

私は栄区桂台南に居住し36年になります。その間に自治会長の選挙では自治会員の73%の会員に支持されて自治会長になりました。また上郷公田線「桂台地区」基本計画検討会には自治会を代表して参加しました。自治会員約1600世帯には高速横浜環状南線には賛否、そのほかいろいろの考えを持って住んでいると思われるので、賛成・反対の考えをお持ちの方に集まっていただいて自由に討論できる道路委員会を立ち上げ、事業者側と話し合ってきました。しかし、事業者側の対応は住民に事実を隠す、住民を騙す、住民に嘘をつくという酷いものでした。余りの酷さに住民は建設反対にならざるを得ませんでした。それで私は上郷公田線建設には反対であるという立場で、以下その理由を次の2点から述べます。

1. 高速横浜環状南線のアクセス道路である上郷公田線は公害道路となる。
2. 上郷公田線は地域には不必要の道路である。

上郷公田線は「自動車専用道路の高速横浜環状南線と公田インターチェンジで連絡するアクセス道路」である道路が、第一種住専地域を通ることに、沿道住民として不安が未だ解消されない。上郷公田線の類似道路として横浜市が提示した道路について市内全域の見学を行ったが、第一種住専地域である湘南桂台のような地域を通るこの種の道路の実例はないことが判った。まして高速道路が低層住宅市街地を横断するというケースは一例もなかった。

a. 32m幅の広い道路により地域が南北に分断され、活力が失われ、特にダメージが大きい。道路予定地の南側に位置する桂台南二丁目には499世帯が居住している。街づくりで住民が安全で、快適に暮らせる「街」とはバリアフリーであるはずです。

b. 上郷公田線「桂台地区」基本計画検討会の中で、横浜市はこの地域の住民の最寄り駅を本郷台駅と想定して「栄区町づくり」冊子にもある“当地域は本郷台地域へのアクセスを期待する”と述べているが、この桂台地区の住民の利用駅は港南台駅か大船駅です。未だかつて本郷台へ行くバスを交渉したこともなく、住民からの要望もない。専ら港南台駅へのバスの増便を交渉してきました。住民がバスの便もない本郷台駅の利用率が40%としているのは住民を騙すものである。アンケートの取り直しを要求したが、未だ実施したとは聞いていない。桂台の住民は、本郷台駅で乗り換え、待ち時間・両駅へのアクセス時間・両駅への割増運賃など払ってまで十分な商業施設のない本郷台駅への利便性を求めるのは皆無である。本郷台駅から徒歩で歩けるのは桂台へ行く長い坂の下、即ち公田ハイツまでの15分であろう。大船・港南台にはデパートなど商業施設が整っており、大きな病院もあり、近隣では魅力ある町となっています。横浜市というより栄区が自域内にあるただ一つの駅、本郷台駅へ何とか集めたい気持ちはわかるが、余りにも住民無視の計画といわざるを得ない。始発駅がどこかわかりませんが上郷公田線にバスを通す話を提示し、わざわざ私の家の前に停留所を設ける絵まで描いて私を喜ばせようしました。姑息といわざるを得ません。

桂台地域には2本の緑道と5本の横断道路があります。この7本の横断道路は宅地造

成許可に当たって、横浜市と宅地造成業者との間で当初からその設計・決定された道路です。

c. 南北に貫くこの二本の緑道は歩行者専用の生活道路であり、自治会は東側を「あさもや緑道」、西側を「ゆうもや緑道」と名付け、緑道に関する特別規制を作り住民に協力を求めています。この緑道沿いには公園が点在し、医院機関、金融機関、バス停留所、スーパーへ直結しています。買い物、保育幼児、小・中学生児童の登下校道路、病院へ行くのに比較的平坦な道路であり、足の不自由な方にとっては日常生活上、便利で安全で安心な緑道として日々親しんでいます。野七里方面まで大きな後背地域を抱えています。

平成 16 年 6 月、横浜市は上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討会を開催しました。その検討会で上郷公田線の建設 6 案が示されました。湘南桂台の二本の緑道は遮断され、陸橋による横断案が示されました。湘南桂台の委員は、「住民の重要な緑道の遮断は認めがたい」と抗議し自治会道路委員会で討議し、湘南桂台自治会会長は「開発時より住民のために造られた安全、安心な歩行専用道路の遮断、閉鎖をしない」よう横濱市長とその写しを栄区長に要望書を平成 17 年 11 月に提出しました。同月「地域住民参加による上郷公田線の計画案の検討会を行っている。今後計画を進めるに当たり、貴自治会のご意見としてできるだけ配慮できるよう努力する」という回答が届いております。この回答は「H17.11.23.道路第 10168 号」です。なお、上郷公田線を横断するのは、小・中学校の統廃合により、今までより横断する児童数が多くなり、庄戸中、野七里小、矢沢小と、その通学範囲は栄えプールから庄戸地域にまで及んでいます。

また、平成 25 年 12 月 21 日警察庁丁規発第 86 号「信号機設置の方針」の試行(通達)によると、信号機の設置の条件に

ウ. 主道路の自動車等往復交通量が最大となる 1 時間の主道路の自動車等往復交通量が原則として 300 台以上であること、

d. 道路構造令第 4 種 2 級に基づき、7 本の横断道路が集中する 1300m の間に信号を設置したら、間違いなく渋滞が発生します。予測交通量 11300 台/日 について、道路構造令では予測交通量の 8 割とするよう規定されています。1 時間当たりでいうと 471 台/時。1 分間には 8 台の車両が通過します。したがって、2260 台をどう捌くかが問題です。交通容量が足りないのです。必然的に湘南桂台の街中に外部一般車両が入り込み、車両事故・人身事故等の輪禍、交通事故が多発し、また騒音・排ガスなどの環境基準はクリアできません。逆転層が発生する桂台地域は、上郷公田線から発生する排ガスは、桂台小学校南側に設置される換気所から排出される横浜環状南線からの排ガスが加わって住民を苦しめます。

また、平成 25 年 12 月 24 日発の警視庁丁規第 86 号「信号機設置の指針」の施行(通達)には、

ウ. 主道路の自動車等往復交通量が最大となる 1 時間の自動車等往復交通量が原則として 300 台以上であること。

とあり、予測交通量 11300 台/日なら 1 時間の交通量は 471 台/時となり信号機の設置は可能である。

エ. 隣接する信号機との距離が原則として 150m 以上離れていること。とあり、1300m を 7 で割ると 186m となり、7 本の道路に信号機は設置可能である。さらに、

横断歩道がある場合は、原則として歩行者用灯器を設置するものとする。

と、ありますから、すでに横断歩道が設置されている緑道に歩行者用灯器が設置される。ことになり、7本の横断道路にはすべて信号機の設置は可能となります。

e. 交差点での騒音拡散について。予測交通量が11300台/日だと湘南桂台の騒音予測値は築堤があっても環境基準値をオーバーするので、横浜市道路局は透明な遮音板を設置することを考えているようです。これでは第一種低層住居専用地区として町づくり委員会を設置し町づくりを進めてきた湘南桂台自治会の都市景観は台無しです。自治会は当然反対するでしょう。それに遮音板では騒音は乱反射して、遮音板を飛び越えて唸り騒音となって住民に降りかかります。当然のことですが、交差点周辺では築堤も遮音板も設置できませんから、騒音は環境基準値を大きくオーバーし、周辺に大きな被害を与えます。

自治会は様々な問題を解決できず、事業者と話し合っている最中です。上郷公田線「桂台地区」基本計画検討会でも問題解決にいたらなまま打ち切られました。関東地方整備局事業評価監視委員会で示された付帯事項にあるように、最後まで住民との合意形成に誠意を以て対応して欲しい。