

○公述人 9：長谷川 誠二・鈴木 伸之

**【議長】** 本来であれば次の公述人は桑川賢二様ですけれども、まだお見えになっておりませんので、その次の16時35分から予定しておりました長谷川誠二様と鈴木伸之様から意見陳述をいただきますので、壇上の公述人席にご着席の上、準備をお願いします。

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ご注意ください。時間は15時21分から始めますので、準備をお願いします。15時21分から30分以内に意見陳述を終了するようお願いいたします。この時刻までに終了されない場合には、意見陳述の中止ということになります。あと20秒ほどありますので、お待ちください。

それでは、意見陳述を開始してください。

**【長谷川】** 桂台2丁目の長谷川誠二と申します。

**【鈴木】** 同じく桂台西2丁目の鈴木と申します。

**【長谷川】** 公述のほうは私、長谷川誠二のほうが一括して行いたいと思います。では座らせていただいて公述させていただきます。

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は3つの問題点を指摘します。第1番目に、申請理由としている原宿六ツ浦線等、幹線道路の混雑等の交通問題。第2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3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。この3つです。これらの3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県知事に要請いたします。

それでは、まず大きな第1番目について。事業認定申請の最も大きな理由としている原宿六ツ浦線の混雑等、交通問題について説明します。起業者の言う必要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ついていないことを前提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ツ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1万9339台。1日です。これは調査地点、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ている栄区にとっては喫緊の課題となっている」として、上郷公田線の必要性理由を述べています。

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まして、整備が追いつ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たいと思います。投影をお願いします。

手製の地図なので、見えにくくて誠に申しわけありませんけど、地図の説明に入る前に、私が栄区に住むようになったのは昭和57年のことです。それ以前は磯子のほうにいまして、ついこの住みかを求めて、家探しに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。結果は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西2丁目に清水の舞台から飛びおりる覚悟で家の購入をしました。実は家が完成する前に九州に単身赴任となってしまったので4年後に戻ってきて。さてバスに乗ると大船に着くのに40～50分かかっていました。公田交差点がネックの渋滞でした。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、私が承知しているところで説明をしていきたいと思います。

この地図は見にくいですが、読み上げていきますので、皆さんは地図がおわかりだと思っので、ちょっとお知らせしますけど。私が住んでいたのはこのあたりですね。それでバスがずっと行って、本郷小のところで4号線に出て、公田交差点を出て、鎌倉女子大前からこういうふうで大船駅に、これで大船駅に行くんですね。これが混んでいるわけです。この混んでいる理由は当たり前でして、ここが2車線、往復2車線の道路。これはやはり往復2車線。これは往復2車線。ここも往復2車線。これも往復2車線。いわゆる4つの道路、2つの道路が重なって1つの区間、800メートルの区間を通過して、また2つに分かれている。逆も同じことなのです。こういう道路構造なわけです。

私がそのバスに乗り出した当時のラジオの交通情報の渋滞個所に、どの時間帯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。今言ったこととおわかりになったと思います。では、混雑は当然のことだったわけですが、最も混んでいるところから道路整備の手をつけていくのが自然というものではないのでしょうか。関東一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。

私が思うに、単に鎌倉街道を上大岡のほうから順番に拡幅整備をしてきただけなのです。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きただけなのです。誰もが切望している箇所でも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かったのです。延々と何十年もかかって上大岡から順番に広げてきた。私は磯子に住んで、いつもいましたのでよくわかっています。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ツ浦線に向けて

新しい道路ができています。また、桂町遠藤線といって本郷台から戸塚方面への4車線道路を舞岡まで先につくっている。この道路は現在でも、桂町遠藤線、この道路は3号線から向こうなんかは全く車が走っていない。全く無駄な道路と言えます。典型的な無駄な道路です。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瀆でありますよ。そして、業務実行的に考えた場合には業務のサボタージュに匹敵すると私は本気で怒っています。

それでは、もとに戻りまして、先ほど読み上げた交通混雑問題に移ります。まずは(1)の問題。起業者の事業認定を申請する理由の中に、先ほど読んだように、市の幹線道路と位置づけられているのに整備が追いつ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ツ浦線は、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1万9339台、1日、南河内地点。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」と書いてあるのですね。その後がまたありまして、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喫緊の課題となっていると、上郷公田線の必要性の理由としているわけです。一番大きな理由になっています。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かかわらず、後回しして拡幅整備をしてこなかったのだから、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。1万9000台以上では、混雑度1.44は当然のことです。当然のことを混雑しているというふうにただ書いてあるだけだ。肝心なことは、ではこの地点の調査時点で交通混雑していたのかということです。実際には全く混雑していませんでした。

なぜならば、環状4号線の公田交差点から鎌倉女子大前交差点間は平成21年の7月に4車線に拡幅されて以来、起業者の言う南河内地点を含めて、渋滞は全くなくなっていたと言ってもいい。今日現在、この南河内地点は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。そうしたら、通行量は同じでも混雑度の数値は下がるということになります。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歪曲した表現にすぎないことであること、うそ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880メートルの4車線化、公田から鎌倉女子大の間ですね。4車線化、これは7月

22日供用開始と注記してありまして、これによる整備効果がまと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、その下に桂町交差点を先頭に朝日奈インターチェンジ方面まで最大約1300メートルの渋滞が解消し、鎌倉女子大前交差点から鎌倉方面までの最大約700メートルの渋滞が約240メートルに緩和と書いて記者発表しているのです。これは21年12月です。先ほどの交通センサスの調査は22年です。1300メートルとい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、かつ現在の実態でも、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。この南河内付近はもうじき4車線化になる。そうなった場合は全く渋滞ということは起こり得ない。申請理由に事実を歪曲して記述してあり、公共の利益には値しません。

2番目の問題です、(2)。事業認定申請の必要理由に、先ほどの言葉の後ですけど、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ている栄区にとっては喫緊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の強化については、先ほど言ったように、環状4号線の公田交差点から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、さっき述べたように、交通混雑、渋滞はな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ありません。ない状態です。環状4号線との関連は全くないにもかかわらず、南線のアクセス道路である上郷公田線の必要性を印象づけるために、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。とんでもないことです。

じゃあ(3)、3つ目の問題として上郷公田線の必要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号線の渋滞解消と言っていますし、災害時の迂回路というふうに述べられています。このバイパス的役割と横環南線のアクセス道路の役割を挙げています。今日も冒頭でその話をしていましたね。実際には横環南線のアクセス道路の役割しかないということを申し上げます。

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、これは現実には極めて少ないと言えます。なぜならば、先ほど言ったように、公田インターチェンジができる予定地点の公田小下の交差点の現在の交通量は7000から8000台が1日通っております。この交通量は栄図書館入口の交差点と鎌倉女子大の手前の、これは公田小入口交差点というのですが、その2カ所で環状4号線、いわゆる公田交差点と鎌倉女子大間の環状4号線に接続されているのです。ここの出入りの交通量が7000から8000台あるというふうに事業者から聞いています。一方、上郷公田線ができると、上郷公田線の交通量は、申請書によれば1万3600台、1日と記載されています。公田インターチェンジへのアクセス車が例えば4000～5000台と推定すれば、現在の公田小下交差点の交通量と7000～8000台と、残りは7000～8000台、それと全く同

じわけで、変わらない。環状4号線のバイパス、これは公田交差点から神戸橋の間ですけど、としての渋滞緩和には何ら効果をもたらさないのであることを私は示していると思います。神戸橋のほうでは、今日、朝から聞いていると9000台から9900台という話が出ていますが、例えばバイパス効果で1万台通ると仮定した場合、公田インターチェンジの出入りの車はゼロということになりますね。そんな状態では公田インターチェンジなんか、全くつくる必要はない。数字がむちゃくちゃだということをお願いしたいと思います。ありもしないことを勝手につくって言っているのだと。そもそもバイパス道路なんていうものは一旦入ったらさっと抜けられる場合に利用価値がある。上郷公田線は湘南桂台地区を通るのに幾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、私は10カ所くらいの交差点ができるのではないかというふうに見ています。簡単には通過できません。すなわちバイパス効果は小さいと言えます。

もう1つの上郷公田線の必要理由に挙げている、災害時の迂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3~4キロメートルの一部区間の迂回路の必要性は災害対応上からといっても必要性は小さい。単にあれば便利、上郷公田線ができれば、あれば便利だということだけで書いているだけです。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、お題目に過ぎないのです。本当に幹線道路に迂回路の役割を持たせる、横浜市がそう考えたとしたら、例えば鎌倉街道の迂回路の役割はどうして定め、どう対応しているのでしょうか。環状3号線の迂回路の役割は全線にわたってどういう対応しているの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説明してもらいたい。きちんと説明していただきたいものである。認定庁はこういう言葉に普遍性を十分確かめて審査していただきたいと思います。

以上、3点申し上げましたけど、交通混雑問題のまとめとしては、1つ、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ほとんどありません。本郷車庫前交差点における神戸橋方面からの上郷舞岡線との出入り車両のほうが多く、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る。上郷公田線の必要理由には値しない。3つ目です。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、200数十億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。非常に小さな費用で大きな渋滞解消効果があると思います。

したがって上郷公田線は横環南線のアクセス道路以外の価値はほとんどないことを、起業者はいか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す。

大きな問題を3つ述べると言っていましたので、今度は2つ目の大きな問題、2番

目です。横浜市にも人口減少化は避けられない状況の中で、かつ市の財政面も厳しい中では、道路事業にプライオリティーをつけた事業選定を行う必要があります。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るべきであります。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、今から28年も前です。1987年ころまでは、戦後から人口はずっと増加してきていました。経済もそれなりに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ころでした。すなわち、右肩上がりに伸びているころでしたので、その先も同様に引き続いて伸びてい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計画としたものであります。

しかし、その後に経済は低迷化し、バブルははじけて、人口も少子高齢化となり、ひいてはもう目も当てられない減少化をたどっていくのです。

さらに、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数十兆円、地方自治体と合わせると、今年の予算では、先ほど小沼さんが1035だかと書いてありました、1000兆円を超えて、国民1人当たり、私の計算では830万円、小沼さんは815万と書いてありましたね。1億2700万で計算していたようなので810万から830万円の、1人当たり830万の借金に相当します。まさに瀕死状態です、これは。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、一般会計が1兆4955億円、特別会計は1兆3947億円、公営企業会計5918億円、合わせて総計3兆4820億円となっています。一方で横浜市の借入金残高は、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、何と4兆6165億円となっているのです。負債は、実に単年度一般会計予算に対して160%の負債額となっています。また、市の27年度税収額は約7000億円と記載されています。負債額は市税収入の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後、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、まだ40何年しかたっておりませんが、宅地造成の道路下の下水道管の全面更新が始まり、もう何年も工事をしています。市役所建屋の更新もしかり、道路についても、先日、新聞で報道されたように、国道1号線をまたぐ歩道橋が老朽化して破損した金属片が落下する事故も起き始めています。市施設の全般が老朽化し、その対策に今後、莫大な経費を必要とする時代が始まっているのです。かかる時代に、政策にも優先、プライオリティーをつけて見直し、効率的な実施が必要であることです。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喫緊課題である。たった3キロメートル程度の環状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200数十億円もかかる事業は市民にとって公益性はなく、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3番目の問題です。申請書によれば、地権者が500名も存在しているような状態です。このような状態で強制収用には全く公益性はなくて、事業認定をすべきでないと思います。反対します。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、絶対主義というのは私が勝手に言っているのですが、絶対主義、ここでいう絶対主義とは政治上で絶対的権力を振るう体制、独裁政治みたいなものを私は言っています。このような絶対主義みたいなこと、地権者が事業用地全体で712名存在している中の事業で、いまだ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やっている南線に付随して強引に強制収用、上郷公田線用地、強引に強制収用を行なおうとすることは、まさに封建制度か絶対主義のごとくの権力の横暴であります。江戸時代ではないのである。国民主権かつ民主主義の日本国家としてあってはならないことだと言えます。

時間になりましたので、私の思いを意見として言わせていただきます。

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、先ほど言ったようなことをいろいろ、必要理由を書いております。これは、市の道路計画は位置づけとして決めたことであるので、単にそうなっているということであって必要理由にはありませんが、市の計画決定とは何ぞや、について一言意見を言わせていただきます。行政の公共事業の計画については、いかに市民、区民、大きくは国民を含めたニーズに基づくことを考えられているかということが肝心なことだと思います。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、誰かがつくっているわけでありますから、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、行政が行う政策決定に対するパブリックコメントとか意見募集時に何回も対応しての経験から、行政は案をつく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そぶりだけで、自分の考えた範疇を変えるつもりのないこと。結末が必ずそうなるということに至り、本質的に全く意味を持たないことだということを私は実感しました。そのことがよくわか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まして、役人が素案をつくり、行動計画検討委員会なるものに公募委員を加えて検討し、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。私も意見をいろいろ出しました。当然、道路問題ですけど。検討委員会における意見の尊重、または原案への市民の意見の反映が、判断理由は挙げられる、これでこうしますということは返ってくる。しかし、単に役人の目的に対する思いだけの範疇

で処理され、住民の意見の反映は全くなされなかったという事実がありました。

**【議長】** 残り1分を切りました。

**【長谷川】** 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するか、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、出た意見をどういうふう  
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、などと危惧していることを申し上げます。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の履行を期待したいと思います。

以上で私の意見公述を終わります。

**【議長】** よろしいですか。お疲れさまでした。公述人は控え席にご降壇してください。