

私は栄区野七里1丁目西ヶ谷ハイツに住んでいる高村と申します。

公述申出の理由は、本事業が「公益性の欠如」であるとの観点から、「上郷公田線は住民への公共の利益はない」との判断をしたことにより、本事業認定申請を不承認とするようお願いするものです。

なお、これから述べます5点につきまして、当自治会住民の素朴な意見を集約したものであることを申し添えます。

先ず、1番目と致しまして、横浜市はこの間、上郷公田線は高速横浜環状道路南線の上を借りて建設するとの説明がありました。しかし、上郷公田線は高速横浜環状道路南線の付随事業であり、私たちは高速道路そのものが必要ないとの立場から、必然的に上郷公田線も不要であるとの見解であります。

なお、この場では、南線の不要理由は省略させていただきます。

2番目に 上郷公田線が環状4号の渋滞緩和に寄与することなく、むしろ渋滞個所の増加につながるということ

横浜市は、上郷公田線を作る理由の一つとして、「渋滞の著しい環状4号線の渋滞緩和を図るとともに、渋滞を避けるため住宅地内の道路を抜け道として利用している車両の多くが、上郷公田線を利用することにより、住宅地内の道路の通過交通が減少します。」と言っていますが、むしろ渋滞個所は今よりも増えることが考えられます。

その理由は、現在、西ヶ谷団地入口交差点と環状4号の神戸橋付近では渋滞はほとんどありません。

また、予定地と団地間の道路は一日当たりの交通量は極めて少なく何の支障も問題もありません。

しかし、上郷公田線が出来ると神戸橋交差点から西ヶ谷団地入口交差点の200m区間で渋滞が生じる恐れがあります。何故なら、環状4号線の拡幅工事計画は本郷車庫までであり、車庫から相武隧道までは2車線のままです。

当然、相武隧道は4車線に拡幅するのは困難であり、結果、本郷車庫から金沢八景方面はボトルネックとなり、この地域は、今以上の渋滞が見込まれます。また、上郷舞岡線への流出入で4号線と上郷公田線の複雑な交通の流れが生じることによる渋滞が予想されます。どんなに沢山道路を造ったところで利用者がどこを走行するかまで行政といえども把握できないのであり、出来てみたら正にオセロゲーム状態と、渋滞がほかの地区に移っただけということで、迷惑するのは当該地域の住民です。

上郷公田線が出来ることにより、神戸橋は幹線道路の三叉路交差点になることから、上郷公田線から環状4号線への出入りで渋滞が発生し、4号線でも上郷公田線への出入りにより上下線で新たな部分渋滞が発生することが考えられます。

また、上郷公田線の西ヶ谷団地入口交差点から桂台第四公園付近までの1,300m区間では5か所の横断道路と2本の緑道があることから、上下線ともに部分渋滞が数か所で発生すると考えられます。

市は、昨年3月19日の事業説明会資料で本道路の計画交通量は1日当たり13,600台と公表しました。その結果、本道路が出来ることで地域内通過交通量が増加することも懸念されます。これは、当該地域の住環境破壊と各所での渋滞の拡散を引き起こすことに繋がるのが予想されます。

この地域は通学路や福祉施設もあることから上郷公田線が出来ることで大型車両の混入率の増加に伴う交通事故のリスクは大きく、暴走族などの乗り入れも危惧されることです。

そして、市は上郷公田線を高速横浜環状南線へのアクセス道路と位置づけています。

しかし、考えられることとして国道16号金沢八景方面からの公田ICへの大型貨物車両の流出入が多数見込まれることから、地元にとっては通過道路でしかなく、地元への寄与は見込まれず、むしろ住環境の悪化リスクが高まるだけではないかとの懸念が考えられます。

3番目として、騒音・振動及び排気ガス被害の恐れがあること

神戸橋交差点三叉路では、断面交通量が1日当たり9,900台と予測されています。市は、事業説明会資料で騒音・振動及び大気汚染の予測をいずれも基準の範囲内と評価結果を公表しています。しかし、騒音については測定の高さに問題があります。また、現在の騒音実測値を測定しないで机上での予測で基準の範囲内といわれても住民は納得できません。

西ヶ谷ハイツや公田ハイツ、グリーンテラスは道路より高い所に位置し、堀割りや築山が側道に設けられたとしても騒音は上に伝わることから騒音被害は明らかです。夏場などは窓が開けられない状態になることが考えられます。昨今、高齢者は夏場にエアコンを使用しないと、ニュース等で伝えられていますが、騒音、排気ガスにより窓を開けることが出来ず、熱中症等の健康への影響が懸念されます。

上郷公田線と高速横浜環状南線からの排気ガスによる乳幼児・児童や高齢者のぜんそく等の被害も考えられます。エコカーの普及や排気ガス規制の強化をしているとはいえ、貨物自動車の大半はディーゼル車であり、排気ガスの影響は避けられません。

また現在、大気汚染ではPM2.5が問題になっていますが、横環南線も上郷公田線もこの問題に対し一切考慮されていません。行政はなぜ考慮しないのか理解できません。

日本に於けるPM2.5の発生源は中国からのものと言われていますが、否定はしません。しかし、川崎公害弁護団の一人であります西村弁護士は、PM2.5の発生源は、首都圏においては、都内、関東6県の人為察制限の34%が自動車からのものであるとの、データに基づいた報告があります。

このような現状から住宅街に一部地上に出る高速道路と幹線道路が出来ることで、当該地域住民への呼吸器系等の疾患が心配されることです。

実生活でのこれらの影響による苦痛が生じ、今なお全国で苦しんでいる事案・事象があるのが現実です。道路を建設するときは、影響はないと住民に言い聞かせ、出来てみたら公害発生道路だったという事例は、全国各地で多く見られてきたのは周知の事実です。

4番目は、現在ある自然環境等の悪化について

現在、上之町と西ヶ谷の間には緑地があり、春には鶯の声を聴くことができます。これらの緑地をすべて掘削し道路をつくれれば当該地域の環境は一変し、現在の環境を維持できないのは明らかです。植樹等で緑を確保するとの説明がありますが、人工的な緑地と時間をかけて出来た自然の緑地には大きな差があります。長年にわたっての植物等・生態系が存在しているものをすべて消滅して、そこに植樹しても、今ある生態系は戻ることはなく、戻るとしても何十年の歳月の経過が必要と

なります。一度壊した自然は、戻りません。

現在ある環境を悪化させない、現状を維持するとの担保がない限り、住民にとって、この事業は不利益としか言いようがありません。

現在のままで何の不便も不都合もなく、当該住宅街に4車線の幹線道路を、それも一部地域の土地を強制収容してまで作る必要性は全くありません。

最後に、少子高齢化の住宅街に新たな幹線道路は地元の活性化にはつながらないこと

少子高齢化の社会で新たな幹線道路を造っても地元の活性化につながることはなく、むしろデメリットの方が多いと思料されます。

栄区では現在でも人口は減少傾向にあり、将来的は、「国立社会保障・人口問題研究所」のデータによりますと栄区の人口は、現在の人口数(H27.1.1)122,286人に対し、2035年推計では108,149人となり、人口指数では現在を100とすると88.4に減少するとの試算が出されています。

このように、人口減少に伴い自動車保有台数や物流等の減少も見込まれることから、私たちにとって、単なる通過道路でしかないものに255億円もの税金を投入するのはムダ以外の何物でもありません。

むしろ、笠間十字路の渋滞解消整備や4号線の拡幅工事のような既存道路の各所の点検、整備、例えば、未完成の環状線の整備、バスレーンの設置、バリアフリー化等が最優先されるべき、であると多くの住民は考えています。

次に、市や区は上郷公田線が出来ることで、JR本郷台駅へのアクセス化を謳っています。

しかし、当該道路の東側地域の大半では、通勤、ショッピング等に関し本郷台駅を利用することはほとんど皆無と云っていいでしょう。多くの人は港南台駅若しくは大船駅を利用しているのが実態で、現状において何の支障もありません。

また栄区役所や共済病院に行く際は4号線を利用すれば十分であり、改めて上郷公田線作る必要性は全く感じられません。

高速横浜環状南線建設についてもそうですが、30数年前に計画し、今なお計画の達成が出来ないのに執拗に計画を継続し、強行している行政は、世の中の変化等にまったく認識できない愚かな行為であり、税金の使途に問題があると住民は思わざるを得ません。

道路建設は誰もが必要だと強引に推し進めることは行政の横暴としか思えません。

行政は、より現実的な環境への影響を客観的、科学的に住民に説明し、住民の納得を勝ち取ってこそ事業を実施できるのであり、行政の今までの説明では住民は納得することは困難であり、「ご理解・ご協力を」のオウム返し回答では、当然、事業実施を認めることは出来ない。

行政は過去に決定した計画、方針等について勇気ある見直し、変更、撤退という選択肢も必要であり、それこそが納税者への誠意ある行政マンとしての執務といえるのではないでしょうか。

以上が「上郷公田線」に対する事業認定申請を取り下げたい理由です。

次に、

質問：昨年3月19日の事業説明会資料で環境影響の照査時の計画交通量は1日当たり13,600台

(計画交通量は平成 42 年推計) としていますが、推計数値の計算根拠を具体的に私たちに理解できるように示して頂きたい。