

上郷公田線の公述意見書

——上郷公田線は失敗のプロジェクトで、横浜市は事業計画を遂行する能力がない——

私は栄区桂台南 2 丁目の杉山浩章です。

環状南線事業が動き出して約 30 年になります。

環状南線事業に関して、私たちの桂台地区の地下には圏央道の一部である環状南線（高速道路）は径 15m のトンネルが 2 本通ります、道路構造は 6 車線です。事業者は東日本高速道路（株）です。圏央道の路線の中で環状南線だけが 6 車線です。地表面上には上郷公田線が通る計画になっています。事業者は横浜市です。この上郷公田線「桂台区間」の道路種別は道路構造令の 4 種 2 級で、計画交通量は 10,000 台/日、構造は 2 車線、設計速度は 50km/hr であります。環状南線事業のメッカです。

この 30 年の間、当該事業者である NEXCO 東と横浜市から、それぞれの事業内容の説明を受けてきました。この事業の重要項目である計画交通量、道路構造、環境予測値、B/C 等の諸数値をもっともらしくデッチ上げて、事業計画を正当化している様に思います。デッチ上げられた値は何となくあやふやで、怪しいものですからつじつまが合わなくなります。質問書を出していますが事業者からの回答は到底納得できるものはありません。事業者は論点・視点を変えた回答、ボカした回答ばかりで、住民を騙し続けて 30 年、騙しを仕事にしているのです。その最たる事業者が横浜市です。横浜市は国交省が提示した数値をもアレコレ改ざんしているのです。

（1）、先ず、上郷公田線「桂台地区」の予測交通量についてです。表を見て下さい。この表は、計画交通量(予測交通量)のこれまでの変遷・経緯を示したもので、都市計画決定時、事業再評価時、上郷公田線基本検討会時、横浜市の回答、NEXCO 東日本の回答で示された数値を時系列的にまとめたものです。

これまでの説明では、上郷公田線「桂台区間」の予測交通量は H7 年都市計画決定時 7,700 台/日、H16 年基本検討会時 6,700~8,600 台/日、H17 年事業再評価時 11,300 台/日、でありました。南線の予測交通量が 54,900 台/日から 55,100 台/日と増加しているの上郷公田線「桂台区間」の予測交通量も当然増加しています。そこで見直した予測交通量 11,300 台/日に対して事業者である横浜市に問合せしましたところ、「予測交通量はその様（11,300 台/日）になったと聞いています」というウワの空の返答で一応認めています。

この表にありますように、H21 年、H24 年、H26 年の事業再評価時や事業説明会では、環状南線の予測交通量が、この様に H21 年 50,300 台/日、H24 年 60,600 台/日、H26 年 59,400 台/日と見直しされていますが、何故か、上郷公田線の予測交通量は見直しがなく空欄です。何故でしょうか？ --- 5 分

予測交通量が 11,300 台/日では道路構造令の 4 種 2 級に合致しないのです。しかも騒音・振動の予測値が環境基準をオーバーするのです。現在の道路構造を変更せねばなりません。H19 年 3 月発行のアベニュー No.12 に記載してある道路構造を見直しせねばなりません。横浜市にとっては非常に都合の悪い数値なのです。横浜市は国交省に対して大クレームを發した筈です。国交省は予測交通量の 11,300 台/日の後始末を NEXCO 東と横浜市に押し付けたのです。上郷公田線「桂台区間」の予測交通量の迷走・改ざん・捏造・言い訳が始まったのです。この表を見ればお解かりです。数値が抜けているのです。

---5 分

予測交通量 11,300 台/日について再三うるさく問合せたところ、H26 年 5 月に「11,300 台/日は公田 IC の分合流部付近で、7,700 台/日は神戸橋付近だ」と回答し、いままでの説明をホゴにし全く異なる見解を言い出したのです。論点・視点をハグラカシタ苦しい・苦しい言い訳です。湘南桂台自治会は「11,300 台/日では道路構造令で云う 4 種 2 級、計画交通量は 10,000 台/日に合致しないし、しかも騒音・振動の予測値が環境基準をオーバーするので、都市計画変更の対照になる筈ですね。」と、すなわち「桂台区間 全線トンネル」の必要性を提示しました。都市計画変更の煩雑さや**事業計画の失敗を隠す**為にぐずぐずいい訳が始まりました。

続いて H26 年 5 月に新しい説として「桂台区間」の予測交通量は 8,600~9,900 台/日が出て来ました。予測交通量に最大値と最小値があるのは、いかななものでしょうかと云うと、8,600 台/日は神戸橋付近だ。9,900 台/日は公田 IC の桂台側付近だ。「付近である」と ここでも、いろいろ言い訳・迷走が始まりました。

H26年8月から始まった各事業者と自治会との意見交換会で、一体全体、上郷公田線「桂台区間」の予測交通量は何台ですか？ 詰め寄った結果「国交省と相談した結果9,900台/日です」となりました。

まさに、この9,900台/日という数値こそが**事業計画の失敗を隠す為の悪行の賜物**なのです。鉛筆をなめたと思われる作為的な数値でお役所が最も得意とする仕事の中の仕事なのです。9,900台/日にしないととんでもない事になるのです。横浜市はこれまで言い続けてきたアベニューNo.12を事業計画の基本とするモクロミが崩れるのです。市議会で大問題になります。ですから都市計画変更等を都市計画審議会に諮れないのです。**道路局の当該事業の失敗を隠す為の悪行です。これが第1幕です。**

しかも上郷公田線は栄区の幹線道路ネットワークを形成、南線へのアクセス道路、4号線の渋滞緩和道路をキャッチフレーズとしています。予測交通量が9,900台/日の上郷公田線は、現在4号線の交通量が30,000~38,000台/日ですので、その1/3~1/4しか通らない異常に交通量が少ない新設道路です。この9,900台/日という少ない予測交通量でB/Cが2~3というのは本当でしょうか？怪しい値なのです。4号線を拡幅した方が費用は安くなります。ワザワザ標高+30mから+80mの山へ車を登らせる必要も無いのです。

---10分

(2)、続いて上郷公田線「桂台地区」の予測交通量9,900台/日と交通容量についてです。

桂台地区の街中には上郷公田線と平面交差する生活道路（緑道を含めて）が南北に7本あります。その交差点には当然信号機が設置されて住民の安全な横断歩行と車両の安全通行が確保される筈です。交差点では車は減速・加速を繰り返し、車は非定常走行となり、交通渋滞が起ります。そこで平面交差する新設道路の計画交通量の算定には道路構造令では計画交通量の8割とするように規定されています。桂台地区の予測交通量が約10,000台/日ですと、8,000台/日が実際の計画交通量で、2,000台/日があふれる事になり、車両の流れはスムーズではなく、交通渋滞が起ります。上郷公田線「桂台地区」は道路構造令でいう4種2級、2車線では交通容量が足りないのです。環状4号線（原宿~六浦線）の交通渋滞を解消の筈ですが、新設の上郷公田線は既に計画の段階で渋滞が起っているのです。

当該事業は計画段階で失敗です、これが第2幕です。

そこで前記同様に、またまた、我々は住民の安全な横断歩行と車両の安全通行を確保し、さらに上郷公田線の交通渋滞を解消し、環境対策にも寄与する方策として、私たち自治会は「都市計画を変更し上郷公田線「桂台地区」を全線地下トンネルとする」ことを提案しています。しかし、道路局はかたくなに拒んでいます。何故でしょうか？以前にも述べましたように、これらは都市計画変更の対照となる筈で、アベニューNo.12を基本とする横浜市のモクロミが崩れるのです。またまた厄介なことになるのです。

事業計画の失敗をさらけ出すことになるのです。これが第3幕です。

必然的に湘南桂台の街中に新たに外部一般車として入り込むことになり、現在の生活街路の交通量と合わせると桂台地区の街中の交通量は大幅に増大します。車両事故・人身事故等の輪禍、交通事故が多発します。また騒音・排ガス等の環境基準はクリアできません。桂台の街中は車でメチャメチャに壊されます。

事業計画の失敗を住民おしつけることになり、これが第4幕です。

---15分

(3) 続いて、上郷公田線「桂台地区」の大気汚染と騒音についてです。

環状南線に関する大気汚染についてですが。私どもの桂台地区には環状南線の桂台トンネルに関する高濃度排気ガスを排出・拡散させるため排気塔（公田換気所）があります。この排気ガスは当然、私どもの桂台地区にばら撒かれ、住宅地に沈降し、滞留します。

さらに公田ICは山間谷戸であるため、ほぼ年間を通して地形性逆転層が常時発生し、車の排気ガスは公田ICの谷戸に滞留したままとなり、この滞留排気ガスが偏西風によってゆっくりと私どもの桂台地区にたなびいてくることを煙流テストで確認しております。

上郷公田線に関する大気汚染についてですが。9,900台/日という計画交通量の値があやふやなものです。すでに計画段階で交通渋滞がありますと計算値は当てになりません。環境基準をオーバーしてしまいます。今後、予測交通量が確実に増えますから環境基準をオーバーしてしまいます。

事業者が使用している排気ガスの拡散予測値はブルーム・パフ式で行います。この式は大平原地帯で適用される計算式で、地形に凹凸があるような谷戸、切り通し、アンダーパス、ビルの谷間にある道路などには適用できないのですが、係数を変えるだけで良しとしているのです。このブルーム・パフ式は

事業者にとって都合が良いので使い続けているのです。こんないい加減な計算式で環境を評価するのは止めて下さい。いま時は3次元流体モデル解析法を用いるのが当たり前です。現状とびたり合致することが原発事故で証明済みです。環状北線、北西線には低濃度脱硝装置が既に設置済みです。交通量が多く、規模が大きなこの環状南線には、この装置の設置計画はありません。低濃度脱硝装置の設置に関する特別な基準があるのでしょうか。この種の装置は設置するのが当たり前だと思います。

桂台地区には南線と上郷公田線の排気ガスが積もり積もって、滞留し続けるので健康被害が発生するのは確実です。

当該事業計画で環境に対する無為無策・怠慢で健康被害を蒙るのはイヤです。これが第5幕です。

上郷公田線「桂台地区」での騒音についてですが。騒音軽減のために高さ1mの築堤と1.5m透明な遮音板の設置することを考えています。これではわが町の第一種低層住居専用地区には相応しくなく、都市景観を著しく阻害し、街は台無しです。なんとセンスのない計画・設計をするのでしょうか。

平面交差する交差点付近には築堤や遮音板などの遮音設備は設置できませんので騒音は環境基準値をオーバーするのは当たり前です。

---20分

さらに透明な遮音板は騒音を乱反射させ、遮音板を飛び越えて唸り騒音となり、騒音が遮音板背面へ回り込み、騒音が住民に降りかかってくるのです。とんでもない騒音軽減対策を行おうとしています。

また、低騒音舗装についてですが、騒音予測計算値から5dBが低減された値が環境基準値をオーバーしなければ良いとのこと。この舗装の効果は交通量の多少にもよりますが、3年程度でなくなります。いま時の道路舗装は低騒音舗装を当たり前とし、5dBを差引くべきではないのです。環境を悪くするようなことばかり考えているのです。

当該事業計画で環境に対する無為無策・怠慢で健康被害を蒙るのはイヤです。これが第6幕です。

---20分

質問があります。----が。 回答は私が致します。それに対するコメントも私が致します。

(起業者の方はお下がり下さい。)

質問① 上郷公田線「桂台地区」からあふれ出た約2,000台/日の通行車両の流れをスムーズにし、交通渋滞を解消するにはどのような方策が考えられますか？

→あなた方は「信号機を設置致します」と言うでしょう。

→私のコメントは「通常ならば地下道にして安全通行・交通渋滞を解消します。戸塚駅と交差する国道一号線をトンネルにした例があります。」と云えないのです。

質問② 地域の住民(高齢者・幼児・学童)等の上郷公田線の安全な横断確保策は、どのような方策が考えられますか？

→あなた方は「信号機を設置します」と言うでしょう。

→私のコメントは「更なる交通渋滞が起ります。信号機を設置しなくても、交通渋滞がもう既に起っています。渋滞により排ガスの環境基準はクリアできませんね。」

→あなた方は「警察と協議します」と言うでしょう。

→私のコメントは「警察がスムーズに車両を流してくれるのですか？ 栄警察署員がいつも張付いているのですね」

→あなた方は「横断歩道橋を設置致します」と言うでしょう。

→私のコメントは「今や高齢化社会では誰も使わない無用の長物です。しかも都市景観を阻害するのです。さらに災害時に落橋の懸念があり、通行のジャマになるのです。設計センスがありませんね」

質問③ 上郷公田線「桂台地区」の道路規格は道路構造令の4種2級が適用されていますが、予測交通量9,900台/日では、2,000台/日の車があふれ出ます。道路構造令の道路種別を変更する必要がありますが、変更しますか？変更しませんか？道路種別を変更する場合でも、変更しない場合もその理由をお伺いします。

→あなた方は「だんまり」でしょう。

→私のコメントは「早く都市計画変更をするための手続きを開始することをお勧めいたします。」

質問④ 予測交通量が 11,300 台/日に対して国交省とゴネてトラブルになりました。しかし 9,900 台/日に変更しても、またしても、説得力に欠ける予測交通量の値になってしまいました。どう致しましょうか？

→あなた方は「分りました。それだけ云われるのならば、道路局はもう——（ヤケクソです）。道路局長を呼んできますので少々お待ち下さい。」と言うでしょう。

→私のコメントは「このプロジェクトを最初から見直しですか？」

この様に当該上郷公田線プロジェクトは計画の段階から既に辻褄が合わなく、行き詰まりをしているのです。でっち上げのプロジェクト、辻褄の合わない、失敗プロジェクトを押付けるのは、地域住民に多大なる迷惑、健康被害をもたらすものです。この事業計画を実施する根拠はありません。この事業に関わる土地の強制収用には反対です。事業認定は中止して下さい。

以上。

表-1 横浜環状南線と上郷公田線の予測交通量の推移 (台/日)

	年度 / 名称	横浜環状南線			上郷公田線					横浜市が独自に定めている交通量
		戸塚 IC ～栄 IC	栄 IC ～公田 IC	公田 IC ～釜利谷 IC	桂町側 (桂町～ 公田 IC)	公田 IC	桂台側			
							公田 IC 分合流部	桂台	神戸橋	
①	1995 (H7) 年 4 月 都市計画決定時	47,300	53,500	54,900	12,100	11,400	—	7,700	—	7,700
②	2004 (H16) 年 8 月 市上郷公田線「桂台地区」 基本検討会時	—	—	—	—	—	—	6,700 ～8,600	—	6,700 ～ 8,600
③	2005 (H17) 年 3 月 事業再評価時	47,300	54,000	55,100	14,100	7,500～ 5,900	—	11,300	—	7,700
④	2009 (H21) 年 11 月 事業再評価時	44,200	49,600	50,300	—	—	—	—	—	7,700
⑤	2012 (H24) 年 11 月 事業再評価時	13,800	58,200	60,600	—	—	—	—	—	7,700
⑥	2014 (H26) 年 3 月 17 日 国交省事業説明会時	12,900	57,300	59,400	—	—	—	—	—	
⑦	2014 (H26) 年 5 月 20 日 推定断面変更と横浜市回答。				13,600		11,300		7,700	
⑧	2014 (H26) 年 5 月 20 日 NEXCO 回答。2012 (H24) 年 11 月再評価時の空欄補充				13,600			8,600 ～9,900		
⑨	2014 (H26) 年 9 月 8 日 意見交換会 NEXCO&市の 回答				13,600				9,900	