへの結末に至り、本質的に全く意味を持たないということを私は実感しました。そのことがよく解った事例があります。

それは、平成 21 年度に栄区が行った、「栄区街づくり行動計画」策定に際して、役人が素案を作り、行動計画検討委員会なるものに公募委員を加え検討し、原案が作成され、原案に対する市民等からの意見募集、意見の原案への反映の是非が行われましたが、検討委員会における意見の尊重、また、原案への市民の意見の反映が、判断理由は挙げるものの、単に役人の目的に対する思いだけの範疇で処理され、反映は全くなされなかったという事実がありました。

役人が素案で決めた方向は一切変更しない、という結末に至ったのです。意見を募集する際に出た意見をどう評価得るか、評価するシステムを事前に用意もせずに行われることが原因と思っています。

本日の公聴会も多分、出た意見を、どのように評価して申請を判断するか、のような評価基準が公になっていないので、「意見を聞かなければならない」との法の定めにより、ただ行われているのではないか？単に聞くだけのセレモニーであることではないか、などを危惧していることを申し上げておきます。

認定に係る行政関係者に国民主権の日本における正しい行政履行を期待したいと思います。