

○公述人 5：高村 信夫

【議長】 それでは、次に公述人の高村信夫様から意見陳述及び質問をいただきますので、壇上の上のお席でご準備をお願いいたします。

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。現在の時刻が13時26分ですが、7分ちょうどに始めますので、しばらくお待ちください。30分以内の意見陳述及び質問ということで終了されるようお願いいたします。なお、この時刻まで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ので、よろしく申し上げます。

それでは、開始してください。

【高村】 私は栄区野七里1丁目西ヶ谷ハイツの住民でございます高村でございます。座ってご説明させていただきます。

公述申し出の理由といたしましては、本事業が公益性の欠如であるという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から申し出をしまして、それで本事業については事業認定申請を即刻不承認としていただきたいとお願いするものでございます。それから、これから述べます5点につきまして、私の自治会の住民から素朴な意見を集めまして、それをもとに5点に集約したものであることを申し添えます。

それでは、まず1番目といたしまして、横浜市は、この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いう従来から説明を受けておりました。しかし、上郷公田線は南線の付随事業でもあり、私たちは高速道路そのものが必要ないということであって、必然的に上郷公田線も不要であるという、こういう見解を持っております。なお、南線に対する不要の理由については、この場では省略させていただきます。

次に第2番目といたしまして、上郷公田線が環状4号線の渋滞緩和に寄与することなく、むしろ渋滞箇所の増加につながるのではないかと申し上げます。横浜市は上郷公田線をつくる理由の1つといたしまして、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する車両の多くが上郷公田線を今後できれば利用するだろうということによって住宅地内の道路通過交通が減少しますということを言っております。しかし、むしろこの渋滞箇所は今現在よりも増えるというふうに考えております。その理由といたしましては、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、予定地と団地の間に側道みたいなものがあるのですが、そこの1日当たりの交通量も極めて少なく、何の障害もないと、支障もないという現状でございます。

しかし、上郷公田線ができればと、神戸橋交差点から西ヶ谷団地入口交差点の200

メートル区間で渋滞が発生する恐れがあるということ。なぜならば、現在行われている環状4号線の拡幅工事計画が本郷車庫までで、本郷車庫から相武隧道のトンネルのところまでは2車線ということで、完全にボトルネックになるわけですね。当然、相武隧道は、4車線に拡幅するのは困難でありますから、結果、本郷車庫から金沢八景方面へは、先ほど言ったようにボトルネックとなって、この地域は今以上の渋滞が見込まれると考えられます。また、上郷舞岡線の流出、今現在でもかなり舞岡線に入る道は混雑、渋滞が生じておるのですが、この上郷舞岡線の流出入と、それから4号線と上郷公田線のこの3つの道路の複雑な交通の流れが生じることによって渋滞が予想されると考えられます。また、どんなにたくさん道路をつくったところで利用者がどこを走行するかなんていうのは全く行政といえども把握できないわけですから、できたら、まさにオセロゲームと一緒に、こっちが白になったらこっちが黒になったというような、そういった状態になると考えられます。現在渋滞しているところがほかのところに移っていくだけのことで、根本的な解決になるとは思われません。結局、迷惑するのは当該地域の住民ということになるわけです。

次に、上郷公田線ができることによって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4号線への出入りで渋滞が発生し、また、4号線でも上郷公田線の出入りによって上下線で新たな部分渋滞が発生するという事も考えられます。また、上郷公田線の西ヶ谷入口交差点から桂台第4公園付近まで1300メートル区間は、先ほども杉山さんがおっしゃっていましたが、5カ所の横断道路と2本の緑道があることから、上下線ともに部分渋滞が数カ所で発生するという恐れがあるわけです。それから、現在ある既存の湘南桂台の側道が上下線ありますけども、上郷公田線ができることでその側道から上郷公田線のほうに入ることもできるし、出ることもできる。そういった構造になっていますので、明らかに渋滞が発生するというふうに思われます。横浜市は昨年3月19日、事業説明会資料で本道路の計画交通量は1日当たり1万3600台と公表しております。その結果、本道路ができることで、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、それから各所での渋滞の拡散を引き起こすと、そういったことにつながるということが予想されます。この地域では通学路やそれから複数の福祉施設もあることから、上郷公田線ができることで大型車両の混入率の増加等に伴って交通事故のリスクは非常に大きいと考えられます。また暴走族なども、4号線は今でもよく走っておりますけれども、そういった暴走族の乗り入れも危惧されるところでございます。

そして、横浜市は上郷公田線を高速横浜環状道路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インターへの大型貨物車両の流出入が多数見込まれることから、地元にとってはまさに通過道路でしかなく、また、地元への寄与はほとんど見込まれないと。むしろ住環境への

悪化リスク、それが高まるだけではないのかといった懸念が考えられます。

第3番目といたしまして、騒音、振動及び排ガス被害のおそれがあることということで、神戸橋交差点三叉路では断面交通が1日当たり9900台と予想されています。市は事業説明会資料で騒音、振動及び大気汚染の予測はいずれも基準の範囲内と評価結果を公表しております。しかし、騒音については測定の高さが問題になるはずなのですが、騒音については現在の騒音実測値を測定していないと、単なる机上での予測基準の範囲内と言われても、私たち住民は全く納得することはできません。西ヶ谷ハイツや公田ハイツ、グリーンテラスのように道路より高いところに位置している集合住宅については、掘割や築山、それから先ほど遮音壁とかを設けるとかというのもあるようですけども、そういったものが設けられたところで、騒音というのは上に伝わるわけですから、高い位置にある、今述べたそういう集合住宅については、騒音の被害からは避けられないということが考えられます。また夏場などは、こういった騒音とか排気ガスによって窓をあけることができないような状態になろうかと思えます。昨今、高齢者は夏場にエアコンなどを使わないで具合が悪くなったりするご老人の方がニュースなどでも伝えられておりますけれども、もしこの上郷公田線が南線も含めてできると、騒音、排気ガスによる、窓が開けられないことによって、熱中症等の健康への影響が多いに懸念されるところでございます。

それから上郷公田線と南線からの排気ガスによる乳幼児、それから児童や高齢者のぜんそくの被害も考えられます。最近ではエコカーの普及とか、それから排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いまだにディーゼル車を使用しておりますし、排ガスの影響は避けられないというふうに思います。

また、現在話題となっております大気汚染ではPM2.5が問題になっております。これについて横環南線も上郷公田線も、この件に関しては一切考慮されておられません。行政はなぜ考慮しないのか、私たちは理解ができません。新たにこういった問題も速やかに取り入れて、住民の安心、安全を確保するのが行政としての仕事ではないかというふうに思うわけです。また、日本においてPM2.5の発生源というのは、ニュースなどで伝えられるのは、多くは中国からと言われておりますが、それについては決して否定するものではございません。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の発生源を、首都圏においては都内、関東6県の人為発生源の34%が自動車から出るものであるというデータに基づいた報告を受けております。このようにPM2.5も、中国のせいだというのも事実かもしれませんが、現実的にはいろいろなところでPM2.5の発生が、いろいろ天気予報的に発表されているようです。こうした現状から、住宅街に一部地上に出る高速道路と幹線道路ができることで、当該地域住民への呼吸器系等の疾患が大いに心配されるところです。実生活でこれらの影響による苦痛、疾病が生じ、今なお全国で苦しんでいる事案、事象があるのが現実でござ

います。道路を建設するときは影響がないと住民に言い聞かせ、できてみたら公害発生の道路だったという事例は、全国各地で過去においても多く見られたのは皆様も周知の事実でございます。

第4番目といたしまして、現在ある自然環境の悪化について。現在、上之町と西ヶ谷の間には緑地がございます。春にはウグイスの声を聞くことができます。これらの緑地を全て掘削して道路をつくるならば、当該地域の環境は完全に一変します。現在の環境を維持できないのは明らかです。起業者は植樹などをして緑を確保しますと説明をしておりますが、人工的な緑地というのは、時間をかけてできた自然緑地とは大きな差があります。長年にわたって植物等、生態系が存在しているものを全て消滅して、そこに植樹したところで今ある生態系を戻すことはできません。もとに戻すとすると、何十年もの歳月の経過が必要となります。一度壊した自然は絶対に戻りません。現在ある環境を悪化させない、現状を維持することの担保がない限り、住民にとって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2車線の幹線道路、それから高速道路、それを一部の地域の土地を強制収用してまでつくる必然性、必要性は全くないと考えております。

最後になりますが、少子高齢化の住宅街に新たな幹線道路は、地元へ何ら活性化につながるものではないということ。少子高齢化社会で新たな幹線道路をつく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ほうが多いと思料されます。栄区では現在でも人口が減少傾向にあります。将来的には、国立社会保障・人口問題研究所のデータによりますと、栄区の現在人口が今年の1月1日現在で12万2000強に對しまして、2035年の推計では10万8000人となります。人口指数では現在を100とすると88.4まで減少するとの試算が出ております。このように人口減少に伴うことによって、自動車保有台数や、それから物流等の減少も当然見込まれるわけです。私たちにとって、単なる通過道路でしかないものに対して255億もの税金を投入するというのは全く無駄な事業以外の何物でもないというふうに考えるわけです。むしろ私たちがやっていただきたいのは笠間十字路の渋滞解消整備や、それから4号線の拡幅工事、今現在やっておりますけど、そういった既存道路の各種の点検、整備を行い、例えば未完成の幾つかの市の環状線がありますけども、そういったものを速やかに整備していく、そちらのほうが先決だというふうに思うわけです。また、バス停レーンとか、それから交差点での左折、右折のレーンをつくったり、あるいはバリアフリー化、そういったものが最優先されるべきであって、新設の道路などは全く必要ないと多くの住民は考えております。

次に、市や区は上郷公田線ができることでJR本郷台駅へのアクセスをうたっています。しかし、当該道路の西側地区、湘南桂台も含めた桂台とか、こちらから東のほうについては大半が通勤も、それからショッピングも本郷台を利用することは全くな

いと言っても過言ではありません。多くの方々たちは港南台駅もしくは大船駅を利用しているのが実態であって、現在において何の支障もないわけです。港南台にしても15分から20分、私のところから、西ヶ谷から15分から20分あれば着きます。それから大船についても横浜市さんのおかげで拡幅していただいたのでね、公会堂のあたりを。それで非常に通過が早くなって、大船も昔は確かに30分とか、4～50分かかることがしょっちゅうだったんですけど、現在は大体20分見ておけば大船駅のほうにも出られるということで、やはり先ほど申し上げたように、既存の道路をやっぱりきっちり住民、市民のために点検、整備するということが第一義であって、それは新しい道路をつくりたいでしょうが、やっぱり納税者のためにいろいろアイデアを出していただいて、事業を進めていただきたいということでございます。それから、また、栄区役所とか共済病院に行く際にも、今の4号線で十分行くことができますし、上郷公田線の必要性というのは全く必要性が感じられません。

ということで、高速横浜環状南線建設についてもそうですが、30数年前に計画して、今なお計画の達成ができないような、執拗に計画を継続して強行している行政は、世の中の変化等を全く認識できない、失礼ですが、愚かな行為であると考えられるわけです。税金の使途に問題があるのではないか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に、また科学的に住民に説明して、住民の納得を勝ち取るまでこの事業を実施しないでいただきたい。行政の今までの説明では住民が納得することは困難であり、ご理解、ご協力をと、オウム返しのご回答だけでは当然、事業実施を認めることはできません。行政は過去に決定した計画や方針等について、勇気ある見直し、変更、撤退といった選択肢もあるわけです。それこそが納税者への誠意ある行政マンとしての執務ではないかということでございます。

以上が上郷公田線に対する事業認定申請の早急な取り下げをしていただきたい理由でございます。以上が意見でございます。

【議長】 引き続き、質問をどうぞ。

【高村】 1つ質問がございます。先ほども申し上げた、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1万3600台（計画交通量は平成42年推計）としておりますが、推計数値の計算根拠を具体的に、私たち、今日ご来場している方たちにも理解できるような説明をしていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

【議長】 1日当たり1万3600台の推計数値の計算根拠という質問がありました。回答お願ひします。

【起業者（事業調整課長）】 横浜市道路局事業調整課長の中村が回答させていただきます。計画交通量については、平成22年11月に国土交通省で作成された将来交通需要推

計手法に基づき、推計した道路のネットワークにつきましては、推計した将来の道路ネットワークの設定につきましては、現況に加え事業化済みの箇所を考慮し、また、将来OD表については、平成25年6月に国土交通省で示された最新のデータを用いて平成42年の推計値を求めています。

【議長】 残り5分を切っていますので、どうぞ、再質問があればどうぞ。

【高村】 もろもろの数値と今おっしゃいましたが、それからいろいろ数値を使っておるようですが、それらの具体的な数値を言葉で、今みたいな説明をされても、今日ご来場の方、私もだけでも、今日ご来場の方々も全く理解できないと思うんですが、いかがでしょうか。

【議長】 起業者側は具体的な根拠を示して答弁願います。

【起業者（事業調整課長）】 予測手法を今は説明させていただきました。予測に用いたものとして具体的な数値というのは、現在、こちらのほうに持ち合わせてございません。

【議長】 どうぞ、続けてください。

【高村】 事前に、先ほどの笹原さんのときもそうでしたが、事前にこうやって質問を起業者の方にもお渡ししているはずなのに、どんな、恐らく想定問されていると思うんですよ。市の方もね。大体、国会なんかでも監督官庁が、役所が想定問答集をつくって、そして大臣とか何かに渡してやっているわけで、当然、こういったところで数値を持ち合わせないとか、そういった相も変わらずこういう回答しかもらえないというのは非常に憤慨であります。それと、もし今日持ち合わせていないということなので、これ以上聞いても答えが出てこないだろうと思いますので、1万3600台に対する、使ったもろもろの数値も含めて、手法がどうたら、こうたらということではなくて、その数値についてきちっと、後日、回答を願いたいと思います。

【議長】 あらかじめ申出書にありました、推計数値の計算根拠がありますので、本日、示せないということであれば、後日、認定庁と公述人に示すということは可能でしょうか。速やかに回答願います。

【起業者（事業調整課長）】 先ほど言った細かい数値につきましては、例えば平成17年のセンサスの数値とか、そういうのも踏まえて、予測したものについて、出せるものについては出していきたいと思います。

【議長】 ただ今の回答でよろしいですか。若干、時間がありますけども。

【高村】 じゃあその出せるものについては出していただきますが、例えばこの数値は出せない、出せない数値というのがあるのか、ないのかわかりませんが、出せないものというのはじゃあどういった数値については出せないのか、それも特記していただくようにお願いします。なぜ出せないかという理由も添えてご回答願いたいと思います。

【議長】 出せないという理由も含めての回答、可能でしょうか。

【起業者（事業調整課長）】 はい、わかりました。

【議長】 それでは後日、起業者は認定庁である神奈川県とただ今の公述人に対して、別途その計算の根拠を示す、あるいは示せない理由も含めて提出するというようお願いいたします。

【高村】 よろしく申し上げます。じゃあ、以上です。

【議長】 ただ今予定の時刻を過ぎましたので、以上をもちまして公述を終了いたします。ただ今の質問をもって起業者への質問は終わりましたので、起業者は控え席のほうにお戻りください。