

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.A-1

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
A 氏	<ul style="list-style-type: none"> ○ 換気所の北に住んでいるが、日照などの問題があるので、その換気所施設の建設位置を知りたい。 ○ 換気所から排気される気体には、いろいろな有毒物質があり、中には空気より重い物質もあると思うので、その影響を知りたい。 ○ 自家水道を事業用として使って農業を営んでいるが、トンネルを掘ることによる枯渇など、水脈の影響や補償について知りたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速横浜環状北西線（以下「北西線」という。）では、緑区北八朔町と都筑区東方町の2箇所に換気所を計画しており、平成21年3月末に横浜市が開催した都市計画素案説明会で建設予定地をお示ししました。 なお、今後、環境影響評価準備書の縦覧を行うこととなりますが、この準備書では、換気所の建設位置と、換気所設置による日照などへの影響をお示しします。 ○ 北西線の換気所が大気質に与える影響については、「道路環境影響評価の技術手法（平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所）」に基づき、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の予測・評価を行うこととしており、詳細については、今後、縦覧する環境影響評価準備書でお示しすることとなりますが、平成21年3月に事業予定者（横浜市と首都高速道路株式会社をいう。以下同様）が取りまとめた「環境のあらまし」に示されているとおり、環境基準との整合が図られていると考えています。 ○ 北西線が地下水の水位に与える影響の詳細については、今後、縦覧する環境影響評価準備書でお示しすることとなりますが、「環境のあらまし」に示されているとおり、トンネル区間における地下水の水位の変化は小さく、環境は保全されると考えています。 なお、事業予定者は、トンネルの施工にあたり、地下水に影響が生じないよう、十分な対策を講じることとしていますが、万一、工事に伴い井戸水が涸れる等の被害が生じた場合は、「公共事業に係る工事の施行に起因する水枯渇等により生ずる損害等に係る事務処理について（昭和59年9月 中央用地対策連絡協議会理事会決定）」に基づき、適切に補償することとしています。

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.A-2

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
A 氏	<ul style="list-style-type: none"> ○ トンネルは、うちの家から約15mしか離れていないし、深さも約15mと聞いたので、振動が気になる。 ○ 換気所による日照と排気の問題、トンネルによる水脈の影響と振動について、完成後に予測値よりも悪化した場合の市の対応について知りたい。 ○ インター付近のところに畑があり、高架道路が南側にできた場合には、日照が妨げられるので、作物に対する影響や補償について知りたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 北西線のトンネル上部における振動の影響の詳細については、今後、縦覧する環境影響評価準備書でお示しすることになりますが、「環境のあらまし」に示されているとおり、振動規制法に基づく基準との整合が図られていると考えています。 ○ 北西線については、横浜市環境影響評価条例に基づき、事業者が事後調査を実施することになります。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ることとしています。 ○ 北西線周辺で、日照阻害による農作物への影響が生じた場合は、事業者が北西線との因果関係を調査します。その結果、北西線に原因があると認められた場合は、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる農作物に対する損害等に係る事務処理指針（案）（平成16年6月 中央用地対策連絡協議会理事申し合わせ）」に基づき、適切に補償することとしています。

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No. B - 1

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
B 氏	<p>○ 私は、一つの案しか出さないようなやり方では、検討に値しないのだということを、相当丁寧に言ってきたが、そういうことを質問すると、代替案はあるような、ないようなことを言って、なかなか示さない。</p> <p>そこで、横浜上麻生線が北西線に並行して通っていて、これに北線を直接接続すれば、何も新しい道路を多額の金を出して造る必要はないという代替案を出し、比較検討をするよう文書で求めた。</p> <p>「代替案になりえない」という中田市長からの回答があったが、これでは回答になっていない。</p> <p>何を言おうとこの計画を進めるつもりである。それだけこの計画が必要なら、横浜市会、県議会で相当議論したと思ひ、議事録を取り寄せた。しかし、全然まともな議論をしていない。なぜ、その様な状況で、巨額の金を使う権利があるのか。</p> <p>何も答えがないのに都市計画手続きに入ったという点で、非常に残念である。</p> <p>こちらが、北西線を造らない案を出しているのだから、横浜上麻生線と北線を直結する案を作ってみて、B/C(費用対効果)を比較してほしい。</p> <p>横浜上麻生線と北線を直結する案は、多分500~600億円の金で、できると思う。たまプラザから湾岸へ出るのに30分以上早くなると、計画の中では言っているが、これは、横浜上麻生線が開通していない場合の調査なので、開通した後のベネフィットはそんなにないはずであり、30分短縮などないはずである。</p>	<p>○ 高速横浜環状北西線（以下「北西線」という。）については、横浜市などが、平成16年3月に「計画のたたき台」を公表して、北西線の概ねのルートや構造等をお示しし、市民の皆様からいただいたご意見を考慮しながら、概略計画の検討を進めてまいりました。</p> <p>検討の過程で平成16年9月に公表した「概略計画の検討状況」や、検討結果を取りまとめて平成17年8月に公表した「概略計画」などでは、代替案についてもお示ししたところであり、自動車専用道路を前提とした北西線を整備する場合と、北西線を整備せずに一般道路の改良で対応する場合とを比較しています。</p> <p>これによれば、一般道路では、北西線と比べ高速性や定時性が確保できないことから、横浜港等に関連する物流の円滑化を図るといふ北西線の目的を果たすことは困難であり、通過交通を一般道路から自動車専用道路へ転換し、一般道路周辺の交通環境の改善を図ることも困難であるとしています。</p> <p>また、平成14年11月に横浜市会全員協議会で審議され決定した横浜市政運営の基本的な指針である「中期政策プラン」では、「臨海部と東名高速道路の連絡を強化する横浜環状道路の整備が必要である」としており、北西線の必要性が位置付けられています。</p> <p>さらに、県民参加のプロセスを通していただいたご意見やご提案を反映しながら、学識経験者や県議会議員等で構成される神奈川県総合計画審議会の審議を経て、平成19年7月に策定された「神奈川力構想・実施計画」では、「自動車専用道路網の整備」という主要施策の中で、北西線計画の促進が位置付けられています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No. B-2

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
B 氏	<p>○ 将来の人口構造や産業構造が変わってきており、現時点で自動車交通のピークは過ぎたのではないかとされている。なぜ、自動車交通量が下がる一方だと明らかになっているのに、この道路を何千億円もかけて造るのか。都市計画に入る前に費用対効果を出して、この道路が必要なのだということを論証してほしい。</p> <p>○ 東名から5%の急勾配で降りてきて、急角度で曲がっていく、非常に危険な道路だ。 道路の最高速度も時速60キロに制限されており、横浜上麻生線と同じ時速60キロで、速度を制限せざるを得ない構造である。 この様な道路で、事故が起きた時には、高速道路を通る車が一般道路に入り込んで、かえって一般道路が危険になるなど、高速道路としてあってはならない構造である。 東名との交差は、東名のはるか上に道路が走る3層構造であり、無理がある。</p>	<p>○ 北西線は、東名高速道路と第三京浜道路を結ぶ自動車専用道路であり、高速横浜環状北線と接続することで、東名高速道路と首都高速横浜羽田空港線や湾岸線を連絡する高速道路のネットワークが形成され、横浜市北西部と横浜都心や臨海部との連携が強化されます。また、周辺的一般道路や保土ヶ谷バイパスの混雑緩和、沿道環境の改善なども期待でき、国が定めた「都市再生プロジェクト」においても、「大都市圏における環状道路体系の整備」として、横浜環状線の整備を推進するとともに、横浜港等に関連する物流の円滑化等を図るため、横浜環状線北側区間と東名高速道路との接続区間の都市計画決定を早急を実現すると位置付けられています。</p> <p>北西線の費用対効果については、事業実施段階までに、道路構造等の詳細な検討を行い、事業費を精査するとともに、最新の交通量推計を用いて、「費用便益分析マニュアル（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）」に基づき算定することとしています。</p> <p>○ 北西線は、「道路の構造は、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならぬ。」という道路法第29条の原則に従い、道路構造の一般的な技術的基準として国が定めている「道路構造令」に基づき設計を行っています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.B-3

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
B 氏	<p>○ 北八朔の地域は、鶴見川の両脇が丘になっている盆地であり、横浜市や神奈川県も言っていると思うが、盆地の様な複雑な地形においてはプルーム・パフ法で汚染度を予測するのはまずい。</p> <p>空気が滞留しやすい盆地は、排気ガスが蓄積され、大気汚染で苦しめられる。</p> <p>車の排気ガスによるぜん息というのはひどく、いったん罹るともうなかなか治らない。</p> <p>3次元流体解析という方式を使って、大気汚染の心配がないということを論証してもらいたい。</p>	<p>○ 大気質に与える影響は、「道路環境影響評価の技術手法(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)」に基づき、地形条件等を考慮して大気質への影響を予測できる一般的な手法のプルーム式とパフ式を用いて予測することとしています。</p> <p>北八朔地域では、丘陵の上下部において、気象の相関性が高いことを確認していることから、プルーム式とパフ式により、予測・評価を行うことができると考えています。</p> <p>なお、北西線が、大気質に与える二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響の詳細については、今後、縦覧する環境影響評価準備書でお示しすることになりますが、平成21年3月に事業予定者(横浜市と首都高速道路株式会社)が取りまとめた「環境のあらまし」に示されているとおり、環境基準との整合が図られていると考えています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No. C-1

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
C 氏	<p>○ 青葉区千草台に住んでいるが、ここから眺める景色がきれいで気に入っている。</p> <p>今回の都市計画に対して、反対なのだが、道路ができることにより、景観や空気などが悪くなり、騒音も増えるなど、近隣の住民にとって一つも利点がないと考えている。</p> <p>今後、少子化になる中で、車が減少する傾向にあると思うので、これ以上、道路を増やす必要があるとは思えない。</p>	<p>○ 高速横浜環状北西線（以下「北西線」という。）は、東名高速道路と第三京浜道路を結ぶ自動車専用道路であり、高速横浜環状北線と接続することで、東名高速道路と首都高速横浜羽田空港線や湾岸線を連絡する高速道路のネットワークが形成され、横浜市北西部と横浜都心や臨海部との連携が強化されます。また、周辺の一般道路や保土ケ谷バイパスの混雑緩和、沿道環境の改善なども期待でき、国が定めた「都市再生プロジェクト」においても、「大都市圏における環状道路体系の整備」として、横浜環状線の整備を推進するとともに、横浜港等に関連する物流の円滑化等を図るため、横浜環状線北側区間と東名高速道路との接続区間の都市計画決定を早急に実現すると位置付けられています。</p> <p>横浜市などが平成17年8月に公表した「概略計画」でお示ししているように、北西線の整備により、東名高速道路と第三京浜道路の間を一般道路を使って通過する大型車が約2割減少すると試算されていることなどから、北西線は、周辺地域の道路における混雑の緩和、沿道環境の改善、交通の安全性の向上などに寄与するものと考えています。</p> <p>北西線が周辺環境に与える影響の詳細については、今後、縦覧する環境影響評価準備書でお示しすることになりますが、平成21年3月に事業予定者（横浜市と首都高速道路株式会社）が取りまとめた「環境のあらまし」に示されているとおり、景観については、構造物等の形式・デザイン・色彩の検討を実施することにより、環境は保全されると考えています。また、大気質に与える二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響については、環境基準との整合が図られており、騒音については、遮音壁の設置など環境保全上の措置を講じることにより、環境基準との整合が図られていると考えています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No. C-2

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
C 氏	<p>○ 環境を破壊する工事に充てる資金は、医療現場の改善など、市民が望むような目的に役立ててほしい。</p>	<p>○ 産業・労働、健康・福祉など県が取り組む施策を総合的に示した「神奈川力構想・実施計画」では、県内各地で発生している交通渋滞の緩和を図るとともに、県内外の地域間における多様な交流連携を支えるため、利便性、安全性、快適性が高い道路網の整備を、環境に配慮しながら進めることとしており、「自動車専用道路網の整備」という主要施策の中で、北西線計画の促進が位置付けられています。</p> <p>また、横浜市全体の政策、財政、行政運営に係る実施計画を示した「中期計画」では、横浜環状道路を始めとする広域的な幹線道路網を整備し、横浜の臨海部と国土軸である東名高速道路とのアクセスを強化していくこととされており、都市の骨格となる横浜環状道路の整備の一つとして北西線が位置付けられています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.D-1

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
D 氏	<p>○ 加賀原夕月野自治会は、当時の都市公団（都市基盤整備公団）から宅地の分譲を受けた際、道路の計画が知らされなかったため、住民の不安が非常に高い。</p> <p>平成13年11月に第2期の募集が始まり、平成14年11月に契約を行った。平成15年6月に開始されたP I（パブリック・インボルブメント）の内容が住民に伝達されたのは、平成16年10月になって初めてであり、当自治会の直下にトンネルを通すルートをとたき台の基本に据えるという非常に理解し難いものであった。</p> <p>当住宅地の購入者は、港北ニュータウン内で、住環境が将来にわたり保全されるという立地への期待と良好な住環境という公団の説明を信頼して購入契約を結んだ。</p> <p>しかし、道路計画の存在は購買判断に影響する非常に重要な事項であるにもかかわらず、住民への周知が全くなされず、住民は購入直後に、住環境悪化への不安、健康被害への不安、そして財産的損害発生への不安という精神的苦痛と公聴会等への出席を余儀なくされるという時間的損失を被ることになってしまった。</p> <p>我々は、この事実について、横浜市に謝罪してもらいたい。</p> <p>道路を造る側も住宅を造る側も自分の部局としては、最善を尽くし過失はなかったと主張すると思うが、個々のセクションに過失がなかったとしても、それを同じ横浜市の施策として見た場合、明らかに整合性を欠き、なんらかの過失が市に存在すると考えざるを得ない。</p> <p>道路と住宅を見渡す立場にある市長自らに、本件の声明をもらうことが一番住民としては納得がいくので、市長からの回答を検討してほしい。</p>	<p>○ 高速横浜環状北西線（以下「北西線」という。）については、平成15年6月より、P I（パブリック・インボルブメント）手法を導入し、計画についての情報提供や意見の把握を行うために、オープンハウスの開設やアンケート調査を開始しました。</p> <p>その後、このアンケート調査の結果を踏まえ、横浜市などが、平成16年3月に初めて、「計画のたたき台」となる北西線の概ねのルートや構造等を住民の皆様を示しております。</p> <p>これまで横浜市などは、「自治会・町内会等との会合」や「オープンハウス」を開催し、全市域を対象とした広報誌「であい道」を配布するなど、市民の皆様への説明、情報提供、意見聴取に努めてまいりました。</p> <p>こうした経過を踏まえ、地形及び土地利用の状況、周辺環境への影響、経済性などを総合的に勘案して検討した結果、都市計画の素案としてお示ししている北西線のルート・構造が、最適なものと考えています。</p> <p>なお、住宅地を始め、周辺環境に与える影響を極力小さくするため、路線全体の約6割をトンネル構造としており、港北ニュータウンを通過する区間についても、地表面からの深さが、約35m～65mのトンネル構造で計画しています。</p> <p>北西線が周辺環境に与える影響の詳細については、今後、縦覧する環境影響評価準備書でお示しすることになりますが、平成21年3月に事業予定者（横浜市と首都高速道路株式会社）が取りまとめた「環境のあらまし」に示されているとおり、トンネル上部の振動やトンネルの施工に伴う地盤沈下などの予測結果から、港北ニュータウン内の住環境は保全されると考えています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.D-2

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
D 氏	<p>公団は、ニュータウン内の良好な環境ということを利用して宣伝している。従って、市は、ニュータウンの呼称をみだりに使用することで市が住環境を保証しているかのような誤認を与えないよう、公団を指導してほしい。</p> <p>もしくは、公団の募集パンフレットに「横浜市には、現在、環状道路構想があり、その結果予期せぬ影響が発生する可能性があります。」などの注意文を記載するよう指導してほしい。</p> <p>今後、同様の事態が発生しないよう道路建設側と住宅建設側の相互連絡を密にするとともに、このような両者の矛盾に起因する損害の責任をどこが持つのか明らかにしてほしい。</p> <p>以前、横浜市道路局に対し、もっと北側へ道路を動かすことができないかと聞いた時、それをすると新たに道路にかかる地域ができてしまって不公平であるという回答があった。</p> <p>しかし、ニュータウンの募集によって勧誘され、居住した後に道路計画を知った当自治会の様な地域はほかにはないのではないかと。</p> <p>市の過失を解消するために今引かれている線形をもう10mでも20mでも北側へずらすことを再検討してもらいたい。</p>	

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.D-3

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
D 氏	<p>○ どうしても北西線を通すというのであればその必要性、緊急性について十分納得したいと考えている。</p> <p>横浜市道路局の説明は、道路建設を前提としているため、北西線の必要性の検討部分で欠落している観点があり、説得力に欠ける部分があるので、そこを補ってほしい。</p> <p>計画時と現在の社会経済情勢の変化についてどう考えているのか。今は100年に1度ともいわれる不況であるため、計画を再検討し、その内容を市民に示すべきである。</p> <p>現在、国では、休日の高速料金割引によって、計画当初に比べ、経済対策を優先しており、交通渋滞の緩和やCO2削減の優先度が、ほかの政策より相対的に低下している。</p> <p>このため県や市が渋滞解消を狙って、道路を造っても国が渋滞を増加させるような施策を進めたら整備効果は打ち消されてしまう。</p> <p>CO2の削減について、最近エコカー普及促進という計画時には検討されていない手段も出現しているので、道路整備による削減が本当に効果的なのか説明してもらう必要がある。</p>	<p>○ 北西線は、東名高速道路と第三京浜道路を結ぶ自動車専用道路であり、高速横浜環状北線と接続することで、東名高速道路と首都高速横浜羽田空港線や湾岸線を連絡する高速道路のネットワークが形成され、横浜市北西部と横浜都心や臨海部との連携が強化されます。また、周辺の一般道路や保土ヶ谷バイパスの混雑緩和、沿道環境の改善なども期待でき、国が定めた「都市再生プロジェクト」においても、「大都市圏における環状道路体系の整備」として、横浜環状線の整備を推進するとともに、横浜港等に関連する物流の円滑化等を図るため、横浜環状線北側区間と東名高速道路との接続区間の都市計画決定を早急に実現すると位置付けられています。</p> <p>温室効果ガスの削減目標の達成に向けた我が国の対策・施策を明らかにした「京都議定書目標達成計画」では、交通流の円滑化による走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からの二酸化炭素排出量を減らすことから、交通流対策の実施が位置付けられており、環状道路など幹線道路ネットワークの整備を推進することとしています。</p> <p>北西線は、幹線道路ネットワークを強化し、交通流の円滑化に寄与することから、大気環境改善の一助になると考えています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.D-4

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
D 氏	<p>○ 北西線の整備効果予測は、平成11年度及び平成17年度の交通センサスに基づいて説明しているが、平成20年11月26日に、初の減少予測が出た国土交通省の平成42年の交通予測に基づいた効果の試算も示してほしい。</p> <p>最初のパンフレットにあるネットワークの信頼性の説明では、北西線が常に有効に機能するように、寸断箇所が非常に恣意的に設定されており、理想論ではないか。</p> <p>道路が複数箇所壊れてしまうような災害が発生すると、北西線のみ健在でも道路交通自体が麻痺してしまうと考える方が自然ではないか。</p> <p>横浜港活用については、昨秋以降、貨物出荷額が激減しているため、北西線の整備を急ぐ必要性は、計画当初より弱まっている現況にあるのではないか。</p> <p>県や市は、現状認識と現状分析を一度、市民にきっちりと文書の形で示した上で、計画内容と実施時期をさらに検討することを要望する。</p>	<p>○ これまでお示ししている北西線の計画交通量や整備効果予測は、平成11年度道路交通センサスに基づく将来交通需要予測により、算出しています。</p> <p>なお、今後、事業実施段階までに、平成17年度道路交通センサスに基づく将来交通需要予測により、改めて、北西線の計画交通量や整備効果予測を行うこととしています。</p> <p>横浜市内の自動車専用道路網は、東名高速道路、第三京浜道路、首都高速横浜羽田空港線、湾岸線といった東京から放射状に広がる道路が多く、これらを結ぶ環状道路が保土ヶ谷バイパス1路線という現状にあります。このような状況のままで、ひとたび事故や災害による通行止めが生じると、周辺の一般道路に大量の交通が流出し、市域の道路ネットワークに重大な支障が出ると懸念されます。そこで、北西線を整備することにより、自動車専用道路の迂回路を確保し、道路ネットワークの信頼性を高める必要があると考えています。</p> <p>また、北西線の整備により横浜港のある湾岸エリアと東名高速道路の連絡が強化され、物流の円滑化が図られることから、横浜港の機能強化を図るスーパー中枢港湾の推進などの施策と相まって、経済の活性化にも寄与するものと考えています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.D-5

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
D 氏	<p>○ 計画当初から現在に至るまで、国と自治体の出資割合は未定のままだが、パンフレットに書かれているような税金による公共負担は、市民にとって重大な関心事である。</p> <p>本来はP I開始の時から、道路を「造る・造らない」の決定の前に明らかにしておかないと市民の判断や意見に影響を及ぼすので、事業化を進める中で明らかにするのは遅い。</p> <p>公共負担を市民に説明してから都市計画を決定してほしい。</p> <p>○ 道路整備を市政全体から見た時に雇用や医療等ほかの施策と比べて、どのくらいの優先度があるのか、言い換えれば約2450億円という事業費をほかの選択肢と比較考量した上で、今、道路へ重点的に配分する必然性の説明を総合的な見地からしていただかなくてはならない。</p> <p>本件は市民への影響も大きい大規模案件であり、市民の理解を得るためには横浜市道路局の説明会だけでなく、市長が出席する意見の交換会の開催といったようなプロセスの追加を行ってほしい。</p>	<p>○ 横浜市では、北西線は有料道路として整備することを基本としておりますが、市にとっても重要な路線であることを勘案して、北西線事業費の一部的負担も視野に入れて検討しています。</p> <p>その具体的な費用負担については、有料道路として投資する額や金利など経済の見通しを考慮するとともに、事業費の精査を行う必要があります。関係機関との協議、調整などを経て、今後、事業実施段階までに、決定していくこととしています。</p> <p>○ 産業・労働、健康・福祉など県が取り組む施策を総合的に示した「神奈川力構想・実施計画」では、県内各地で発生している交通渋滞の緩和を図るとともに、県内外の地域間における多様な交流連携を支えるため、利便性、安全性、快適性が高い道路網の整備を、環境に配慮しながら進めることとしており、「自動車専用道路網の整備」という主要施策の中で、北西線計画の促進が位置付けられています。</p> <p>また、横浜市全体の政策、財政、行政運営に係る実施計画を示した「中期計画」では、横浜環状道路を始めとする広域的な幹線道路網を整備し、横浜の臨海部と国土軸である東名高速道路とのアクセスを強化していくこととされており、都市の骨格となる横浜環状道路の整備の一つとして北西線が位置付けられています。</p> <p>これまで横浜市などは、「自治会・町内会等との会合」や「オープンハウス」を開催し、全市域を対象とした広報誌「であい道」を配布するなど、市民の皆様への説明、情報提供、意見聴取に努めてまいりましたが、今後も引き続き、事業の各段階で、住民の方々の理解が得られるよう、説明に努めることとしています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.E - 1

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
E 氏	<p>○ 北線は、東名とつながらないという説明を前提に、北線の都市計画及びアセスメントが行われた。都市計画決定後、北線と一体となって東名とつながる北西線の計画が持ち上がった。これにより、横浜放射道路を円滑に流すための環状道路が必要だ、横浜市内の交通を円滑に流すために必要だとする、これまでの北線の定義の説明は、完全に崩れる。</p> <p>東名から来る車両を除いて、北線のアセスメントを行い、住民をだまして都市計画を決定し、現在工事に至っている。非常に不信感を感じる。</p> <p>○ 川崎縦貫は、アクアラインから高架道路をわずか3キロ造っただけで5000億円である。この計算でいけば北西線は1兆円、北線は1兆円、両方で2兆円かかり、その30%の6000億円を横浜市が持つのである。そんな金はあるのか、あるわけがない。市の金がなくなったら、国が出すと、国際港都整備計画の法律に一筆入っている。それによってこの計画は強引に進められてきた。住民の意見や財政問題は関係なく、手続きさえ済ませれば道路はできるという腹でやっている。</p>	<p>○ 高速横浜環状北線（以下「北線」という。）は、第三京浜道路の港北インターチェンジから首都高速横浜羽田空港線の生麦ジャンクションを結ぶ自動車専用道路として、平成12年に都市計画決定されています。</p> <p>この北線の整備目的は、横浜環状道路の横浜市北部地域において、新横浜都心や鶴見駅周辺地区など横浜市の主要な拠点と他の地域とを密接に連絡し、相互の発展を促すとともに、市内の主要な放射状道路と接続し、環状方向の道路機能を強化するものであり、現時点においても変わっていません。</p> <p>また、北線の都市計画決定にあたり、横浜市が実施した都市計画の説明会でお配りしたパンフレットなどには、北線が、東名高速道路とも接続する自動車専用道路のネットワークの一部であることをお示ししており、環境影響評価は、東名高速道路と接続するネットワークを想定して実施しています。</p> <p>○ 川崎縦貫道路のアクアラインから大師出入口までの約5.5km区間は、トンネルと高架構造で事業が進められており、その事業費は約5084億円と公表されています。また、北線の延長約8.2kmの事業費は、約3450億円と公表されています。</p> <p>高速横浜環状北西線（以下「北西線」という。）については、平成17年8月に横浜市などが公表した「概略計画」において、延長約7kmの概算事業費は、約2450億円とされています。</p> <p>なお、横浜市では、北西線は有料道路として整備することを基本としておりますが、市にとっても重要な路線であることを勘案して、北西線事業費の一部公的負担も視野に入れて検討しています。</p> <p>その具体的な費用負担については、有料道路として投資する額や金利など経済の見通しを考慮するとともに、事業費の精査を行う必要があり、関係機関との協議、調整などを経て、今後、事業実施段階までに、決定していくこととしています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.E-2

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
E 氏		<p>また、これまで横浜市などは、「自治会・町内会等との会合」や「オープンハウス」を開催し、全市域を対象とした広報誌「であい道」を配布するなど、市民の皆様への説明、情報提供、意見聴取に努めてまいりましたが、今後も引き続き、事業の各段階で、住民の方々の理解が得られるよう、説明に努めることとしています。</p> <p>さらに、今後の都市計画や環境影響評価の手続きの中で、意見書を受け付けるほか、環境影響評価準備書に関する説明会や公聴会を実施してまいります。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.E-3

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
E 氏	<p>○ 北線の関連道路の岸谷生麦線では、わずか400mのトンネルを掘っただけで地下水脈が4m下がり、井戸も枯れ、湧水も少なくなった。</p> <p>北西線周辺地域では農業が行われており、4m下がったら地下水は使えるのか。町中では水道を引けばいいが、農業は地下水を使わないとやっていけないはずである。</p> <p>4本のトンネルのうちのたった1本、400m掘っただけで地盤沈下や水脈の低下が現実になっているが、北西線ではどうなるのか。</p>	<p>○ 北西線が地下水の水位に与える影響の詳細については、今後、縦覧する環境影響評価準備書でお示しすることになりますが、平成21年3月に事業予定者（横浜市と首都高速道路株式会社をいう。以下同様）が取りまとめた「環境のあらまし」に示されているとおり、トンネル区間における地下水の水位の変化は小さく、環境は保全されると考えています。</p> <p>地盤沈下についても同様に、「環境のあらまし」に示されているとおり、北八朔換気所周辺で、最大沈下量 3.5mm、トンネル区間などのその他の地域では、地盤沈下は生じないものと予測されるため、環境は保全されると考えています。</p> <p>なお、事業予定者は、トンネルの施工にあたり、地下水に影響が生じないように、十分な対策を講じて進めるとしてはいますが、万一、工事に伴い井戸水が涸れる等の被害が生じた場合は、「公共事業に係る工事の施行に起因する水枯渇等により生ずる損害等に係る事務処理について（昭和59年9月 中央用地対策連絡協議会理事会決定）」に基づき、適切に補償することとしています。</p> <p>また、岸谷生麦線のトンネル掘削工事においては、地下水位が一時的に低下したものの、工事完了後は、回復する傾向が続いていると、事業者である横浜市から聞いています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.E-4

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
E 氏	<p>○ 北線と交錯する国道15号線の交通量は1日約4万台で、北線は7万4000台/日プラス併設の一般道路1万台/日でマックス交通量8万4000台/日を想定している。北線の約半分の交通量4万台/日となっている国道15号線の排気ガス濃度の現状は、北線の予測排出濃度の10倍である。交通量が半分で10倍の濃度が出ている。アセスメントの予測値はでたらめである。</p> <p>事後調査という名目で地元住民の要望により地域の幹線道路の大気測定と騒音を測定してもらった。その結果、大気はひどく、幹線道路の騒音も全部オーバーしている。アセスメントで出した数字とは、似て非なるもので、あまりに違い過ぎる。</p> <p>手続きの中で、まじめにちゃんと測定すれば現状がどうなのか分かるが、やらなかったのである。都市計画手続きが終わった時点で、住民の要望によって調査した結果がこれなのである。</p> <p>北線の周辺住民としては、北西線と接続することにより、車種も通行時間帯も交通量も変わるため、北線のアセスメントを最初からやり直して欲しい。都市計画はともかく、アセスメントをきちんとやってほしい。このままでは、われわれに死ねというのと同じで、10万台/日から15万台/日ぐらいの交差点の中に生活しているようなものだ。</p>	<p>○ ご意見は、今回の「横浜国際港都建設計画道路の変更の素案」に関するものではなく、北線の平成12年7月の都市計画決定に併せて実施した環境影響評価に関するものですが、北線の環境影響評価は、「道路環境整備マニュアル（平成元年1月 社団法人 日本道路協会）」等に基づき実施しており、環境基準などを参考に設定した環境保全目標が達成され、周辺環境に著しい影響を及ぼすことはないと考えています。</p> <p>また、北線の環境影響評価は、東名高速道路まで接続する自動車専用道路のネットワークを想定して、実施しており、予測・評価の内容については、横浜市環境影響評価審査会の審査などを経た適正なものであることから、北線の環境影響評価手続きの再実施は必要ないと考えています。</p> <p>なお、首都高速道路株式会社では、北線の工事中及び供用後の交通量、大気環境、道路交通騒音などに関する調査を適切に実施することとしています。</p> <p>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、首都高速道路株式会社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ることとしています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.E-5

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
E 氏	<p>○ 生麦地域の小学校のぜん息発生率は、20%前後で、全国の4倍、神奈川県は3倍、横浜市の2倍となっている。それでも学校のすぐそばに高速道路のトンネルの出口を造っている。このため、排ガス処理装置や換気所の脱硝装置の設置を要求しているが、いい返事を全然出さない。今の技術でできることをやってほしい。北西線でも設置すればさらに良くなるはずである。</p>	<p>○ 北西線の換気所が大気質に与える影響については、「道路環境影響評価の技術手法（平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所）」に基づき、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の予測・評価を行うこととしており、詳細については、今後、縦覧する環境影響評価準備書でお示しすることになりますが、「環境のあらまし」に示されているとおり、環境基準との整合が図られていると考えています。</p> <p>なお、北線について、首都高速道路株式会社では、「高速横浜環状北線環境影響評価準備書」に対する横浜市長等の意見を尊重し、換気所に除塵装置を設置することとしています。</p> <p>また、供用直前の大気質の状況を勘案して、換気所に脱硝装置の導入を検討していくこととしており、導入することになった場合にも対応できるよう、換気所の設計が行われています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No.E-6

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
E 氏	<p>○ 生麦ジャンクションの規模縮小は非常に危険である。将来、物流のコストダウンのためには、車を大きくしなければならない。インターチェンジを小さくしてどうするのか、大型車は曲がれない。また、トンネルの直径を小さくし、逃げ場のないところで車線の幅を狭くしたら安全に走れない。</p> <p>こんなことも考えていない。造ることしか考えていない。安全に使うことを全く考えていない。そして住民の健康も考えていない。こんなばかな計画はさっさとやめるべきであり、財政的にも問題がある。</p>	<p>○ ご意見は、今回の「横浜国際港都建設計画道路の変更の素案」に関するものではなく、平成19年11月に行った北線の都市計画変更に関するものですが、この変更では、建設コストの削減や、周辺環境への配慮の観点から計画を見直し、生麦ジャンクションのコンパクト化のほか、トンネル区間において、2.5mの左側路肩を確保した上で、車線幅員を3.5mから3.25mに縮小するなどの変更を行っています。</p> <p>この都市計画変更にあたっては、「道路の構造は、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない。」という道路法第29条の原則に従い、道路構造の一般的な技術的基準として国が定めている「道路構造令」に基づき設計を行っています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No. F - 1

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
F 氏	<p>○ 素案の段階では、北西線の事業費が2450億円掛かりそうだと平成32年の交通量が4万9600台になるなど一つずつの諸元については質問に答えてくれた。</p> <p>しかし、費用対効果がどうなるか。この道路を本当に造っていいのか。まだ答えを聞いていない。</p> <p>今回の素案ではなく、今後の都市計画案で多分示されると思うが、その時のポイントとして要望したいことがある。</p> <p>それは、世代間を越えた負担をどうするかという点で、後から掛かる修理費をどこまで見込むか。道路を造ってメリットがある地域と、メリットがあまりない地域との差をどうするか。投資の時に掛かる金利を何パーセントとみるか。こういった費用対便益の議論を整理して出してほしい。</p> <p>また、北西線の想定走行台数が時代が変わり少なくなった時に、この便益がどういう具合に変化するのか。その影響もしっかり分析してほしい。</p> <p>○ 都筑区民にとって北西線は全くメリットがない。</p> <p>しかし、都筑区内の道路には、通過交通が非常に多くて困っており、北西線ができると、この通過交通が少なくなる。これが都筑区民のメリットなので、きちんと計算して出してほしい。</p> <p>そのためには、コストが掛かるとみんな下を通るので、私は、青葉インターと都筑インター間の通行料金は0円にしてそこを通れば得だということたちにすればいいと言っている。</p> <p>このように都筑区民にとってもメリットがあるということをきちんと示さないと、われわれは反対だということになる。</p>	<p>○ 高速横浜環状北西線（以下「北西線」という。）の費用対効果については、事業実施段階までに、道路構造等の詳細な検討を行い、事業費を精査するとともに、最新の交通量推計を用いて、「費用便益分析マニュアル（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）」に基づき算定することとしています。</p> <p>なお、費用の算定にあたっては、道路の維持管理に要する費用も組み込まれます。</p> <p>○ 横浜市などが平成17年8月に公表した「概略計画」でお示ししているように、北西線の整備により、東名高速道路と第三京浜道路の間を一般道路を使って通過する大型車が約2割減少すると試算されていることなどから、北西線は、周辺地域の道路における混雑の緩和、沿道環境の改善、交通の安全性の向上などに寄与するものと考えています。</p>

横浜国際港都建設計画道路の変更の素案に関する
都市計画公聴会の公述意見の要旨と考え方

No. F-2

公聴会 平成21年6月1日

公述人	公述意見の要旨	考え方
F 氏	<p>○ 私は十数年前に恩田元石川線の住民参加による道路づくりに参加した。</p> <p>北西線のパブリックインボルブメントは、その時に比べていろいろ意見を言うチャンスがあったものの非常に不満が残っている。</p> <p>今回の場合は、恩田元石川線の時のような少数で意見交換する委員会がなかった。</p> <p>私もいろいろ言ったから、パブリックインボルブメントでの意見は書いてあるので、無視はしていないが、結局、回答をいただけないのでコミュニケーションというか会話がなかったというのが非常に残念だ。</p> <p>どこが本当に良かったのか悪かったのか、その評価を都市計画決定手続きに入った段階で、総括してほしい。</p> <p>私の個人的評価としては、横浜市で行われた住民参加の道路づくりは非常に良かったが、北西線のパブリックインボルブメントは悪かった。</p> <p>○ 環境アセスメントについては、地下水、騒音、NO2、振動が心配だが、きちんとした回答がない。</p> <p>今回の場合は、どう転んでも道路を造るという前提でいるから、行政と市民との間に一体感、信頼感が欠けてしまっている。</p> <p>これから正式な手続きが始まるので、都市計画決定に至るまでの手続きの中で行政は市民の質問にきちんと答えてほしい。</p>	<p>○ 北西線の計画検討は、平成15年6月から市民の皆様へ情報を提供しつつ、広くご意見を聴き、それらを計画策定に反映していくP I（パブリック・インボルブメント）手法により構想段階から進められています。</p> <p>北西線のP I手続きの特徴は、公正中立な立場からの助言、評価を目的とした有識者委員会を設置したことや、ルート・構造の代替案の策定に市民等の懸念やニーズを反映したことなどが挙げられ、有識者委員会において、先進的な事例として一定の評価が得られています。</p> <p>これまで横浜市などは、「自治会・町内会等との会合」や「オープンハウス」を開催し、全市域を対象とした広報誌「であい道」を配布するなど、市民の皆様への説明、情報提供、意見聴取に努めるとともに、P I手続きの中でいただいたご意見については、概略計画の検討の節目で、パンフレット等に集約してお答えしてきましたが、今後も引き続き、事業の各段階で、住民の方々の理解が得られるよう、説明に努めることとしています。</p> <p>○ 北西線が周辺環境に与える影響の詳細については、都市計画手続きと併せて実施する環境影響評価手続きの中で、今後、環境影響評価準備書を縦覧してお示しするとともに、説明会を開催します。また、準備書に関する意見書を受け付け、いただいたご意見の要旨とそれに対する見解をまとめた見解書を作成して縦覧します。</p> <p>なお、平成21年3月に事業予定者（横浜市と首都高速道路株式会社）が取りまとめた「環境のあらまし」に示されているとおり、遮音壁の設置など、必要に応じて環境保全のための適切な措置を講じることにより、周辺地域の環境は保全されるものと考えています。</p>