

○公述人11：山口 藤造

【議長】 それでは、本日予定されている最後の公述人となります。山口藤造様から意見陳述をいただきますので、壇上の公述人席へ準備をお願いいたします。

山口様におかれましては予定時刻17時10分からの予定ですが、約1時間ほど早めて行うということで了解を得ております。

それでは、初めにちょっと注意事項を申し上げます。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の要旨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。まもなく16時13分となりますので、30分以内に意見陳述を終了するようにお願いします。この時刻を超えると意見陳述の中止ということになります。それでは、始めてください、どうぞ。

【山口】 山口藤造でございます。座って話します。

私は栄区桂台南に居住し36年になります。その間に2代目の自治会長に立候補しまして、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。自治会長という仕事はその前にも南区のほうでやっておりました。道路に関することとしては、戦前、東京の浅草のほうに住まいしているときに、政府から強制的に立ち退かされた経験がございます。ですから、道路にかかわって、いろいろな問題にかかわるのは大きく2回目でございます。

上郷公田線の桂台地区基本計画検討会というのがありました。たしかその自治会を代表して参加いたしました。うちのほうの自治会、すなわち湘南桂台というのは戸建ての町で、1600世帯ほどが住んでおります。高速横浜環状南線につきましては賛成もあり反対もあり、いろいろな考えを持って生活しているのが自治会であるというような考えから、賛成、反対、いろいろな考えをお持ちの方に集まっていたいて自由に討論できる道路委員会を立ち上げ、そして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、住民をだます、住民にうそをつくというようなひどいものでした。余りのひど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点から述べています。最初の1点、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ということ。それから2つ目、上郷公田線は、地域には不必要な道路であるということ。この2点で話を進めていきたいと思っております。

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。その道路が第一種住専地域を通ることについて、沿道住民として不安がまだ、現在でも解決されておられません。先ほど話をしたように、それは住民に事実を隠す、住民をだます、住民に対してうそをつくというようなことがたび

重なっておって、十分な、住民が理解できるような回答が得られていないということにもあります。上郷公田線の類似道路として横浜市が我々、当時の上郷公田線の委員に対して案内をしてくれました。類似道路があるなら示してほしいという意見から起こったことです。横浜市が提示した道路について市内全域に見学に行きました。しかし、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わかりました。例えば県庁前のところに案内して説明を受けたり、あるいは工場街の中の道路の説明を受けたりということで、一つも湘南桂台のような地域とは似ても似つかないようなところを案内されました。まして高速道路が低層住宅、戸建ての市街地を横断するというようなケースは一例もありません。初代の自治会長が、これは湘南の、湘南といってもここは湘南には当たらないのですけども、湘南桂台という名前をつけたのも、ここはすばらしい土地だということで湘南桂台という名前をつけたほどであるわけです。

さて、1つとして、32メートル幅の広い道路により地域が南北に分断されてしまう。活力が失われ、特にダメージが大きい。横浜市のほうは活発な活力がよみがえってくるのだというようなことを言われましたけども、どうもそうではないと。道路予定地の南側に位置する桂台南2丁目には499世帯が居住をしております。これは現在。まちづくりで、住民が安全で、快適に暮らせる町というのはバリアフリーであるはずだということをまとめております。

さて、2番目として、上郷公田線桂台地区の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の駅を本郷台駅と想定して、栄区まちづくり冊子にもありますが、当地域は本郷台地域へのアクセスを期待していると述べております。しかし、この桂台地区の住民の利用駅は港南台駅か大船駅です。私ばかりではなくて何名もの人がそのようなのですけども、私の家はちょうどこの道路予定地に面したところにあるのですが、この道路は大船に短い時間でもって行けるような道路だというふうな説明を受けて地面を買うことになりました。

もう1つつけ加えていくと、庄戸のほうには漏斗状の広い道路予定地があります。その話をいろいろと聞いてみると、そこは大船に行くバスがUターンするところなのだ。そういうふうに使われている。今話をしましたように、上郷公田線というのは、本来、庄戸まであったんじゃないのだろうか。この話からあったんじゃないだろうかと思っております。私たちの湘南桂台の人たちがいまだかつて本郷台へ行くバスを交渉したこともありません。住民からの要望もない。専ら港南台駅へ行くバスの便数を増やすことを交渉してきました。私も本郷台から通ったことがあります。

しかし、これは横浜市内に通うので大変に便利だったのかもしれない。入った当時は本郷台から通っていました。土地を紹介してくれた人が、私の地所から本郷台の駅へ行くのにこのぐらいの時間がかかりますよと、こういうふうに使われていたのです

が、実際に、最初は自転車で通ったりしました。ところが雨の日なんかは大変なのですね。歩いて通うとその限界がどこら辺までかというところ、大体、公田ハイツのところあたりまでで、それを越えて今度は急な坂を登って行ってとなると、自転車でも歩いてでも大変です。どうやらそのあたりが歩ける限界である。ということから、台地の上に住んでおられる人たちは、本郷台へもし行く人があったとしても、当時の私のように行く人があったとしても、ほとんどないだろうというふうに思います。住民が、現在でもそうですが、バスの便もない本郷台駅の利用率が、横浜市が40%だとしているのは住民をだます手段であつたらうと思います。アンケートをとってやつたと、こういうふうに言っていますが、それは本郷中央連合会に属しているから一まとめにまとめてしまって、そして40%と言っているんじゃないかというふうについて、そしてアンケートのとり直しをしろというふうに要求しましたけども、いまだアンケートのとり直しということをやつたことは聞いておりません。

したがって、桂台の住民は何で本郷台駅へ行かないか、本郷台駅で乗りかえ、さらにそこに電車が来るのを待っている時間、それから大船へ行く、港南台へ行く、両駅へのアクセスの時間だとか、それから両駅へ行くための割増料金などを払ってまで不十分な商業施設のある本郷台駅の利用を求めるのは皆無である。東京のほうから横浜駅を通ってくると、大船駅とそれから港南台駅の値段は同じであっても、それから1駅であるにもかかわらず運賃が高いのです。そういう高い運賃を払ってわざわざ本郷台から乗りかえていくかというところ、そんなことよりも現在通じている大船駅や港南台駅へのバスを利用したほうがはるかに得であるということになります。

また、本郷台には商業施設が不十分であるのに比べて大船駅周辺や港南台周辺ではデパートもあり、商業施設が整っており、また大きな病院もある。病院といえば途中に栄共済がありますけど、両方にはちゃんと大きな病院があるのです。我々の近隣の人たちの間では魅力ある町となっております。

横浜市というより栄区が自分の区域内にあるたった1つの駅、本郷台駅へ何とか人々を集めたい気持ちはわかります。しかし、余りにも住民を無視した計画と言わざるを得ない。先ほどバスの話が出ましたけども、始発駅がどこか示もしないで上郷公田線にバスを通す話をこの検討会の中でも示されました。しかも、わざわざ私の家の前に停留所を設ける、そういう絵まで描いて私を喜ばせようとしておりました。こういうことは姑息なことと言わざるを得ません。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、討議、決定された道路であります。

南北に貫くこの2本の道路は歩行者専用の生活道路であります。自治会は東側にあさもや緑道、西側にゆうもや緑道と名づけて、緑道に関する特別規制をつくって住民にこの規制を守るよう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

機関があり、それから金融機関もあり、バスの停留所にもつながっております。スーパーへも直結しています。買い物、保育所もありますね。それから小・中学生徒の登下校の道路でもあります。病院へ行くのには比較的平坦な道路でもあります。足の不自由な方にとっては日常生活上、便利で安全で安心できる緑道として日々親しんでおります。大きなこの横断道路には大きな後背地域を抱えています。平成16年の6月から始まった、横浜市に、上郷公田線桂台地区基本計画検討会が開催されました。その検討会で、先ほども一部申し上げましたけども、上郷公田線の建設6案というのが示されました。湘南桂台の2本の緑道が遮断され、陸橋による横断案が示されました。湘南桂台の委員が住民の重要な緑道の遮断は認めがたいと抗議をし、自治会道路委員会で検討し、湘南桂台自治会長は、開発時より住民のためにつくられた安全で安心な歩行専用道路の遮断、閉鎖をしないよう横浜市長にその写しを、栄区長に要望書として平成17年11月に提出しました。すぐに同月、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に努力しますという回答が得られました。この回答の日付けは「H17. 11. 23道路第10168号」とついております。

なお、上郷公田線を横断するのは小・中学校の統廃合によって今までより横断する児童数が多くなっております。統廃合されるのを聞いておりますのは庄戸中学、それから野七里小学校、それから矢沢小学校。この中にはもう既に統廃合が進められているところもあります。そのように、その通学範囲が栄プールから庄戸地域にまで及んでいます。

次に行きます。あと2つあります。道路構造令第4種2級に基づいて7本の横断道路が集中する1300メートルの間に、信号をもし設置したら間違いなく渋滞が発生する。予測交通量1万1300台、1日当たりについて、道路構造令では、予測交通量の8割とするように規定されています。したがって2割ですね。20%を計算すると2200台をどうさばくかということが大きな問題になると思います。交通容量が足りないのです。必然的に湘南桂台の町なかに、戸建ての湘南桂台の町なかに外部一般車両が入り込んで、車両事故、人身事故等が起こるでしょう。交通事故が多発し、また騒音も排ガスなども、環境が悪化し基準をオーバーする。決してクリアできません。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が、桂台小学校南側に設置される換気所から排出される排ガスとが加わって住民を苦しめるでしょう。

また、平成25年12月24日発の警察庁丁規発第86号の信号機設置基準という通達を見てみますと、3カ所あります。1つは、1時間の自動車の往復交通量が原則として300台以上であること。これであれば信号がつけられると。もう1つは、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いう、こういう2つのことがあります。最初のほうでは、1万1300台を24時間で割ると1時間当たり471台ということ

が、これが問題になります。これを直してみると1分当たり大体16台ぐらい通ることになります。それから2つ目の150メートル以上離れていること。これでは1300メートルを7で割ると186メートルですから、7本の道路に信号をつけることができます。実際につけるのかどうかということが問題なのですが、それから緑道については、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。こういうようなことで、7本全て信号がつけられます。どういうふうな処置をとるのでしょうか。

交差点の騒音拡散に当たって、予測交通量が1万1300台だとすると、湘南桂台の騒音は、予測測定値は築堤があっても環境基準値オーバーをするもので、横浜市道路局は透明な遮音板を設置するというふうに考えているようですが、これでは第一種低層住居専用地区としてのまちづくりを進めてきた都市景観は台なしです。この都市景観を進めるに当たってまちづくりというのが、今まで以上に町をきれいな町にしていこうというふうに考えております。そういった立場から、遮音板は、騒音は乱反射して遮音板を飛び越えて、うなり騒音となって住民に降りかかってくる。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、騒音は環境基準をはるかに大きくオーバーして、周辺に大きな被害を与えます。

以上のようなことから反対をするわけではありますが、自治会はさまざまな問題を今解決しようとして事業者と話し合っている最中です。その最中にもかかわらず、こういう公聴会で公述しなければならないという立場である私は、大変困ったことだと思っております。上郷公田線、先ほど話した桂台地区の基本計画検討会でも問題解決に至らないまま11回をやって打ち切られました。関東地方整備局事業評価監視委員会で示された附帯意見にあるように、最後まで住民との合意形成に誠意をもって対応していただきたい。今からでも遅くないと思いますので、よろしく願います。終わります。

【議長】 よろしいですか。お疲れさまでした。公述人は降壇の上、もとの控え席へお戻りください。ゆっくりで結構です。