

## 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考え方 (高速横浜環状南線)

- 意見書の提出件数 6,470通（賛成12通、反対6,422通、その他36通）
- 公聴会における公述人の公述 20組（起業者を含む。）

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (整備効果)	1	横浜環状南線を圏央道の一部と説明しているが、建設予定位置は都心から遠く離れ、圏央道の先端にぶら下がっているだけなので、完成しても都心部の渋滞緩和に寄与するとは考えられない。	本件事業は、東京都心部の渋滞緩和を主たる目的とするものではないが、高規格幹線道路網計画の一環として計画されたものであり、本件事業が完成し、横浜横須賀道路や既に供用済み又は供用予定である圏央道の他の区間等と接続することにより、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、自動車交通の高速化・定時性の確保による利便性の向上、物流の効率化等に寄与するものであり、圏央道としての機能を担うものであると認められる。
	2	圏央道は、平成26年度末完成の相模縦貫道をもって総ての幹線高速道路と連絡し環状線は完成するため、横浜環状南線は不要である。	
	3	横浜環状南線の建設による原宿六浦（環状4号線）の時間短縮は僅か3分である。一方で拡幅や立体交差工事により既に原宿六浦（環状4号線）の渋滞は相当緩和されている。これらのことから、拡幅工事等の方が費用対効果上優れており、多額の予算を使って横浜環状南線を建設する必要はない。	本件事業は、首都圏における広域的な高速交通ネットワークの形成により、自動車交通の高速化・定時性の確保による利便性の向上、物流の効率化等に寄与することを目的に、高規格幹線道路網計画において自動車専用道路として計画されたものであることから、現道の拡幅や交差点改良等では対応できないものと認められる。
	4	横浜環状3号線を国道1号線に接続する、国道1号線の戸塚警察署交差点を立体交差する、或いは環状3、4号線をはじめ、混雑する交差点をポイントごとに少しずつ拡幅していけば、少ない投資額で十分混雑解消に対応できる。	
	5	住居専用地区に自動車専用道路を造っても住民は利用できず、同地区に造る理由がわからない。	
	6	勝手に3環状の絵を描き、ミッシングリンクだと世間に訴えているが、この地域には環状の生活道路はいくらでもあり、欧米のように、このような生活道路の一部も3環状に組み入れればよいのであって、高速道路を建設する必要はない。	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (整備効果)	7	日本貿易の現状も踏まえ横浜港を無理にハブ化するメリットはなく、そのための横浜環状南線も不必要である。	<p>本件事業の平成42年時点における計画交通量の推計には、国際コンテナ戦略港湾である京浜港（東京港・横浜港・川崎港）の開発交通量も考慮されており、妥当なものと認められる。</p> <p>本件事業の完成により、横浜横須賀道路や既に供用済み又は供用予定である圏央道の他の区間等と接続され、首都圏有数の取扱貨物量を誇る横浜港から神奈川県内外に搬出入される貨物の輸送経路として利用されることにより、物流の効率化等に寄与することが認められる。</p>
	8	横浜港発展の計画が約10年前に見直され、横浜環状南線が直結する「材木埠頭計画」が頓挫するなど、大型トラックの直通ルート設ける必要がなくなった今、横浜環状南線が横浜港発展に寄与するとはいえない。	
	9	横浜環状道路といっても、現在の計画は南線と北線、北西線だけであり、約半分を占める西線については目途が立っていない。このような状況では、地域間の連携強化や横浜市中心部の交通渋滞の緩和といった横浜環状道路の整備効果は期待できず、抜本的な見直しが必要である。	<p>本件事業の完成により、本件区間単独であっても、主要地方道原宿六ツ浦等の機能を補完・代替することとなり、横浜市域における交通の分散に寄与することが認められる。</p> <p>また、横浜横須賀道路や既に供用済み又は供用予定である圏央道の他の区間等と接続することにより、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、自動車交通の高速化・定時性の確保による利便性の向上、物流の効率化等に寄与することが認められる。</p>
	10	東日本大震災時、高速道路は被災地支援に大きく貢献したが、首都圏の場合は高速道路が多く、道路被害の補修が追いつかないため道路網が壊滅し、各被災地への物資の配布輸送は極めて困難となることから、高速道路が被災地に寄与できるかは極めて疑問。支援体制の確実性の根拠を具体的に示して欲しい。	<p>本件事業は、「道路橋示方書」、「トンネル標準示方書」等の国等が定める技術基準に基づいた設計となっていることから、東北地方太平洋沖地震時の自動車専用道路と同様に、緊急輸送路としても活用できることが期待される。</p> <p>特に横須賀市には海上自衛隊や陸上自衛隊が駐屯しており、本件事業の完成により、既存の救援ルートである横浜横須賀道路を始めとする東京湾側の救援ルートを代替・補完し、圏央道を経由して首都圏各地への支援を行うことが可能となることを確認している。</p>
	11	起業者が横浜環状南線を東京オリンピックと結び付けて、我が国の国際競争力の強化の観点から必要とし、平成32年度に完成させたいとしているが、これはオリンピックを利用した誤魔化しである。	<p>本件事業の完成時期は、東京オリンピック・パラリンピック終了後の平成33年3月とされているところである。</p> <p>なお、本件事業認定申請に伴う事業説明会及び公聴会において、本件事業の整備効果に関し、起業者が東京オリンピック・パラリンピックと結び付けた説明を行ったことは確認できない。</p>
事業計画 (車線数等)	12	本事業は高度成長期の昭和40年代に計画され、第四次全国総合開発計画（昭和62年）にも位置づけられているが、これは、当時の経済状況を前提に計画が策定されたものであって、現在は当時とは人口動態、経済成長率等の事業を取り巻く経済状況が大きく変化しているため、現在の少子高齢化、成長率低下を踏まえ、本事業に係る道路計画は見直すべきである。	<p>本件事業の平成42年時点における計画交通量は、将来の推計人口やGDP等の指標を参考に、平成17年度道路交通センサスの実績から道路事業で一般的に用いられている手法により推計されたものであり、妥当なものと認められる。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (車線数等)	13	<p>横浜環状北線が開通すれば、横浜環状南線の栄インターチェンジから釜利谷ジャンクションまでの交通量は大幅に減少し、本線6車線は不要で、4車線で済むようになると考えられるため、今、慌てて横浜環状南線を造る必要はなく、横浜環状北線が開通するまで事業を進めるべきではない。</p> <p>市道上郷公田線とあわせると10車線にもなるが、これだけの車線を造る必要性がわからない。</p>	<p>釜利谷ジャンクションから栄インターチェンジ・ジャンクション（仮称）までの区間の計画交通量は、平成42年時点で59,400台/日であるが、この推計には、現在の道路網に加え高速横浜環状北線及び北西線を含む将来整備される道路網も考慮されている。</p> <p>高速横浜環状南線の車線数は、当該計画交通量に基づき、道路構造令の規定を踏まえて決定されたものであり、妥当なものと認められる。</p>
	14	<p>横浜環状南線の交通量が55,000～60,600台/日とは少なすぎであり、東名、圏央道、湾岸線と連結されるので、交通量は大幅に増えるはずである。</p>	
	15	<p>公田に高速道路のインターチェンジを造っても、ほとんど利用されないことは明白なのに、何故道路を建設するのか。</p>	<p>公田インターチェンジ（仮称）の出入り交通量は、平成42年時点で8,100台/日と推計されており、一定の利用があるものと認められる。</p> <p>なお、同インターチェンジの位置は、周辺地域の交通利便性、都市計画道路上郷公田線との連絡性等を考慮して決定されたものであり、平成7年4月に都市計画決定された位置とも整合しているため、合理的であると認められる。</p>
	16	<p>庄戸分合流部～釜利谷ジャンクションの本線の区間で車線数が片側3車線から片側2車線に変更されたことについて、住民に詳しく説明するとともに、車線減線によって生じる諸課題を、地域住民とよく協議した上で事業計画を変更する必要がある。また、当該変更を行う場合は都市計画の変更手続きが必要であり、その手続きを終えるまでは事業認定手続きを中止するべきである。</p>	<p>釜利谷ジャンクションから栄インターチェンジ・ジャンクション（仮称）までの区間については6車線で都市計画決定されているものの、釜利谷ジャンクション内の分岐から合流部までの区間は、交通量が減ると推計されていることから4車線とする計画であり、都市計画との不整合についても、現時点での都市計画変更手続きは要しないとされていることを確認している。</p> <p>なお、起業者は、土地収用法に基づく事業説明会において、当該連結区間の車線数に関する説明は行っていないが、当該事業説明会は、事業の目的及び内容について広く一般を対象として説明するものであり、事業内容に関する事項の全てを説明することまでは求められていないため、問題はない。</p> <p>また、トンネル完成後に拡幅工事を行うことは、技術的に可能であり、具体的な施工事例も存することを確認している。</p>
	17	<p>平成26年3月の事業説明会では庄戸トンネル内でのランプ分けから本線は片側3車線と説明したにもかかわらず、事業認定申請書では片側2車線としているのは、住民無視であり、事業説明会での説明と異なる申請は無効である。</p>	
	18	<p>暫定措置として、片側2車線のトンネルを造り、後で片側3車線にトンネルを拡幅することだが、3車線にする際には同じ場所ではできず重大な事業の変更をしなければならず、かつ、費用面でも非効率となるのではないか。</p>	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (車線数等)	19	都市計画決定後に栄ジャンクションから戸塚インターチェンジまでの間の計画交通量及び車線数の大幅な変更があり、その都市計画変更手続きが未了であるため、当該手続きが終了するまで、事業を凍結すべきである。	<p>栄インターチェンジ・ジャンクション（仮称）から戸塚インターチェンジ（仮称）までの区間の車線数は2車線とされているが、これは、平成42年時点で12,900台/日と推計される計画交通量を踏まえ、道路構造令に基づき計画されたものであり、妥当なものと認められる。</p> <p>また、都市計画では、当該区間の車線数は6車線とされているが、神奈川県及び横浜市の都市計画部局と起業者との協議により、車線数を含む都市計画との不整合について、現時点での変更手続きは要しないとされたことを確認している。</p>
	20	桂台トンネルには非常駐車帯を上下線2カ所に設けなければならないが、現に用地買収の交渉を行っているが、事業認定申請の図面上にはそのための用地が含まれていない。収用も使用もできなければ、非常駐車帯を設置できない可能性があり、その場合には道路が完成しても使用できないはずである。	桂台トンネル（仮称）の非常駐車帯については、道路構造令等において設置が義務付けられた施設ではないことを踏まえ、起業者は、本件事業認定申請における起業地には含めず、任意で用地取得し設置する方針であることを確認している。
	21	トンネルで非常駐車帯が設置されると、地上の家屋にいろいろ制限があるとのことだが、そのことについて事前にも事後も十分な説明は受けていない。十分な説明もなく宅地の地下に非常駐車帯を設置することには反対である。	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (ルート)	22	現在、大型公共事業計画は必ず代替案を提示、検討することとされているが、横浜環状南線は住宅地を縦断する計画にもかかわらず代替案は一切検討されていない。このような瑕疵のある計画に基づく事業は認められない。	<p>本件事業のルートは、供用済みの釜利谷ジャンクションを起点とし、周辺地域の交通利便性、主要道路との連絡性等を考慮して位置決定された各インターチェンジ及びジャンクション間を、既存の公共施設等を極力避けながらできるだけ最短距離で結ぶルートとなっていること、都市計画法に従い、公聴会の開催、都市計画案の公告縦覧、住民等からの意見書提出等の手続を経て、平成7年4月に都市計画決定されたルートと基本的内容について整合していることなどから、合理的であると認められる。</p> <p>なお、釜利谷ジャンクションから笠間町付近にかけては、横浜市が保有していた用地及び主要地方道原宿六ツ浦の地下を極力利用したルートとなっている。また、トンネルで住宅地の地下を通過する朝日平和台地区については、ルート選定に当たり考慮すべき地区の1つとしていたものの、他の考慮すべき地区等も含め総合的に検討した結果、下部をトンネルで通過することは不可避であると判断したことを確認している。</p> <p>さらに、中央公害対策審議会の答申に係る指摘があるが、本件事業が生活環境等に与える影響については、現行の環境基準等を満足すると評価されていることを確認している。</p>
	23	住宅密集地を避けたルートのように説明しているが、実際は住宅地の真中を通る計画である。釜利谷ジャンクションから鎌倉霊園、横浜霊園、鎌倉カントリーの地下を通せば住宅地を避けられるはずであり、ルート選定からやり直すべきである。	
	24	住宅密集地等を回避したルートであるとされているが、住宅が密集する朝日平和台地区が回避されていないのはなぜか。平成15年度及び平成16年度の都市型トンネル検討報告書で、「公田トンネル全長の3分の2に当たる朝日平和台の真上には家屋が点在している」と記述されているが、300近い住宅がかたまっている当地区を差して「住宅が点在している」というのは認識が間違っている。このような誤った認識でルートを決定したのではないか。高速道路のルート決定における配慮は、地上部だけでなく、トンネル等の地下構造の上部にある住宅密集地にもなされるべきであり、住宅密集地の下を通る現計画についてはルートを見直すべきである。	
	25	昭和58年4月、中央公害対策審議会は「今後の交通公害対策の在り方について」において、「住宅等と隔離された低公害走行ルートを整備して大型トラック輸送をこれに集約する」と答申しているにもかかわらず、本事業は住宅密集地を縦断する計画であり、当該答申に反する不法道路である。本答申を尊重すべきである。	
	26	栄インターチェンジ、ジャンクションが建設される田谷・長尾台地区は、横浜市から昭和48年に農振農用地区の指定を受け、昭和55年に農業基盤整備も行われた営農活動が活発な農地であることが、位置選定時に考慮されていない。国の諮問機関である事業評価監視委員会の付帯意見を踏まえ、地元農家は農地を外すために栄インターチェンジ、ジャンクションの地下化を提案し、話し合いを行ったが、平成20年3月以降説明もない。まとまった農地は一度失われれば、二度と戻らず、地元農家や住民が反対しているのに無理やり事業を進めることは認められない。	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (ルート)	27	国土交通省関東地方整備局の事業評価監視委員会からの勧告(平成24年11月)に従い、神戸橋の部分を橋梁ではなく地下化する下越え案の協議を行っていたが、平成25年11月に事業者側から一方的に協議が打ち切られた。下越え案は土被りが30m近くなり、現行計画に比べて住環境への影響が少ないものであり、再検討すべきである。	起業者は、事業評価監視委員会の付帯意見を踏まえ、「下越え案」に関する住民との協議を平成25年1月以降計10回にわたって実施している。起業者は、この協議内容を踏まえ検討した結果、「下越え案」では、本線分合流が連続することによる無理な割込み、速度低下、誘導案内の複雑化が生じるとともに、既存ランプの橋梁・ボックスの拡幅及び橋脚の作り替えが必要になるなど、道路利用者の安全性・利便性や事業の施工性・経済性の観点から望ましいものとは言いがたいとの結論に至っており、現計画は妥当なものであると認められる。
	28	庄戸トンネルの施工方法について、住民提案(下越えトンネル案)を行っているが、起業者指定のトンネル施工技術委員会だけでは判断が偏る可能性があり、中立で公正な評価ができる専門委員会を設けて検討評価すべきである。	庄戸トンネル検討会においては、起業者が、トンネルの施工方法について専門的知識を有する学識経験者等を委員として選定したことを確認している。
	29	この道路は地域を完全に分断し、地域のコミュニティーを破壊するものである。	本件事業では、総延長8.9kmのうち、5.8kmの区間を既存道路の機能を阻害しないトンネル及び橋梁構造としており、その他の区間で既存道路と交差する箇所については、ボックスカルバートの設置等により車両、歩行者等の往來を確保する計画としていることから、起業者は、沿線地域に与える影響に配慮していると認められる。
事業計画 (施工等)	30	防災対策に関する最新の知見を踏まえ、計画道路の安全性の確保・充実について再検討すべきと考えるが、そのような知見はどのように生かされているのか。	起業者は、兵庫県南部地震や東北地方太平洋沖地震といった過去の大規模地震により得られた技術的知見等を踏まえて改訂がなされている「道路橋示方書」、「トンネル標準示方書」等の国等が定める技術基準に基づき、安全性の確保を念頭に置いた設計を行っていることを確認している。
	31	どの程度の地震に耐えられる設計となっているのか。具体的には、震度6強、すなわち周期で言えば0.1ないし0.2秒の場合には1,000ガルを超える可能性があるが、それに耐えられる設計になっているのか。	本件事業は、橋梁及びトンネルについて、兵庫県南部地震や東北地方太平洋沖地震といった過去の大規模地震により得られた技術的知見等を踏まえて改訂がなされている「道路橋示方書」、「トンネル標準示方書」等の国等が定める技術基準に基づいた設計を行っているが、「道路橋示方書」では、過去の大規模地震の加速度波形に基づく耐震性能の照査を行い、タイプⅠ地震動(プレート境界型の大規模地震動)における加速度では地盤種別に応じ最大で1,200~1,400ガル、タイプⅡ地震動(内陸直下型を想定した地震動)における加速度では地盤種別に応じ最大で1,500~2,000ガルに対する耐震性能を満足することとされていることを確認している。 なお、トンネルにおいても、耐震性能については「道路橋示方書」に基づき設計を行っていることを確認している。
	32	栄区発表の震度分布予測では震度6程度の予測となっているが、近い将来もっと大きな地震が発生する可能性もあり、その対策も施す必要がある。	
33	大地震発生時には宅地造成時の盛土で地滑りが発生する等のリスクがあるが、これに対する対策がなく、沿線住民の財産、生命が危険に曝されるおそれがある。	大地震発生時には、盛土の法尻等で地滑りや地盤沈下が生じる可能性は否めないものの、「道路橋示方書」、「トンネル標準示方書」等の国等が定める技術基準に基づいた設計となっていることから、本件事業のトンネルに起因した地滑り等は生じないものとされていることを確認している。	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (施工等)	34	急傾斜地崩壊危険区域や宅地造成工事規制区域を抱え、かつ、脆弱な地盤である住宅地にトンネルを掘るとするような危険な計画には反対である。	<p>起業者は、「道路橋示方書」、「トンネル標準示方書」等の国等が定める技術基準に基づき、安全性の確保を念頭に置いた設計を行っており、また、本件事業の施工に当たって許可を要する急傾斜地崩壊危険区域についても、許可権者である神奈川県知事と協議を行い、必要に応じて適切な措置を講ずることとしていることを確認している。</p> <p>また、宅地造成工事規制区域については、宅地造成等規制法第2条第2号の規定によれば、宅地を道路等宅地以外の土地にするために行う土地の形質の変更は宅地造成に当たらず、同法により本件事業の施行は制限されないため、本件事業の認定に当たって考慮する必要はない。</p> <p>なお、土地収用法に基づく事業説明会は、事業の目的及び内容について広く一般を対象として説明するものであり、事業内容に関する事項の全てを説明することまでは求められていないため、問題はない。</p>
	35	申請書は急傾斜の崖となった危険区域として栄区公田町の3カ所を示しているが、ただ場所を示すだけで、事業を遂行するに当たり、これにどのように対処するかについて一切示していない。	
	36	急傾斜地や宅地造成地について、事業認定申請書で何の記載もなく、事業説明会でも何の説明もしていない。	
	37	半地下の公田インターチェンジにおいて、地震、火災、大雨等の対策は十分に施されているのか。	<p>公田インターチェンジ（仮称）において、地震については、過去の大規模地震により得られた技術的知見等を踏まえた設計としていること、火災については、「道路トンネル非常用施設設置基準」に準じ、通報・警報設備、消火設備及び非常用施設を設置する計画としていること、大雨については、通常的设计において考慮する雨水の流出量を排出できる計画としていることを確認している。</p>
	38	シールドトンネル同士の離隔距離が僅か72cmしかない近接工事は危険なのではないか。	<p>本件事業において、相互に近接するトンネルについては、学識経験者等で構成する都市型トンネル施工技術検討会において併設施工の影響に関する検討が行われており、その結果、トンネル工事に起因する影響は生じないと判断されていることを確認している。</p>
	39	横浜環状南線は東日本高速道路株式会社から、上郷公田線は横浜市道路局から、それぞれ事業説明を受けているが、これらを一緒に施工した場合に悪い相乗効果があるのではないか。	<p>本件事業における公田・笠間トンネル（仮称）と、都市計画道路上郷公田線事業における桂町トンネル（仮称）との最小離隔距離は約47mと十分な距離が確保されていることから、トンネル工事に起因する影響は生じないと判断されていることを確認している。</p>
	40	<p>朝日平和台の住宅地には戦時中に海軍病院の巨大な防空壕が数ヶ所掘削されているが、その実態調査も充分になされないまま、横浜環状南線と上郷・公田線計10車線のトンネルの掘削をする事業計画であり、事業が進めばトンネル掘削中又は供用後において大きな崩落の危険に曝されることになる。</p> <p>また、起業者等に対して、防空壕の実態調査を早期に実施するよう要請してきたが、調査を実施したのか否かすら全く回答がない。</p>	<p>過去の文献や聞き取りを基に存在すると考えられる防空壕のうち、トンネル工事による影響が想定されるもので、現地調査の協力が得られたものについては、平成16年度までに詳細な位置、形状、規模等の確認調査を実施し、平成21年度に充填工事が完了したことを確認している。</p> <p>また、トンネル工事の際に新たに確認され、当該工事による影響が想定される防空壕については、起業者が充填工事等の必要な措置を講ずることとしていることを確認している。</p>
事業計画 (起業者等)	41	<p>国と高速道路株式会社による合併施行方式は、不採算道路であるにもかかわらず、採算ラインに合うまで税金を投入し、それを前提に民営企業が進めるものであり、これは、高速道路建設の借金を国民負担なしに返済するために設置された独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の設置目的に矛盾し、法的根拠を持たない。このような事業は認定すべきではない。</p>	<p>合併施行方式は、適正な料金水準の下で採算を確保しつつ、必要な道路を効率的に整備するために、国が施行する事業と高速道路会社が施行する事業を組み合わせる手法であるが、国は、道路法の規定により、国道の新設又は改築を行うものとされ、高速道路会社は、道路整備特別措置法等の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）と協定を締結し、国土交通大臣の許可を受けて、高速道路を新設又は改築することができるとされていることから、違法ではない。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (起業者等)	42	<p>土地収用法第17条第1項では、本文に「事業が次の各号のいずれかに掲げるものであるときは、国土交通大臣が事業の認定に関する処分を行う。」とあり、同項第1号に「国又は都道府県が起業者である事業」、同項第3号イに「道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第2条第4項に規定する会社が行う同法による高速道路に関する事業」とあるが、同項本文は「各号のいずれか」と規定しており、複数の事業（起業者）を想定した規定とはなっていない。このような中、事業認定申請書では、本事業は国土交通大臣が行う「一般国道の新設」であり、かつ、高速道路株式会社が行う「高速道路の新設」でもあるとしており、土地収用法で想定していない二者を事業（起業者）とするものであるため、事業認定を受けることはできない。</p>	<p>土地収用法の法令では、複数の起業者が共同で事業の認定を申請することを前提とした規定が設けられており、これまでも共同での事業認定の申請を認めてきたところである。</p> <p>なお、土地収用法第17条第1項では、「事業が次の各号のいずれかに掲げるものであるときは、国土交通大臣が事業の認定に関する処分を行う」と規定しているが、これは、事業が同項各号のいずれか一つでも該当すれば、国土交通大臣を事業認定庁とすることを意味しており、複数の起業者が共同で事業認定を申請することを否定するものではない。</p>
	43	<p>住民による情報公開請求の結果、本事業についての計画決定文書が横浜市にも国土交通省にも存在しないことが判明した。このような根拠のない事業は実施すべきではない。</p>	<p>意見書における計画決定文書が具体的に何を指すものか明らかではないが、本件事業は、昭和63年度に予算化され、平成元年8月8日付けで一般国道として整備する高規格幹線道路としての基本計画が、平成9年2月5日付けで整備計画がそれぞれ決定されていること、また、平成7年4月21日付けで神奈川県において都市計画決定がなされていることを確認している。</p>
事業計画 (資金計画等)	44	<p>総事業費は3,700億円位と起業者は言ってるが、実際にはその2倍近くかそれ以上掛かるのではないか。その場合、増加した費用は誰が負担するのか。税金で対応するのか、高速道路の通行料金へ上乗せするのか。</p>	<p>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（以下「会社」という。）は、本件事業の施行に必要な予算措置等を講ずることとしていることを確認している。</p> <p>また、本件事業における事業費の負担については、国土交通大臣、会社及び両者が負担すべき部分を協定により定め、これに基づいた事業費の負担割合が設定されていることを確認している。</p>
	45	<p>少子高齢化と人口の急激な減少、車離れが進んでおり、この計画を作成した時の交通量予測は適用できなくなっていることから、東日本高速道路株式会社の財源計画が破たんすることは明らかと思われ、結果、国がその補填をするため赤字国債を発行し、そのツケを将来世代に回すことを認めることはできない。</p>	<p>会社が行う高速道路事業については、機構が財源計画を管理しており、当該財源計画における将来の採算見通しに用いた計画交通量については、将来の推計人口やGDP等が加味されていることを確認している。</p>
	46	<p>今後、急速に人口減少が進むこととなるが、限られた財源の中で、道路建設後の維持管理に係る莫大な費用やそのための要員を確保していけるのか。</p>	<p>本件事業の完成後、本件区間の維持管理は道路整備特別措置法第4条に基づき、会社が行うこととされており、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項に基づく協定における会社が行う事業に要する費用には、会社が行う修繕に係る工事費用が含まれていることを確認している。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (資金計画等)	47	貴重な財源を横浜環状南線に使うのではなく、高速道路網の維持管理、更新や東日本大震災の復興等といった優先順位の高いものに振り向けるべきである。	国の予算配分については、国会等で議論されているものであり、現行制度を前提とすれば、認定庁として個別の事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。
	48	国土交通省の道路の老朽化の対策を話し合う有識者部会は「最後の警告」として、今は道路を「造る」より「守る」政策に転換をすべきと提言している。これを受けて太田国土交通大臣は提言の実行に向けて動きたいと述べていることもあり、新規の道路建設はやめ、補修、改修に注力すべきである。	
	49	総事業費約6兆円の圏央道は費用対効果が低いと言われているが、事業実施の判断基準である1.0以上となっているのか。	土地収用法第20条第3号の要件への適合性について認定庁が行う判断は、事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益に関する諸要素の比較衡量等によるものであり、費用便益分析は、確認したとしても参考に過ぎず、この値のみをもって判断に影響を与えるものではない。 なお、圏央道の事業評価は各区間毎に実施されており、平成24年度に実施された事業再評価における本件事業の費用便益比は1.5となっている。
	50	B/Cの基となる交通量の算定にあたって、人口減少の状況が適切に反映されていないのではないか。	
	51	大部分がトンネル構造である横浜環状南線において、笹子トンネル天井板落下事故を踏まえた維持管理費及びB/Cの再検討がされていないため、現状のB/Cを信用することができない。	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (全般)	52	住宅地の中を通る横浜環状南線は、良好な住環境を破壊するとともに近隣住民の健康に害を与える可能性が高い。	本件事業が生活環境等に与える影響については、都市計画決定時に、横浜市区間は平成6年12月に、鎌倉市区間は平成7年4月に、それぞれ神奈川県知事が環境影響評価を実施している。その結果によると、大気質、振動等については環境基準等を満足し、騒音については一部環境基準を上回るものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されていることを確認している。
	53	住宅地を通る横浜環状南線では、環境基準を満たせば足りるというようなものではなく、現在の社会・技術環境において許容される最大限の対策を実施すべきである。	計画交通量の見直し等を踏まえ、平成26年3月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）においても、大気質、振動等については環境基準等を満足し、騒音については遮音壁を設置することにより環境基準を満足するとされており、起業者は、当該評価を受けて遮音壁の設置を行うこととしていることを確認している。
	54	事業の施工で失われる環境影響評価が行われていない。特に子供の身体への影響についての評価が皆無である。	また、環境影響評価における都市計画決定権者（神奈川県知事）の見解によれば、児童や生徒の健康等に及ぼす影響については、環境保全目標（環境基準等）を達成することにより、学校等の教育環境を含めた生活環境は保全されるものと考えられるとされたことを確認している。
	55	この地域は、首都圏近郊緑地保全法に基づく近郊緑地特別保全区域等に指定された、自然を守り、緑地を保全すべき地域であり、この地域に道路を建設すべきではない。 また、仮に事業を実施する場合でも、環境評価等は地域の特性を踏まえ、特別に厳しく評価すべきである。	起業者は、残存樹林の保全に向けた植栽や改変部に生育する樹林の移植に努め、周辺の自然環境との調和に配慮することを確認している。 なお、本件事業では、首都圏近郊緑地保全法に規定する近郊緑地保全区域を通過する計画となっているが、起業者は、所管する横浜市と協議を実施したところ、同法第7条第3項の規定による通知を横浜市長に行えば足りるとの回答を得て、当該通知を行っており、本件事業を施行するに当たり必要な法令上の手続を適切に行っていることを確認している。
環境 (大気)	56	自動車の排気ガスによる大気汚染は、WHOによりタバコ、アスベストと共に、がんの最も重要な原因物質の一つと認定されていることから、横浜環状南線の供用により、沿線一帯が肺がん多発地帯となるなど、健康被害の発生は明らかである。被害が生じた場合、国が必ず補償してくれるのか。	環境影響評価の結果によると、大気質については、環境基準を満足すると評価されていることを確認している。 さらに、環境影響評価の照査においても、大気質については環境基準を満足するとされていることを確認している。
	57	横浜市（中でも本事業の沿線地域）は小児ぜん息罹患率の高い地域であることを踏まえ、大量の排気ガスを放出する高速道路計画においては、精度の高い環境影響評価を行い対策を講ずるべきである。	なお、上記環境影響評価における都市計画決定権者（神奈川県知事）の見解によれば、児童や生徒の健康等に及ぼす影響については、環境保全目標（環境基準等）を達成することにより、学校等の教育環境を含めた生活環境は保全されるものと考えられるとされたことを確認している。

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (大気)	58	<p>プルーム・パフモデルは旧式であるとともに横浜環状南線計画区のような起伏に富んだ地形での採用は不適當であることから、先進国等で採用が進められている3次元流体モデルを採用すべきである。</p> <p>住民が実施した3次元流体モデルによると環境基準を超えているため、起業者はこの方式で評価をやり直すべきである。</p> <p>この再アセスについては、神奈川県公害審査会で調停が進行中であり、この段階で土地収用の手続きに入るべきではない。</p>	<p>本件事業の環境影響評価等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、各種パラメーター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ことから、これらの式の採用は妥當であると認められる。</p> <p>また、平成9年6月に起業者が公表した環境調査（高速横浜環状南線の環境調査結果について）では、地形の違いによる気象状況を把握するため、谷部に位置する2地点（神戸橋地区・公田地区）と、比較的平坦な地形の1地点（田谷地区）の3地点において、大気安定度、逆転層の発生状況等について調査を実施しており、その結果、3地点とも大気安定度、逆転層の発生状況に関して同様の傾向が観測されていることから、「谷部」とそれ以外の地域に特段の差異はないことを確認している。</p> <p>なお、3次元流体モデルについては、正確な個々の気象状況等の設定、予測結果の検証が困難であり、現在のところ環境影響評価への適用は一般的ではないとの指摘がある。</p> <p>また、公害紛争処理法に基づく調停の途中であっても、土地収用法に基づく事業認定の申請は可能である。</p>
	59	<p>横浜環状南線の沿線は起伏が多い地形であり、谷部では接地逆転層が起り、排気ガスを滞留させることが住民の実験で分かっている。このような場所に6車線の高速道路やインターチェンジを作れば、排気ガスによるぜん息患者の発生や肺がんのおそれなど、住民にとって健康被害にさらされることへの不安が大きいことから、道路を作るべきではない。</p>	
	60	<p>起業者側の評価では、30mの高さまでの構造しか問題としていないが、逆転層はより上方の150m以上にわたって生じており、このような状況では、現在の計画の高さ45mの排気塔から排気ガスを吹き上げても、排気ガスの温度が低いこともあり、この逆転層を越えることができず、結局下がってきて溜まってしまわないか。</p>	<p>換気所からの排出ガスは、換気塔の高さとファンにより、地上から約150m程度の高さまで排出する計画とされているが、仮にその高さまで接地逆転層が発生した場合であっても、一般的には、逆転層内の大気は安定しており、鉛直方向の対流は抑制され、排出ガスは吹き上げられた高さを維持したまま水平方向に拡散することから、地表付近への影響は軽微であるとされていることを確認している。</p> <p>また、環境影響評価及び環境影響評価の照査の結果において、換気所付近における大気質については、環境基準を満足すると評価されていることを確認している。</p>
	61	<p>換気所の影響については環境影響評価書において、1点でしか示していないが、等高線等を用いて面的に示すべきではないか。</p>	<p>換気所の大気質の予測に関しては、環境影響評価では、年平均値の最大濃度地点における影響のみを示しているが、環境影響評価の照査では、最大濃度の地点に加え、予測濃度を平面分布図で表示していることを確認している。</p> <p>なお、予測値は、いずれにおいても環境基準を満足すると評価されていることを確認している。</p>
	62	<p>横浜環状南線より計画交通量の少ない横浜環状北線及び横浜環状北西線でさえ、換気所に低濃度脱硝装置を設置することとしているのに、計画交通量の多い横浜環状南線で同装置を設置しないのはおかしい。設置基準、仕様書等を示して欲しい。</p>	<p>環境影響評価及び環境影響評価の照査の結果において、大気質については、換気所が大気濃度に与える影響は小さく、低濃度脱硝装置を設置しなくとも環境基準を満足すると評価されていることを確認している。</p> <p>なお、起業者は、低濃度脱硝装置及び電気集塵機の設置については、周辺環境への影響や設備投資の費用対効果、社会的要請などを考慮し、関係機関との調整を含めて総合的に判断するとしている。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (大気)	63	<p>微小粒子状物質（PM2.5）については、これを吸うと、気管支、肺、血液等を通して脳その他の臓器にまで達し、呼吸器系、循環器系、認知機能への影響が甚大であることが分かっている。国内でのPM2.5の発生源は圧倒的にディーゼル車となっており、高速道路では特にその影響が大きいと考えられるにもかかわらず、これに関する環境影響評価が行われていないことは問題である。</p>	<p>微小粒子状物質（PM2.5）については、その発生源は多岐にわたり、現時点においても予測手法が確立されていないこと、「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）において予測対象項目とされていないことなどから、予測等がされていないことはやむを得ないと考えられる。</p>
	64	<p>釜利谷東トンネルと庄戸・釜利谷トンネルの境目では、自然の排気口が結果的に設置され、そこから大量のPM2.5を含む排気ガスがそのまま排出されることとなり問題である。解放部を密閉する等の対策を講ずるべきである。</p>	<p>環境影響評価においては、道路構造、周辺の地形的条件、住居の存在状況等を勘案して設定した計画路線の代表的な箇所を予測位置としている。その結果によると、大気質については、環境基準を満足すると評価されていることを確認している。</p> <p>さらに、環境影響評価の照査においても、大気質については環境基準を満足するとされていることを確認している。</p>
	65	<p>道路供用後に大気汚染が予測値を超えた場合、どのように対応してもらえるのか。建設した道路を原状回復してもらえるのか。</p>	<p>起業者は、供用開始後の大気汚染等の状況について、交通量が定常化するとされる開通3年後を目安に、関係機関と協議のうえ、沿道の大気汚染の状況等について把握し、当初予測できなかった事態が生じ環境基準値を上回る傾向が明らかかな場合には、必要に応じて関係機関の協力を得て、環境保全措置を講ずることとしていることを確認している。</p>
環境 (騒音・振動)	66	<p>起業者は、横浜環状南線建設に伴う騒音・振動に関する住民からの質問に対し、明確な回答を行っておらず、騒音・振動による住民の被害は計り知れない。</p> <p>また、騒音対策を講ずるといっても、その効果について数値を示していない。</p>	<p>環境影響評価の結果によると、施工期間中の振動については要請限度を満足し、騒音については一部環境基準を上回るものの、低騒音・低振動型バイブロハンマー（振動式杭打機）を使用することにより環境基準を満足すると評価されており、起業者は、当該評価を受けて低騒音・低振動型バイブロハンマーを使用することとしていることを確認している。</p> <p>さらに、供用後に関しても、環境影響評価及び環境影響評価の照査において、振動については要請限度を満足し、騒音については遮音壁を設置することにより環境基準を満足するとされており、起業者は、当該評価を受けて遮音壁の設置を行うこととしていることを確認している。</p>
	67	<p>上郷公田線を走行する車両も含めると、かなり大きな騒音が発生するのではないか。</p>	<p>環境影響評価等では、都市計画道路上郷公田線を走行する車両から生じる騒音も加味されていることを確認している。</p>
	68	<p>昨年確定した国道2号の判例（広島高裁）を踏まえ、本事業の沿線のような住宅地における騒音基準は、同判決の基準以下にすべきである。</p>	<p>広島高裁の国道2号に係る判決は、個別の事案における民事賠償責任について示されたものであり、環境基準の妥当性について判示したものではないため、認定庁としては、事業認定に当たり、現行の環境基準である「騒音に係る環境基準について」を踏まえ、審査すべきであると考えられる。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (騒音・振動)	69	横浜環状南線は、地域住民にとって通過道路でしかなく、恩恵は少ないので、地域住民に迷惑の少ない工法を採用すべきである。	<p>環境影響評価の結果によると、施工期間中の騒音については一部環境基準を上回るものの、対策型バイブロハンマーを使用することにより環境基準を満足すると評価されており、起業者は、当該評価を受けて対策型バイブロハンマーを使用することとしていることを確認している。また、施工期間中の粉塵の発生と飛散については、工事用車両に対する洗車施設の設置等の措置を講じることにより著しい影響を与えることはないものと評価されていることを確認している。</p> <p>なお、起業者は地元への配慮から、これらに加え、防音ハウスを設置することとしており、施工期間中における騒音のモニタリングも行うこととしていることを確認している。</p>
	70	庄戸トンネルの低土被り部について、開削工法による工事になれば、重機による地上工事によって工事期間中の騒音振動、粉じん公害や高さ50mにも及ぶ重機の転倒被害などが大きな問題となるので、非開削工法を採用すべきである。	
	71	工事期間中の騒音については、防音ハウスを設置して対応しているが、その効果について明確な説明がない。また、工事中は定期的に騒音測定をするのか。	
環境 (地盤沈下)	72	平成5年に神奈川県より公表された環境影響評価において、横浜環状南線沿線は、腐食土や砂れきから成る軟弱地盤であり、ここでトンネル掘削を行えば、地下水遮断や地下水位低下による大規模な地盤沈下や地滑りが発生し、住民の生命及び財産に対しての被害を及ぼすことについて認めているものの、これに対する有効な対策については何も示されていない。	<p>平成6年12月に神奈川県知事が実施した環境影響評価（横浜市域）によると、軟弱地盤と想定される地域をトンネル等で通過するため、周辺の住居等に地盤沈下の影響を与えることが考えられたことから、住居等に有害な影響を与えないことを環境保全目標に設定し、既存の文献、事例等を参考として定性的に地盤沈下の予測・評価を行っている。その結果によると、上郷地区トンネル区間、公田地区トンネル区間の各トンネル構造区間についても掘削に伴う地盤の緩み等を最小限に抑える保全対策を講じるため、周辺に与える影響は小さいものと予測されており、地盤沈下による有害な影響を周辺地域の住居等に及ぼすことはないと考えられることから、環境保全目標は達成されると評価されていることを確認している。</p> <p>なお、桂台トンネル（仮称）及び公田・笠間トンネル（仮称）については、上記環境影響評価時以降において、NATM工法からトンネル内への地下水の流入がなく、地表面への影響が生じにくいシールド工法に変更されていることから、地盤沈下による影響はさらに軽微になるものと考えられる。</p>
	73	道路が盛土のすぐ下を通ることにより盛土の水位が低下して、地盤沈下、滑動崩落、液状化等が生じるのではないか。この地域の地層である野島層は、軟岩の中でも特に強度の低い岩石であるといわれており、この層が周囲の盛土からも地下水を引き寄せ、付近一帯で地盤沈下を発生させることが考えられるのではないか。	<p>起業者は、トンネルに関する専門知識を有する学識経験者等による検討会において、施工方法、地下水への影響、沈下量予測等の検討を行っており、トンネル施工による地盤沈下の影響については、管理基準値である沈下量25mm以下、傾斜角1/1000rad以下を下回ると予測されることから、地盤に与える影響は軽微であるとされていることを確認している。</p> <p>また、周辺地盤の液状化によるトンネル構造物への影響については、地質調査の結果を基に道路橋示方書に示された条件に基づいて液状化判定を実施しており、判定の結果、対策が必要な箇所については、地盤改良による地層の固化や液状化する可能性がある層の除去等を実施することとしていることから、液状化による影響は軽微であることを確認している。</p> <p>さらに、トンネル施工による地下水への影響については、シールド工法で施工するトンネルは、トンネル内への地下水の流入がなく、地表面への影響が生じにくいものとされており、NATM工法で施工するトンネルは、施工期間中においては止水材の注入等の対策を実施するとともに、供用後においても地下水への影響が懸念される区間については、トンネル内に地下水を流入させない防水型構造とすることとしていることから、地下水への影響は軽微であることを確認している。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (地盤沈下)	74	<p>庄戸地区に計画されているトンネルは、断面積870㎡という巨大なものであり、分合流部は30mもの深い盛土部を通過するため、近隣への地盤沈下や震災時の大規模な地盤崩落が懸念される。事実として、例えば新横浜の篠原地区における、断面積40㎡の横浜市営地下鉄トンネル工事では、大規模な地盤沈下により100戸程度の住宅地で80cm～1mにも及ぶ地盤沈下の被害が生じており、それより巨大なトンネルを掘削する本事業は計画を見直すべきである。</p>	<p>起業者が開催した庄戸トンネル検討会における庄戸地区の盛土層の解析結果によると、地盤改良を行うことで、用地境界における沈下量は最大で5mm、傾斜角は最大で0.9/1000radであり、それぞれ管理基準値を下回っていることから、地盤に与える影響は軽微であるとされていることを確認している。</p> <p>なお、横浜市営地下鉄トンネル工事での地盤沈下は、トンネル坑内への排水が原因とされているが、庄戸トンネル（仮称）については、施工期間中においては止水材の注入等の対策を実施するとともに、供用後においても地下水への影響が懸念される区間については、トンネル内に地下水を流入させない防水型構造とすることを確認している。</p>
	75	<p>桂台地区は広大な埋立て造成地であり、トンネル計画区間には20mを超える帯水層が存在していることから、地盤沈下、地震、液状化に関する懸念があるが、十分な説明等がなく、このような事業は許されるべきではない。</p>	<p>起業者は、桂台トンネル（仮称）における地盤沈下の影響について沈下量予測を行っており、その結果、沈下量は最大で0.7mm、傾斜角は最大で0.03/1000radであり、それぞれ管理基準値を下回っていることから、地盤に与える影響は軽微であるとされていることを確認している。</p> <p>また、周辺地盤の液状化によるトンネル構造物への影響については、釜利谷ジャンクション側坑口付近の函渠部に、液状化する可能性があるとする埋立土による土層が確認されたが、砕石置換え等の必要な対策を実施することとしており、液状化による影響は軽微であることを確認している。</p> <p>地震による影響については、トンネル上部に盛土層が存在し、周辺地盤に比べ表層地盤全体の地震動による揺れが大きくなる可能性があることから、トンネル横断方向に対する変位を確認したところ、地震時のトンネル上下端深度の地盤歪みは極めて小さく、トンネル構造物の耐震設計は不要とされたことを確認している。</p> <p>さらに、トンネル施工による地下水への影響については、シールド工法で施工するため、トンネル内への地下水の流入がなく、地表面への影響が生じにくいものとされており、地下水への影響は軽微であることを確認している。</p>
	76	<p>トンネル掘削による圧密沈下量の正確な予測手法はないと聞いており、予測手法がないままトンネルを掘削し、地盤沈下を引き起こすことは財産権の侵害であり、許されることではない。</p>	<p>トンネル区間については、圧密沈下の大きな要因である地下水への影響が生じにくいという理由から、圧密沈下予測を行っていないことを確認している。</p> <p>公田インターチェンジ（仮称）付近の掘削部については、圧密沈下の検討を行っており、これに基づき、沈下量及び傾斜角が管理基準値を上回らないように施工することとしていることから、地盤に与える影響は軽微であることを確認している。</p>
	77	<p>起業者は、地盤沈下に関する圧密試験を行っていないし、住宅地の沈下予測も行っていない。</p>	<p>また、トンネル上部の住宅地については、即時沈下予測を行っており、沈下量及び傾斜角はそれぞれ管理基準値を下回っていることから、地盤に与える影響は軽微であるとされていることを確認している。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (地盤沈下)	78	庄戸トンネルに関し非開削工法の適用可能性について検討するために、東日本高速道路株式会社が主体となって設置した「庄戸トンネル検討会（平成19年1月設置）」では、「解析値はひとつの目安と考えるべき。庄戸トンネルは、超大断面・低土かぶりなど解析の評価が難しいケースであり、解析値は慎重に扱う必要がある。」とされ、また「弾性解析の結果は、地盤が一定の性質を保っていることが前提となる。地盤の緩みを抑え、一定の性質を保つための補助工法の議論が今後の課題となる。」とされていることから、野島層や盛土層という不均質な地盤では、現在用いているようなFEM解析（有限要素法）を用いることはできず、地盤沈下の予測はほとんど出来ないのではないか。	有限要素法（FEM）は、トンネル設計における地盤変状予測を含め、土木工学分野ほか多くの工学分野で利用されている手法の一つであり、今回の予測に用いたことについても妥当であると認められる。 また、当該地区で確認された野島層や盛土層については、土質試験の結果によると、土粒子密度や地山単位重量について、一般的に見受けられる地盤層と比べて不均質であるとは認められないとされていることを確認している。
	79	トンネル設計時における沈下基準値は、日本トンネル技術協会等の資料を基に傾斜角1/1000と設定しているようだが、建築基礎構造設計指針によると、当該傾斜角では、木造住宅の半数以上に亀裂が生じるという記述があり、こちらの基準値を用いるべきである。	「建築基礎構造設計指針」には、指摘の「傾斜角」ではなく、「変形角」が1/1000radで木造住宅の半数以上に亀裂が生じるという記述はあるものの、「小規模建築物基礎設計指針」によると、5割を超える程度の建物で著しい不具合が生じるレベルの傾斜角は6～8/1000radとされているところであり、起業者は、トンネルに関する専門知識を有する学識経験者等からなる各検討委員会において、傾斜角1/1000radを管理基準値として施工することとしたことを確認している。
	80	トンネル工事に伴う圧密沈下量の予測において採用した計算式は不相当である。桂台地区では10本程度しかボーリング調査を行っていないにもかかわらず、180本のボーリングデータを使用したとする起業者の説明は、ねつ造ではないか。	トンネル区間については、トンネル内への地下水の流入がなく、地表面への影響が生じにくいシールド工法で施工することから、圧密沈下の検討は行っていないが、掘割部については圧密沈下の検討を行っている。その検討に当たって起業者は、横浜市等で把握しているボーリングデータと併せ、合計179本のボーリングデータを使用しており、このうち、起業者が本件事業で実施したボーリング数は47本であることを確認している。
	81	起業者の地質調査報告書によれば、現場実験により、庄戸3丁目から5丁目までの盛土部下の旧沢床を流れている地下水と30mの深さの盛土部には、地表から約10m下まで地下水が賦存していることが把握されているとのことだが、現場実験の全容について説明を受けていない。	起業者は水文調査等において、当該箇所では地表面から概ね10数m程度の深さに地下水があることを把握しており、また、調査で得られたボーリング調査のデータ等は、起業者のホームページ上で公表していることを確認している。
	82	地震時における液状化被害が想定されるが、調査等が行われたのはごく一部の区間のみであり、全面的に行うべきである。起業者における液状化への対応は不十分である。	起業者は、液状化による影響について、本件事業区間全域において地質調査を実施し、その調査結果を基に道路橋示方書に示された条件に基づいて液状化判定を実施しており、判定の結果、対策が必要な箇所については、地盤改良を行うことで地層の固化を施すことや液状化する可能性がある層を除去することを検討、実施することとしていることを確認している。
	83	トンネル工事において、地盤の緩みを押さえて一定の性質を保つための補助工法の検討が課題とされているが、その補助工法である盛土層の凝固工法の手法が二転三転しており、住民の説明要求に対する十分な回答がない。	起業者は、現時点で盛土層の改良工法として高圧噴射攪拌工法を予定しているが、今後もより良い対策工法について、最新の技術的知見を踏まえて検討するとしていることを確認している。

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (地盤沈下)	84	起業者の水文調査報告書には、観測データに基づく降雨と地下水位の相関関係を踏まえた局地的な豪雨対策は重要と記載があるが、工事期間中及び供用後の豪雨対策に関する説明がない。特に、土壌改質時の豪雨対策が無ければ、地盤等の改良工法を施工しても土壌の均一凝固はあり得ない。	起業者は、降水量と地下水位の変動について、水文調査において定期的に観測し、その結果をトンネル施工期間中の地下水の水位変動との比較等に活用することとしていることを確認している。 また、地盤等の改良工法については、豪雨等によって所期の効果を得られない可能性も否定できないことから、事前に現場試験を行って効果が得られることを確認の後、本格的な工事を実施することとしていることを確認している。
	85	地盤沈下の被害が出る可能性があるため、事前の家屋調査を実施するとともに、供用後少なくとも10年以上の地下水位や地盤変異をモニタリングすべきである。	起業者は、工事着手に先立ち、影響を与える可能性のある範囲について、権利者の協力の下、建物等の事前調査を実施することを確認している。 また、工事実施に当たり地下水位や地盤変動について把握することとしており、工事終了時点で異常が確認された場合には、必要に応じ、一定程度収束するまでモニタリングを継続することとしていることを確認している。
	86	工事の影響により地盤沈下が生じた際の補償はどうか。地盤沈下が発生した場合の責任の所在を明確にするためにも、住民が納得するような形であらかじめ起業者間で協定を結んでもらいたい。	起業者は、学識経験者等からなる各検討会において、地質・水文調査結果を基にトンネル工事における施工方法、地下水への影響、沈下量予測等についての検討を行い、最新の技術的知見及び基準を踏まえ、できるだけ影響を与えない工法で施工することとしていることを確認している。 なお、一般的に、工事の施行に起因した損害等の発生が懸念される場合には、工事着手に先立ち土地、建物等の現状を調査し、工事との因果関係が認められる際は、事業損失として費用負担の対象となりうるものとされているところであり、本件事業においても、万一、施工に伴い地盤沈下等が生じた場合には、起業者間で協議し、トンネル工事との因果関係の調査も含め、起業者は適切に対応することとしていることを確認している。
	87	地盤沈下等について、起業者は極力被害を起こさないよう努力する、万一被害が発生したら損害補償すると言っているが、無責任であり、そもそも絶対に被害を生じさせないよう確約すべきであり、それができないなら事業を実施すべきではない。 仮にこのような状況の下で事業を実施するのであれば、そこから生じる精神的な不安についても補償すべきである。	
埋蔵文化財	88	事業認定申請書では、埋蔵文化財包蔵地の表示があるが、これらをどのように守るかについての説明が一切ない。	本件事業区間には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が5箇所存在している。そのうち1箇所については試掘調査により発掘調査は不要とされ、起業者は、残る4箇所についても試掘調査を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講ずることとしていることを確認している。
	89	事業認定申請書内では、埋蔵文化財包蔵地が6箇所と記述されているが、添付されている表では8箇所の記載となっている。いずれかが誤りに違いなく、このような単純ミスが犯されている申請は、取りやめされなければならない。	起業地内に存する埋蔵文化財包蔵地は、栄区No. 81遺跡、栄区No. 67遺跡、戸塚区No. 180遺跡、戸塚区No. 121遺跡及び戸塚区No. 120遺跡の計5箇所であり、図面に表示するに当たって8分割されているものである。 なお、起業者は事業認定申請書において、周知の埋蔵文化財包蔵地数を6箇所と誤って記載しているが、埋蔵文化財について適切な措置を講ずることを認定庁としても確認しているため、問題はないと考えている。

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業説明	90	<p>横浜環状南線建設の利害関係者の大多数は横浜市に住んでいるにもかかわらず、起業者は鎌倉市で「説明会」を開催した。これは起業者が「会合を開催する場所は、できる限り、事業の認定について利害関係を有する者の参集の便利を考慮して定めること。」と規定した土地収用法施行規則を無視したもので、この「説明会」は法令を満足していない。</p>	<p>起業者は、事業説明会を開催するに当たり、土地収用法施行規則第1条の2第1項第3号に規定する通知すべき者が1,000人を超えていたことなどを踏まえ、事業予定地周辺に存する施設の中から、1,000人以上の収容規模を有し、かつ、利害関係者の参集の便利を考慮したことが認められる。</p> <p>なお、説明会会場となった鎌倉芸術館は、本件区間に距離的に近く、付近にJRの駅が存することを確認している。</p>
	91	<p>事業説明会当日の会場には関係住民が多数出席したが、事業者の説明は雑音が大きくほとんど聞き取れず、住民からの質問に対しても起業者は全く返答出来ぬままに時間切れと言って一方的に打ち切られた。このような事業説明会は不成立である。</p>	<p>起業者は、土地収用法第15条の14等の規定に基づき、新聞公告並びに同意を得ていない土地所有者及び関係人等に通知を行った上で本件事業に係る事業説明会を開催し、本件事業の目的及び内容を、本件事業の認定について利害関係を有する者に説明しているとともに、参加者との質疑応答の時間を設けていることを確認している。</p>
	92	<p>国の諮問機関である事業評価監視委員会の付帯意見（平成16年度）において「環境保全対策」及び「合意形成」が述べられており、また、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領第6第5項によれば、「事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図るものとする。」と定められているが、この付帯意見に基づき、起業者と住民代表は継続して「質問会」を開催し、平成26年3月25日にも当該質問会が予定されていたにも拘らず、起業者が同年3月6日に一方的に土地収用法に基づく説明会開催を公表したことは、この付帯意見を国自ら破るものである。また、過去の計6回の質問会において出された質問事項は約60項目あり、そのほかに意見の対立している事項が約40項目あるが、起業者は未回答である。</p> <p>また、事業監視評価委員会は、横浜環状南線事業に促進的な委員を多く選出して審議しているもので、国の諮問機関と言いつつも、事業推進のための委員会となっており、問題である。</p>	<p>土地収用法に基づく事業説明会は、事業計画が相当程度に固まった段階で、起業者の判断により、事業認定申請前までの適切な時期に開催すれば足りるものであり、起業者が住民との合意形成のために行っている任意の質問会が継続中であっても、法令上問題はない。</p> <p>なお、関東地方整備局の諮問機関である、事業評価監視委員会の委員の選定については、本件事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。</p>
	93	<p>横浜環状南線は起業者が一方的に決め、決めてからは、一切住民の意見に耳を傾けようともせず、一方的に進めている。</p>	<p>起業者は、本件事業を進めるに当たり、都市計画決定等の各段階において、地権者や地元住民に対する説明会及び質問集会を開催するなどしている。</p> <p>また、起業者は、本件事業認定申請に当たり、平成26年3月に土地収用法に基づく事業説明会を開催している。</p>
	94	<p>耐震安全性や液状化に関する情報については、逐一ホームページ等で公表するとともに、住民に向けて説明するべきである。</p>	<p>地域住民が懸念される事項に関して、起業者はこれまでも随時ホームページ等で公表するとともに、地元における説明会を開催しており、今後も必要に応じ、適切な方法でこれらを実施する意向であることを確認している。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
申請時期	95	<p>国の通達（事業認定等に関する適期申請等について）においては、事業認定の申請は、用地取得率が人数ベースで80%となった時、又は用地幅杭の打設終了から3年を経過した時のいずれか早い時期を超えた時としている。横浜環状南線における用地取得率は、平成26年1月現在で44%、用地幅杭の打設は平成21年3月に開始しているが一部未打設となっており、いずれも要件を満たしていない。</p>	<p>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。</p> <p>なお、「事業認定等に関する適期申請等について（平成15年国総国調第191号）」においては、「事業認定の申請は、…用地取得率が八〇パーセント…となった時、又は用地幅杭の打設…から三年を経たときのいずれか早い時期を経過した時まで、収用に移行するものとする。」とされており、これらの時期より早期の事業認定申請を否定するものではない。</p>
	96	<p>事業認定申請書に記載の用地取得率は平成26年7月末現在で68%としているが、国の公式発表によると、平成26年1月時点の用地取得率は44%となっている。僅か6ヶ月で用地取得率が24%も上昇することはあり得ず、これらの数値のいずれかが間違いのはずである。事業認定申請にあたり用地取得率はきわめて重要であり、間違った数値を用いたものは、申請を取り下げて正しい数値に修正すべきである。</p>	<p>事業認定申請書において用地取得率（平成26年7月末現在）は、面積ベースで86.2%、人数ベースで68.8%とされており、これらの数値が正しいものであることを確認している。</p>
収用制度	97	<p>横浜環状南線の用地取得率は、平成26年1月現在44%と公表されており、これによると未買収地権者は1,000名以上となる。この中には起業者から一切買収の申出を受けていない地権者も多数存在しており、この状況下において強制収用を進めることは、大規模な財産権侵害であるとともに、人権無視かつ憲法違反である。</p>	<p>土地収用法は、日本国憲法第29条第3項の「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる」との規定に基づき、その具体的手続等を定めたものである。</p> <p>当該手続のうち、事業の認定の手続は、申請に係る事業が憲法に規定する「公共のため」のものか否かを、土地収用法第20条各号に掲げる要件を満たすか否かにより判断するものであるが、本件事業に係る未買収地権者が多数であることや任意交渉の状況は、当該判断に直接影響を及ぼすものではなく、日本国憲法及び土地収用法上問題はない。</p>
	98	<p>土地収用制度は、憲法の特別例外処理として本当に国家としてやむを得ない時のみに許されるものであって、横浜環状南線事業に土地収用法を適用して建設を急ぐ理由は全く見当たらない。</p>	
	99	<p>土地収用法第31条の規定に基づき手続保留とされているが、その理由について起業者から一切の説明がない。保留されるか否かに関しては、地権者にとって大きな関心事であり、これを説明しないことは、地権者を無視した極めて不当な行為である。</p>	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
収用制度	100	<p>国及び国が株主である東日本高速道路株式会社が一体となって起業者として行った事業認定申請に対し、国土交通大臣が認定を行う法体系は問題であり、その権限は内閣総理大臣又は総務大臣などに返上すべきである。</p>	<p>土地収用制度に対する意見であり、個別の事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。</p>
	101	<p>土地収用法第25条の2では社会資本整備審議会に関して「その意見を尊重しなければならない」としている一方、同法第23条に規定する公聴会に関しては「一般の意見を求めなければならない」としているだけで、それを聞いて参考にして直すことは規定されていない。この法律上の扱いの違いは理解できない。</p>	
その他	102	<p>土地収用法適用の準備を進めながら、起業者はそのことをひた隠しにし、環境問題に関する住民との話し合いを継続していたことは、住民を愚弄するものであり認めるべきではない。</p>	<p>起業者において、地域住民の理解を得ながら事業を実施することは重要であると思料するが、用地交渉の過程での問題であり、本件事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。</p>
	103	<p>トンネル計画区間の上部の土地については、メガソーラーシステムを設置するなど、その活用に当たっては住民意見を踏まえるべきである。</p>	<p>本件事業の認定の可否の判断に当たっては、本件事業が土地収用法第20条各号に掲げる要件を満たすか否かにより判断するものであり、本件事業に係る用地を本件事業以外の目的に活用するか否かは、当該判断において考慮すべき事項ではない。</p>
	104	<p>横浜環状南線の事業用地は、沿線の宅地造成時点において、横浜市及び開発業者から高速道路ではなく一般道路用地である旨の説明があり、これを信じて住居を建てたが、結局高速横浜環状南線の予定地であることが判明した。このような市民をだますような事業計画に公益性はない。</p>	<p>横浜市等に関する事項であり、本件事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。</p>
	105	<p>一般道路用地として販売した件については、最高裁で住民敗訴の判決が出ているが、この判決は不当であり、実際、住民が提訴した別件の訴訟では、横浜地裁でうそがあったことを認める判決が出されている。このように住民をだましてまで横浜環状南線を建設する必要があるのか。</p>	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
その他	106	横浜市では、横浜環状南線の建設費4,300億円のうち600億円を横浜市が負担するとされているが、この件について横浜市議会は一切審議がされていない。市民にとって必須の教育費等を削るしかないのではないか。このような市民生活を脅かす道路は不要である。同線に対する600億円という巨額の支出については徹底して横浜市議会で審議し、本当にこれが市民のために必要かどうかを議論すべきである。	横浜市に関する事項であり、本件事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。
	107	主要地方道原宿六浦の工事を早く終わらせて欲しい。	
	108	横浜市起業の上郷公田線事業は、都市計画決定時よりも予測交通量が増えており、自動車の排気ガスによる大気汚染、振動、騒音等の環境悪化が懸念される。	
	109	上郷公田線事業については、検討会を設け検討してきたが、検討会で指摘した問題点が解決していない。	
	110	上郷公田線事業の予測交通量は、環境影響評価における基準等を踏まえ、数値操作のうえ恣意的に低く抑えている。	
	111	相模縦貫道路開通により各幹線高速道路との連結が完了し、横浜環状南線は圏央道としての必要性が失われていることから、アクセス道路である上郷公田線も必要がない。	
	112	用地取得率について、国では土地所有者関係人数の割合であると示しているのに、横浜市は面積比であると公表している。上郷公田線における説明会にて、横浜市は用地取得率96%と回答しているが、それは面積比であり、土地所有者関係人数の割合で見ると25%しかないことが分かった。このようなだましを行う起業者にこの事業を進める資格はない。	本件事業とは別の事業に関する事項であり、本件事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。