

意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解

- 意見書の提出総数 880通（賛成12通、反対868通）
- 公聴会における公述人の公述 11組（起業者を含む。）

【上郷公田線道路整備事業】

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
I 事業計画 (財源・優先 順位)	① 「横浜市中期4か年計画2014～2017」では、歳入マイナス歳出が黒字になることはなく、市債を新たに6,000億円発行する計画になっている。国も国内総生産に対して200%以上の債務残高を抱え、赤字解消の目処はたてられていない。財政悪化が進む日本で、維持・補修費も用意できなくなることが確実な本事業は直ちに中止する以外にない。 横浜市は土地収用法第20条第2号に規定する「当該事業を遂行するために十分な能力」を有しない。	起業者は、本件事業について平成26年度予算において、道路特別整備費として約92億円を計上し、今後も本件事業を施行するために必要な予算を継続的に確保できるものと考えている。よって、土地収用法第20条第2号に規定する「当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者」と認められる。
	② 将来車の保有は減少が見込まれており、車が減少する今後の社会では渋滞はさらに減少するので、本計画の必要性はなく無用な投資。	本件事業は、「将来交通需要推計手法（道路）」（平成22年11月 国土交通省）に基づき、人口の増減等を見込んで交通量を適切に推計していると認められる。
	③ 高速横浜環状南線は、さがみ縦貫道路の整備、横浜環状北線、北西線の整備開始により、主要目的がすでに達せられており不要。環状4号線は拡幅や交差点改善の計画により混雑緩和可能。したがって、環状南線へのアクセス、環状4号線の混雑緩和が主要目的の上郷公田線は二重投資となり不要である。	起業者は、高速横浜環状南線（以下、「環状南線」という。）がその一端を担う横浜環状道路は、横浜市（以下、「市」という。）都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び環境改善への寄与等を図るとともに、市の経済活動と暮らしを支える社会資本として重要な役割を果たす道路であるとしている。 本路線は環状南線に公田インターチェンジ（仮称）を介して接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高めるものであり、高速道路を介した時間短縮が図られる。これにより、近隣地区との交流や連携を活発にし、市南部地域の活性化に寄与するとともに、首都圏の広域的な道路網に直結することで首都圏各地との連絡利便性の向上も期待される。 また、本路線は主要地方道原宿六ツ浦（環状4号線。以下、「原宿六ツ浦」という。）の渋滞緩和も目的の一つとしているが、原宿六ツ浦も市の幹線道路ネットワーク（都市計画道路網）として位置づけられており、西側から拡幅事業を順次進めているところである。本路線は、原宿六ツ浦拡幅事業と相まって栄区及び市南部地域の幹線道路ネットワークを充実させ、原宿六ツ浦の混雑緩和、神戸橋交差点から桂町交差点までの所要時間の短縮に寄与するなど、円滑な道路交通を担う重要な路線と認められる。 さらに、本路線は他にも、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る第1次緊急輸送道路に指定され、防災対策路線としても位置づけられていることから、早期に整備する必要があると認められる。
	④ これ以上の借金を後世に残さないことが必要で、多大な負担を増加させるような不要・不急な事業は行うべきでない。	

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
I 事業計画 (財源・優先 順位)	<p>⑤ 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、桂台地区では、まだ40何年しかたっていないが、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る。市役所建屋の更新もしかり、道路も、新聞で報道されたように国道1号を跨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る。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。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。</p> <p>上郷公田線は横浜市の悪化する財政状況から勘案しても、必ずしも優先すべき事業ではなく、災害、防災対策上から必要不可欠の事業や、既存道路の点検・整備・バリアフリー化等を優先すべき。</p>	<p>起業者は、環状南線がその一端を担う横浜環状道路は、市都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び環境改善への寄与等を図るとともに、市の経済活動と暮らしを支える社会資本として重要な役割を果たす道路であるとしている。</p> <p>本路線は環状南線に公田インターチェンジ（仮称）を介して接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高めるものであり、高速道路を介した時間短縮が図られる。これにより、近隣地区との交流や連携を活発にし、市南部地域の活性化に寄与するとともに、首都圏の広域的な道路網に直結することで首都圏各地との連絡利便性の向上も期待される。</p> <p>また、本路線は原宿六ツ浦の渋滞緩和も目的の一つとしているが、原宿六ツ浦も市の幹線道路ネットワーク（都市計画道路網）として位置づけられており、西側から拡幅事業を順次進めているところである。本路線は、原宿六ツ浦拡幅事業と相まって栄区及び市南部地域の幹線道路ネットワークを充実させ、原宿六ツ浦の混雑緩和、神戸橋交差点から桂町交差点までの所要時間の短縮に寄与するなど、円滑な道路交通を担う重要な路線と認められる。</p> <p>さらに、本路線は他にも、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る第1次緊急輸送道路に指定され、防災対策路線としても位置づけられていることから、早期に整備する必要があると認められる。</p>
	<p>⑥ 道路を造る費用を保育園等にまわしてほしい。</p>	
	<p>⑦ 上郷公田線の用地は遊歩道とサイクリングロードを整備して住民の健康増進に役立つ緑地公園とすることが望ましい。</p>	
	<p>⑧ バイパス効果の低い上郷公田線より環状4号線の整備や4車線化の方が重要かつ喫緊課題であり、市民のためになり費用も安い。上郷公田線の200数十億もかかる事業は市民にとって公益性はなく、用地の強制収用してまで行う必要はない。</p>	

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
I 事業計画 (事業の見直し)	<p>① 住民は安全な横断歩行と車両の安全通行の確保、上郷公田線の渋滞の解消、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、支持しているが解決していない。</p> <p>また、湘南桂台地域は横浜まちづくり計画に指定されている第一種低層住居専用地域のため各種環境影響評価値は基準値を超え、都市景観を阻害するので、「桂台地区」の1,500mは全線地下トンネルとすべき。</p>	<p>起業者は、本路線「桂台地区」の道路計画については、平成16年度から平成17年度までに当該地区沿線にお住まいの方から委員を募集して、上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討会（以下「検討会」という。）を計11回開催し、その検討会の中でも全線地下トンネルに関する意見が出ていたが、「本路線は、環状南線のような自動車専用道路ではなく、横浜市道として一般の生活の用に供する道路であり、全線トンネルとした場合、既存道路からの乗り入れが不可能となることから、当該地区周辺の利便性を欠くこととなる」、「建設費も地表式と比較し大きなものとなる」ことなどを説明したとしている。</p> <p>これらの状況を踏まえ、部分的にトンネル構造とする案を含めた複数案を地域の方々に提示し、いただいた意見を参考にしながら「部分トンネル構造」に決定したとしている。</p> <p>また、平成26年度には、環状南線の工事説明会において上郷公田線の計画について多くの意見をいただいたので、自治会の方々と計4回の意見交換会を開催し、話し合いを行ったとしている。</p> <p>今後も現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。</p> <p>なお、本事業は、環境影響評価法（平成9年法律第81号）及び横浜市環境影響評価条例（平成22年条例第46号）において規定される対象事業の要件に該当しないため、同法及び同条例に基づく環境影響評価を実施していない。</p>
	<p>② 本事業計画はバブル経済、人口増加の時代に立案されたものであり、人口減時代に見直しをせず事業認定を得ようというのとは適正且つ合理的でない。人口増加が継続することを前提とした計画は、一旦、凍結して時代の変化に見合った計画であるか見直すことが必要。</p>	<p>本件事業は、「将来交通需要推計手法（道路）」に基づき、人口の増減等を見込んで交通量を適切に推計していると認められる。</p>

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
I 事業計画 (トンネルの 安全性)	<p>① 住民は、地盤沈下が基準値以内でも生活に支障をきたすことから、地盤沈下が限りなくゼロになるよう計画の見直しを求めている。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条の公共の福祉の精神に反する。</p> <p>② 朝日平和台は、大きな谷のところに大量の盛土をした。大雨が降ったとき、大地震が来たときに崩れ地盤沈下が起こる。そういうところに4車線のトンネルを掘る、しかも上も薄くて下はすかさずかの場所につくるとするのは、合理的でなく適切な利用でもない。 また、「桂町トンネル」建設予定地は、丘陵地帯を切土、土被りも薄くかつ軟弱地盤を盛土で宅地造成し、地下水位も地表面に近く、地盤沈下、崩落リスクが高いので大型トンネル施工に適していない。 さらに、大規模防空壕も存在しており、住民に対して工事中及び供用後も地盤沈下リスクを押し付けるものである。こうした、トンネル周辺の地盤沈下について住民にわかりやすく説明されておらず、どのような悪影響が出るか分からない。</p> <p>③ 桂町交差点と神明社との間の土被りが浅く、軟弱な地質(風化泥岩)にトンネルを掘削すれば、NATM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沈下を完全に防げるとは思えない。どの様な補助工法を併用しても、NATM工法で道路トンネルを造ることは適格性に欠き、経路を変更すべきである。 起業者が経験のない工事を最初から住宅密集地で実施するという無責任は許されない。さらに、地下水の流出による圧密沈下の恐れもある。</p>	<p>起業者は、桂町トンネル(仮称)の施工に係る管理基準値については、「建築基礎構造設計指針 2001年改定 日本建築学会」に基づき、適切に算出したとしている。 また、トンネルの施工については、地盤への影響を極力少なくするよう努めている。</p> <p>起業者は、トンネル掘削に伴う地表面沈下の管理基準値を設定し、過年度に実施している地質調査の結果から管理基準値を満足できる補助工法を選定しており、この補助工法を併用することで施工が可能と考えている。 また、施工中の地山及び周辺環境条件の変化、地山の挙動等に注意し、適切な施工ができるよう必要な調査及び計測を行うとしている。 なお、平成21年7月に2回桂町トンネル(仮称)計画に関する住民説明会を実施したとしている。</p>
I 事業計画 (用地取得)	<p>① 桂町トンネルについて、事業者は当初すべて「区分地上権」による買収対象とし、街を分断させないと明言していたが、その後①土被り10米以上は区分地上権、②同10米以下は地上の土地建物を買収すると変更して②の買収を強行している。しかし、本来①該当の一部地権者に対しては原則に反し土地、建物を買収した。</p>	<p>起業者は、桂町トンネル(仮称)の保護層については、他トンネルの事例及び本トンネルの立地条件等を考慮し、上方保護層を10mと設定し、土被り10m以上は区分地上権(使用)、10m未満は用地取得(収用)することとし、区分地上権の設定が、土地所有者の通常の用法を妨げる場合には、「横浜市の公共用地取得等に伴う損失補償基準規程(昭和43年6月 達第19号)」に基づき、土地所有者の請求により適正に用地取得を行っているとしている。</p>
I 事業計画 (計画交通 量)	<p>① 上郷公田線の予測交通量の(起業者)試算は、9,900~14,100台/日と恣意的に過小評価している。現在の環状4号線の交通量等からすれば、その予測交通量は、25,000台/日となるのは明白。「桂台地区」の予測交通量はあまりにも作為的・恣意的に操作された数字であり、桂台地区の街路の予測交通量は増大する。当該事業の最初から建設計画、環境アセスメントを見直すべきである。</p>	<p>本件事業は、「将来交通需要推計手法(道路)」に基づき、人口の増減等を見込んで交通量を適切に推計していると認められる。</p>

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
I 事業計画 (計画交通量)	② 道路構造令では、信号設置が多い箇所の交通量では、予測交通量の8割とするよう規定されている。2,720台分の交通容量が足りない。湘南桂台の街中に外部一般車両が入り込み、車両事故・人身大事故等の輪禍、交通事故が多発し、また騒音・排ガスなどの環境基準はクリアできない。	本件事業は、「将来交通需要推計手法(道路)」に基づき、人口の増減等を見込んで交通量を適切に推計していると認められる。 なお、起業者は、本路線「上郷地区」、「桂台地区」の適切な車線数については、時間単位の交通量による検証を行い、予定されている2車線で交通処理できるものと考えている。
I 事業計画 (ルート選定)	① 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。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だ。路線選択の誤りが地震対策等の瑕疵、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。	路線選定に当たっては、既存集落連たん地区の回避、幹線道路との有機的連携、沿線地域の土地利用計画との整合、事業の経済性などを勘案するとともに、道路構造令第3条に定める第4種第1級の構造規格に適合するよう、社会的、技術的及び経済的観点から、極力避けるべき地点(コントロールポイント)を考慮して最も合理的なルートを選定したものと認められる。 なお、本路線は、平成7年4月に都市計画決定された内容と基本的内容について整合している。
	② 住宅地の地下浅くにトンネルを掘るのは中止し、別のルートを選定すべき。	
	③ 環状4号線桂町交差点に接続するのを取りやめ、北鎌倉方面に延伸すべき。鎌倉市の直下型地震津波災害の際、藤沢方面の鉄道・電車・道路は寸断され、住民及び観光客は大船方面に退避せざるを得ない。北鎌倉方面から公田ICに直接繋がれば緊急輸送路として有効。公益の観点から、横浜市道にこだわらず「公田・北鎌倉街路」に都市計画を変更すべき。	
	④ 上郷公田線を跨いでグリーンテラス本郷台側と公田ハイツ側を結ぶ道路は、1本の歩道橋と交差点の2本しか計画されていない。現在自由に往来ができて両側の交流が、32m幅の広い道路により著しく制限され不便をきたす。また、地域が南北に分断され活力が失われ、ダメージが大きい。	

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
Ⅱ 整備効果 (バイパス効果)	<p>① 上郷公田線は環状4号線のバイパスとされているが、渋滞緩和には何ら効果をもたらさない。なかでも神戸橋付近では、予測交通量9,000台～9,900台/日とされているが、バイパス効果で1万台通ると仮定した場合、公田ICの出入りの車はゼロになり、公田ICは不要となる。</p> <p>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らない。神戸橋から桂町までの間に、10カ所くらいの交差点ができ簡単には通過できない。バイパス効果は小さいと言える。</p>	<p>本件事業は、「将来交通需要推計手法(道路)」に基づき、人口の増減等を見込んで交通量を適切に推計していると認められる。</p> <p>本路線によって原宿六ツ浦を利用していた通過交通を環状南線へ転換させるとともに、原宿六ツ浦の交通を本路線へ分担させることが可能となり、並走する原宿六ツ浦の混雑緩和、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とともに、本郷台駅や栄区役所などの公共施設が存する栄区中心部への移動が容易になり、本路線周辺の利便性の向上が期待される。</p> <p>また、本路線は、環状南線に公田インターチェンジ(仮称)を介して接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高めるものであり、高速道路を介した時間短縮が図られる。</p> <p>さらに、本路線は、環状南線とともに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る第1次緊急輸送道路に指定され、防災対策路線としても位置付けられていることを確認しており、原宿六ツ浦が重大事故などにより長時間に及ぶ通行止めとなった場合においても、本路線を利用した交通が可能となることから、多重性(リダンダンシー)が確保され、地震などによる大規模災害時にも同様に、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寄与するものと認められる。</p> <p>なお、起業者は、「桂台地区」については、これまでも検討会や意見交換会を開催し、地域の方々と話し合いを続けており、今後も平成19年に決定した現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。</p> <p>信号機や横断歩道などは、関係機関と協議のうえ決定されるものであるため、起業者としては、関係機関と協議しながら、良好な交通環境が提供できるよう努めるとしている。</p>
	<p>② 現計画の「栄区役所」から「公田IC」、「栄区役所」から「日野IC」への時間差は僅か8分にすぎない。この程度の時間差は費用対効果の観点からも成り立たない。</p>	<p>本件事業が整備されることによる時間短縮効果としては、神戸橋交差点から桂町交差点間の延長3.2kmの区間において約6.7分の時間短縮効果が見込まれることから、一定程度の効果があると認められる。</p>
	<p>③ 環状4号線の拡幅計画は本郷車庫(神奈中車庫)までであり、上郷公田線が出来ると神戸橋交差点～西ヶ谷団地入口交差点の200m区間や環状4号線との出入りで渋滞が発生する。上郷公田線の西ヶ谷団地入口交差点～桂台第四公園付近の1,300m区間では5箇所の交差点と2本の緑道が横断し、上下線ともに渋滞が発生する。</p>	<p>本件事業は、「将来交通需要推計手法(道路)」に基づき、人口の増減等を見込んで交通量を適切に推計していると認められる。</p> <p>起業者は、本路線は原宿六ツ浦の渋滞緩和を目的の一つとしているが、原宿六ツ浦も市の幹線道路ネットワーク(都市計画道路網)として位置づけられており、西側から拡幅事業を順次進めているところであり、原宿六ツ浦拡幅事業と相まって栄区及び南部地域の幹線道路網を充実させ、円滑な道路交通を担う重要な路線と認められる。</p> <p>なお、起業者は、本路線「上郷地区」、「桂台地区」の適切な車線数については、時間単位の交通量による検証を行い、予定されている2車線で交通処理できるものと考えている。</p>

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
II 整備効果 (バイパス効果)	④ 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、渋滞は全くななくなっていたと言ってもいい。申請理由に挙げている環状4号線の東側は、交通混雑しているとは言えない。今後同線は拡幅や交差点改善の計画により混雑緩和可能。 また、横浜環状南線が作られて、公田ICができた場合でも対応できる。	平成22年度道路交通センサスによると、原宿六ツ浦の自動車交通量は南河内で19,300台、混雑度は1.44となっている。 本路線を整備することにより、自動車交通については、原宿六ツ浦の交通を本路線へ分担させることが可能となり、並走する原宿六ツ浦の混雑緩和、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。 起業者は、本路線は原宿六ツ浦の渋滞緩和を目的の一つとしているが、原宿六ツ浦も市の幹線道路ネットワーク（都市計画道路網）として位置づけられており、西側から拡幅事業を順次進めているところであり、原宿六ツ浦拡幅事業と相まって栄区及び南部地域の幹線道路網を充実させ、円滑な道路交通を担う重要な路線と認められる。 また、本路線は、環状南線に公田インターチェンジ（仮称）を介して接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高めるものであり、高速道路を介した時間短縮が図られる。 さらに、本路線は環状南線とともに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る第1次緊急輸送道路に指定され、防災対策路線としても位置付けられていることを確認しており、原宿六ツ浦が重大事故などにより長時間に及ぶ通行止めとなった場合においても、本路線を利用した交通が可能となることから、多重性（リダンダンシー）が確保され、地震などによる大規模災害時にも同様に、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寄与するものと認められる。
II 整備効果 (アクセス性)	① 上郷公田線は横浜環状南線の上を借りて建設するとのことだが、そもそも高速道の必要性がないことから上郷公田線も不要。	起業者は、環状南線の完成により、釜利谷ジャンクションで一般国道16号（横浜横須賀道路）に接続することから、市域における高速交通ネットワークが形成され、さらに、栄インターチェンジ・ジャンクション（仮称）において供用予定である圏央道の他の区間と接続することから、市域のみならず首都圏における広域的な高速交通ネットワークが形成されるとしている。 本路線は、環状南線に公田インターチェンジ（仮称）を介して接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高めるものであり、高速道路を介した時間短縮が図られる。
	② 環状北線と北西線により東名高速と繋がる事により、事業者の言う物資の運搬という点はクリアされる。このように横浜環状南線は主要目的がすでに達せられており不要。したがって、環状南線へのアクセス目的の本計画も不要。	起業者は、横浜環状北線及び北西線と環状南線は、ともに環状方向の広域幹線道路であるが、横浜環状北線及び北西線は「市北部と横浜都心・湾岸エリアの連絡を強化すること」、「保土ヶ谷バイパスに集中する交通を分散し、混雑緩和を図ること」等を目的としているのに対し、環状南線は「市域のみならず首都圏における高速交通ネットワークを形成すること」を主な目的としている。 本路線は、環状南線に公田インターチェンジ（仮称）を介して接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高めるものであり、高速道路を介した時間短縮が図られる。

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
II 整備効果 (アクセス性)	<p>③ 横浜市は上郷公田線を高速横浜環状道路環状南線へのアクセス道路と位置づけている。しかし、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、地元にとって通過道路でしかなく、地元への寄与はほとんど見込まれない。</p>	<p>本路線によって原宿六ツ浦を利用していた通過交通を環状南線へ転換させるとともに、原宿六ツ浦の交通を本路線へ分担させることが可能となり、並走する原宿六ツ浦の混雑緩和、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とともに、本郷台駅や栄区役所などの公共施設が存する栄区中心部への移動が容易になり、本路線周辺の利便性の向上が期待される。</p> <p>本路線は、環状南線に公田インターチェンジ（仮称）を介して接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高めるものであり、高速道路を介した時間短縮が図られる。</p> <p>また、本路線は、環状南線とともに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る第1次緊急輸送道路に指定され、防災対策路線としても位置付けられていることを確認しており、原宿六ツ浦が重大事故などにより長時間に及ぶ通行止めとなった場合においても、本路線を利用した交通が可能となることから、多重性（リダンダンシー）が確保され、地震などによる大規模災害時にも同様に、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寄与するものと認められる。</p>
	<p>④ 横浜市は「栄区町づくり」冊子で湘南桂台地区は本郷台地域へのアクセスを期待しているが、そのような住民要望はない。多くの住民は、港南台駅、大船駅を利用しているのが実態で、栄区役所、横浜栄共済病院へも、今の4号線で十分行くことができ何の支障もない。</p> <p>上郷公田線の必要性は全く感じられない。桂台地区の住民の利用駅は港南台駅か大船駅であり、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る。</p>	<p>平成22年度道路交通センサスによると、原宿六ツ浦の自動車交通量は南河内で19,300台、混雑度は1.44となっている。</p> <p>「横浜市都市計画マスタープラン-栄区プラン-栄区まちづくり方針（栄区役所 平成16年12月）」では、「区南東部から区の中心部を直結する上郷公田線の整備を促進し、幹線道路ネットワークの形成をはかります。」、「幹線道路の整備等により、バスの定時運行の促進をはかるとともに、高齢化社会に対応するため、小型バスによるきめ細かいバス路線の導入やバス路線の再編を検討し、利用しやすいバス路線の充実をはかります。」と記載されている。</p> <p>また、「栄区まちづくり行動計画（栄区役所 平成22年2月）」では、栄区の現状と課題について、原宿六ツ浦の交通集中が挙げられており、「4車線化、交差点改良や代替ルートの整備などが急務です。」と記載されている。バス交通については、「区民の最も身近な移動手段であり、～中略～駅を中心としたバス網の整備や利用促進、地域主体の乗合型交通サービスに対する支援などを検討することが必要です。あわせて、バス運行の基礎づくりの一環としても、道路整備を進めることが必要です。」と記載されている。</p> <p>さらに、「本郷台駅周辺地区まちづくり構想（栄区役所 平成27年5月）」では、「区内各地からバスアクセスできるようにします。特に、上郷公田線を活用したバスルートは、早期に導入するよう調整します。」と記載されている。</p>
	<p>⑤ 道路整備後、市営バスを1時間に10本程度運行する計画があれば本郷台駅までの利便性は向上するが、そのような計画が具体的にない状況では、整備効果として期待できない。</p>	
	<p>⑥ 本郷台駅周辺のアクセスの強化については、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、交通混雑、渋滞はなくなっており、本郷台駅周辺へのアクセス強化の必要性はない。</p>	

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
II 整備効果 (防災対策)	<p>① 環状南線と上郷公田線を跨いでグリーンテラス本郷台側と公田ハイツ側を結ぶ道路は、1本の歩道橋と交差点の2本しか計画されていない。グリーンテラス本郷台の避難場所は、公田ハイツ側にある公田小に設定されているため、歩道橋に人が集中し非常に危険になる。</p> <p>また、歩道橋が道路上に破損した場合、上郷公田線は道路の機能と併せて緊急輸送路としての機能も失う。なお、歩道橋の破損が起きない場合、多くの緊急自動車が上郷公田線に入ってくるが、渋滞している環状4号線には抜けられず、横の側道などに入っていくしかない。</p> <p>② 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は、災害対応上必要性が低い。</p> <p>③ 上郷公田線が地震等災害時に安全・安定であるとは断言できない。他の道路が心配なら上郷公田線も同じ。災害時対応で必要との理由は勝手な言い分。</p>	<p>起業者は、公田インターチェンジ（仮称）周辺については、本路線両側の往來を妨げないように、横断歩道橋、横断歩道をそれぞれ2か所ずつ計4か所設置し、現在の横断機能を確保する計画としている。</p> <p>また、歩道橋の設計においては、必要な耐震設計を行っているとしている。</p> <p>本路線は、栄区及び市南部地域の幹線道路ネットワークを充実させるとともに、原宿六ツ浦の混雑緩和、神戸橋交差点から桂町交差点までの所要時間の短縮に寄与するなど、円滑な道路交通を担う重要な路線であり、加えて、公田インターチェンジ（仮称）を介して環状南線へのアクセス性が高まることを確認している。</p> <p>本路線は、環状南線とともに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る第1次緊急輸送道路に指定され、防災対策路線としても位置付けられていることを確認しており、原宿六ツ浦が重大事故などにより長時間に及ぶ通行止めとなった場合においても、本路線を利用した交通が可能となることから、多重性（リダンダンシー）が確保され、地震などによる大規模災害時にも同様に、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寄与するものと認められる。</p>
III 環境 (生活環境全般)	<p>① 桂町トンネル計画は、周辺住民の貴重な公共の憩いの場（はらっぱ）を半分に削ってアジサイ広場を破壊し、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撒き散らし、住環境を悪化させる。</p> <p>また、谷戸といわれる地形であり、現在でもオートバイ1台でも騒音とを感じる。日に数万台も車が通ったら、住環境に影響を及ぼすことは十分に考えられる。</p>	<p>本件事業は、環境影響評価法及び横浜市環境影響評価条例において規定される対象事業の要件に該当しないため、同法及び同条例に基づく環境影響評価を実施していない。</p> <p>ただし、本件事業のうち、国土交通省関東地方整備局及び東日本高速道路株式会社（以下「環状南線の起業者」という。）が施行する環状南線との重複施工箇所にある公田インターチェンジ（仮称）の施工区域については、都市計画決定権者である県知事が環状南線事業の環境影響の評価を本路線の影響も加味して平成6年12月に実施しており、その後、環状南線の起業者が同様に本路線の影響も加味した環境影響の照査（フォローアップ）を平成26年3月に実施している。いずれの結果においても大気質等については環境基準等を満足すると評価しており、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基準等は達成されると評価したことを確認している。</p> <p>また、本件事業の施工区域内のうち環状南線との重複施工箇所を除く土地（以下、「単独施工箇所」という。）については、起業者が任意で大気質、騒音、振動の予測評価を実施した結果、いずれも環境基準等を満足すると評価したことを確認している。</p>

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
III 環境 (生活環境全般)	<p>② 住宅地の真ん中を想定をはるかに超える大量の車が通過することは確実である。これによって重大な住宅環境汚染が進むことを看過できない。排ガスによる大気汚染、振動、騒音、交通弱者への対策など環境悪化は大きい。</p> <p>また、通過交通量の問題、それに伴う大気汚染、地盤、振動、騒音などに未だ住民は明解な回答を得ていない。(商業地域のデータでなく) 第一種低層住居専用地域である現在の環境を破壊しない数値を示してほしい。</p>	<p>交通量推計については、「将来交通需要推計手法(道路)」に基づき、人口の増減等を見込んで適切に推計していると認められる。</p> <p>本件事業は、環境影響評価法及び横浜市環境影響評価条例において規定される対象事業の要件に該当しないため、同法及び同条例に基づく環境影響評価を実施していない。</p> <p>ただし、本件事業のうち、環状南線の起業者が施行する環状南線との重複施工箇所にある公田インターチェンジ(仮称)の施工区域については、都市計画決定権者である県知事が環状南線事業の環境影響の評価を本路線の影響も加味して平成6年12月に実施しており、その後、環状南線の起業者が同様に本路線の影響も加味した環境影響の照査(フォローアップ)を平成26年3月に実施している。いずれの結果においても大気質等については環境基準等を満足すると評価しており、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基準等は達成されると評価したことを確認している。</p> <p>また、単独施工箇所については、起業者が任意で大気質、騒音、振動の予測評価を実施した結果、いずれも環境基準等を満足すると評価したことを確認している。</p> <p>なお、起業者は「桂台地区」においては、これまでも検討会や意見交換会を開催し、地域の方々と話し合いを続けており、今後も平成19年に決定した現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。</p>
	<p>③ 地域の分断、交通安全、細街路での輪禍、ごみの散乱、地域の安全等に懸念があるので、「桂台地区」の1,500mは全線地下トンネルとすべき。</p>	<p>起業者は、本路線「桂台地区」の道路計画については、検討会を計11回開催し、その検討会の中でも全線地下トンネルに関する意見が出ていたが、「本路線は、環状南線のような自動車専用道路ではなく、横浜市道として一般の生活の用に供する道路であり、全線トンネルとした場合、既存道路からの乗り入れが不可能となることから、当該地区周辺の利便性を欠くこととなる」、「建設費も地表式と比較し大きなものとなる」ことなどを説明したとしている。</p> <p>これらのことから、部分的にトンネル構造とする案を含めた複数案を地域の方々に提示し、いただいた意見を参考にしながら「部分トンネル構造」に決定したとしている。</p> <p>平成26年度には、環状南線の工事説明会において上郷公田線の計画について多くの意見をいただいたので、自治会の方々と計4回の意見交換会を開催し、話し合いを行ったとしている。</p> <p>今後も現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。</p>

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
Ⅲ 環境 (生活環境全般)	④ 大型車の混入率の増加に伴う交通事故のリスクは大きく、暴走族などの乗り入れも危惧される。	<p>起業者は、起業地周辺は5mにも満たない狭隘な幅員の道路が存在し、この狭隘な幅員の道路が原宿六ツ浦の抜け道として使用されるため、車両と歩行者がふくそうし歩行者は危険にさらされているとしている。本路線の整備により、通過交通が抑制されることでこの狭隘な幅員の道路の利用が容易になることが期待されるとともに、路線両側に幅員3.5mの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を行き交う歩行者の安全性が向上することとなり、自動車・歩行者ともに適正な道路利用が可能となるとしている。</p> <p>なお、暴走族等の乗り入れについては、交通管理者による取締り等で対応することである。</p>
	⑤ 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、当該地域住民への排気ガス被害による子ども、高齢者ぜんそく等の呼吸器系等の疾患が大いに心配される。騒音により夏場に窓を開けられなくなり高齢者の熱中症も懸念される。 また、工事中を含め、住民の健康にどのような影響が出るのか適切に評価されていないので子育てに影響が出るおそれがある。	<p>本件事業は、環境影響評価法及び横浜市環境影響評価条例において規定される対象事業の要件に該当しないため、同法及び同条例に基づく環境影響評価を実施していない。ただし、本件事業のうち、環状南線の起業者が施行する環状南線との重複施工箇所にある公田インターチェンジ（仮称）の施工区域については、都市計画決定権者である県知事が環状南線事業の環境影響の評価を本路線の影響も加味して平成6年12月に実施しており、その後、環状南線の起業者が同様に本路線の影響も加味した環境影響の照査（フォローアップ）を平成26年3月に実施している。いずれの結果においても大気質等については環境基準等を満足すると評価しており、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基準等は達成されると評価したことを確認している。</p> <p>また、単独施工箇所については、起業者が任意で大気質、騒音、振動の予測評価を実施した結果、いずれも環境基準等を満足すると評価したことを確認している。</p> <p>工事に際して起業者は、工事に用いる建設機械等について低騒音形のものを使用するなど騒音の防止に努め、散水等の実施、工事用車両への飛散防止カバーの設置など、粉じんの発生を抑えるよう努めるとしている。</p>
	⑥ 湘南桂台地域は、深夜・早朝における大型車の騒音・振動により、住民には多大な健康被害が生じる。	<p>起業者は、「桂台地区」においては、これまでも検討会や意見交換会を開催し、地域の方々と話し合いを続けており、今後も平成19年に決定した現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。</p>

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
III 環境 (大気)	① 大気汚染ではPM2.5が問題になっているが、これについて環状南線も上郷公田線も一切考慮されていない。また、環境アセスメントでPM2.5が評価されていない。	微小粒子状物質 (PM2.5) については、環境省において平成21年9月9日に「微小粒子状物質に係る環境基準について」が告示されているが、基準の達成期間は、「維持され又は早期達成に努めるものとする。」とされている。また、同年9月3日付け中央環境審議会会長から環境大臣への答申（微小粒子状物質に係る環境基準の設定について）では、その発生源は多岐にわたり、大気中の挙動が複雑であること等から科学的知見の集積が必要などの基準設定の課題が盛り込まれている。 さらに、現在の科学的知見を基に一般的な道路事業の環境影響評価の手法をとりまとめた「道路環境影響評価の技術手法（国土技術政策総合研究所資料）」において予測手法が示されておらず、また、「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（最終改正：平成25年4月1日国土交通省令第28号）において、予測対象項目とされていない。
	② 今後、予測交通量が確実に増えるので、環境基準はオーバーする。事業者が使用している排気ガスの拡散計算式はプルーム・パフ方式だが、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。今は3次元流体モデル解析法を用いている。 神戸橋の地形条件に合った3次元流体モデルでPM2.5の環境予測評価をした上で、環境基準が守られると判明するまで事業認定はしないほしい。	環状南線の起業者が本路線の影響も加味して実施し、本件事業の環境影響評価及び照査（フォローアップ）で用いられたプルーム式及びパフ式は、道路事業における大気質の予測で一般的に用いられている予測式であり、「道路環境影響評価の技術手法（国土技術政策総合研究所資料）」によれば、「広範囲にわたって適用可能としているのは、種々の道路構造及び気象条件に対して、現実の拡散濃度に基づき各種パラメータを設定しているためである。」とされている。 起業者は、各種パラメータを適切に設定することにより、種々の道路構造及び気象条件に対して適用が可能な予測式であり、その有用性は多くの実証実験により立証されているものと考えられるとしている。
	③ 平成17年の環境影響の照査結果では、公田インター付近では、高速道路と合わせると交通量は現状の約20倍程度と設定している。それに対し環境予測では道路完成後にNO2での大気汚染レベルは、約0.01ppm程度良化するとの結果である。交通量が20倍で、環境レベルが良化するのはおかしい結果である。	起業者は、環状南線の起業者による平成17年の環境影響照査については、環状南線の起業者が当時における適切な手法・基準を用いて算出したとしている。

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
Ⅲ 環境 (騒音)	① 透明な遮音板は騒音を乱反射させて、遮音板を飛び越え、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。平面交差する交差点周辺では築堤や遮音板などの遮音設備も設置できないので、騒音は環境基準値を大きく超える。	本件事業は、環境影響評価法及び横浜市環境影響評価条例において規定される対象事業の要件に該当しないため、同法及び同条例に基づく環境影響評価を実施していない。ただし、本件事業のうち、環状南線の起業者が施行する環状南線との重複施工箇所にある公田インターチェンジ（仮称）の施工区域については、都市計画決定権者である県知事が環状南線事業の環境影響の評価を本路線の影響も加味して平成6年12月に実施しており、その後、環状南線の起業者が同様に本路線の影響も加味した環境影響の照査（フォローアップ）を平成26年3月に実施している。いずれの結果においても、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基準等は達成されると評価したことを確認している。 また、単独施工箇所については、起業者が任意で大気質、騒音、振動の予測評価を実施した結果、いずれも環境基準等を満足すると評価したことを確認している。 なお、起業者は「桂台地区」においては、これまでも検討会や意見交換会を開催し、地域の方々と話し合いを続けており、今後も平成19年に決定した現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。
	② 低騒音舗装は、騒音予測計算から5デシベルを低減して環境基準内であればよいことになっている。この舗装の効果は交通量の多少にもよるが、3年程度で失われるため、5デシベルを差し引くのはやめてほしい。	起業者は、本申請に伴い実施した環境予測については、環境基準を満足しているとしている。なお、この環境予測については、低騒音舗装による低減効果は見込んでいないとしている。
	③ 環境影響評価及び照査時の騒音に係る測定の高さに問題がある。現在の実測値を測定しないで机上の予測では範囲内といわれても納得できない。騒音は上に伝わる性質を有するため、掘割や築山、遮音壁等が設置されたとしても、西ヶ谷団地や公田ハイツ、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騒音の被害からは避けられない。	本件事業のうち、環状南線の起業者が施行する環状南線との重複施工箇所にある公田インターチェンジ（仮称）の施工区域については、都市計画決定権者である県知事が環状南線事業の環境影響の評価を本路線の影響も加味して平成6年12月に実施しており、その後、環状南線の起業者が同様に本路線の影響も加味した環境影響の照査（フォローアップ）を平成26年3月に実施している。いずれの結果においても、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基準等は達成されると評価したことを確認している。環状南線の起業者は当該事業の施行に当たり、遮音壁等の設置を行うとしている。 なお、起業者は、高層階における騒音の予測評価については、環状南線の起業者のうち東日本高速道路株式会社にて実施の検討を行う考えであるとしている。 また、「桂台地区」においては、これまでも検討会や意見交換会を開催し、地域の方々と話し合いを続けており、今後も平成19年に決定した現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
Ⅲ 環境 (騒音)	④ 環状南線に係る平成17年の環境影響の照査結果では、公田インター付近は、高速道路と合わせると交通量は現状の約20倍程度と設定しているのに対し、道路完成後の環境予測では、騒音が3db良化するとしており、交通量が20倍となるのに環境レベルが良化するのはおかしい。遮音壁を設けるとしても音には直進性があるため、グリーンテラスに騒音が入ってくることから、データに信用がおけない。	起業者は、環状南線の起業者による平成17年の環境影響照査については、環状南線の起業者が当時における適切な手法・基準を用いて算出したとしている。
Ⅲ 環境 (動植物)	① 上之町と西ヶ谷の間の緑地について、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する。起業者は植樹などをして緑を確保すると説明をしているが、今ある生態系を戻すことはできない。一度壊した自然は絶対に戻らない。	起業者は、本路線「桂台地区」の道路計画については、検討会を計11回開催し、地域の方とともに基本計画案の策定に向けた検討を進めてきたとし、この検討会の中でも地域の緑に関する意見が出ているが、植栽等を適切に配置するなど緑化に努めることで地域の緑を保全するよう基本計画案を策定したとしている。 また、平成26年度には、基本計画案を基に地域の方と計4回の意見交換会を開催し、環境や景観等について話し合いを継続しているものとしている。 今後も現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。
Ⅲ 環境 (景観)	① 「桂台地区」では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計画だが、第一種低層住居専用地域として町づくりを進めてきた都市景観を著しく阻害する。	
	② 上郷公田線にかかる予定の横断歩道橋は都市景観を阻害する。	起業者は、公田インターチェンジ（仮称）周辺については、本路線両側の往来を妨げないよう横断歩道橋、横断歩道をそれぞれ2か所の計4か所設置し、現在の横断機能を確保する計画であるとしている。
Ⅳ 起業者の 姿勢等 (住民説明)	① 事業の必要性と実現可能性を周囲の関係者たちに誠実に説明できない者に、事業遂行の能力を認めることはできない。自動車専用道路へのアクセス道路が第一種低層住居専用地域を通ることの不安について、住民が理解できるような回答が得られていない。	起業者は、本件事業については、これまでも周辺自治会に対して説明会等を開催し、原宿六ツ浦のバイパス効果や環状南線のアクセスによる利便性の向上、緊急輸送路としての機能等を中心に事業の必要性を説明してきたとしている。 起業者は、今後も引き続き誠意をもって住民との話し合いを継続していくとしている。
	② 上郷公田線を工事用土砂搬出用道路としてダンプカーを走らせるような使用は住民として認められない。また、工事が長期間となることから工事中道路を横断するのが大変となる。	起業者は、本路線「桂台地区」については、公田インターチェンジ（仮称）工事で発生する建設発生土等の運搬路として利用を計画しており、桂台地区周辺の自治会に対し、工事説明会を4回、自治会との意見交換会を4回行ったとしている。 また、起業者は、現在、自治会を中心に地域の方と話し合いながら、鋼板の設置や交通誘導員の配置など環境や安全に配慮しながら工事を実施しているところであるとしている。

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
IV 起業者の姿勢等 (住民説明)	③ 関東地方整備局事業評価監視委員会で示された付帯意見「事業者は関係住民の納得を得る努力をせよ」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。横浜市等との意見交換を継続中であるが住民との合意には至っていないにもかかわらず事業認定申請を行うことは住民との信義に拘わるることである。住民の合意を得られるような十分な説明と対策もなく工事が進められるのは反対である。	事業評価監視委員会の「地域住民との十分な対話を実行することが必要である」等の付帯意見は、環状南線の事業評価の際に付されたものであり、本事業について付されたものではない。 しかしながら、起業者は、本事業は環状南線の関連事業であることから、地域住民の方々との対話の重要性については認識しており、これまでも周辺自治会を中心に地域の方々に対して事業に関する説明会等を実施するなど、事業に関する理解を求めているところであり、起業者は、今後も引き続き誠意をもって住民との話し合いを継続していくとしている。
	④ 質問・回答が噛み合わないまま時間切れで閉会が宣言された形式的な説明会であった事業説明会は無効である。事業者による地権者、関係住民に対する説明は不十分且つ不誠実である。住民説明会からやり直すべきだ。	土地収用法第15条の14の規定により、起業者は、事業認定申請に先立ち、説明会の開催その他の措置を講ずることが義務づけられており、事業認定申請書においてこれらの措置を講じたことを確認している。 また、説明会においては、起業者は事業の目的及び内容を説明し、その後に質疑応答の時間を確保し、事業に対する質問に対して回答を行っていることから、事業説明会は適切に実施されており、手続きに瑕疵があるとは認められない。
IV 起業者の姿勢等 (姿勢)	① 事業認定申請書に促進要望だけが存在したように書くのは、偏見と欺瞞によるものである。事実と反し誤解を与える記述をする者は、公平とは言えず、誠実に事業を行う能力があるとは認められない。	本件事業の早期完成を求める声は環状南線とともに強く、一般社団法人神奈川県商工会議所連合会などから、本件事業の整備促進を強く要望されている。 本件事業について懸念を持たれている住民がいることも把握しているが、起業者は、今後も引き続き誠意をもって住民との話し合いを継続していくとしている。
	② 横浜市は事業認定申請に必要な土地取得率は面積ベースで80%と公表しているが、国土交通省関東地方整備局では土地取得率は地権者ベースと公表している。上郷公田線の用地取得率は地権者ベースでは25%であるがこれを市民に隠し、面積ベースでは80%を超えているとして事業認定申請をおこなった。このような事業認定は許せない。	事業認定の申請時期については、土地収用法上特に規定されておらず、起業者の判断によるものである。 本件事業に必要な土地の面積は収用と使用の部分を含めて70,386㎡であり、平成26年9月末までに66,581㎡(約95%)の取得を完了している。 また、起業地内には区分所有物件が2件存しており、残権利者の約96%が区分所有物件に係る土地所有者及び関係人となっている。 起業者は、任意の交渉による解決が望ましいと考えており、2件の区分所有物件を含む残地権者には、これまでも自治会や管理組合等を対象とした事業説明や個別に用地取得の協議を重ねているところであり、今後とも誠意をもって用地取得の協議を重ね、円満に解決するよう努めるとしている。 なお、国が起業者となる事業は、「事業認定等に関する適期申請等について」(平成15年3月28日付け国総国調第191号)において、「事業認定の申請は、～中略～用地取得率が80パーセント～中略～となった時、又は用地幅杭の打設～中略～から3年を経た時までに、収用手続きに移行するものとする。」とされている。この趣旨は、「事業認定等に関する適期申請の実施について」(平成17年3月25日付け国総公第3号)において「本来、遅くとも80%または3年までに収用手続きに移行すべきものであって、用地取得率が小さい段階であったとしても、また、用地幅杭の打設から間もない時期であったとしても、昭和42年改正法の趣旨に即してそれが適切な時期と判断される限り、速やかに事業認定申請を行うことは可能であり、また、むしろそれが望ましい措置である旨改めて留意願います。」とされている。
	③ 地権者が事業用地全体で712名存在している中、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ことを目標としている環状南線に付随して強引に強制収用を行うことは、封建制度か絶対主義のごとくの権力の横暴である。	

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
IV 起業者の姿勢等(姿勢)	<p>④ 桂台地域には2本の緑道と5本の横断道路があり、買い物・幼児・小中学生の登下校で道路・病院へ行く生活道路である。横浜市長に「これら二つの緑道を分断・閉鎖しない」よう要望し、「貴自治会の要望に配慮する」との回答(平成17年11月23日道路第10168号)があった。また、小中学校の統廃合により横断する児童数は多い。こうした要望・状況について、起業者は十分に配慮すべきである。</p>	<p>起業者は、本路線「桂台地区」の道路計画については、検討会を計11回開催し、その検討会の中でも全線地下トンネルに関する意見が出ていたが、「本路線は、環状南線のような自動車専用道路ではなく、横浜市道として一般の生活の用に供する道路であり、全線トンネルとした場合、既存道路からの乗り入れが不可能となることから、当該地区周辺の利便性を欠くこととなる」、「建設費も地表式と比較し大きなものとなる」ことなどを説明したとしている。</p> <p>これらの状況を踏まえ、部分的にトンネル構造とする案を含めた複数案を地域の方々に提示し、いただいた意見を参考にしながら「部分トンネル構造」に決定したとしている。</p> <p>また、平成26年度には、環状南線の工事説明会において上郷公田線の計画について多くの意見をいただいたので、自治会の方々と計4回の意見交換会を開催し話し合いを行ったとしている。</p> <p>今後も現計画を基本として、交通安全、景観などに配慮しながら、整備計画や工事工程について引き続き地域の方々と話し合いを行っていくとしている。</p> <p>起業者としては、関係機関と協議しながら、良好な交通環境が提供できるよう努めるとともに、植栽等を適切に配置するなど緑化に配慮したものとするとしている。</p>
	<p>⑤ 地域住民の上郷公田線の安全な横断確保策が十分に検討されていない。</p>	<p>起業者は、公田インターチェンジ(仮称)周辺については、本路線両側の往来を妨げないよう横断歩道橋、横断歩道をそれぞれ2か所ずつ計4か所設置し、現在の横断機能を確保する計画としている。</p>
	<p>⑥ 防空壕の存在を建設過程で確認すれば、その時点で対応するとの方針であるが、防空壕の事前調査をしない、やらない横浜市を事業遂行能力欠如と認識せざるを得ない。</p>	<p>起業者は、防空壕調査は、平成17年度に桂町トンネル(仮称)周辺部において、聴き取り調査、内部調査等を実施したとしている。</p> <p>この調査結果では、トンネル予定地に防空壕の存在は確認されていないが、トンネル施工時に確認がされた場合は、関係権利者と話し合い適切な措置を講じるとしている。</p>

項目	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
IV 起業者の姿勢等(姿勢)	⑦ 本事業予定地には縄文時代後期・古墳時代の遺跡がある。発掘調査、分析の結果が明白にならない限り、本事業は進めるべきでない。	本事業の施工区域内の土地については、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が3箇所確認されている。 起業者によれば、このうち1箇所については、環状南線との重複区間に存在しているため、環状南線の起業者が県教育委員会と調整を進めているとのことである。 残る2箇所のうち1箇所について、起業者は工事に着手する前に、市教育委員会の指導・助言のもとで発掘調査を実施し、調査の結果重要な遺構等が発見された場合は、その保存について別途協議するよう通知を得ている。 起業者としては、この通知を基に市教育委員会と協議・調整しながら発掘調査の準備を進めており、準備が整い次第、速やかに調査を行う予定であることを確認している。 また、残る1箇所については、工事施工に当たり、市教育委員会の職員が立ち会い、その指導に従うよう通知を得ており、工事着手前の発掘調査は不要であることを確認している。 起業者としては、重要な遺構等が発見された場合は、市教育委員会と十分に協議を行い、埋蔵文化財の適切な記録保存・保護等の措置を講じることとしており、その保護について十分に留意し事業を進めていくとしている。
	⑧ 宅地開発法令違反事業を認められない。	起業者はこれまで法令を遵守して事業を進めており、今後も適切に事業を進めていく考えであるとしている。
	⑨ 地盤沈下、崩落が起きたときに、横浜環状南線の起業者と上郷公田線の起業者のいずれが責任を持つのか、その補償基準は何かということが決定していないにもかかわらず、事業認定申請がなされたのはおかしい。 また、朝日平和台地域では桂町、公田両トンネルが掘削される予定のため、工事中及び供用後に不等沈下など損害が発生した場合、被害者はどちらの事業者が加害者であるか判別不明のため、あらかじめ両当事者で対応策を協定し住民に開示するよう要求しているが、回答がない。	本事業認定において考慮すべき事項ではないが、起業者は、今後、環状南線の起業者と施工区分などを踏まえ必要に応じ協議するとしている。
	⑩ 起業者は全区間について手続保留しているが、これは強制収用手続を先に進める必要性がないことを意味する。	事業の必要性和手続保留は別個の手続であるところ、手続保留の区間と申請時期については、起業者において判断するものであり、事業認定に際して認定庁が考慮すべき事項ではない。 なお、起業者は引き続き、任意交渉に最大限の努力を続けるとしている。