

## 公述意見の要旨と市の考え方

### ■公述人 1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>都市計画法では、「国、地方公共団体は、情報の提供に努めなければならない」と規定しているが、本日の参加者は少な過ぎる。今日のような説明会、公聴会は、まちづくり調整局都市計画課の責任で周知徹底すべきだ。沿線数万の人口に対して十数人の参加では余りにもおざなりだ。</p>	<p>今回の都市計画変更にあたり、都市計画市素案説明会、市素案縦覧及び公聴会の開催などについて、広報よこはま5月号の鶴見区版、神奈川区版でお知らせするとともに、横浜市まちづくり調整局都市計画課ホームページにも掲載しております。</p> <p>また、都市計画市素案の概要が分かるチラシの計画地周辺への配布のほか、現地看板の設置を行うなど、周知に努めました。</p>
<p>高速横浜環状北線（以下：北線）については、当初想定されていない事態や想定した環境対策が効果を上げていない事態が続出している。</p> <p>北線のアセス資料を見ると高速道路が完成したときに伊豆七島の島と同じ環境になるという予測になっている。</p> <p>加えて、今、24時間で200トンの焼却能力を持った産業廃棄物の処理工場が鶴見区弁天町に計画されている。その環境アセスの説明会で質問したら、高速横浜環状道路は想定していない、バックグラウンド濃度に組み入れていないという予測をされていた。そうすると、先行したこの北線のアセスで想定していなかった事態が起きている。</p> <p>また、岸谷線の道路構造の大幅変更が提案されている。それによって、北線に流入する車種や交通量は大幅に変更が予想される。これも北線のアセスでは想定していなかった事実である。</p>	<p>本市では、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(略称：自動車NOx・PM法)」に基づく「神奈川県自動車排出窒素酸化物総量削減計画」や「横浜市自動車公害防止計画」などの各種施策に取り組むことにより大気環境基準を概ね達成できるものと考えております。これらの取り組みや自動車の単体規制などを前提として、高速横浜環状北線（以下：北線）の環境影響評価では環境保全目標を達成できるものと予測しております。</p> <p>また、北線の工事中及び供用後の交通量・大気環境及び道路交通騒音などに関する調査を適切に実施し、沿道状況を把握します。その結果、当初予測できなかった事態が生じ、周辺環境に著しい影響を及ぼすことが懸念される場合には、事業者が必要に応じて関係機関の協力を得て、原因の究明や対策の検討を行い、環境保全のための適切な措置を講じます。</p>
<p>北線に平行して都市計画道路岸谷線が建設計画されている。16カ所、27億円の土地先行取得もされている。税金の無駄遣い、その典型と言える。</p>	<p>今回の都市計画変更は、岸谷生麦線及び東京大師横浜線に関するものです。</p> <p>ご意見をいただいた岸谷線については、まず、国道15号線から国道1号線までの区間について、鉄道による地域分断の解消や踏切事故の解消及び地域防災性の向上に資する区間として必要性が高いと考えています。</p> <p>また、国道1号線から鶴見三ツ沢線までの区間についても、現道がバス通りとなっており、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行者空間が確保されることなどから必要性が高い区間と考えています。</p>
<p>北線の脱硝装置については、いまだに住民に明快な回答が寄せられていない。鶴見区の小児ぜんそくの患者は、全市平均の4倍だ。沿線の岸谷小学校は全市平均の4倍から6倍と、鶴見区医師会でも大変心配している。今日の都市計画変更には全く触れていない。脱硝装置をつけるべきだ。</p>	<p>首都高速道路株式会社は、「高速横浜環状北線環境影響評価準備書」に対する横浜市長の意見を尊重し、供用直前の大気質の状況を勘案して、脱硝装置の導入を検討していくとしていきます。現在、脱硝装置を設置するスペースを確保し、装置を導入することになった場合に対応できるよう、首都高速道路株式会社が換気所の設計を進めています。</p>
<p>社会的・経済的諸条件の大幅な変化もある。一番大事な財源問題では、道路特定財源の問題は未決着であり、これが一般財源化されたら、北線は到底建設できないだろう。その見通しが立つまで、今日のような計画変更にとどまらず、凍結すべきだと思う。</p> <p>また、都市計画法では、「良好な都市環境の形成に努めなければならない」ということをうたっており、その趣旨からも、私はこの北線の白紙撤回、当面直ちに凍結すべきだということを強調したい。</p>	<p>北線の整備により、新横浜都心や港北ニュータウンを中心とする横浜市北部と横浜都心、臨海部とが直結し、地域間の連携が強化されるとともに、周辺街路の交通渋滞が緩和され、環境が改善されるなどの効果が期待できます。</p> <p>さらに、第三京浜道路、東名高速道路と神奈川臨海部、東京方面などとを結ぶ広域的な交通利便性が大きく向上するなど、都市の健全な発展のために必要な路線と考えております。</p>

## 公述意見の要旨と市の考え方

### ■公述人 2 (1 / 2)

公述意見の要旨	市の考え方
<p>岸谷生麦線の目的は、高速横浜羽田空港線及び高速湾岸線など、これらの道路にアクセスするための附属の道路であり、また、南北道路と呼ばれる地域の交通の流れをよくするための役割も果たす道路である。</p> <p>この南北道路としての役割に関しては、現在、都市計画決定されている岸谷線と同じ目的の道路であり、同じ地域に2つも道路は要らない。横浜市はそんなにお金があるのか。どちらかにしてほしい。</p>	<p>岸谷生麦線は、東京大師横浜線を経由して国道1号線と国道15号線を結ぶとともに、高速横浜環状北線（以下：北線）新生麦出入口に接続し、横浜羽田空港線や大黒線に連絡することにより広域的な交通利便性の向上に資するものです。</p> <p>また、岸谷線については、鉄道による地域分断や踏切事故の解消及び地域防災性の向上に資するものとして必要性が高い路線です。</p> <p>これらの路線が整備され、ネットワークとして機能分担することで、交通利便性の向上や、交通混雑の緩和による環境改善などが期待できるものと考えております。</p>
<p>5月の説明会で、岸谷生麦線は、アセスの対象ではないと言われた。しかし、これは間違いで、高速横浜環状北線（以下：北線）本線と高架構造で一体になっていることからアセスの対象道路であることは明白だ。アセスメントのときも一体化されているものであるからアセスの対象であると説明があった。そしてまた、さらに事後調査アセスに関しても、岸谷生麦線は、事後アセスの対象になっているとはっきり書いてある。説明会での答えは間違いだ。事後アセスもしっかりやってほしい。</p>	<p>岸谷生麦線については、路線の規模などにより環境影響評価の対象とはなりません。北線の環境影響評価においては、岸谷生麦線の影響も考慮して予測評価を行っております。</p> <p>事後調査についても同様に、北線の事業者である首都高速道路株式会社が岸谷生麦線の影響も含めて、北線の調査などを行うこととなります。</p>
<p>交差点計画の変更については、まず旧道の信号を廃止することなく、産業道路（東京大師横浜線）との交差点を南へ若干移動したとしても、右折車線の待機車両が、大型貨物で大体6台程度しか待機できない。小型貨物や乗用車で12台程度の待機しかできない。これで実際に渋滞なく、スムーズに流れるかどうか、地元の生活道路に影響なく流れるかどうか、これは大きな問題だ。流れるわけがない。大黒町の交差点を見れば明白だ。渋滞するのは必至だ。生活道路にも影響が出る。</p> <p>交差点の位置をもっと南へ移動し、横羽線の生麦ジャンクションにある出入り口を改造して岸谷生麦線の出口と併用して使ってほしい。現在、生麦ジャンクションの出入り口の交通量は非常に少ない。岸谷生麦線の車両が増えたとしても支障はないと思う。日中、この出入り口で一般道路から横羽線へ出入りする車両が渋滞したという話は、一切聞いたことがない。そうすることによって、少なくとも現在、生麦三丁目の産業道路沿道に住んでいる人たちに対する騒音、排気ガスの影響は、減少できるはずだ。そして、車の流れもスムーズになるはずだ。</p>	<p>岸谷生麦線の交差点の計画変更については、交差点付近における交通処理について検証しており、円滑な交通処理が確保できるものと考えております。</p> <p>また、ご指摘のありました交差点位置を更に南に移動し、横浜羽田空港線の生麦出入口と併用することについては、横浜羽田空港線の大規模な改築が必要になることや、周辺の用地の追加取得が必要になること、複雑な交通処理になるなどから、困難と考えます。</p>

## 公述意見の要旨と市の考え方

### ■公述人 2 (2 / 2)

公述意見の要旨	市の考え方
<p>合流位置の変更に関して、合流点の予定されている国道15号で、以前、地域の要望によって大気測定が行われたが、その結果、1日4万台走る道路から発生する排気ガスの濃度が、環境アセスメントに書かれている北線本線プラス岸谷生麦線、1日約6万4,000台、マックス交通量8万4,000台から発生する大気質濃度の予測の実に10倍を超える濃度が測定されていた。</p> <p>予測数値は全く信じられない。生麦小学校のデータから道路のデータを引けば、その道路から排出される排気ガス濃度が単純計算で出るはずだ。それと北線本線プラス岸谷生麦線から出る排気ガスの予測値を比較してもらえば、ひどい差があり、実測値は予測値をはるかに超え、排気ガスの規制数値を超えてしまう。このような所に合流点をつくるということが大きな問題である。</p>	<p>本市では、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(略称：自動車NOx・PM法)」に基づく「神奈川県自動車排出窒素酸化物総量削減計画」や「横浜市自動車公害防止計画」などの各種施策に取り組むことにより大気環境基準を概ね達成できるものと考えております。これらの取り組みや自動車の単体規制などを前提として、北線の環境影響評価では環境保全目標を達成できるものと予測しております。</p> <p>また、体系的な道路ネットワークが形成されることで、交通混雑が緩和され、環境改善が期待できます。</p> <p>なお、岸谷生麦線と北線との合流位置の変更については、平成19年11月の北線の生麦ジャンクションの都市計画変更において、金港方面から大黒方面への連絡路位置が変更になったことにより、合流位置を生麦側に移動することが可能となったもので、これにより、合流位置とトンネルまでの距離をさらに確保して安全性の向上を図るものです。</p>
<p>岸谷生麦線のトンネル工事により、地下水位の低下や周辺建物や構造物の被害、トンネル上部の生麦中学校校舎の体育館などへの多くの被害や影響が出ている。</p> <p>トンネル工事は生麦中学校、子安台公園の下など、まだ3本も残っており、トンネル周辺地域にさらなる影響が出るのは必至の状況だ。1本のトンネル工事だけで地下水位低下、建物の被害、生麦中学校の校舎のひび割れなど、被害がかなり出ている。これらを勘案して、工事中も供用後も、今以上の環境の悪化や生活の安全を脅かすような事態は絶対に住民として認められない。もし、つくりたいのであれば、きちんと対策もやってほしい。</p>	<p>岸谷生麦線のトンネル工事において、トンネル掘削を開始した時から地下水位が低下したものの、工事が完了してからは、徐々に回復しています。</p> <p>また、周辺建物などについては、被害の申し出に対し、応急修理を行うとともに、今後の対応や補償方法などについて、話し合いの上、ご理解をいただいております。</p> <p>なお、これらの被害は、トンネル掘削に起因する地盤変動によるものではなく、工事による振動などが原因と思われます。</p> <p>今後も地下水位の観測や地盤変状などの計測を行い、周辺住居などに著しい影響を与えることの無いよう適切な設計・施工を行います。また、工事着手の前に周辺自治会との対話会や工事説明会などで道路局及び首都高速道路株式会社が工事の詳細をご説明してまいります。</p>
<p>換気所から出る排気ガスの処理も、やるのは当然だ。川崎、東京も新しい道路に対して、脱硝装置はつけると明言している。そして、この地域は児童生徒のぜんそくの発生率が異常に高い。川崎の臨海部よりも高い。それにもかかわらず横浜市は、ぜんそく対策及び道路公害被害者に対する補償、要するに医療費の助成をやろうとしない。目をつぶってずっと道路計画をどんどん押し進めている。これでは住んでいる人はたまらない。何とかしてほしい。</p>	<p>首都高速道路株式会社は、「高速横浜環状北線環境影響評価準備書」に対する横浜市長の意見を尊重し、供用直前の大気質の状況を勘案して、脱硝装置の導入を検討していくとしております。現在、脱硝装置を設置するスペースを確保し、装置を導入することになった場合に対応できるよう、首都高速道路株式会社が換気所の設計を進めています。</p>

## 公述意見の要旨と市の考え方

### ■公述人 3

公述意見の要旨	市の考え方
<p>合流点を110メートル短くしたり、交差点の位置を変更することで安くなった製作費や、変更前に取得した土地を高く売ることによって浮かせた費用を、子安台の不発弾調査などによる工事の遅れに対する補償などに流用しないしてほしい。</p>	<p>今回の変更に伴い、工事費が安くなることはないと考えます。</p> <p>また、変更後の用地につきましては詳細な利用計画は未定ですが、今後は、工事期間中の施工ヤードとして利用することなどが考えられるため、現時点では、土地の売却は考えておりません。</p>
<p>この道路のそばにある岸谷小学校のぜんそく児童が18.8%、生麦小学校のぜんそく児童は12.7%、これは横浜市の職員としてわかっているのか。全国平均が3%前後だ。それを18%もあるようなところへ、こんな渋滞するような道路をつくっていいと思うのか。</p> <p>私は、この鶴見に70年以上住んでいる。昔の工場があった時分も、空はもっときれいだった。今のこの空は、空気が汚くて、私たちの住むところではなくなった。道路が1本増えるたびに空気が悪くなっている。道路ができれば空気がきれいになると、市職員は何かにつけて言う。私は絶対そんなことはないと思う。しかも、ここへ何万台もの自動車を通そうということであるから、幾ら自動車の排気ガスを制限しても、増えた車の分だけ排気ガスは増える。</p>	<p>本市では、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(略称：自動車NOx・PM法)」に基づく「神奈川県自動車排出窒素酸化物総量削減計画」や「横浜市自動車公害防止計画」などの各種施策に取り組むことにより大気環境基準を概ね達成できるものと考えております。これらの取り組みや自動車の単体規制などを前提として、高速横浜環状北線（以下：北線）の環境影響評価では環境保全目標を達成できるものと予測しております。</p> <p>また、体系的な道路ネットワークが形成されることで、交通混雑が緩和され、環境改善が期待できます。</p>
<p>5月の説明会で道路局に「この渋滞はどうするんですか」と質問したところ、「入り口（生麦ジャンクション）を変えたために短くすることができるようになりました」というだけしか回答がない。渋滞するのではないかという住民の心配を、横浜市の道路局は避けている。何で明確な回答ができないのか。はっきり明確に返答してほしい。</p>	<p>5月の説明会でのご質問は、岸谷生麦線と北線との合流位置の変更に伴う渋滞発生に対するご懸念といった主旨と思われませんが、合流部においては、円滑な交通処理が可能と考えており、合流位置を変更することによる渋滞が発生することはないと考えます。</p>
<p>私は、この狭い生麦、岸谷、東寺尾、子安、これらの地域に、岸谷生麦線、高速横浜環状北線、岸谷線と3本もの道路をつくることに対して絶対反対だ。計画を撤回してほしい。こんなものをつくる必要はない。住民の健康を守ってほしい。私は不便でもいい。健康が欲しい。</p>	<p>北線の整備により、新横浜都心や港北ニュータウンを中心とする横浜市北部と横浜都心、臨海部とが直結し、地域間の連携が強化されるとともに、周辺街路の交通渋滞が緩和され、環境改善に寄与するなどの効果が期待できます。</p> <p>また、岸谷生麦線は、東京大師横浜線を経由して国道1号線と国道15号線を結ぶとともに、北線新生麦出入口に接続し、横浜羽田空港線や大黒線に連絡することにより広域的な交通利便性の向上に資するものです。</p> <p>岸谷線についても、鉄道による地域分断や踏切事故の解消及び地域防災性の向上に資するものとして必要性が高い路線です。</p> <p>これらの路線が整備され、ネットワークとして機能することで、横浜の都市機能や市民生活の向上に寄与できるものと考えております。</p>