

○公述人4：杉山 浩章

【議長】 それでは、公聴会を再開いたします。次の予定者である公述人の杉山浩章様から意見陳述及び質問をいただきますので、壇上にお上がりの上、準備をしてください。恐縮です。起業者側は質問がありますので、壇上の席にお着きください。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及び質問の範囲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。間もなく13時になりますので、私の合図とともに公述を始めるようにお願いします。30分以内に終了されない場合には意見陳述及び質問の中止ということになります。

それでは、よろしいでしょうか。意見陳述を始めてください。

【杉山】 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。私たちの桂台地区の地下には圏央道の一部である南線高速道路が直径15メートルの2本のトンネルが通ります。構造は6車線であります。事業者は東日本高速道路（株）です。地表面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級です。計画交通量は1万台／日です。構造は2車線、設計速度は50キロメートル／時であります。環状南線事業のメッカであります。この30年間、ネクスコ東日本と横浜市からそれぞれ事業内容の説明を受けてきましたが、事業の重要項目である交通量、道路構造、環境予測値、ビーバイシー（B/C）等の諸数値をもっともらしくでっち上げて事業計画を正当化しているように思います。でっち上げられた数字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。質問書を出しても事業者からの回答は到底納得できるものではありません。事業者は論点、視点を変えた回答、ぼかした回答ばかりで、住民をだまし続けて30年、だましを仕事にしているのです。こ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あれこれ改ざんしているのです。

1番目、まず上郷公田線桂台地区の予測交通量についてです。この表を見てください。この表は計画交通量の、これまでの変遷経緯を示したものです。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、ネクスコ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、平成7年都市計画決定時で7700台／日です。平成16年基本検討会時では6700台から8600台／日です。平成17年度の事業再評価時では1万1300台／日ありました。南線の予測交通量が5万4900台／日から5万5100台／日と増加しているので、上郷公田線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1万1300台／日に対して、事業者である横浜市に問い合わせしましたところ、予測交通量はそのように1万1300台／日になったと聞いていますと、上のそらの返答で一応認

めています。この表にありますように、平成21年、24年、26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ように、21年では5万300台/日、24年では6万600台/日、26年では5万9400台/日と見直されていますが、なぜか上郷公田線の予測交通量は見直しがなく、空欄になっているのです。なぜでしょうか。予測交通量が1万3000台/日では道路構造令の4種2級に合致しないからですね。騒音、振動の予測値が環境基準をオーバーするのは。現在の道路構造令を変更せねばなりません。平成19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、見直しをせねばなりません。横浜市にとって非常に都合の悪い数値だったのです。横浜市は国交省に対して、多分、大クレームを発したはずですが。国交省は予測交通量の1万1300台/日の後始末をネクスコ東日本と横浜市に押しつけた。上郷公田線桂台区間の予測交通量の迷走、改ざん、捏造、言いわけが始まりました。この表を見ていただければおわかりです。数値が抜けているのです。予測交通量1万1300台について再三うるさく問い合わせましたら、平成26年5月、まだつい最近です。1万1300台/日は公田インターチェンジの桂台側の合流部付近だと。7700台というのは神戸橋付近だという回答が来ました。今までこの回答は、今までの説明を反故にしまって、全く異なる見解を言い出したのです。論点、視点をはぐらかした苦しい、苦しい言いわけになってしまいました。

そこで自治会は1300台/日は道路構造令でいう4種2級、計画交通量1万台/日に合致しないし、しかも騒音、振動の予測値は環境基準をオーバーするので都市計画変更の対象となるはずですね、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ためにぐずぐず言いわけが始まりました。続いて平成26年5月に新しい数値がまた出てきたのです。桂台区間の予測交通量は8600から9900台/日が出てきたのです。予測交通量に最大値と最小値があるのはいかなもののでしょうかと言いますと、8600台/日は神戸橋付近だと。9900台/日は公田インターチェンジの桂台付近だと。今度は付近になっちゃった。ここでもいろいろ言いわけとか迷走が始まったのです。平成26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と詰め寄りましたところ、国交省と相談した結果、9900台/日ですということになりました。まさにこの9900台/日という数値こそが事業計画の失敗を隠すための悪行のたまものなのです。どうやら鉛筆をなめたと思われるような作為的な数値で、お役所が最も得意とする仕事のようなですね、これは。と思います。9900台/日にしないとんでもないことになるのです。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というもくろみが崩れてしまうのです。これでは市議会で大問題になると思います。ですから、横浜市は都市計画変更等を都市計画審議会に図れないのです。道路局の事業計画の失敗を隠すための第1幕なのです、これが。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が、予測交通量が9900台/日の上郷公田線は、現在、4号線の交通量が3万台から3万8000台/日ですので、その3分の1から4分の1しか通らない非常に交通量が少ない新設道路になります。この9900台/日という少ない予測交通量でビーバイシー（B/C）が2とか3とかとっておられるのですが、本当にこの値でしょうか。怪しい値だと思います。4号線を拡幅したほうが費用は安くなると思います。わざわざ標高プラス30メートルからプラス80メートルの山へ車を登らせる必要もないのです。

2番目、続いて上郷公田線桂台地区の予測交通量は9900台となりましたけども、その交通容量についてです。桂台の町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はずですが、交差点では減速、加速を繰り返します。車は非定常走行となり、当然、交通渋滞が起こります。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1万台ですので、8000台/日が実際の計画交通量となります。2000台/日があふれることとなります。車両の流れはスムーズでなく、交通渋滞が起こります。道路構造令でいう4種2級、2車線の上郷公田線は交通容量が足りないのです。環状4号線の交通渋滞を解消するはずですが、新設の上郷公田線は既に計画の段階で渋滞が起こっているのです。事業の計画の段階での失敗、これが第2幕です。そこで我々は、住民は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渋滞を解消し、環境対策にも寄与するとして、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ました。またまた提案しました。

しかし、道路局はかたくなに拒んでいるのです。なぜでしょうか。以前にも述べましたように、都市計画変更の対象になるはずですが、『アベニューNo.12』を基本とするという横浜市のもくろみもここでまた崩れることとなります。またまた厄介なことになるのです。道路局が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。必然的に桂台の町中には一般車が入り込むこととなります。現在の生活街路の交通量と合わせると、交通量は大幅に増大します。車両事故、人身事故、交通事故が多発します。騒音、排ガス等の環境基準はクリアできません。桂台の町は車がめっちゃめっちゃに入り込んで、町が壊されます。事業の計画の失敗を住民に押しつけることになり、これが第4幕となります。

3番、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、桂台地区には環状南線の桂台トンネルにかかわる高濃度排気ガスを排出、拡散させるための排気筒、公田換気所があります。この排気ガスは

当然、私どもの桂台にばらまかれ、住宅地に沈降して滞留します。さらに、公田インターチェンジ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ます。車の排気ガスは谷戸に滞留したままとなり、この滞留した排気ガスが偏西風に乗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も確認しております。上郷公田線に関する大気汚染についてですが、9900台という計画交通量の値があやふやなものですから、既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うはずですが、今後、予測交通量が確実に増えますから、環境基準は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計算式はブルーム・パフ方式というものですが、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、切土をし、アンダーパス、ビルの谷間にあるような道路などには適用できないはずなのですが、係数を変えるだけでよしとしているのです。この公式は事業者にとって都合がよい式なので使い続けているのです。こんないいかげんな計算式で環境を評価しているのはもうやめていただきたいのです。今どきは3次元流体モデル解析法というものを採用しています。この解析法は現状とぴ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がありません。低濃度脱硝装置の装置に関する特別な基準でもあるのでしょうか。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す。健康被害が発生するのは確実です。事業者の環境に対する無為無策、怠慢で健康被害を被るのは嫌です。これが第5幕です。

騒音についてですが、騒音軽減のために高さ1メートルの築堤、1.5メートルの透明な遮音板を設置することを考えています。これでは我が町の第一種低層住居専用地域にはふさわしくないのです。都市景観も著しく阻害されます。町は台なしです。センスのない設計、計画です。平面交差する交差点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、騒音は環境基準をオーバーするのは当たり前です。さらに、透明な遮音板は騒音を乱反射させて、遮音板を飛び越えて、うなり騒音となって遮音板背面へ回り込んで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るのです。

また、低騒音舗装についてですが、騒音予測計算から5デシベルを低減して環境基準をオーバーしなければよいということになっておるのです。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。今どきの道路舗装は低騒音舗装が当たり前です。5デシベルを差し引くのはやめてください。環境を悪くするようなことばかり考えているのです。道路局の環境に対する無為無策、怠慢で健康被害を被るのは嫌です。これが第6幕。

続いて質問がありますが、回答は私がいたします。それに対するコメントも私がいたします。よろしいですか。お願いします。

【議長】 それでよければどうぞ。そういうことでよければどうぞ。

【杉山】 質問1、上郷公田線桂台地区からあふれ出た約2000台の通行車両の流れをスムーズにして、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や交通渋滞を解消します。戸塚駅と交差する国道1号線をトンネルにした例があります、とは言えないですね。

質問2、地域住民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。あなたたち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りついているのですか。またあなた方は、横断歩道（橋）を設置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、災害時には落橋の懸念があり、通行の邪魔になる可能性もあります。

質問3、上郷公田線桂台の道路計画は道路構造令の4種2級で適用されていますが、予測交通量9900台では2000台の車があふれることとなります。道路構造令の種別変更する必要がありますが、変更しますか、しませんか。まあ、あなた方ならだんまりでしょう。私のコメントは、早く都市計画変更するための手続を開始することをお勧めします。

質問4、予測交通量が1万3000台／日に対して、国交省とごねてトラブルになったはずです。しかし、9900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となってしまいました。どうしますか、これは。あなた方は……。ちょっと待ってくださいよ、これは。まだ5分あるね。わかりました。ちょっと待ってください。道路局長を呼んできますので少々お待ちくださいと言うでしょう。私のコメントは、このプロジェクトは最初から見直しですか。このように当該上郷公田線プロジェクトは計画の段階から既につじつまが合わなく、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、つじつまの合わない失敗プロジェクトを押しつけるのは地域住民に多大な迷惑、健康被害をもたらします。この事業計画を実施する根拠はありません。この事業にかかわる土地の強制収用には反対です。事業認定は中止してください。

以上でございます。ありがとうございました。

【議長】 あと4分ちょっと残っておりますが、よろしいですか。

【杉山】 はい、終わります。

【議長】 それでは、席のほうにお戻りください。