

市道桂町第 97 号線及び市道桂町第 541 号線道路整備事業（上郷公田線道路整備事業）
（横浜市栄区桂台西二丁目地内から同市栄区公田町地内まで）に係る公聴会

日時 平成27年2月1日（日） 10：20～

場所 神奈川県立地球市民かながわプラザ2階プラザホール

○公聴会開会

【議長】 皆さん、こんにちは。私は議長として本日の公聴会を主催いたします神奈川県
県土整備局事業管理部用地課長の佐藤と申します。よろしくお願いたします。以降
の進行は、大変恐縮ですが、着席の上、進めさせていただきます。

定刻となりましたので、ただ今から、横浜市が起業者となる「市道桂町第97号線及
び市道桂町第541号線道路整備事業（上郷公田線整備事業）（横浜市栄区桂台西二丁
目地内から同市栄区公田町地内まで）」に係る公聴会を開催いたします。

公聴会は、土地収用法第23条第1項の規定に基づき、平成26年10月23日付けで起業
者である横浜市から申請がありました事業認定申請について開催するものです。今後、
事業認定庁として当該申請の審査、事業認定に関する可否の判断を行うに当たり、勘
案すべき情報を聴取、収集することを目的とするものであります。

本公聴会の開催に当たっての注意事項等につきましては、神奈川県庁ホームページ
に掲載しました開催案内にも記載しております。また、本日、会場受付にてお配りし
ました傍聴券の裏面のほか、ホール入口の掲示板及び会場前面でただ今ご覧いただい
ておりますスクリーンにも掲示しておりますので、順次ご一読いただき、遵守される
ようお願いいたします。携帯電話等につきましては電源をお切りになっているかマナ
ーモードに設定済みか再度ご確認の上、通話をご遠慮ください。それと、会場には非
常口が4カ所表示されております。改めてご確認ください。非常時を除きまして、ス
テージ側の左右2カ所については関係者の出入りに限らせていただきますので、あら
かじめご了承ください。

公述人以外の方がご発言されるなど、遵守事項を遵守いただけない場合は、会場か
ら退席していただくことがあります。また、状況によってはやむを得ず公聴会を打ち
切らざるを得ないこともありますので、あらかじめご了承ください。

公述中止命令、退場命令、公聴会打ち切りといった措置がなされた場合、当該措置
後になされたご発言については議事録に掲載されませんので、あらかじめご了承くだ
さい。

予定されている公述人に対し、確認の意味で改めて申し上げます。公述は、議長の
指示に従って開始し、30分以内で行ってください。この時間には起業者への質問の時
間及びこれに対する起業者の答弁時間を含みます。公述時間の経過につきましては、
ベルでお知らせいたします。具体的には公述終了5分前に、このようにベルを鳴らし
ます。1回鳴らします。また、公述終了1分前にベルを2回鳴らします。さらに、公
述終了時にはベルを3回鳴らします。このようにして時間の経過をお知らせします。
再度確認します。5分前（ベルを1度鳴らす）、1分前（ベルを2度鳴らす）、終了時
（ベルを3度鳴らす）。よろしいでしょうか。目安といたしましてベルが2回鳴った

段階で意見のまとめに入っていただければと思います。なお、ベルを3回鳴らして以降の公述については議事録に掲載されませんので、時間内に終わるようによろしくお願いいたします。

○公述人1：起業者（横浜市）

【議長】 少し予定の時刻よりも早いですけれども、進行させていただきます。まず、起業者である横浜市から意見陳述の申し出がありましたのでその説明をお願いいたします。起業者の方は壇上の起業者席にご着席ください。また、起業者のうち公述される方は中央の公述人席にご着席ください。現在の時刻が10時25分ですので、20分以内に説明を終了されるようお願いいたします。この時刻までに終了されない場合には意見陳述の中止ということになります。プロジェクターを使いますので、ちょっと会場を暗くしておりますが、足元のほうは大丈夫ですか。後ろのほうは字が見えますでしょうか。よろしいですか。

それでは、公述をお願いします。

【起業者（建設課長）】 私は横浜市道路局建設課長の柳井と申します。本日は起業者を代表いたしまして、市道桂町第97号線及び市道桂町第541号線、通称上郷公田線について、公述させていただきます。

本日の公述内容につきましては事業の概要、道路における現況と課題、整備効果、環境への影響、文化財への対応について順にご説明いたします。なお、前方スクリーンには位置図を掲示しております。よろしくをお願いいたします。

それでは、事業概要をご説明いたします。市道桂町第97号線及び市道桂町第541号線、通称上郷公田線は、横浜市栄区上郷町地内の神戸橋を起点として、同区公田町の桂町交差点に至る延長3.2kmの横浜市道で、平成7年4月に都市計画決定され、平成7年度より事業を進めております。

本路線は横浜市における、今後整備が必要な都市計画道路網の一つに位置づけられており、同起業地内において事業を行う一般国道468号（首都圏中央連絡自動車道）の一部の区間である高速横浜環状南線とともに、本市道路交通網の骨格を形成するものであると同時に、主要地方道原宿六ツ浦の幹線道路機能を保管する路線で、栄区東部地区、本市南部地域にとって必要不可欠な道路となっております。

また、本路線は高速横浜環状南線の公田インターチェンジに接続するものとなっております。また、高速道路へのアクセスを高める路線となっております。

さらに、本路線は神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会で定められる第1次緊急輸送道路に指定されており、防災対策路線としても位置づけられております。

次に、道路における現況と課題についてご説明いたします。横浜市ではこれまで高度経済成長期の郊外部での住宅開発の急増など、都市化が急速に進展したため、人口や自動車交通量が著しく増加し、幹線道路整備が追いついておらず、道路網自体が不足しております。幹線道路の整備指標となる都市計画道路の整備率は65.9%と、他の

大都市と比較すると全20都市中18番目という低い水準となっております。

そのうち本路線の位置する栄区においては整備率が40.7%と本市全体の整備率を大きく下回り、横浜市全18区の中でも最も低い水準にとどまっています。とりわけ本市南部地域を東西に連絡する幹線道路である主要地方道原宿六ツ浦は、栄区の既成市街地を通過することから、地域住民の通勤、通学及び買い物など、日常生活の中で広く利用され、中でも原宿六ツ浦より南側の桂台や公田町などからは、昼間12時間当たり延べ2万台を超える自動車交通が原宿六ツ浦を利用しております。

また、原宿六ツ浦は本市南部地域の地域間交通を担う唯一の路線として利用されており、先ほどいった地区内交通と通過交通とが輻輳し、交通混雑が発生するなど、幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況となっております。平成22年度に実施された道路交通センサスの結果によりますと、栄区の南河内交差点付近の断面交通量は1日当たり1万9339台となっており、その混雑度は1.44と、道路交通容量を上回っています。また、古くからある主要地方道原宿六ツ浦では、いまだに整備できていない箇所も多く、車道、歩道とともに満足のいく幅員が確保されない箇所もあり、高い安全環境を有しているとは言いがたいものとなっております。

さらに、主要地方道原宿六ツ浦においては、交通事故はもとより、今般、各地で大地震などによる土砂災害、津波災害に対する防災対策が注目される中、災害時の家屋倒壊やがけ崩れなどによる道路寸断、避難経路の途絶、支援物資の輸送の遅延など、地域の安全性についても懸念されております。

このような状況は栄区役所など公共公益施設が集中する区中心部となっております。本郷台駅周辺に、区内各地域からのアクセス強化が求められている栄区にとっては喫緊の課題となっており、本路線、上郷公田線を早期に整備する必要があります。

次に、整備効果についてご説明申し上げます。上郷公田線が完成しますと、本市の幹線道路網の充実はもとより、本路線によって主要地方道原宿六ツ浦を利用していた長距離の通過交通を横浜環状南線へ転換させるとともに、主要地方道原宿六ツ浦の一般交通を本路線に分担させることが可能となります。

具体的には並行します現道である主要地方道原宿六ツ浦の混雑緩和をはじめ、本路線によって神戸橋交差点から桂町交差点までの所要時間の短縮が図られることから、本郷台駅や栄区役所、横浜栄共済病院など、公共施設のある本郷台駅周辺への移動が容易になり、桂台、公田町など、栄区東部地区の利便性が向上します。加えて、本路線では路線両側に幅員3.5メートルの広い歩道が一連で整備されるため、本路線周辺から本郷台駅方面への行き交う歩行者などにとっても安全性の高い交通環境が提供でき、地域の安全性にも寄与するものと考えております。

さらに、これまで主要地方道原宿六ツ浦の混雑により、桂台など住宅地の中を抜け道としていた利用者が、本路線整備に伴う混雑緩和によって減少することも期待でき

ます。また防災面においても、本路線が整備されることによって、現在あります主要地方道原宿六ツ浦と多重性が確保され、万が一、原宿六ツ浦が通行止めとなった場合においても、本路線を利用した通行が可能となります。したがって、地震などによる大規模災害時においては、復旧作業、物資輸送などで貢献することが期待でき、地域防災力の強化に資するものと考えております。

また、本路線上郷公田線は仮称公田インターチェンジへのアクセス路となっていることから、これまでに比べ高速道路へのアクセス性が高まり、高速道路を介した時間短縮が図られ、近隣地区との交流や連携を活発にし、本市南部地域の活性化を図ることができるだけでなく、圏央道を経て東名高速道路や中央自動車道、関越自動車道など、首都圏の広域的な道路網に直結することとなり、首都圏各地との連絡利便性が向上することとなります。

次に、環境に与える影響についてご説明いたします。

本路線は環境影響評価法及び横浜市環境影響評価条例に規定される対象事業の要件に該当しないものとなっておりますが、環状南線と一体的に事業を行う仮称公田インターチェンジ部では、環状南線事業の都市計画決定手続において、都市計画決定権者である神奈川県知事が「環境影響評価の実施について」等に基づき、平成6年12月に環境影響評価を実施しています。

その結果によりますと、大気質等については、環境保全目標は達成されると評価されており、騒音については遮音壁の設置等の環境保全対策を実施することにより環境保全目標は達成されると評価されております。

さらに、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、環状南線の起業者である国土交通大臣及び東日本高速道路株式会社が平成26年3月に環境影響評価法等に準じて任意で環境影響評価の照査を実施したところ、環境影響評価と同様に、大気質等については、環境保全目標は達成されると評価されております。騒音については遮音壁の設置により環境基準を満足するとされております。

また、同環境影響評価等によると、環状南線及びその周辺の土地において、動物については、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律における国内希少野生動植物種であるオオタカ及びハヤブサ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として記載されているホトケドジョウ、絶滅危惧種Ⅱ類として記載されているサシバ、メダカ等が確認されていますが、これらのうちオオタカについては営巣が確認されていることから、環状南線の起業者は専門家の指導助言を受け、モニタリング調査を継続し、必要に応じて適切な保全措置を講じることとしております。ハヤブサ、ホトケドジョウ、サシバ及びメダカについては、周辺には同様の生息環境が広く分布していることなどから影響は小さいとされております。

植物については、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として記載されているオオ

アカウキクサ、絶滅危惧種Ⅱ類として記載されているマヤラン、準絶滅危惧種として掲載されているエビネ、タコノアシ等が確認されていますが、環状南線の起業者は、工事による改変箇所での生育が確認された場合は、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしております。

環状南線と重複しない箇所においては、今回、事業の認定を申請するに当たり、起業者として任意で生活に与える影響の大きな大気質、騒音、振動の予測評価を実施しましたが、その結果、いずれも環境基準を満足すると評価しております。動植物についても、環境影響評価等の文献調査をもとに現地調査を行なった結果、絶滅危惧種等の希少な動植物は確認されていないことから、自然環境に与える影響は小さいものと予想されます。

次に、文化財への対応についてご説明いたします。本件区域内の土地には文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が3カ所存在しておりますが、今後、横浜市教育委員会と協議を行い、記録保存などの適切な処置を講じ、その保護について十分に留意し、事業を進めてまいります。

また、本路線の早期完成を求める声は環状南線とともに神奈川県商工会議所連合会等から要望をいただいております。また、地域からは事業に対する懸念の声もある一方、早期整備のご要望もいただいているところでございます。

最後になりますが、横浜市道路局といたしましては、本事業の社会的、経済的効果は著しく、公益に資するところは大きいと考えております。引き続き本事業に対するご理解とご協力をお願いいたしまして、起業者である横浜市道路局の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

以上です。

【議長】 お疲れさまでした。それでは、壇上の起業者席にお戻りください。

○公述人2：大澤 輝夫

【議長】 次の公述人の予定時刻は10時55分でございますが、ご本人の了解を得ておりますので、若干早目に進行させていただきます。

それでは、次に公述人の大澤輝夫様から意見陳述、起業者への質問をしていただきますので、壇上の公述人席にご着席の上、準備願います。はじめに、何点か留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及び質問の主旨の範囲を超えた発言は行うことはできませんので、ご注意願います。現在の時刻が10時43分ですので、30分以内に意見陳述および質問を終了されるようお願いいたします。この時刻を終了されない場合には、質問の中止ということになります。

それでは、始めてください。

【大澤】 大澤輝夫と申します。朝日平和台に移り住んでから42年目を迎えております。着席して説明いたします。

朝日平和台のすばらしい住環境と住民の方々に恵まれて、ここでの生活を満喫しておりましたが、残念ながら27年前から横浜環状南線と上郷公田線計画が私たちの平安な生活を脅かしています。意見を申し上げますが、結論から申し上げますと、私は神奈川県知事が上郷公田線事業認定申請を却下するよう求めます。その理由はたくさんありますけれども、そのうち4つを選んでご説明します。いずれも朝日平和台における問題に絞りました。

1つ目の理由は、桂町トンネル計画は地盤沈下発生の確率が非常に高いが、起業者はそのリスクを一方的に住民に押しつけているということです。桂町トンネルの施工箇所は軟弱地盤を切土、盛土で宅地造成した住宅密集地であり、土被り、土被りというのは地表面からトンネル上端までの深さですが、土被りも薄く、地下水位も地表面に近く、かつ急斜面危険地帯に隣接しております。桂町トンネルが通過する近傍に盛土地域がある危険なルートであることは横浜市も2004年の朝日平和台自治会への回答で認めており、基準値を超える地盤沈下発生の確率が非常に高いと考えます。起業者は事業者説明会において、桂町トンネル掘削により地盤沈下が発生することは避けられないが、基準値以内には収めると明言しております。ここで起業者が採用している基準値は地盤沈下量25ミリと傾斜角1000分の1ラジアンというものですが、傾斜角1000分の1ラジアンではテーブルに置いたお箸や鉛筆が転がります。また、木造住宅の半数以上に亀裂が生じます。皆さん、これでオーケーと言えますか。私たちは基準値以内でも不快感、不安感を生じ、生活に支障を来すことから、地盤沈下量、傾斜角が限りなくゼロになるよう計画の見直しを求めています。起業者は工事強行の姿勢を崩していません。言うなればこのトンネル周辺は住民の生命、財産の保全が担保さ

れていない地域であり、大型トンネルの施工には全く適していません。結論として桂町トンネルにより発生するリスクを一方的に住民に押しつけることは憲法13条に規定されている公共の福祉の精神に反しますので、本道路建設に反対します。

2つ目の理由。起業者が経験したことのない危険なトンネル工事を最初から住宅密集地で実施する計画であるということです。御存じのとおり、桂町交差点と神明社との間の土被り高さは7から10メートルぐらいしかなく、トンネル直径を25メートルとすると、土被り高さをトンネル直径で割った数字D分のHは、0.28から0.4と、非常に小さいものです。これが1.5以上ないと地盤が安定しないという経験則があります。土被りの薄いこういうところにトンネルを掘るのは非常識です。トンネルを掘削する地層が関東ローム層や風土泥岩であり、また含水量は高く土被りが薄く、軟弱な地質にトンネルを掘削すれば、ナトム工法にいくら補助工法を追加しても地表面沈下を避けるのは物理的に無理ではないでしょうか。

被害事故を起こした岸谷生麦線、広島市福木トンネル、横浜市地下鉄篠原地区はいずれも土被りが薄い点が共通しており、掘削して沈下したら対応するという「出たとこ勝負」をやって失敗した例であります。2009年6月に朝日平和台自治会から横浜市に質問しました。横浜市では当地のようなローム、風土岩といった軟弱地盤の上に多数の住宅の存在する地域でトンネルを掘った経験がありますか。市の回答は、市内には上郷公田線と同じ地層であり、かつ土被りが薄く、トンネル上に住宅が存在する場所においてナトム工法で施工した例はありません、というのが回答でした。これにはびっくりしました。起業者が経験したことのない危険なトンネル工事を最初から朝日平和台という住宅密集地で実施するという無謀な桂町トンネルを絶対に認めるわけにはいきません。皆さんもそうだと思います。ゆえに本道路建設に反対します。

次は、3つ目の理由です。桂町トンネル計画は憩いの場、アジサイ広場を破壊し、良好な住環境を悪化させ、公共の不利益を発生させるということです。桂町トンネル、桂町交差点側の出口には住民が丹精を込めて育てたアジサイが咲く、通称アジサイ広場があります。ここは私たち住民のみならず、近辺の養護施設の方々や保育園の子供たちも憩いの場を求めてやってくる、野鳥のさえずりや季節の花に囲まれたすばらしい空間です。桂町トンネル計画はこの公共の憩いの場を半分に削って、アジサイ広場を破壊し、半分削った部分から自動車排気ガスによる大気汚染と交通騒音を朝日平和台住宅地にまき散らし、その住環境を破壊させ、将来にわたり私たち住民のみならず、近辺から訪れる方々に負の遺産を残す、まさに公共の不利益を実践し、発生させます。ゆえに本道路建設に反対します。

4つ目の理由、朝日平和台住宅地が住宅密集地であるにもかかわらず、住宅が点在していると事実誤認したまま間違ったルート選定をしたということです。2006年3月の事業評価監視委員会の議事録にはこういうことが指摘されています。これは住宅地

の中を通る道路であるということが非常に重要な問題だということです。田んぼや山の中を通る道路ではないのです。ここには大勢の住民が住んでいるのです。勘違いしては困ります。路線選定に関し、朝日平和台住宅の存在が住宅密集地であるにもかかわらず、住宅が点在と誤認されていることを私たち住民は2007年に市に指摘しました。しかし、今回の横浜環状南線と上郷公田線の事業認定申請書において、具体的ルート選定の見直しをせず、そのまま進められてきたことが明らかになりました。このような事実誤認に基づく無謀な道路計画が今まで申し上げた理由1、2、3で指摘した問題を発生させていると考えます。こういう間違ったルート選定に基づく上郷公田線計画は横浜環状南線計画とともに抜本的に見直すべきです。もし見直さないとすれば、国民に対する背信行為です。皆さんもそういうふうに使われると思います。

以上、知事が上郷公田線事業認定申請を却下するよう求める理由を4つ申し上げました。すなわち、理由1、桂町トンネル計画は地盤沈下発生確率が非常に高いが、起業者はそのリスクを一方向的に住民に押しつけているということ。理由2、起業者が経験したことのない危険なトンネル工事を最初から住宅密集地で実施する計画であるということ。理由3、桂町トンネル計画は憩いの場アジサイ広場を破壊し、良好な住環境を悪化させ、公共の不利益を発生させるということ。理由4、朝日平和台住宅地が住宅密集地であるにもかかわらず、住宅が点在と事実誤認したまま間違ったルート選定をしたということ。

今申し上げた4つの理由により、私は知事が上郷公田線事業認定申請を却下するよう強く求めます。

以上です。

【議長】 公述人は本日、質問を予定されておりますが、また、時間も多少余っておりますが、公述終了ということではよろしいでしょうか。

【大澤】 今のが意見の公述です。これから質問します。

【議長】 それでは、続けてください。

【大澤】 質問は地盤沈下に関連したものです。私の住む朝日平和台は南北約400メートル、東西約200メートルの丘の上に約290戸が住む自治会です。この狭い丘に公田トンネル6車線と桂町トンネル4車線、合計10車線を通すという前例のない無謀な計画であることは御存じのとおりです。公田トンネルと桂町トンネルという2つのトンネルは地下水位低下や地下水流の変化など、悪い相乗効果を生み出すことはないという見解を述べています。

しかし、地下水流のネットワーク図等がない段階で悪い相乗効果を生み出すことはないという見解をどういう根拠で出したのか、納得のいく説明をしていただきたい。これが私の質問です。

【議長】 それでは、ただ今の質問に対して、起業者からその席でご回答願います。

【起業者（建設課係長）】 ご質問にご回答します。道路局建設課の古性と申します。先ほどありました質問は、2つのトンネルの相乗効果についてということだと思います。

回答します。土木学会が発行しますトンネルの標準仕様書というのがあるのですが、そちらのほうに相互に近接するトンネルについて、近接度の区分により影響の程度を判定することと示されておりまして、近接度の区分例が示されておりまして、区分例ではトンネルの外径の約3倍以上の範囲は影響外領域、あるいは無条件範囲とされておりまして、環状南線の公田トンネルと本路線、桂町トンネルの離隔については、最も離隔のとれない部分においてもその3倍以上離れているということから、トンネルの相互の影響はないものと考えております。

【議長】 公述人、時間がまだ残っておりますけれども、質問……

【大澤】 この意見には異論があります。道路をつくるリスクというものの大きさを考えたときに、そんな学会の言っているようなことで私どもは納得することはできません。起業者が具体的な、定量的な検討もなしに、学会の言っていることがあるからそういう心配はないというのは非常に失礼な言い方です。私どもを納得させる力はありません。私たちは、地下水流のネットワーク図等により両トンネルの相乗効果を定量的に把握した上で大丈夫だということのだったらわかりますよ。それをしないで、学会が言っていることだから信じてやりました、何もやりません。それでは納得できません。

質問しますけれども、追加質問ですけど、地下水流のネットワーク図等につくれるんでしょうか。つくる能力はありますか。

【議長】 ただ今の質問について起業者側、回答を願います。

【起業者（建設課係長）】 ネットワーク図についてですが、私どもでは、ネットワーク図は、単刀直入に言ってしまえば作りません。現地では土質、それから地下水位など、私どもの設計に必要な調査を実施していきます。これらの調査結果に基づいて施工方法、それから補助工法などを決定しています。

【大澤】 今言っているのは横浜市が関与する桂町トンネルの話でしょ？ ここで議論しているのは両方ですよ。

【議長】 すみません。議長の許可を得てから質問を継続されるかどうか、お願いします。

【大澤】 質問します。再質問です。

【議長】 はい、どうぞ。

【大澤】 私どもの言っているのは桂町トンネルの問題だけじゃなくて、公田トンネルとの相乗効果の話をしているのであって、そういう点で横浜市は両方を加味した地下水流のネットワーク図をつくれますかというのが質問です。いかがでしょうか。

【議長】 ただ今の質問、2つの、桂町トンネルと公田トンネルを見据えた上での相乗効果ということで質問がありましたけれども、起業者のほう、再度、回答をお願いします。

【起業者（建設課係長）】 回答します。横浜市としましては、トンネルを設計する際に、

先ほども申し上げたのですが、必要な調査はいたします。なので、土質だとか地下水位などの調査は実施しています。これらの調査に基づいて、先ほども言いましたが、施工方法や補助工法などを決定して安全にやっていけるということにしております。

【大澤】 質問です。

【議長】 どうぞ。

【大澤】 今、2回目の質問なんですけれど、そうするとおたくは、横浜市は、桂町トンネルだけの話をしているのであって、両方がどういう関係にあって、どういう、お互いのトンネルをつくったときに地下水位の低下とか、地下水流の増減とか、2つのトンネルの間の相乗効果、これがどうなるかという検討は一切していないということですね。やれないということですか。

【議長】 起業者側のほうで2つのトンネルを踏まえての相乗効果、定量的なことも含めてということもありましたけども。

【起業者（建設課係長）】 お答えします。これも同じお答えの繰り返しになっちゃうかもしれませんが、最初の回答のほうで、我々土木学会が発行しますトンネルの標準仕様書というものに基づいてこれは設計しています。そちらに3倍以上の離隔が離れていれば無条件範囲とされていますので、そちらの検討は、トンネル相互の影響はないというふうに今のところは考えているところです。

【議長】 公述人は質問を続けますか。

【大澤】 はい、続けます。

【議長】 どうぞ。

【大澤】 この2つのトンネルがお互いに悪さをして、長い間、何十年の間に悪さをして問題が起こったときのための、今は検討の話をしているのであって、私ども住民のリスクというのはそれだけ大きいんですよ。だからそういうものを検討する能力があるのであれば、なぜ検討しないのですか。それだけ横浜市もネクスコ東もリスクが減るわけですよ。こういう問題があるというのを事前にわかれば。それをわからないで、一般的な土木学会の言っていることだからということで端折るのはとんでもない間違いだと思いますけど、いかがでしょうか。

【議長】 将来のリスクも含めての検討をされているのかということをお繰り返しなされておりますが、どうでしょうか。もう少し踏み込んだ形で答弁できますでしょうか。

【起業者（建設課係長）】 踏み込んだ形といいますか、先ほどから申し上げます土木学会は、トンネルをつくる際に、一般的などいいますか、全国で、日本のつくられるナトムトンネルみんながこちらの標準仕様書というものをバイブルにしながらくっているものなので、そちらを尊重しているということでございます。

【大澤】 私もエンジニアの端くれですけども、仕様書というのは仕様書であって、現実の状況になってくると事情は変わってくるものなんですよ。だから、もしつくるの

が無駄というのであれば、いくらかかるか知りませんが、つくってくださいよ。無駄な道路をつくるよりもよっぽど役に立ちますよ。いかがでしょうか。

【議長】 ただ今のは要望ですか、質問でしょうか。

【大澤】 両方です。必要があるからつくるべきだと言っているわけです。

【議長】 起業者側、回答できますか。

【起業者（事業調整課長）】 横浜市道路局事業調整課長をしています中村といいます。

回答させていただきます。今、公述人の方から6車線のトンネル、4車線のトンネルについて、悪い影響があるのではないかと。それについて調査をということでお話をいただきましたので、6車線のトンネル、横浜環状南線の起業者でありますネクスコ東日本さんと、今日いただいたご意見について検討をさせていただきます。

【大澤】 ありがとうございます。こういう公聴会を合意形成の場であると私は理解しておりますので、納得のいくやり方でこういう危険な道路建設を両方で考えるということは大事だろうと思いますので、ぜひお願いします。

それからもう1つ関連質問があります。

【議長】 予定されている質問を全てやると時間を超える可能性があります、残りあと7分弱になっておりますので、その範囲でお願いします。

【大澤】 十分です。

【議長】 どうぞ。

【大澤】 これも今までいろんな場で議論して納得しない項目ですが、2つのトンネルのどちらが原因で地盤沈下が起きたか判断することは可能と考え、横浜市は一元的に補償を履行することはしないと、そういう意見でしたね。

【議長】 質問ということでよろしいですか。

【大澤】 今までそういう答えをいただいています。そうであれば、そういうことだというのを起業者とネクスコ東との間で合意はできているのか確認いただきたいです。

【議長】 ただ今の質問について、起業者、回答願います。

【起業者（建設課係長）】 今の質問の趣旨がよくわからなかったんですが、ネクスコのトンネルと横浜市のトンネルが2本ありまして、そちらのどちらの影響かわからないのだけれども、沈下とかがあった場合に、誰の責任なのかわかるのかというご質問でよろしいでしょうか。

【大澤】 そうです。それで、ネクスコとそういうことを基本的に合意されているのかということですか。

【議長】 それでは、回答願います。

【起業者（建設課係長）】 回答します。そちらの2本のトンネルのどちらの責任かという話なんです、今のところそういう話はあるということで伺っていますので、今後、ネクスコさんとお話しして、両方でトンネルを掘る間につきましてはきちんと明確に

していきたいと思っているところです。

【大澤】 要するに地盤沈下が起きた……。追加します。

【議長】 今出された質問、回答がありましたけども、あらかじめ申出書にありました質問から少し外れておりますので、あらかじめ申出書に記載された範囲の中での質問ということでお願いします。

【大澤】 これは関連質問というふうに私は理解して言っているのですが、大事なところなのでもう1回確認しますけれども、まだこれから検討するのであって、ネクスコ東と検討するのであって、まだ合意に達したものじゃないということですね。したがって協定書もないということですね。

【議長】 それは質問ということでよろしいですか。

【大澤】 質問です。

【議長】 それでは、回答願います。

【起業者（建設課係長）】 そういった被害に関する取り決めはございません。今後、やっていくつもりです。

【議長】 続けてください。

【大澤】 そういう合意に達していないものに対して横浜市はなぜこういうことを公表したのですか。

【議長】 ただ今の質問、回答できますか。質問の内容が把握できないということでもよろしいですか。

【大澤】 要するに、先ほどのお答えの中で、地下水流のネットワーク等をつくって検討するかどうかをネクスコ東とこれから協議するという話が1つですね。

それから2つ目は、地盤沈下が起きたときに、これはどっちが責任を持つのか、その基準は何なのかということがまだ決まっていないのに、横浜市はそれを判断できるのだから横浜市が一元的に補償を履行するつもりはないと言っているわけですよ。

何も決まっていないということがこの場で判明されたんじゃないでしょうか。要するにネクスコ東と話ができていないということですね。

【議長】 質問でしょうか。

【大澤】 質問です。

【議長】 それでは、今の時点でネクスコとの打ち合わせができていないでしょうかと。質問の要旨からは外れておりますが、答弁可能であればお願いします。

【起業者（事業調整課長）】 事業調整課長の中村ですけれども、先ほどもお話しさせていただきました、公述人の方から地下水流の調査について6車線のトンネル、4車線のトンネルを一体的に調査すべきだというお話につきましては、それについては、今日、そういうお話をいただきましたので、ネクスコ東日本と検討させていただくというふうに回答させていただきました。

補償につきましては、まだ施工に当たってはまだまだ時間がありますので、今日公述人の方が、どちらのトンネルの沈下によって発生するものかというようなご心配があるということです。今後、ネクスコ東日本とその辺の心配がないように協議、調整していきたいというふうに思っております。

【議長】 少し残っておりますが、どうされますか。続けますか。

【大澤】 これ以上聞いても同じ返事しか来そうもありませんので、残念ながらこれで終わりにします。ありがとうございました。

【議長】 お疲れさまでした。

公述人は降壇の上、控え席にお戻りください。起業者はそのまま席にいらして結構です。

○公述人3：笹原 秀介

【議長】 それでは、次に公述人の笹原秀介様から意見陳述及び質問をいただきます。予定の時刻よりも多少早いですが、ご本人の了解を得ていますので、壇上の公述席の上にご登壇の上、準備をお願いいたします。よろしいですか。

【笹原】 了解した覚えはないんですがね。

【議長】 あ、よろしいですか。

【笹原】 正式なお話をいただいた。

【議長】 ああ、そうですか、すみません。早めてよろしいですか。

【笹原】 はい、結構でございます。

【議長】 ありがとうございます。すみませんでした。

【笹原】 ごめんなさいね。

【議長】 大変恐縮です。それでは、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及び質問の要旨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11時15分と間もなくなりますので、30分以内に意見、質問を終了されるようお願いいたします。それでは、ただ今から始めてください。

【笹原】 朝日平和台自治会員の笹原秀介と申します。住所は栄区公田町です。座らせていただきます。

私は、横浜市は事業認定申請書を即刻取り下げるべきで、及び神奈川県知事は事業認定申請書を認めるべきではないという立場で意見及び質問を行います。

それでは、まず意見を公述いたします。私は横浜市の緊迫する財政状況に鑑み、その支出に当たっては市民の生命、資産の保全を第一義にすべきと考えます。東京都心の混雑緩和などは横浜市民にとって第二義的なものであり、市民の生命、資産の保全が優先されるべき支出と思います。例えば震度6弱以上、30年以内、78%と高い確率が予想されている地震や地すべりその他の重大災害が発生した場合、災害対策センターとなる老朽化した市庁舎建設を道路建設などより優先すべきものであります。災害発生時における行政執行能力喪失が地域住民に多大な打撃を、そして、長期間にわたることは伊豆大島台風災害、福島原発の事例が物語っております。神奈川県知事及び神奈川県事業認定審査会は限られた財政を市民の生命及び資産の保全のために第一義とすべきという考えを、また今現在、直近に必要なものに配分すべきとの考えを十分吟味、ご検討の上、今回の事業認定申請書を却下するように強く希望いたします。

以上が意見の公述でございます。

【議長】 引き続き、質問のほうをお願いします。どうぞ。

【笹原】 それでは引き続き質問に移ります。その前に申し上げたいのは、収用法改正時の国会特別決議、公述人同士の審議が非常に重要である。及び横浜市長の議会答弁、沿線住民には親切、丁寧に説明を行っている。こういう発言を重く受けとめ、曖昧な回答などをせず、簡、要を得た具体的かつ明解なご回答をお願いいたします。

さて、私の質問の基本的テーマは、なぜこの路線を選択したかであります。路線選択の誤りが地震対策等の瑕疵、すなわち傷となり、究極的には住民の生命、資産の保全に重大な影響を与えるからであります。昨日の南線の公聴会において、田谷の加藤さんとおっしゃる方が、地域の分断は心を分断する、心に傷を負わせる、障害を起こすとおっしゃいました。平成13年11月13日に栄区公会堂におきまして設計用地説明会が行われました。そのとき横浜市は地下トンネルであって町を分断しないと、こういうふうには私どもに約束されたのであります。それが今はどうでしょう。強制収用までに至っているということは、まさに町を分断する、心に私たちは傷を負うのです。30年、40年、犬山の藤原さんという方もおっしゃっていました。30年、40年、ついの住みかとして家族一緒になって努力をしてこれを手に入れた。その30年、40年が、80歳近くになった老夫婦が何も知らないところに行って、そして苦勞する。一体これは、心の傷以外何のものでもないです。それを横浜市は起こしているのです。約束を破っているのです。それで私はこの路線選定の誤りということに基本的テーマを絞って、事業認定書では、路線選定に当たっては社会的、技術的、経済的観点、地域環境の保全を考慮して選定したと記載されておりますね。それを具体的な質問を通じて検証していきたいと思います。それでは、早速具体的な質問から。

【議長】 どうぞ。

【笹原】 まずは地震関係の質問でございます。平成18年の7月9日、横浜市の回答によれば、神明社下道路予定地には土被り2メートルの箇所があるということをお尋ねいたします。こういう土被りの浅い箇所が路線選定当初よりまず認識されていたかをお尋ねいたします。

【議長】 土被りの認識について起業者から回答を願います。

【起業者（建設課係長）】 回答します。道路局建設課、古性です。桂町トンネルの一部では低土被りが存在するということは認識しております。

【議長】 どうぞ続けてください。

【笹原】 しかし、この横浜市の土被り2メートルという話は、平成21年の8月になってこういうふうには回答が変わったんですよ。ちょっと読み上げますと、地形でトンネルの一部が地上に露出する。その箇所はトンネルの天端から3メートル盛土し、土被りを確保してから工事を行うと訂正されたんですよ。土被りが薄いんじゃないんですよ。

【議長】 土被り……、質問でしょうか。

【笹原】 質問ですよ。質問の続きを言っているわけです。

【議長】 はい、どうぞ。

【笹原】 土被りが薄いんです、じゃないんですよ。露出するんですよ。じゃあそれも路線選定の当初から認識されていたのですか。

【議長】 起業者側、回答願います。

【起業者（建設課係長）】 お答えします。土被りが薄いのではなくて露出する部分があるということにつきましても認識しております。そこにつきましては盛土をして施工するというふうに答えさせていただいております。

【議長】 どうぞ続けてください。

【笹原】 そのときの土被りの厚さを3メートルと言っていますね。そうすると現在、そのときの回答の数字で3メートルというのも、現在もそのまま生きている数字ですか。

【議長】 起業者側、回答願います。

【起業者（建設課係長）】 3メートルといますか、2から3とかという程度と言わせてもらいますけど、生きていると思っていただいて構わないと思います。

【笹原】 そうですか。

【議長】 質問を続けてください。

【笹原】 それでは、事業認定申請書では技術的観点よりこうおっしゃっていますね。そうすると技術的観点より検討された結果が、2メートル、3メートルが適当な厚さというか盛土のボリュームだと、こういうことでこの申請書はお書きになられたと。これでよろしいのでございますか。

【議長】 起業者側、回答願います。

【起業者（建設課係長）】 お答えします。先ほどご指摘の桂町トンネルの一部の低土被り分、もしくは露出している部分の盛土についてですが、こちらは計画段階から改良土、流動化処理土のようなものですが、改良した土で盛土する施工とすることとしております。当該盛土につきましては社団法人日本道路協会『トンネル技術基準構造編、同解説』……

【笹原】 もうよろしいわ。とにかく2メートルのやつで、改造したやつを盛土するということですね。結論的に言えば。

【議長】 確認ということでよろしいですか。今の……

【起業者（建設課係長）】 基準にのっとって2から3メートルあれば十分足りるということをやっております。

【笹原】 2から3あれば十分に足りるということですか。多分じゃあ……

【議長】 議長の許可を得てから発言、質問をするようにお願いします。

【笹原】 はい、議長。

【議長】 どうぞ。

【笹原】 議長からご許可をいただきましたので質問を続けます。それから、2から3で、

多分という言葉が言われた。多分じゃないのですね。

【起業者（建設課係長）】 多分と聞こえちゃったかもしれませんが、2から3メートルを確保すればと、確保が多分、「た」と聞こえちゃったんだと思うのですが。申しわけございません。

【笹原】 いえいえ。

【議長】 質問を続けてください。

【笹原】 議長、よろしいですか。

【議長】 どうぞ続けてください。

【笹原】 そうしますと、この2から3というのは地山なのですか、保護層になるのですか、どちらの性格を有するものなんですか。

【議長】 起業者側、回答してください。

【起業者（建設課係長）】 回答します。盛り土なのでこれは地山と言いません。

【笹原】 地山と言わない？ そうすると何ですか。

【議長】 質問ということをお願いします。

【起業者（建設課係長）】 ご回答します。盛土です。

【笹原】 保護層でもない。単なる盛土。保護層はそうするとこの場所では要らないということですね？ 盛土であるから。

【議長】 質問ということですのでよろしいですね。いいですか。

【笹原】 いや、回答の内容を再度確認させていただいています。それだけの話。

【議長】 はい、わかりました。どうぞ。

【起業者（建設課係長）】 ちょっと質問の意図がよく……。

【笹原】 そうですか。じゃあもう1回丁寧に言います。土を盛った、それは盛土である。

それに対して私は、その盛土は地山なのですか、保護層なのですかと質問させていただきました。それに対して、いや、盛土であるというご返事でした。地山ではないとおっしゃいましたね？

【議長】 起業者側、回答してください。

【起業者（建設課係長）】 回答します。先ほど盛土と言いましたが、工法を含めて盛っていることは事実なので盛土なんですけど、トンネル掘削する上では保護層というふうに思っただけでも結構だと思います。

【笹原】 そこまで来るまでにこれだけ時間がかかるんですね。保護層だと言うでしょ？ じゃあ保護層が2から3で十分間に合うんですね。そうしたらこの事業申請書にとっては10メートル基準をとっておりますね。10メートル未満のものは収用地にします。保護層10メートル未満のものを、10メートルは収用地にする。10メートル以上のものは使用地にすると？

【議長】 すみません。公述人、マイクを使ってお願いします。

【笹原】 すみません、どうも。いろいろご注意ありがとうございます。そういうことが記載されておりますね。10メートル基準。ところがここでは2から3あれば保護層に足りるというんだったら、何でほかの場所も2から3で保護層を、足りるんだったら、わざわざ、先ほど冒頭に申し上げましたとおり、30年、40年住みなれたところを出ていかなきゃならないんですか。2メートル、3メートルで済むならば多くの方がまだついの住みかと思うところに居ついたり、できたじゃありませんか。保護層だったらそういう理屈になるでしょ。一体どういうことなんですか。この10メートル基準と2～3メートル基準の違いは？そこをお伺いしております。

【議長】 まずは起業者側、今の質問について内容を把握されましたか。答弁可能ですか。それでは、起業者側お願いします。

【起業者（事業調整課長）】 事業調整課長中村が回答させていただきます。今回の露出する部分の盛り土、2メートルから3メートルの盛り土につきましては、一般的な土を盛るのではなくて、強度を上げた土を盛るということで考えております。一般的な土よりかなり強度を上げたもの、こういう土を盛ることによってトンネルは安全に施工できるというふうに考えております。

【笹原】 議長。

【議長】 はい、どうぞ続けてください。

【笹原】 それじゃあ今言った、改良した土を盛るとおっしゃいましたね。それはどれくらいの強度があるものですか。また、我々が追っ払われましたと言ったら何ですけども、10メートル基準に地山の強度はどれくらいなんですか。それと比較するとどれくらい違うものですか。

【議長】 強度について、あらかじめ質問の要旨にありませんが。

【起業者（建設課係長）】 すみません、本日はそういったデータを持ち合わせていないので。

【笹原】 ということは逆に言わなくても、今までの質問の流れの中で、強度のお話をお出しになったのはそっちですよ。改良土に対して強度があると。数値がないけれども2メートル、3メートルの改良した土であれば十分強度が保ち得るということをおっしゃっているわけでしょ？そうですよ。それはそうですね。それじゃあ今度は、8メートル基準のやつは、8メートル未満は強度が保ち得ないから強制収用したと、こういうことにも解釈できますが、その解釈で間違いなのですか。強度の比較の問題を聞いているのです。それは常識的なことでお尋ねして、具体的にこちらの数字が5であって、今収用された土地が3であるとか、そういうことじゃなくて、比較論で言えばどうなのですかということをお尋ねしているだけなんです。

【議長】 質問の要旨にありませんが、そういった質問について回答可能でしょうか。

【笹原】 質問の要旨にないというは、ちょっとその解釈が私は理解できないんですがね。

- 【議長】 一般論ということで質問だと思いますけども。承知しておりますが。
- 【笹原】 一般論でもないですね。盛土の関係でずっと質問……
- 【議長】 わかりました。起業者側、回答可能でしょうか。
- 【笹原】 え？
- 【議長】 起業者側が今、回答できるかどうか確認しています。
- 【笹原】 しっかりしてくれよ。
- 【起業者（建設課係長）】 先ほど申し上げましたが、今日はデータ等を持ってきていないのでちょっと説明に至ることができません。なので、説明を後日、差し上げたいと思います。
- 【笹原】 それじゃあ1つだけお伺いします。
- 【議長】 すみません。議長の許可を得て発言願います。
- 【笹原】 すみません。議長……
- 【議長】 続けますか。
- 【笹原】 はい、続けます。
- 【議長】 どうぞ。
- 【笹原】 そうしましたらば、時間をいただくということでございますので、次の質問に移らせていただきます。ナトム工法でもってこれをやるということです。そうすると今の2から3の改良土でやればナトム工法でも、いわゆるナトム工法とは地山の支保能力を生かしてトンネルを掘るわけですね。そうしますと今の2メートルから3メートルでも、ナトム工法でもやっても支保能力を十分に保ち得るだけの強度があると。別段、これだけで十分に生かし得るということですね。支保能力で、ナトム工法でやれるということですね。
- 【議長】 今の質問はナトム工法でできる強度があるかどうかという質問ですけれども、可能でしょうか。
- 【起業者（建設課係長）】 お答えします。トンネルが露出する部分のお話でよろしいですよ。全体的に……
- 【笹原】 いや、ナトムの強度の話ですよ。
- 【起業者（建設課係長）】 強度の話ですか。
- 【笹原】 うん。改良土で盛土したから、ナトム工法でそこもやるんでしょ？ そうしたら強度がそこで、ナトムでやっても大丈夫な強度が保てますかということを質問しているんですよ。
- 【起業者（建設課係長）】 適切な補助工法と施工方法で十分大丈夫だというふうに認識しております。
- 【笹原】 議長。
- 【議長】 質問を続けてください。

【笹原】 今、補助工法というふうなお話をしましたね。私どもは、この上郷公田線については、補助工法は2つしか聞いていないんです。1つは遮断壁です。1つは注入式長尺先受工法でございますか。この2つしか聞いていない。そうすると、遮断壁のほうは厚さが1メートル、深さが15メートル、そのときの横浜市さんの説明ですよ。そして問題の長さは50メートルだとおっしゃっているのですよ。そして、その始点は分かっているのです。Kさんというお宅から始まっているということは事業認定書の附属の図面からもわかるんですよ。50メートルというと、とてもとても神明社下まで届かない。そうすると残るのは、1つは注入式長尺先受工法ですか。それさえあれば十分強度を保てるという今のご回答ですね。補助工法と組み合わせるといったら残りの補助工法は1つしかないんだから。

【議長】 起業者側、回答願います。

【起業者（建設課係長）】 補助工法につきましては、今ご指摘しました先受工法という工法1つです。ただ、土被りだとか地質の状況だとか、異なる場所もございますので、先受工法の中でも充填式フォアポーリングという方法だとか、トレヴィチューブ工法だとか、細かい話をすると中にも3種類ぐらいあります。それは場所によって使い分けていきたいというふうに今のところ考えているところでございます。

【議長】 どうぞ続けてください。

【笹原】 神明社下は、それじゃあもう技術的検討は終わられてこの申請書をお出しになったから、当然にもう決まっているわけでしょ？ 技術的観点から申請書をつくったんですから。今からやるという話じゃないでしょ？ もう決定されているんですか、教えてください。

【議長】 起業者側、回答してください。

【起業者（建設課係長）】 回答します。今の補助工法の話でよろしいですね。

【笹原】 そうですね。

【起業者（建設課係長）】 トレヴィチューブという工法と充填式フォアポーリングの併用で行きたいと思っております。

【笹原】 いいの？

【起業者（建設課係長）】 はい。補助工法ですよ？

【笹原】 その2つをやるってということ？

【起業者（建設課係長）】 はい。今のところそういう設計でございます。

【笹原】 今のところというのは困りますな。もうこれは決定版としてこれでやるから強制収用にかかけたい、認めてくださいって言っているんでしょ？ それで、曖昧模糊のまま、質問すれば答えが出てくる。しかも今度はやるときに至って選択します。何のための技術的検討なんですか。だから今度は質問を変えます。観点を。横浜市のおっしゃっていらっしゃる申請書に対する技術的検討ということの解釈はどういうご解

積なんでしょう。これはちょっと関連質問でございます。

【議長】 ただ今の質問に回答可能ですか。回答してください。

【起業者（建設課係長）】 すみません。ちょっとご質問の趣旨というか、技術的検討という意味が。

【笹原】 だからそれを聞いているんじゃないですか。ご質問の趣旨は、ここに載った、技術的検討を行った結果、強制収用を認めてくださいということをお出しになっていらっしゃるんだから、その技術的検討はもうお済みになっているんだったら技術的検討の解釈とは、横浜市はどういうものを持って技術的検討とされているのかをお聞きしているんです。

【議長】 どういう形で技術的検討をしているかというようなご質問かと思えますけども。

【笹原】 そうです。全部それで終始一貫されているんですね。この申請書はね。

【議長】 回答できますか。お願いします。

【起業者（建設課係長）】 横浜市としましては必要な調査をいたしまして、その調査結果を設計に反映しまして、その設計の中では沈下が起きないような補助工法を採用していくということにしております。

【笹原】 ということは、設計に生かすということは、先ほどの補助工法を2つ組み合わせますということも既に決定しているわけなんでしょ？ さっきはまだ組み合わせがわかっていないようなご回答でしたけれども。それじゃあもう決定しているんですね、その補助工法2つは。

【起業者（建設課係長）】 はい。

【笹原】 組み合わせも決定したということですね。

【起業者（建設課係長）】 決定しております。

【笹原】 これでよろしいんですね。

【起業者（建設課係長）】 はい。

【笹原】 後で……、いいんですか。そこら辺。

【議長】 続けますか。残り……

【笹原】 議長、すみません。サッカーのとき、よく選手がグラウンドに倒れてけがをして時間稼ぎしますね。そのときインジュリータイムというのがありますよね。私にもそれを付与してくださいよ。こうやって質問している間に……

【議長】 それは議長が判断させていただきます。

【笹原】 だからお願いと言っているんですよ。

【議長】 余りにも時間が長い場合にはそういう場合もありますけれども、議長が判断させていただきます。

【笹原】 長いんじゃないの？

【議長】 質問を続けてください。

【笹原】 質問じゃないですよ、回答ですよ。回答を待っているんですよ。

【議長】 今、回答が……。

【笹原】 今の回答をそれじゃあもう1回繰り返してお聞きしましょうか。私にはちょっと理解ができなかったのです。佐藤さん、あなた賢くやってよ。

【議長】 議長が発言の許可をしますので、ただ今公述人からありました問いについて再度回答を願います。

【笹原】 インジュリータイム。

【起業者（事業調整課長）】 事業調整課長の中村が回答させていただきます。

まず先ほども建設課のほうで説明したように、今回トンネルの検討をするに当たっては、検討に必要な調査を実施しております。その調査結果に基づいてトンネル工事が安全に行われる工法として種々検討して、先ほど述べた補助工法も決まっております。現在、そういうことでトンネル工事については補助工法も含めて決定しておりますけれども、工事の発注に当たっては現在の設計内容をもう一度精査し、必要がある場合には補助工法を追加するなど、より安全に施工できるように設計していきたいというふうに考えております。

また、今回のトンネル工事については施工する前に工事説明会等を開催して、工法等についても近隣の方々に説明していきたいというふうに考えております。

【議長】 はい、どうぞ。

【笹原】 先ほど大澤さんも言っていました、トンネルの直径Dに対して1.5ないし2倍というのがいわゆる経験則で必要数値であると。そうしますと、技術的観点から当然そういうことも検討されたと思うんですよ。その経験則を踏まえて、一般的には常識だ。それはなぜかという、トンネルの真上のところだけが影響を受けるんじゃない。周辺の影響を及ぼす可能性があるから1.5から2倍の土被りが必要だと。こういうことが、言うなら、土木技術者、特にトンネルに携わっている設計技術者、施工技術者だと当然の、これは常識的な問題ですね。その常識を私ども朝日平和台では合致するところが何にもないんですよ。いいですか。それなのに何回も、おまえくどいなと言うかもしれないけど、納得がいけないからその技術的観点とは何だと聞くわけです。そうしたら今度は、設計や施工するときに修正していきますって、課長、お答えになりましたね。これはこの答えで私は正しいと思うんですよ。ところが1.5倍から2倍というのはどうやって、それじゃあ説明できるんですか。技術的観点から見たってどうしようもない路線選定をして、どうしてそれが技術的観点から必要だから土地を強制収用させろっていうんですか。1.5倍から2倍というのは、横浜市では、それは経験則じゃない、横浜市の土木技術者も設計者もそんなものを無視するんだ。その無視するのが朝日平和台じゃ困るわけですよ。だから聞いているんですよ。この路線選定に当たって、1.5とか2とかっていうのは、横浜市は技術的検討をされたんですか、

どうですか。

【議長】 起業者側、回答してください。

【起業者（建設課係長）】 お答えします。建設課古性です。本トンネル、低土被りのところがあります。そちらの低土被り分については、先ほども出ました、地山の手法。

【笹原】 違う。私が聞いているのはそこだけじゃなくて全部が……。あ、議長すみません。

【議長】 はい、どうぞ。

【笹原】 私のお聞きしているのは、朝日平和台全線に向かって、1.5、2.0という箇所はないんだと。みんな土被りが薄いんだと。だから技術的検討においてはそれをされてこの申請書をお出しになったのか。それを聞いているんですよ。

【議長】 どうぞ、続けてください。残り時間がわずかですけども。簡潔にお願いします。

【笹原】 インジュリータイム。

【起業者（建設課係長）】 土被りは少ないですが、それを満足するような補助工法等々でやりたいというふうに考えているところでございます。

【笹原】 補助工法はあなた、2つしかないんですよ。今言ったように。いいですか。補助工法は2つしかない。失礼ですが、南線の場合は補助工法が幾つあると思いますか。8つやそこらをつくっているんですよ。いくら先受工法が、フォアポーリングがあります、何がありますといたって限界がありますよね。いいですか。それがどうして1.5倍、2倍という、言うなら土木技術者、設計者の常識を揺るがすだけの補助工法というものは、横浜市は提案できるんですか。長尺先受工法に関連する技術工法で？

【議長】 公述の途中ですが予定の時刻を過ぎましたので、これをもちまして公述を終ります。マイクを……

【笹原】 あのね、待つ時間は、こんなにあるんですよ。

【議長】 マイクのボリュームを落としてください。

【笹原】 嫌です。大体、そんなばかなことありますか、あなた。向こうの答えが全然ないじゃないですか。

【議長】 速やかにご降壇願います。

【笹原】 これが公聴というよりはあれじゃないかね？ まさに儀礼的にやって終わった、議長の職を全うしたということですか。質問じゃないから答えがないんだ。時間切れにすれば何でもいいわけですか。え？ 公聴会っていうのは。

【議長】 あらかじめ予定している時間でお願いすることにしております。

ご静粛に願います。これから休憩に入ります。ホール内の両サイドにあります赤い時計がちょうど合っておりますので、13時ちょうどからこの公聴会を再開いたします。できれば注意事項等の確認がありますので、3分前には席のほうにお戻りいただければと思います。なお、このホールの会場の中では飲食をとることができません。も

し持ってきている方がいましたら、一回会場を出まして、1つ下りたラウンジというところで、テーブルがありますので、そこで持ち込みされた飲食はできることになっております。

また、受付を一回出られた後、再入場に当たりましては、傍聴券の提示が必要となりますので、なくさないようお願いいたします。また、午後の傍聴を希望されない方は受付で回収箱を用意しておりますので、必ず箱に入れてお帰りいただきますようお願いいたします。階段の段差には十分注意の上、休憩に入りたいと思います。

○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/日と増加しているため、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して、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、交通渋滞が起きます。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、交通渋滞が起きます。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きているのです。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を用いています。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。

○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、貨物自動車のお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を感じられません。

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、時間がありませんけども。

【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。

○公述人6：奥山 新二

【議長】 それでは、次に公述人の奥山新二様から意見陳述をいただきます。

予定の時刻よりも少し早いですけれども、ご本人から繰り上げのご了解を得ておりますので、登壇の上、公述の席に座ってご準備をお願いします。あらためて、確認の上、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して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。現在の時刻がまもなく13時59分に、もう少しでなりますので、59分ちょうどからスタートします。30分以内に意見陳述を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、意見陳述の中止ということになります。30秒ほど時間がありますので、しばらくそのままお待ちください。

それでは、意見陳述を開始してください。

【奥山】 ではよろしくお願いたします。

私は栄区の桂台の自治会で以前、自治会長を5年間やっておりました。今回は上郷公田線につきまして、1人だけ賛成の意見を述べさせていただきます。

桂台自治会は栄区南部の丘陵地に位置しており、昭和40年代後半に開発された良好な戸建住宅地であります。道路、広場、公共的施設、建築等々の用途、規模、形態の制限等をきめ細かく、私が自治会長のとときに地区計画を定めました。緑豊かな居住環境を維持し、保全し、快適に暮らせるまちづくりを進め、現在もその環境が保全されています。

しかし、栄区全体としては生活において幾つかの問題があります。1つ目は地域住民の高齢化。2つ目は区内を東西に縦断している環状4号線の渋滞であります。3つ目は生活道路を通過する交通による安全の低下。最後に災害発生時の緊急時の対応力の低さです。

以上の問題について主なる要因は道路の骨格となる都市計画道路の整備率が横浜市内の18区の中で最低だとなっております。住民が安心して快適に住み続けるためにはこれらの問題を解決する必要があります。栄区の主要な幹線道路は環状4号線と鎌倉街道がありますが、ほかに幹線道路がないため、環状4号線については交通が集中し常に渋滞しております。私も毎日、東京まで通勤していますが、結構、朝は混んでおります。区内の鉄道の駅はJR根岸線の本郷台駅だけですが、桂台からは隣の港南区にある港南台駅や市境の大船駅へのバス路線しかなく、これらの路線も渋滞して、特に雨の日なんかでは、本郷小学校の出口なんかは、昔は非常に混んでおりました。それで皆さんがバスからおりて次のバス停まで歩くということも多々ありました。このように桂台を初め栄区の多くの郊外部の戸建住宅地では、通勤、通学に時間がかかるため、新たに転入する若い世代は少なく、最近ではちょっと多くなりましたけど、開

発当初に住み続けた方だけが残る状況となっています。この結果、栄区では市内でも2番目に高い高齢化率となっております。

また、渋滞している環状4号線を避けるために住宅地までトラックや大型車両が侵入し、登下校の子どもたちはもちろん、高齢者にとっても非常に危険な状態であります。これは栄警察署の統計によりますと、桂台西地区の平成25年度の交通事故件数は6件となっており、ほかの地域より多くなっています。特に私が感じるのは、桂台小学校から下までの道路、非常に狭く、防犯パトロールなんかをやっていると、横断するにも非常に困るときがあります。

また、環状4号線が震災などで遮断されると、地域の孤立も懸念されます。私が東日本大震災のとき、福島県のいわきのほうに行ったのですが、非常に散々たる、道路がもうだめで、非常に困っていることが目に浮かんでおります。

上郷公田線が整備されますと、桂町戸塚遠藤線を経由し、環状3号線へもつながると、交通利便性が著しく向上するとともに、環状4号線の混雑が解消されると思っております。渋滞による大幅な時間のロスもなくなり、地域の交通利便性の向上も図られ、新規バス路線が、できるか、できないかわかりませんが、期待できると思います。本郷台駅にアクセスしやすくなることから、桂台周辺の活性化も期待できるのではないかと思います。先ほどの話じゃないですけど、本郷台駅は非常に、栄区の中で、1個しか駅はありません。活性化のためにはいいんじゃないかなと思っております。

また上郷公田線は緊急道路になるだけでなく、万一のときに患者を病院に迅速に搬送することが可能となるでしょう。自然も豊かで、閑静でありながらも交通利便性が向上した栄区になると、魅力がどんどん増すことで人口も増え、地域が活性化して安心して住みやすい町になると考えております。

以上により、私は上郷公田線の建設に反対…じゃないや、賛成しております。以上でございます。

【議長】 時間がまだ残っておりますが、よろしいですか。

【奥山】 結構でございます。

【議長】 お疲れさまでした。公述人は控え席に降壇してください。

【奥山】 すいません、間違えまして。

○公述人7：小沼 通二

【議長】 それでは、次に公述人の小沼通二様の時間ですが、予定の時刻よりも少し早く進んでおりますが、ご本人の了解を得ておりますので、繰り上げて進行させていただきます。小沼様のご意向によって公述の演台を少し、プロジェクターの見える方向に変えてもらいたいというお話がありましたので、今、事務局の者が向きを変えますので、どうぞ、ご準備をしながら向きの変更をどうぞやってください。いいですか。

それでは公述人の、今、あちらのテーブルで行うということですので、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14時6分になりますので、30分以内に意見陳述を終了されるようお願いいたします。この時刻までに終了されない場合には意見陳述の中止ということになります。

それでは、どうぞお願いします。

【小沼】 横浜市栄区公田町の小沼通二と申します。私は下から3行目にありますように朝日平和台新地権者の会の会長という資格で、上にありますように土地収用法の必要条件を満たさない計画であると思っておりますので、知事は認定申請を却下していただきたいという、こういう立場でお話をさせていただきたいと思っております。次をお願いします。

朝日平和台という名前が今出てきましたけれども、もう既に話も出ていますが、この図は申請書の9ページにある地図の1部なのですが、青色の楕円形に書いてあるところが我々の朝日平和台で、これは私が書き加えたのですが、赤いのが上郷公田線、右下が公田のインターチェンジ、赤い線の一番上が桂町交差点。おわかりだと思っております。それで、緑の線が横浜環状南線です。これで、先ほどからも話が出ておりますように、6車線と4車線、合計10車線のトンネルが東西200メートル、南北400メートルのところに集中している。そして、この図を見ておわかりのとおり、これはだんだん広がってきますから、今朝ほど2つのトンネルは3倍以上離れているから、これは、両方のことは考えなくていいということを市が言われたんですけども、あれはうそをつかれたか能力がなくて全くわかっていないかどっちかだと思います。能力のない人は認定を受けることができませんから、これは却下する以外ないというのは、もう先ほどだけで十分に終わりました。だましたのだとすればやっぱりこれも誠実でないので、資格はないと。こういうことだと思います。次に行ってください。

これも今までもうほかの人も言われたとおりで、実は4つの条件を全部満たさないと認定は受けられないということになっておりますけど、私が、一番下にありますように、2番目、3番目、4番目が該当しないということを今から具体的に申し上げたいと思っております。次をお願いします。

一番最初は、経費と財源なのですが、経費は、286億円というのは、言いかえてみれ

ば、11メートルつくるのに1億円かかるということです。お金があり余って使い道がないのならこれで結構なのですけれども、これは横浜市の整備費と国土交通省の交付金だと言われていきますから、両方の状況を見たいと思います。次をお願いします。

横浜市は中期4カ年計画というのが、去年から4年間、つくられまして、市民にも意見があったら出してくれということがありましたから、私の意見を出しました。それがどういうふうにとめられたかということは全く聞いておりません。今まで何度もそういうことがあるのですけれども、出しても出しっ放し。意見を聞くことが大事でそれに対応するという姿勢が全然見られないのは残念に思います。

それはそうとして、市長が今年の1月に『広報よこはま』という小さい新聞のようなものが一軒一軒配られますけれども、それに今年の初め決意表明が書いてありました。それを見ると、横浜市は4年間、毎年赤字なので、市債を新しく6000億円発行しなきゃならないのだと。少子高齢化、生産年齢人口の減少が着実に進行すると。道路や上下水道など、都市インフラが全く老朽化して限界に達しちゃっている。どうしてくれるかということが、これは私ではなくて横浜市の4カ年計画の中に明白に書いてあります。そのために下の4行、優先順位を明確化して困難な課題にも既成概念にとられない柔軟な発想で、徹底した事業見直しと施策の選択と集中に果敢に挑んでいく。こういう姿勢でやるのだと。これが横浜市の結論で、お金はないというのが。それで、国のほうはどうなっているのか。次をお願いします。

政府のほうは、これも言うまでもないのですけれども、これは1月の14日に発表になった来年度予算の数字の一部を使っていますが、国と地方の長期債務残高、これは2015年の年度末ですから来年3月の見通しなのですけれども、1035兆円、これはちょっと桁が大き過ぎてわかりませんので1人当たりにしてみると815万円です。あらゆる人、一人一人が。これは多いとか少ないとか、なののですけれども、別の見方をするとわかるわけで、国内総生産の200%。もっと別の言い方をすれば、これからの1年間の税収見込み。これは、実は景気がいい、景気がいいと言っているから増えるのです、今年は。大幅に。9%増えると言っています。それを全部つぎ込んでも19年分、何もしないで19年分かかるということは、もちろんこれは返せないということですよね。そこで下の部分に行きますけれども、赤字解消のめども立っていないわけですから、増税をする、社会保障は切り下げる。そして、人口が激減して将来の世代が、人数が減ったけれども、その人たちに、1人当たりを試みたら倍増しますよね。人口が半分になれば。それを押しつけるということを余儀なくされております。次をお願いします。

今の部分の結論は、財政悪化が進む日本で、この道路だって維持、補修費が用意できなくなることが確実なのです。後になって苦勞するよりは今やめる以外ないと思いますから、認定していただくのは不適切だと思います。次に行きます。

能力がないことの次の問題なのですけれども、私たちはこれを知ってから、賛成できないけれども、どうしても横浜市民のため、それから国のために必要ならば、納得できれば協力するけれども、説明できないのだったらやめてほしいということを行いました。説明してくれません。今日もまだ説明ができないということがあつたりするような状況なので、そういう段階で強制収用の権利だけをもらおうと。後でもう一回その話については触れますけれども。そこで、そうでありながら横浜市は、下にあるように、いかなる場合にもやめることはないという、こういう姿勢で来ているわけです。次をお願いします。

どうしてこれが必要なのか、そして、どうやれば可能なのかということが説明できないようなものについては、やってもらっては困るので、能力がないと言わなきゃならないのですが、ここでちょっと追加させていただきましょう。次をお願いします。

これに行く前に戻れますか。申し訳ないですが。戻れなければそのままでもいいのですが。1つ具体的な例を言います。2013年12月12日という日に、横浜市の道路局の建設課の用地担当課長と技術担当課長と係長と係員が6人、私たちの自治会に来ました。それで地権者と対等な話し合いをしたのですけれども、そのときに今の必要性、可能性を聞いたのですね。そうしたら、全く答えられないというのです。答えられないのならばしょうがないから、じゃあ道路局長に聞きましょうかといったら、市長でなければ答えられないというのです。市長でなければ答えられないのなら結構ですと。じゃあ市長さんとの話し合いの場を設定してくださいといったのですが、1年以上、それ以来、無視の連続です。こういう姿勢で来ている人たちに能力を認めることは、私はできないのです。次に行きます。

これは、読みませんけれども、大変促進の要望があるということが今度の事業認定申請書の18ページに書いてあります。しかし、疑問や批判の存在が27年間続いているということについては、申請書のどこを見ても書いてありません。これは公平ではないですね。反対意見は無視するだけではなくて、推進があるということだけ書くという姿勢では、これでは困ります。次をお願いします。

公平でない人、誠実でない人には、これは能力を認めることはできないのです。次をお願いします。

次は4つの条件の中の3番目に、適正かつ合理的な利用に寄与しない、寄与するものじゃなきゃいけないと書いてあるのですけれども、寄与しないということを2つ言います。日本の人口は、これは2008年にピークになりまして、一番増えまして、それから減り始めていて、これは急激に減っています。そのことは、先ほども出てきましたけれども、国立社会保障・人口問題研究所というのが、政府の研究所なのです。この研究所の結果を使って将来の年金の計画とか、あるいは保険料をいくらにすることを、みんなこれをもとにしてやっていますから、民間の研究所とは違います。

そこが何と、2010年というのは国勢調査の結果ですから、これは絶対に正確です。この研究所の予測というのは4年ごとにチェックできますから、合っていたか間違っていたか、とっても精度のいい未来予測なのですね。当てずっぽうではないのです。道路をつくるということは3年後、5年後だけではないので、少し長く範囲を見て、50年後、100年後が書いてあるのですよ。そここのところを見てみると、人口は総人口が50年後、100年後に、今の人口のというか国勢調査の人口に対して3分の2、3分の1になる。これは誇張しているのではなくて、中ぐらいの数字をとってこうなると。場合によってはもっと減る。うまくいけばもう少し減らないで済むかもしれない、中ごろの数字です。しかも65歳以上についてみると、50年後、100年後に2分の1、4分の1です。横浜市の場合には引っ越してくる人がいますから減少は減っているのですけれども、間違いなく減るといのが先ほどの、市長の書いたものにも書いてあると。そして、横浜市の場合に、人口が増えているのは北のほうです。南側は既に減り始めています。今後もこれは加速的にどんどんどんどん減るわけです。次をお願いします。

そこでバブル経済、人口増加の時代につくった計画の見直しをしないでそのまま認定を得ようというのは、適正でもなく合理的でもないと思います。次をお願いします。

もう1つ、適正、合理的でないということ。これは、どうやってこのルートを決めたのだということを我々は27年間尋ね続けていたのですけれども、一度も教えてくれませんでした。それでいて今度の申請書に初めて出てきたのです。どう書いてあるかという、既存集落連たん地区の回避。こんな、普通の人にはわかりませんが、恐らく専門家はおわかりだと思いますが、要するに住宅密集地は避けると。そこで上郷地区や桂台地区には住居に与える影響が少なくなるように避けたと。そして、公田インターからは、ここからは全部省略しないで書いてありますが、北西に位置する桂町交差点に向け、一部丘陵地をトンネル構造で通過し、終点の桂町交差点に至る。これで終わり。私たちはその一部丘陵地にいます。そして今朝ほども、ほかの人も言われたとおり、ここには住居が点在していると書いてあったのですね。次をお願いします。

これは参考までに、横浜環状南線のトンネルもありますから、関係ないというかあるというか、ご判断はお任せしますが、これも初めてですね、ルートが出てきたのが。どうやってこのルートを決めたのか。そうしたら8行の間に回避、回避、回避というわけで、7回、回避したと書いてあります。小学校を回避して、住宅密集地を回避して、団地を回避して、それで鎌倉市に入って、女子大を避けて、市街地、工場地帯を避けて、神社を避けて、お寺を避けて、小学校を避けて、密集地を避けて終わる。朝日平和台はどこかという、鎌倉市に入る直前ですから、全然出てこない。無視。それは理由がありまして、先ほど申しましたように、文書でここは点在してい

ると書かれたのですね。点在ということではないということをお申しました。じゃあ次をお願いしましょうか。

これは2007年7月14日に私自身がやったのですけれども、横浜市の課長たちが司会した質問集会がありました。国土交通省と東日本のネクスコの担当者に対して、点在与書いてあるけれども、これはどういうふうを考えているのかといったら、ちょっと慌てたんですけれども、点在与は考えておりませんと言いました。そこで、考えていないならば直してくださいということをおっしゃったのですけれども、その後、一度も、どういうふうにご考慮したということはありません。そして今度出てきたように、何にも触れないでそのままおしまい。これは適正でもなく合理的でもありません。次をお願いします。

もう1つ追加して、朝日平和台についての大きな問題を言います。朝日平和台は山を削って発生した切土の土で谷を埋めたんですね。しかも小さな埋め方ではありません。朝日平和台の東側には神社がありますけれども、その神社の東側が急な低い土地になっておりまして、そここのところに、大きな谷のところに大量の盛土をしたのです。これは、そここのところを上郷公田線が通りますから、大量の盛土の中をトンネルが通っているということは、上に神社の社殿があるだけなら軽くていいのですけれども、コンクリートだか鉄だか、車が通る大きな箱をそこに設定する。それがしかも急な斜面の途中であるということになりますと、どういうことになるか。これは重いものがあるって、昔からの、ここは遺跡が出ますから、縄文、弥生、古墳時代の遺跡がある場所なのです。そここの場所にかたい土が長年あった。その上に土を埋めたのですよ。当然、その境は大雨が降ったときに、その境を通して落ちます。大地震が来たときに崩れます。そうすればその上のところからは、地盤沈下が起こるといのは、決して一般論を言っているわけではなくて、これは一番、この上郷公田線の中で危険な場所だと思っいいと思います。

この場所は、県庁の方は御存じないかもしれないから申し上げますけど、4240.000と書いてある地点ですから、後でご覧になってください。その場所は本当に東側が今でも低いところ。そして西側は高くなっておりますから、そういうところに大きな盛土をやる。これは私が言っているだけじゃないんですね。実はタベ見たのですけれども、横浜市が2006年から7年にかけて大規模盛土造成地の状況調査という調査をしまして、2010年の2月に公表しています。インターネットで今でも見られます。それを見ると、朝日平和台の、私が今言った、上郷公田線の通る部分というのは真っ赤に記入がしてあって、これは大規模な盛土のところであると。そういうところに4車線のトンネルを掘ると。しかも上も薄くて下はすかすかという場所につくるということをお、これは合理的ではないですね。適切な利用でもありません。次をお願いします。

公益上の必要があるものでなきゃいけないということも書いてありますから、残り

の時間を使って4つほどのことを言いたいと思います。実は道路が混んでいるからこの計画によって交通渋滞が解消されて時間短縮ができると書いてありますが、これは非常に古いのです。平成22年の調査だということが申請書に書いてありますけれども、平成22年以後、環状4号線は次々に拡幅されてきました。右折の車が引っかからないように右折レーンもつくられました。今もやっています、その工事を。そのたびごとに渋滞はなくなるのです。先ほど、賛成の人でさえもこのところ楽になったと言っていました。もちろん楽になっているのですよ。渋滞がないのだから。そういうことで今も工事をやっていますから、その工事が進めば渋滞はどんどんどんどんなくなるといことは、短縮効果がどんどんどんどん消えていく。今、10分短くなるを書いてあるとすれば、それが5分になり、3分になりというのが、今行われていることです。次をお願いします。

今、もう既に申しましたように、所要時間がこれだけ短くなるを書いてあるのは、時間短縮効果は4号線の拡幅が終わればほとんどなくなるというか全くなくなる。次をお願いします。

次には、これは私ではなくて日本自動車販売協会連合会。これは自動車の小売業者の連合会なのですけれども、去年の8月に深刻な発表をいたしました。2020年に国内で販売される新車の数は何と20%減っちゃうというのですよ。車はもう売れないのです。その後はもっと減るから数値は出せないというのです。これは小売業者がパニックを起こしますから。そこで、その理由として書いているのは、少子高齢化、国内市場の縮小、都市の小型が進み、車を保有する都市の住民が減る。これは自動車を売っている人たちが言っています。そういう社会では、渋滞はますます減ります。この計画は必要性がありません。次をお願いします。

次は東日本大震災、大変な被害がありまして、今でもまだまだ復興ができていないのです。その1つの理由はお金がない。オリンピックをやるといったためにコンクリートがない。遅れております。それから既存の、既にある道路とか橋とかというものの老朽化が進んでいる。補修ができていないのだと。これは具体的に数字が出ております。私ではなくて、これは政府の中のどこかのホームページの数字なのですけれども、これは、橋についていえば、平成35年になると50年以上たった橋が43%になっちゃう。しかも修繕の予算が減らされて修理ができない。技術者はいない。これは今使っている橋ですから、事故が起きます、これは。新しい道路をつくる計画に比べて優先順位がどっちであるかは、もう言うまでもないぐらいこの計画は優先順位が低いのです。そこで、この道路自身も維持、管理が適切にできないまま老朽化していくことになっていきます。次をお願いします。

これで4項目、公益上の必要がないことの最終なのですけれども、これは何と、事業認定申請書を出しました。そして、最後に1枚だけ別の書類がついています。これ

は申請書の一部ではありません。申請書の次に別の書類があります。それは、もう先に行く必要はありませんから申請は一時的に保留させてください。しかも、一部分の場所が、理由があって保留するのではなくて全区間を保留するというのです。要するに、先に行く必要がないのです。ないにもかかわらず申請したというのは、理由は、これは明白で、住んでいる人はたまらないですよ。こんなことを言われて、強制収用に向かうなんて言われたときに。どうでもいいと思っている人は一人もいないのです。そうすると、しょうがないからじゃあもうこれで判子を押して任意買収に応じるか。数字がだんだん増えていきますね。合意した人の数が。80%に、そのうち行くかもしれませんが、だまして80%にするというのは誠実ではないし、これでは困るわけです。今まで4つの項目の中の3つについて具体的に申ししてきました。次をお願いします。これが最後だと思います。

この計画は、もう繰り返しになりますけれども、土地収用法の4つの、20条に4つの条件が書いてあって、そのどれかを満たせばいいのではなくて、4つ全部合格しなければ知事は認定できませんということを言っています。強制収用していいということになるためには4つの全部を合格しなきゃいけないと言っているのです。もう既に私たちは、ここで今、29分見てきたように、私だけのところから見ても、どう考えても、冷静に考えればこれは合格圏内に入っていません。不合格点ですね。不合格だとすれば知事は却下する以外ありません。

そして横浜市は、今朝ほども話が出たように、これからまだ調査をしますというのは、調査をしたり検討したりすればうまくいく部分も出てくるでしょうけれども、うまくいかないところも出てくるかもしれない。当然そうです。そういうことが終わってから出せばいいのです。しかも保留するのですから、先に行く必要がないのですから、これは横浜市として、知事に面倒をかける以前に取り下げてもらって、落ちついて考えて、人口が減って、車もなくなった日本で、なくなったってゼロじゃないですよ。渋滞がない。4号線はもうとっくに全部広がっている。そういうときにこの計画が要るか要らないかを冷静に考えてくれて、その結果で出す必要がないということで、この申請は……。まだ1分ありますね。

【議長】 あと4分ちょっとあります。

【小沼】 4分あるんですか。

【議長】 あと5分弱ですね。

【小沼】 わかりました。それでは、復習をさせていただきます。随分いろんなことを言いましたから。まとめて言いますと、能力がないということについて3つのことを言いました。これは記録も残っているでしょうし、いずれこれは速記録が出るそうですから、いちいちはいいませんけれども、3つの点について不合格。その次の土地の適正、合理的な利用であるかどうかの点。これはたしか2つの点について不合格で

あることを言いました。適切でないことを。最後に、第4項目は公益上の必要があるかないか。4つの点について必要はないということを行いました。

じゃあ1番目はどうだったの？ これは、1番目を言わないのは理由がありまして、道路をつくるということについては、1番目は合格なのです。だからこれは議論の余地なく、私は何も言いませんけれども、要するに4項目の中で実質的に意味があるところ3つについて、どれも不適切だというのがこの計画であるということを示し上げて、これで終わりにさせていただきます。結構です、これで。

【議長】 よろしいですか。

【小沼】 はい。

【議長】 それでは、お疲れさまでした。

【小沼】 時間があるのでちょっと時間をもらいます。これが実は申請書なんですね。

【議長】 マイクを使われたほうが聞こえると思います。

【小沼】 これは申請書に添付している図なんですけれども、ご覧になっていただければ、2つに上郷公田線と、それから横浜環状南線が分かれています。ここが朝日平和台なんです。3倍以上離れていないですよ。これは見るからに。誰が見てもこれは3倍離れていません。先ほど、時間がなかったのでお見せしなかったのですけれども、幸いにして時間があるようですから、ぜひこれをご覧になってください。3倍以内であることを知らないはずはないのですけれども、先ほどは3倍以上離れていると言いました。これは明らかにうそ発言。残念ながらうそ発言。誠実でない計画である証拠を申し上げて、これで改めて終わりにします。ありがとうございました。

【議長】 お疲れさまでした。公述人は控え席にお戻りください。

それでは、ここで休憩に入ります。両サイドに赤色のデジタルの時計がございますけれども、あちらの時計で14時50分に再開をしたいと思いますので、2～3分前には席にお戻りいただきたいと思います。14時50分まで休憩となります。よろしく願いします。なお、この後、傍聴を希望されない方は受付箱で回収をしております。一旦、外に出る方は再入場の際にまた傍聴券を提示していただくことがありますので、なくさないようお願いいたします。それでは、休憩に入ります。

○公述人 8 : 近森 仁

【議長】 それでは、公述を再開いたします。

それでは、次に公述人の近森仁様から意見陳述をいただきますので、壇上の公述人席に御着席ください。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の要旨を超えた発言は、行うことができませんので御注意ください。現在の時刻が14時50分ですので、30分以内に意見陳述を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、意見陳述の中止を命じることになります。それでは、意見陳述を開始してください。

【近森】 本郷台の駅ができる前からこの近辺に居住しております近森と申します。現在は公田町のグリーンテラス本郷台というマンションに居住しています。今回はこの強制収用に関して、私は反対という立場で意見を述べさせていただきます。

横浜市からこういったような都市計画道路上郷公田線の事業概要というようなパンフレットが出ておまして、ここに上郷公田線ができるとこんないいことがあるよと、目的が5つ書いてございます。

1つ目は道路網の形成による交通利便性の向上ということです。これは、要は環状4号線の渋滞、その緩和と、もう1つは横環南のインターチェンジとの接続ということです。これは、環状4号線の渋滞のほうはさっきのお話でも出ておりましたように、だんだん、だんだん渋滞がなくなっている。ほとんど上郷公田線は、要は要らない。それから横環南のほうはいろいろ問題がありまして、まだできるともできないとも、どうなのだろうというところですね。これは仮定の話です。こういうことをもってできるというのはいちよとおかしいんじゃないかと。

その次が地区内道路の機能回復ということで、これまた環状4号線に頼って、ここが渋滞をしているからいろんなところに、住宅地に車があふれるのだということなのですが、これも環状4号線の渋滞がなくなれば要らなくなっちゃうと。それから本郷台駅まで所要時間の短縮とあると。これはもっとひどいんですね。道ができてバスが通れば近くなりますということで、全くの、これは仮定の話なのですね。これは、例えば横浜市の市営バスを1時間に10本ぐらい通しますと、そういう約束の上でならこれは言えるかもしれませんが、まだまだこれは仮定の話です。その次の歩行者、自転車の安全ということなのですが、これは確かに新しくできた上郷公田線の、道路に沿っての話はそうです。

ところが上郷公田線のところ、特に上郷のインターのところは地形を断面的に見るとこういう格好になっているのです。例えば右側がグリーンテラス、左側が公田ハイツというところで、それぞれ斜面に家が建っています。そして、一番左側の公田ハイツのてっぺんのところに公田小学校がある。ちょうど私の頭あたりに上郷公田線が通

る予定だと、こういうことなのですね。公田インターのところは本線が4車線、それからインターに入るランプが1つずつ、だから6車線。ついでに側道もつけるから8車線。ものすごい、この2つのこの間に大河のような道路ができるわけです。それで歩行者、自転車の安全確保と。確かに道路に沿って、私の頭のこっちからこっちについてはいいいでしょう。こっちからこっち、要するに公田ハイツからグリーンテラスの方への横断はどうなっているかという、今度は新しく公田小の下に交差点を1つつくりますと、グリーンテラスの階段の下に歩道橋を1つつくりますと、それだけなのです。

さらに悪いことには、上郷公田線の中央分離帯、ここには横環南の排気ガスを抜くために1メートルだか2メートルだか3メートルか知りませんが、大きな溝をつくって、それを分離帯にしている。これではタヌキも通れないというところですね。そういうところをメリットと呼びにしています。さらに緊急道路としての機能があります。これはちょっと、いろいろほかに言いたいことがありますので、この4項目だけを見ても、全くこれで公益性があると言えるでしょうか。どれもこれも公益性は別にありません。

したがって第1番の理由としては、私はこの強制収用には賛成できないということでございます。次に緊急輸送路のほうなのですが、この上郷公田線というのは、頭もしっぽも環状4号線に接続しているのです。ですからどっちから入ろうと、どっちから出ようと、とにかく環状4号線につながらなきゃいけないということです。この大きな問題は、災害が、ちょうど公田小下の交差点が破損したりグリーンテラスの階段の下にある歩道橋が破損したり、これがするかしらないかでえらい状況が変わってくるわけですね。相手が地震だったり何かしますと、絶対にないということはありません。福島原発も想定外だったそうですから、想定外のことはちょこちょこ起こる、そういう想定でございます。そういうふうを考えていきますと、まずは、そういう破損が起きない場合はどうなるか。緊急自動車は上郷公田線の中にどんどん入ってきます。ところが向こう側の環状4号線のほうには抜けられない、そこでふん詰まりになって、中にはトンネルの中でとまっちゃってと。あとはしょうがないので横についている側道だとか何だとか、そういうところに逃げていくしかないわけですね。まあ交通は滅茶苦茶になるでしょう。

なおかつもう1つ申し上げますと、こちら側、要するに公田ハイツ側のてっぺんにある公田小学校に、グリーンテラスの人は災害があったらこっち側が避難場所なのです。さあどうなりますかね。もう行くしかないから歩道橋の上をぞろぞろ、ぞろぞろ行かなきゃいけないということになります。これではとてもじゃない。確かに道路に沿っていいでしょう。

しかし、道路を横断するほうにとっては全く町を破壊する。先ほどどなたかがおっ

しゃっていた、要するに町として考えていない、町を破壊する行為だというふうになります。こんな計画の道路設計、これを、市民を考える横浜市がやっているのですから、全くこれは認められないということになります。

その次が環境アセスの問題です。ここに国交省から出している高速横浜環状線環境調査の結果についてお知らせということで、平成16年にやりましたと、これは現状調査です。同じく高速横浜環状南線環境影響の照査結果について、平成17年、これが予測のほうです。こういうデータが発表されています。これは私がつくったのではございません。お国がつくったものです。この中で公田インターのところの場所だけをちょいちょいとデータを引っ張り出して比較してみました。現状と将来と。そうしますと、まずは自動車の交通量は約20倍と予測しております。

さらに、騒音については、これがおもしろいんですよ、3デシベル静かになります。交通量が20倍になります。でも騒音は3デシベル静かになります。そういうデータなのです。

さらに、大気汚染、NO₂で見えます。そうすると0.01ppm、これもよくなるのです。全部電気自動車で考えているのかもしれませんが。ということで、何か変な話なのですよ、これ。全くの素人、小学生が考えてもおかしいじゃないかというふうに思うのですが、これをいけしゃあしゃあと国の正しいデータとして発表しておるのですよ。こんな環境予測、データを信頼できますかね。環境予測をした技術屋の神経がわかりませんよ。大体こういうのはやってみておかしいなと思ったらもう一遍やり直してみるなり、なぜだろうというのが出てくるべきなのですが、これはちゃんとまとめて出ているのです。

それで、これを非常に不思議に思ったので、私は再三にわたって、これはなぜだというふうに問い合わせをしました。答えは言を左右にして答えず、ひどいのは防音壁をつけるから大丈夫なのだと。防音壁というのは3メートルから5メートルぐらいで、グリーンテラスのてっぺんから下を見れば5メートルぐらいのところは上を越えて道路が見えちゃうわけですね。音というのは、横浜の方は御存じないのかもしれませんが、音というのは直進性があるのですね。ですから、ズボンと道路の音がグリーンテラスに入ってくるわけです。そういうことは一切お構いなしということで、こういうことで、回答そのものが、非常に信頼が置けないということです。ですからここで言えることは、データそのものが不誠実で、回答そのものが信頼に置けない。こういうことになります。こんなことで私は私の持っている土地を、公益だからといってよこせというのは余りにも横暴ではないかというふうに感じております。

大体、私が言いたいのは以上でございますが、そこに、幸いにして起業者の方なんかもいますので、ここでもし私に言いたいことや質問があればお聞きしまして、なければ私は私の考えがご理解いただけたものとして終わりにしたいと思います。

【議長】 公述の時間がまだ残っておりますけれども。

【近森】 結構でございます。

【議長】 よろしいですか。

【近森】 何かないですか。

【議長】 公述が特にないということであればこのまま終了ということになりますけれども。それでは、お疲れさまでした。

次の公述人の桑川賢二様の予定時刻は16時から16時30分ということでご本人に連絡しているところですが、まだご本人が到着しておりません。本人が見えておりませんので、本人が見え次第、ご本人がご了解いただければ繰り上げということになりますけれども、しばらく公聴会のほうを中断というか休憩という形にしたいと思います。その次の次の方もあるのですけれども、いつお見えになるかわかりませんので、ちょっと桑川さんの到着を待ちたいと思いますのでよろしくお願いします。

○公述人 9：長谷川 誠二・鈴木 伸之

【議長】 本来であれば次の公述人は桑川賢二様ですけれども、まだお見えになっておりませんので、その次の16時35分から予定しておりました長谷川誠二様と鈴木伸之様から意見陳述をいただきますので、壇上の公述人席にご着席の上、準備をお願いします。

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。時間は15時21分から始めますので、準備をお願いします。15時21分から30分以内に意見陳述を終了するようお願いいたします。この時刻までに終了されない場合には、意見陳述の中止ということになります。あと20秒ほどありますので、お待ちください。

それでは、意見陳述を開始してください。

【長谷川】 桂台2丁目の長谷川誠二と申します。

【鈴木】 同じく桂台西2丁目の鈴木と申します。

【長谷川】 公述のほうは私、長谷川誠二のほうが一括して行いたいと思います。では座らせていただいて公述させていただきます。

今般の上郷公田線の強制収用法に基づく起業者の事業認定申請に対しては3つの問題点を指摘します。第1番目に、申請理由としている原宿六ツ浦線等、幹線道路の混雑等の交通問題。第2番目に、人口減少化社会の到来、横浜市の財政上からの事業の優先度問題。第3番目に、まだ数百名もの地権者が理解していない中での強制収用問題。この3つです。これらの3つの問題から、用地を強制的に取り上げるほどの公共の利益があるとは言えないことを述べさせていただきます。事業認定申請却下するよう県知事に要請いたします。

それでは、まず大きな第1番目について。事業認定申請の最も大きな理由としている原宿六ツ浦線の混雑等、交通問題について説明します。起業者の言う必要理由は単にこじつけの部分が多く、それほどの必要性の意味は持っておりません。起業者の事業認定を申請する理由の中に、市の幹線道路と位置づけられているのに整備が追いついていないことを前提に挙げて次のように記述しています。

「とりわけ栄区を東西に連絡する唯一の幹線道路である原宿六ツ浦線は既市街地を通過することから、住民の通勤、通学及び買い物などの日常生活上の利用などに広く利用され、地域内交通と通過交通が輻輳し、交通混雑が発生するなど幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。平成22年度道路交通センサスによると、断面交通量は1万9339台。1日です。これは調査地点、南河内、と、道路交通容量を大幅に上回り、混雑度は1.44となっている。この状況は公益公共施設などが集積する区中心部の本郷台駅周辺に区内各地からのアクセスの強化が求められている栄区にとっては喫緊の課題となっている」として、上郷公田線の必要性理由を述べています。

このことに多くの問題と事実歪曲があることを指摘します。指摘の前に、上郷公田線ほか市の幹線道路、とりわけ栄区の幹線道路の扱いに対しまして、整備が追いついていないとはっきり書いてあります。市の道路行政は何であったかについて、一言述べさせていただきたいと思います。投影をお願いします。

手製の地図なので、見えにくくて誠に申しわけありませんけど、地図の説明に入る前に、私が栄区に住むようになったのは昭和57年のことです。それ以前は磯子のほうにいまして、ついこの住みかを求めて、家探しに1年以上、横浜市内全般を、具体的に物件を見て探しました。結果は大船に出て東京に通勤することで、バス時刻表を丹念に調べ、遅い帰宅も可能なことから今の桂台西2丁目に清水の舞台から飛びおりる覚悟で家の購入をしました。実は家が完成する前に九州に単身赴任となってしまったので4年後に戻ってきて。さてバスに乗ると大船に着くのに40～50分かかっていました。公田交差点がネックの渋滞でした。帰宅時は笠間交差点を起点とする渋滞でした。どうして渋滞していたのかについて、私が承知しているところで説明をしていきたいと思います。

この地図は見にくいですが、読み上げていきますので、皆さんは地図がおわかりだと思っので、ちょっとお知らせしますけど。私が住んでいたのはこのあたりですね。それでバスがずっと行って、本郷小のところで4号線に出て、公田交差点を出て、鎌倉女子大前からこういうふうで大船駅に、これで大船駅に行くんですね。これが混んでいるわけです。この混んでいる理由は当たり前でして、ここが2車線、往復2車線の道路。これはやはり往復2車線。これは往復2車線。ここも往復2車線。これも往復2車線。いわゆる4つの道路、2つの道路が重なって1つの区間、800メートルの区間を通って、また2つに分かれている。逆も同じことなのです。こういう道路構造なわけです。

私がそのバスに乗り出した当時のラジオの交通情報の渋滞個所に、どの時間帯でも必ず鎌倉女子大前の渋滞が放送されていました。一日中渋滞しているのです。なぜ渋滞するのか。今言ったこととおわかりになったと思います。では、混雑は当然のことだったわけですが、最も混んでいるところから道路整備の手をつけていくのが自然というものではないのでしょうか。関東一円の誰もが知っているほどの有名な渋滞の名所となっているのに、横浜市道路局は何をしていたのか聞きたいと思います。

私が思うに、単に鎌倉街道を上大岡のほうから順番に拡幅整備をしてきただけなのです。渋滞が起きているかいないかも考慮もせずに、ただ中心部から順番にやってきただけですよ。誰もが切望している箇所でも最も混雑している公田交差点、鎌倉女子大前交差点の整備を先にやらなかったのです。延々と何十年もかかって上大岡から順番に広げてきた。私は磯子に住んで、いつもいましたのでよくわかっています。何十年もかかって七曲、鍛冶ヶ谷まで来たら、不思議なことに南河内の六ツ浦線に向けて

新しい道路ができています。また、桂町遠藤線といって本郷台から戸塚方面への4車線道路を舞岡まで先につくっている。この道路は現在でも、桂町遠藤線、この道路は3号線から向こうなんかは全く車が走っていない。全く無駄な道路と言えます。典型的な無駄な道路です。公田交差点の整備を優先して、なぜしなかったのか。これは市道路局の栄区住民に対する冒瀆でありますよ。そして、業務実行的に考えた場合には業務のサボタージュに匹敵すると私は本気で怒っています。

それでは、もとに戻りまして、先ほど読み上げた交通混雑問題に移ります。まずは(1)の問題。起業者の事業認定を申請する理由の中に、先ほど読んだように、市の幹線道路と位置づけられているのに整備が追いついていないことを前段に挙げて、「とりわけ栄区を東西に連絡する唯一の幹線道路である原宿六ツ浦線は、地域内交通と通過交通が輻輳し、交通混雑が発生するなど、幹線道路としての機能を十分に発揮できていない。平成22年度道路交通センサスによると、断面交通量は1万9339台、1日、南河内地点。道路交通容量を大幅に上回り、混雑度は1.44となっている」と書いてあるのですね。その後がまたありまして、この状況は公益公共施設などが集積する区中心部の本郷台駅周辺に区内各地からのアクセスの強化が求められる栄区にとっては喫緊の課題となっていると、上郷公田線の必要性の理由としているわけです。一番大きな理由になっています。この記述に事実歪曲があることを指摘します。

この南河内付近を含めて、環状4号線は幹線道路として何十年も前に位置づけられている。先ほど言ったように、位置づけられているにもかかわらず、後回しして拡幅整備をしてこなかったのだから、数値的には当然のことです。

しかし、混雑度とは道路容量に対する交通量を示す値であり、調査時点は往復2車線道路のままだったのです。1万9000台以上では、混雑度1.44は当然のことです。当然のことを混雑しているというふうにとただ書いてあるだけだ。肝心なことは、ではこの地点の調査時点で交通混雑していたのかということです。実際には全く混雑していませんでした。

なぜならば、環状4号線の公田交差点から鎌倉女子大前交差点間は平成21年の7月に4車線に拡幅されて以来、起業者の言う南河内地点を含めて、渋滞は全くなくなっていたと言ってもいい。今日現在、この南河内地点は2車線から4車線への拡幅工事を行っており、多分、今年度内にも完工するでしょう。そうしたら、通行量は同じでも混雑度の数値は下がるということになります。現在でも渋滞していない地点の混雑度をわざわざ取り上げているのは、渋滞していないところを渋滞していると歪曲した表現にすぎないことであること、うその記述であることを指摘しておきます。なお、渋滞していないことは平成21年12月15日の市道路局が、環状4号線(公田桂町地区)の4車線化に伴う整備効果についてを記者発表しており、この資料には、公田交差点西側880メートルの4車線化、公田から鎌倉女子大の間ですね。4車線化、これは7月

22日供用開始と注記してありまして、これによる整備効果がまとまりましたのでお知らせしますと前置きして、整備効果、渋滞の解消と大見出し、その下に桂町交差点を先頭に朝日奈インターチェンジ方面まで最大約1300メートルの渋滞が解消し、鎌倉女子大前交差点から鎌倉方面までの最大約700メートルの渋滞が約240メートルに緩和と書いて記者発表しているのです。これは21年12月です。先ほどの交通センサスの調査は22年です。1300メートルといえば山手学院前交差点付近までであり、この市の公式発表によっても、かつ現在の実態でも、申請理由に挙げている環状4号線の東側は、もう渋滞、交通混雑しているとは言えません。この南河内付近はもうじき4車線化になる。そうなった場合は全く渋滞ということは起こり得ない。申請理由に事実を歪曲して記述してあり、公共の利益には値しません。

2番目の問題です、(2)。事業認定申請の必要理由に、先ほどの言葉の後ですけど、前述の交通渋滞の記述後に、「公益公共施設などが集積する区中心部の本郷台駅周辺に区内各地からのアクセスの強化が求められている栄区にとっては喫緊の課題となっている」との表現で記されています。本郷台駅周辺のアクセスの強化については、先ほど言ったように、環状4号線の公田交差点から鎌倉女子大交差点間が平成21年に4車線に拡幅されて以降、さっき述べたように、交通混雑、渋滞はなくなっているのが実態であり、本郷台駅周辺への各地からのアクセス強化の必要性についてはありません。ない状態です。環状4号線との関連は全くないにもかかわらず、南線のアクセス道路である上郷公田線の必要性を印象づけるために、必要もないのにアクセス強化が必要と事実を歪曲して記述してあります。とんでもないことです。

じゃあ(3)、3つ目の問題として上郷公田線の必要についての問題を述べます。上郷公田線は環状4号線のバイパス役割、役割は環状4号線の渋滞解消と言っていますし、災害時の迂回路というふうに述べられています。このバイパス的役割と横環南線のアクセス道路の役割を挙げています。今日も冒頭でその話をしていましたね。実際には横環南線のアクセス道路の役割しかないということを申し上げます。

バイパス的役割については、上郷公田線は環状4号線の渋滞解消への寄与、これは現実には極めて少ないと言えます。なぜならば、先ほど言ったように、公田インターチェンジができる予定地点の公田小下の交差点の現在の交通量は7000から8000台が1日に通っております。この交通量は栄図書館入口の交差点と鎌倉女子大の手前の、これは公田小入口交差点というのですが、その2カ所で環状4号線、いわゆる公田交差点と鎌倉女子大間の環状4号線に接続されているのです。ここの出入りの交通量が7000から8000台あるというふうに事業者から聞いています。一方、上郷公田線ができると、上郷公田線の交通量は、申請書によれば1万3600台、1日と記載されています。公田インターチェンジへのアクセス車が例えば4000～5000台と推定すれば、現在の公田小下交差点の交通量と7000～8000台と、残りは7000～8000台、それと全く同

じわけで、変わらない。環状4号線のバイパス、これは公田交差点から神戸橋の間ですけど、としての渋滞緩和には何ら効果をもたらさないのであることを私は示していると思います。神戸橋のほうでは、今日、朝から聞いていると9000台から9900台という話が出ていますが、例えばバイパス効果で1万台通ると仮定した場合、公田インターチェンジの出入りの車はゼロということになりますね。そんな状態では公田インターチェンジなんか、全くつくる必要はない。数字がむちゃくちゃだということをお願いしたいと思います。ありもしないことを勝手につくって言っているのだと。そもそもバイパス道路なんていうものは一旦入ったらさっと抜けられる場合に利用価値がある。上郷公田線は湘南桂台地区を通るのに幾つもの信号を越えなければなりません。ざっと数えると神戸橋から桂町までの間に、私は10カ所くらいの交差点ができるのではないかというふうに見ています。簡単には通過できません。すなわちバイパス効果は小さいと言えます。

もう1つの上郷公田線の必要理由に挙げている、災害時の迂回路に資するとの役割はとってつけたものでしかありません。環状4号線のたった3~4キロメートルの一部区間の迂回路の必要性は災害対応上からといっても必要性は小さい。単にあれば便利、上郷公田線ができれば、あれば便利だということだけで書いているだけです。災害対策と言えど何でも価値があるとの誤認です。災害対策、災害対策と、お題目に過ぎないのです。本当に幹線道路に迂回路の役割を持たせる、横浜市がそう考えたとしたら、例えば鎌倉街道の迂回路の役割はどうして定め、どう対応しているのでしょうか。環状3号線の迂回路の役割は全線にわたってどういう対応しているのかということについて、上郷公田線と同じスタンスで具体的に説明してもらいたい。きちんと説明していただきたいものである。認定庁はこういう言葉に普遍性を十分確かめて審査していただきたいと思います。

以上、3点申し上げましたけど、交通混雑問題のまとめとしては、1つ、環状4号線の渋滞については先に市の記者発表事例で述べたように、現在でも桂町交差点から山手学院前交差点間の交通混雑はほとんどありません。本郷車庫前交差点における神戸橋方面からの上郷舞岡線との出入り車両のほうが多く、この交差点が何ら整備されていないことから、ここにおける混雑が環状4号線の交通混雑の一番の問題である。上郷公田線の必要理由には値しない。3つ目です。上郷公田線のバイパス効果による環状4号線の渋滞緩和は効果が小さく、200数十億円もの費用は無駄であり、環状4号線本郷車庫前交差点付近の右折、左折帯の整備が急務。非常に小さな費用で大きな渋滞解消効果があると思います。

したがって上郷公田線は横環南線のアクセス道路以外の価値はほとんどないことを、起業者はいかにもバイパスとして必要と歪曲して表現しているだけです。

大きな問題を3つ述べると言っていましたので、今度は2つ目の大きな問題、2番

目です。横浜市にも人口減少化は避けられない状況の中で、かつ市の財政面も厳しい中では、道路事業にプライオリティーをつけた事業選定を行う必要があります。バイパス効果の小さい上郷公田線より環状4号線の整備を優先するべきであります。これについて理由を述べます。横環南線と上郷公田線を計画に組み入れた1987年、今から28年も前です。1987年ころまでは、戦後から人口はずっと増加してきていました。経済もそれなりに伸びてきていました。国も市の財政も現在と比べるとまだまだそれほど深刻でなかったころでした。すなわち、右肩上がりに伸びているころでしたので、その先も同様に引き続いて伸びていくと想定して横環南線や上郷公田線など、全国的に膨大な道路計画を立てて国土総合開発計画としたものであります。

しかし、その後に経済は低迷化し、バブルははじけて、人口も少子高齢化となり、ひいてはもう目も当てられない減少化をたどっていくのです。

さらに、国、市とも財政赤字を抱える事態に陥っています。国については、負債額は800数十兆円、地方自治体と合わせると、今年の予算では、先ほど小沼さんが1035だかを書いてありました、1000兆円を超えて、国民1人当たり、私の計算では830万円、小沼さんは815万と書いてありましたね。1億2700万で計算していたようなので810万から830万円の、1人当たり830万の借金に相当します。まさに瀕死状態です、これは。横浜市も今後は人口減少化をたどることは必至と言えます。このような日本の形態からは、無駄なことは極力排除し、有効なものに見直していく必要があります。横浜市の財政は、平成27年度予算資料によれば、一般会計が1兆4955億円、特別会計は1兆3947億円、公営企業会計5918億円、合わせて総計3兆4820億円となっています。一方で横浜市の借入金残高は、一般会計の市債2兆5385億円、特別会計、公営企業の市債6465億円、外郭団体の借入金601億円、合計、何と4兆6165億円となっているのです。負債は、実に単年度一般会計予算に対して160%の負債額となっています。また、市の27年度税収額は約7000億円と記載されています。負債額は市税収入の650%にもなる額です。とても健全な市財政とは言えません。

横浜市は戦後の高度成長期以後、大きく発展してきたもので、発展期の道路、下水道、学校、市施設等の老朽化は既に始まっており、私の住んでいる桂台地区では、まだ40何年しかたっておりませんが、宅地造成の道路下の下水道管の全面更新が始まり、もう何年も工事をしています。市役所建屋の更新もしかり、道路についても、先日、新聞で報道されたように、国道1号線をまたぐ歩道橋が老朽化して破損した金属片が落下する事故も起き始めています。市施設の全般が老朽化し、その対策に今後、莫大な経費を必要とする時代が始まっているのです。かかる時代に、政策にも優先、プライオリティーをつけて見直し、効率的な実施が必要であることです。栄区にとって、いろいろ指摘したように、市民生活の足である公田交差点から金沢区にかけての環状4号線の整備こそ重要かつ喫緊課題である。たった3キロメートル程度の環状4

号線の渋滞解消のためのバイパス効果の役割もない上郷公田線より環状4号線を優先して整備すべきであります。上郷公田線の200数十億円もかかる事業は市民にとって公益性はなく、用地の強制収用までして行う必要はありません。

大きな第3番目の問題です。申請書によれば、地権者が500名も存在しているような状態です。このような状態で強制収用には全く公益性はなくて、事業認定をすべきでないと思います。反対します。日本の憲法では国民主権としています。絶対主義のような、絶対主義というのは私が勝手に言っているのですが、絶対主義、ここでいう絶対主義とは政治上で絶対的権力を振るう体制、独裁政治みたいなものを私は言っています。このような絶対主義みたいなこと、地権者が事業用地全体で712名存在している中の事業で、いまだ530名もの地権者が納得していない状況で、オリンピックに間に合わせるみたいなことでやっている南線に付随して強引に強制収用、上郷公田線用地、強引に強制収用を行なおうとすることは、まさに封建制度か絶対主義のごとくの権力の横暴であります。江戸時代ではないのである。国民主権かつ民主主義の日本国家としてあってはならないことだと言えます。

時間になりましたので、私の思いを意見として言わせていただきます。

最後に、申請理由の冒頭に、起業者は市の道路計画であるということを前面に押し出して、先ほど言ったようなことをいろいろ、必要理由を書いております。これは、市の道路計画は位置づけとして決めたことであるので、単にそうなっているということであって必要理由にはありませんが、市の計画決定とは何ぞや、について一言意見を言わせていただきます。行政の公共事業の計画については、いかに市民、区民、大きくは国民を含めたニーズに基づくことを考えられているかということが肝心なことだと思います。ニーズに基づいているかについて私の経験を話します。

一般的に市の計画、当然、誰かがつくっているわけでありますから、それが必ずしも地区市民にとって合理的とするものとは考えられないことも多々出てきます。市や国等、行政が行う政策決定に対するパブリックコメントとか意見募集時に何回も対応しての経験から、行政は案をつくったら絶対に変更しないことであるということ、また、意見を聞くということがそぶりだけで、自分の考えた範疇を変えるつもりのないこと。結末が必ずそうなるということに至り、本質的に全く意味を持たないことだということを私は実感しました。そのことがよくわかった事例があります。

それは平成21年度に栄区が行った栄区街づくり行動計画策定に際しまして、役人が素案をつくり、行動計画検討委員会なるものに公募委員を加えて検討し、原案が作成され、原案に対する市民等からの意見募集、意見の原案への反映の是非が行われました。私も意見をいろいろ出しました。当然、道路問題ですけど。検討委員会における意見の尊重、または原案への市民の意見の反映が、判断理由は挙げられる、これでこうしますということは返ってくる。しかし、単に役人の目的に対する思いだけの範疇

で処理され、住民の意見の反映は全くなされなかったという事実がありました。

【議長】 残り1分を切りました。

【長谷川】 役人が素案で決めた方向は一切変更しないという結末に至ったのです。意見を募集する際に出た意見をどう評価するか、評価するシステムを事前に用意もせずに行われることが原因と思っています。本日の公聴会も多分、出た意見をどういうふう
に評価して申請を判断するかのような評価基準が公になっていないので、意見を聞かなければならないとの法の定めによりただ行われているのではないか、単に聞くだけのセレモニーであることではないか、などと危惧していることを申し上げます。認定に係る行政関係者に国民主権の日本における正しい行政の履行を期待したいと思います。

以上で私の意見公述を終わります。

【議長】 よろしいですか。お疲れさまでした。公述人は控え席にご降壇してください。

公述人10： 糸川 賢二

【議長】 それでは、16時に予定しておりました糸川さんが到着しておりますので、少し時間を早めて、ご本人の了解を得ていますので、少し時間を早めて進行させていただきます。それでは、公述人の糸川賢二様、意見陳述をいただきますので、壇上の公述人席で準備をお願いいたします。どちらでも結構です。真ん中でも結構ですし、こちらでも結構です。プロジェクターを使わないのであれば、真ん中でも結構です。よろしいですか。まず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。次の予定時刻が15時53分となりますので、30分以内に意見陳述を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、意見陳述の中止ということになります。それでは、あと30秒ほどありますのでお待ちください。

それでは、意見陳述を開始してください。

【糸川】 今、ご紹介いただきました糸川賢二でございます。これから私の意見として述べさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

私は上郷公田線のすぐ近くにありますが湘南ハイツ自治会において、以前、自治会長をしておりました。上郷公田線の公聴会に当たりまして、過去の経緯を振り返りながら、全体として建設の促進は賛成の立場をとりながら考え方を整理しておきたいというふうに考えております。

上郷公田線は、全体としては計画道路のごく一部として話題に乗ったものの、横浜環状南線の中に埋没していた時期が長いように考えます。計画道路の周辺自治会がある時期、一斉に建設反対を唱えたことが続きました。思い返せば計画道路の問題に関心を持ち始めたのは平成9年度からでございます。この平成9年度は、当湘南ハイツ自治会の中にまちづくり委員会が発足した時期でもあります。この時期において、このころは周辺の自治会の多くが、いわゆる反対運動を展開し始めたということの時期にも、私としては思い当たるところがございます。反対の根拠は何だったのかということもあります。建設反対の活動団体はいろんな団体がございますけども、聞き及ぶところでは任意の第三者調査機関に委嘱しまして、環境影響評価、いわゆる環境アセスメントの調査結果の講演会を各地で開催しまして、これらの影響を受けた点多々あったかなというふうに、私なりに見ております。私自身も何度か講演は聞きました。もう随分、平成9年度以降ですから昔のことになりますけども、初めのうちはなるほどというふうに考えましたが、時間の経過を追って客観的に見直していくうちに、いわゆるこれは反対のための反対もあったのかなと。いわゆる反対の旗を上げてしまったらおろせないというようなところも読み取れる時期が一時ありました。

当自治会のほうは、周辺の自治会の反対運動もございまして、それにある面では同調する形になりますけども、横浜環状南線反対という10枚の大きな看板をつくりまして、これを当自治会の法地に立てかけました。そういうことでの一時期、運動はさせていただきまして。ところがその先はどうするのかという、自治会の中でのいろいろな話し合いの中で、なかなか答えが見つからないというのが実情です。反対している根拠は何なのか。多数の意見を集約したところ、言ってみると表現は悪いですが、反対の風評に乗りおくれちゃいけないというようなこととか、周辺自治会の反対に歩調を合せなくちゃいけないというようなことがあったかなど。いわゆる、そういう点では、当自治会のほうとしては消極的な反対であるということがわかりました。

平成11年度以降は、単なる反対ではなくて合理的な改善策を論じ合える協調的な反対に切りかえてはどうかという方向の転換をしております。この後は、この10枚の看板は撤去しました。これは自治会の合意を得た上で撤去しました。今でも倉庫の中に10枚は大切に残っております。この表面的には反対しないという静観状態が4～5年続きました。改めて自治会の中でこういう関心事を把握する上で、関係機関で、特にこの事業に関しては横浜市道路局事業調整課、ならびに東日本高速道路の横浜工事事務所等が深くかかわっております、そういったところから客観的な情報を得て、計画道路の実情を聴取するための説明会、これを開催しました。対象は、当時は関心のある自治会の会員だけが集まる。内容については、当時はまだいろんな情報も少なかったものですから、横浜環状南線の平面図、それと部分的な断面図、こういったものに基づく説明でありましたから、ほとんど要領は得ない。そういう形で、これではやはりうまく説明もつかないし、皆さんの理解も得られないなということで、平成17年度から3～4年間は継続したものの、ある面でマンネリ化が続いたことから、ほぼ静観した時期が続いたわけです。

そこで、私が自治会長を担当したのは平成20年度ですけども、このときから、この説明会をするにはやはり継続性のある理解者というか納得者、あるいはその方を育てなくちゃいけないということから、対象は毎年変わる、班長が34～35名おるんですけども、そういう人たちを中心に説明会をして、その説明をすることによってそれなりの理解をしてもらおう。反対は反対でよろしい、賛成は賛成でよろしい、いろんな意見が出てまいります。そのときに、内容はいろいろ変えなければ説明を繰り返しても理解してもらえないということで、少し方法を変えたのは、1つは、ネクスコさんのほうの協力を得まして、公田インターチェンジ周辺の立体構造のモデルをつくりました。ちょっとお金がかかりました。けども、そうでない限り、平面図と断面図で理解しろといってもしよせん無理なわけですね。よほどなれた人でないと。図面を書いた人ならわかるけども、そうでないとなかなか難しいということで、そういう立体モデルをつくりまして、それによって状況を把握してもらおうということをやりました。そ

の後は、やはりそれでもまだ少し難しいなということでCDを使ったり、それからコンピューターグラフィックスを使って動くビジュアルな情報を取り入れたらどうかということで、またこれもいろいろと協力をお願いしまして、そういうことで理解を深めながら、施策を繰り返しながら関心を深めるということで、平成20年度から、今はまだ26年度ですけれども、7年間続けますと、30数名で7年間続ければ230人ぐらいのいわゆる理解者というか、わかってもらえる人ができる。そういう理解をしてもらえる人の周辺でまた新たな理解も得られるというようなことで、その人たちが自治会全体のわかり合える人たちの層をつくってくれているのかなというようなことを考えました。

また、横浜環状南線のことを含めて、この公田インターチェンジというのはどんな形になって、自分たちの周りでどうのような働きをするのかというのは、やはり先行してできている先進事例の道路を見学するというので、そういうことを繰り返すことがやはり必要なということを考えまして、見学会等を実施しました。それと併せて公田インターチェンジ周辺の将来の完成予想を実感できるような、いわゆる体験見学も行うというようなことをして、なるほど、こういうところにこういうものができるのかと、これができたときに自分たちの周辺でどう影響があるのかというようなことも少しずつ勉強というか理解をさせていただきました。

これらの経過の中で、今回は上郷公田線の公聴会ということでございますので、余りにも長い間、横浜環状南線の中に上郷公田線というのは隠れていた時期が長かったのかなというふうに思います。私のほうでこういう上郷公田線のあり方というのを明確に認識し始めたのは、私が自治会長を担当した平成20年度以降なのですが、横浜環状南線というのは、先ほど皆さん方がいろいろと論議されていまして十分理解されていることとは思いますが、私なりに考えるには、いわゆる横浜環状南線というのは産業的あるいは経済的な計画道路という位置づけであるのに対して、上郷公田線は生活道路であるのではないかというふうに考えております。そういった面で、上郷公田線の生活道路のあり方、そういうものが、啓発なり周知が少しとられていなかったのかなと。そういうのがもう少し早い段階でとられるともう少し変わってきたのかなというようなことも思いました。このあたりは、今後どのように進めていくかというのはまた事業者側のことにかかわることなので、私のほうとしてはそんな感じをいたしております。

生活道路というのは利便性が大切だろうというふうに思いますとともに、周辺の環境、特に大気である、それから騒音であるとか振動、それから緑地等、そういったもののいわゆる原状維持、原状というのはあくまで今の現状ではなくて原状ですね。もとあった原状を創造的な地域保全の実現ということでやっておく必要があるのかなというふうに考えております。

今までの説明の中にも何度か出ておりましたように、上郷公田線は栄区が推進しております本郷台駅南側地域のいわゆる再開発あるいは整備に関して、栄区の南東部、上郷、桂台を含めまして、そちらのほうから本郷台駅へ通じる幹線のアクセス道路としての位置づけが高いだろうというふうに思っています。当自治会等を含めまして、近隣5つの自治会、桂公田自治会とか、それから朝日平和台自治会、それから椎郷台自治会、湘南ハイツ自治会、公田ハイツ自治会との連絡会を設けまして、何とか本郷台駅行きのバス路線の運行をできないものかということで、神奈川中央交通のほうにも、これは毎年毎年、自治会としていろんな連絡会を設けておりますけれども、そういった中で本郷台に向けたバス運行の要望は出しております。

なかなか、時期は先に行かないと難しいというようなことがございますけれども、そういったことを勘案しまして、これは実現に向けまして、上郷公田線の一部を経由して本郷台駅への路線確保が切に望まれているというのが実情でもございます。

一方、振り返りまして、つい直近の問題としては、昨年12月に、横浜市のほうで今後30年以内に震度6弱以上の地震の発生率が78%ぐらいあるよというようなことが国の委員会のほうから発表されております。私たちの住んでいる自治会、その周辺の住宅地につながる道路は大型車の通行が規制されている狭い道路しかありません。沿道には住宅が密集して建っています。ひとたび大規模な地震が発生すると、沿道家屋の倒壊とか火災の発生などによって周辺自治会などへのつながる道路が寸断されたり、あるいは消防車や救急車などの緊急車両の通行障害となったり、かけがえのない住民の生命や財産が守れないのではないかとというようなことも危惧しております。

こういったことを含めまして、災害における支援物資などの到着の遅れなどから、災害復旧に大きな支障が出るのではないかとというような危惧もあります。さらに、昨年2月の大雪のとき、駅から離れた当周辺地区では、唯一の公共機関であるバスが正常に機能するまでに数日かかったというようなこともあります。通勤や通学はもとより、食料品などの買い物にも不自由をしました。これらも当地区には幅員というか幅の広い幹線道路がないというようなことも原因の一つではないかというふうに考えております。

上郷公田線は計画でわかりますように4車線の道路でございます。また、栄区内の幹線道路である、先ほど図面にも出ておりましたけれども、環状4号線にもつながる、それから桂町戸塚遠藤線のほうにもつながるといったことから、災害発生等には緊急輸送路としての大きな役割を担うことが期待できるのではないかなということ考えております。私の住む湘南ハイツ自治会を含めまして、上郷公田線の周辺にある住民が安心して当地区に住み続ける上で、生活道路としての上郷公田線を整備することは、必要ではないかなと、こう考えているのが私の主張でございます。

以上でございます。

【議長】 公述時間をまだ10数分残しておりますが、よろしいですか。

【糸川】 一通り述べさせていただきました。

【議長】 よろしいですか。

【糸川】 はい。

【議長】 それでは、お疲れさまでした。公述人は降壇の上、控え席にお戻りください。

○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ると。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。

○公聴会閉会

【議長】 ただ今の公述をもちまして本日予定されておりました全ての意見陳述が終了いたしました。以上をもちまして上郷公田線道路整備事業に関する事業認定申請案件に係る公聴会を終了いたします。長時間のご清聴と円滑な進行にご協力いただきまして誠にありがとうございました。

なお、会場の管理の都合がございますので、公述人、傍聴人の方は忘れ物のないようにご退席いただきますようお願いいたします。なお、傍聴券につきましては受付のところで回収しておりますので、箱の中に入れて上でお帰りいただければと思います。また、忘れ物がないようにお手回り品、忘れ物がないように再度ご確認くださいければと思います。本日は誠ににお疲れさまでした。