



連協道路ニュース

発行 横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会 事務局
Tel 045-893-4877 <http://renkyoueditor.web.fc2.com/>
Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第 259 号

(創刊 1988.12.14)

2011.04.03

連協より、「がんばれ日本」

この度の東北関東大地震に不幸にも遭遇されお亡くなりになった方々のご冥福をお祈りするとともに被災された方々へお見舞い申し上げます。連協会員の皆様のお近くにも苦しまれておられる大勢の方がいらっしゃることにお察し申し上げます。

自然災害とはいえそれに端を発した原発事故はその全貌が明らかになりつつあります。公共事業の進め方の典型である行政主導の「原発の運転ありき」で安全を押し売りして国民を欺いた人災であると言わざるを得ない様相を呈してきています。まさに「高速道路建設ありき」の横環南の進め方と何と似ていることかと恐ろしさを感じます。

我々の主張している「時代の流れが変わっている」ことをこの際改めて日本全体で受け止めこれからの日本のあり方を全員で考え直す良いチャンスを与えてくれたと思わねば成りません。非常事態です。国の財政が厳しい折一刻も早く公共事業予算を組み替えて復興予算に当てるべき時です。20年にも亘り必要ないと証明された横環南の予算を即座に凍結し被災地の復興に差し上げたいと思います。(比留間)

横浜環状道路とハブポート化の欺瞞 今やるべきは防災対策！

林横浜市長は、横浜環状道路の必要性の理由の一つとして横浜版成長戦略の「海と空のハブ戦略・・・」(平成 22 年 12 月)をあらたに掲げている。

これは民主党を中心とする連立政権発足後、スーパー中枢港湾政策の 3 港湾体制から、更なる絞り込みを行う必要があるとし、平成 22 年 8 月、将来のハブ港湾を目指すべく京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」の選定を受けてのものである。国際コンテナ戦略港湾とは国土交通省成長戦略(22 年 5 月策定)の中でも主要な政策としての位置づけがなされ、税制、予算面等からも特別措置を施しバックアップしていくとされている。

しかし、我が国の港湾が凋落(2009 年度横浜港世界第 36 位)を続ける主たる原因の一つは、財源を国が握りながらも、管理・運営は地方自治体が責任をもって行うこととする制度に起因する。今まで実行主

体が自らの意思で整備を含めた大胆な政策を推進できず、将来を見据えた戦略的な目標も立てられなかったことにあり、この根本的な課題の解決がなければ、国際競争力の強化はその十分な達成が困難であると考えます。

成長戦略の重点として「スーパー港湾」「羽田空港アクセス」「高速道路網」「都市再開発」「企業誘致」「成長産業育成」「産学連携」を一体として目標に掲げているが、これは小泉「構造改革」丸写しだった中田市政の延長で、未だに経済成長至上主義から抜けきれていない時代錯誤の構想といわざるを得ない。よって林市政の独自性をうかがい知ることには出来ないどころか無能さと欺瞞が錯綜していると思えない。

3 月 11 日に発生した東日本大震災では未曾有の大被害をもたらした。東北地方の港湾にも大打撃を与えた。林市政は今回の大災害を自らの問題であると認識し、これを教訓化してハブ港湾を目指すことを即刻中止し、即座に既存の港湾施設をはじめ社会インフラを災害から守るための強化策を近隣自治体と実行していくことこそが緊急の課題であり責務と市民は考えている。

横浜市が今年度予算案で盛り込んだ港湾関連事業の概要は次のとおりである。横浜港を含む京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定されたことを受け、ハブ(拠点)機能の強化に向けた事業費は 82 億 6,700 万円と、前年度に比べて 64.4%増やした。港湾整備といったハード面だけでなくコンテナ貨物の集荷促進策などのソフト面も充実させるとしており、これに関連した横浜環状道路建設を加えると莫大な予算額(市民の税金)となる。

繰り返すが今市民が一番必要としているものは新たなインフラではなく、市民生活をより安全に守るべく陳腐化したすべての社会インフラを早急に再点検し、再整備をすることである。(西ヶ谷 高村)

道路全国連「35 年史」の販売

道路全国連では、全国の道路関係団体の活動記録として、「35 年史」を編纂発行しました。

35 年に及ぶ道路問題、公害問題等を網羅し、道路問題、公害問題に関する総括的テキストとして極めて有用です。一冊 2,100 円で販売しておりますので、希望の方は連協事務局あてお問い合わせください。

(事務局)

圏央道トンネル陥没事故

平成 22 年 10 月 19 日に千葉県市原市圏央道笠森トンネルで、同年 12 月 28 日には隣接する、同県木更津市圏央道山口トンネルで、それぞれ工事中に陥没事故があった。これらの事故についてトンネル技術検討委員会が設置され、その資料を連協が入手したのでその概要を記すとともに私見を述べる。

笠森トンネル：付近の地質はほぼ水平に堆積する第四紀更新世の砂岩や泥岩でできている。これらは庄戸トンネル、桂台トンネル付近に分布する地層に比べて少し新しい地層である。事故のあった地点は、主に泥岩を掘削していたが、天端から上には固結度の緩い砂岩があり、土被りは 18m である。坑口から 811m 入った地点で掘削中に大量の湧水があり、その後大量の水を伴った土砂が流出、トンネル掘削部の地上にある耕作地(田圃)では直径約 15m 深さ約 8m、および林地では直径約 13m、深さ 10m 以上の規模の陥没となった。

陥没発生に至る原因は、「①降雨による地下水位の上昇、②トンネル陥没穴付近に地下水の“水みち”が存在、③流砂を起こし易い粒度の砂が存在、④陥没発生地点は土取り場を盛土した地層であり、地山内の緩みが地表に波及しやすかったこと 等が複合し、発生したものである。」と結論づけられており、**「今回の陥没は予知が困難な事象が複合して発生したものであり、想定外のことであった。また、土取り後に盛土した地形に関する情報は事前には知りえなかった。」**とも記されている。

陥没原因の①はどこでも起こりうることであり、②と④については地表付近に厚さ 10m を超える盛土層があること、その下に旧谷地形がありそこが“水みち”になっていたことを認識できなかったことは調査不足であったということである。あるいは堆積層と盛土層は、普通、明らかに異なるにも関わらずこれを見逃した初歩的なミスと言うべき。③については、年代の若い砂質の堆積岩ではよくみられることである。

山口トンネル：笠森トンネルの地層よりさらに新しいと考えられている砂層を掘削している。

坑口から 52m 入ったトンネルを掘削中に天端より土砂崩落が発生したため、地上部及びトンネル内の経過観察を行っていたところ、地上部にある山林が陥没。その形状は最終的には長径約 7 m × 短径約 4 m の楕円形で、深さ約 5 m に達した。

陥没発生に至る原因は、土砂崩落地点の地層は砂が緩く固まったものでその崩れやすさは実験によると、その中に含まれる細粒分子の量と含水比による

とされる。当地点の砂層には、細粒分も水分も少なかったために崩落したもので、事前調査ではそのような砂層の存在を予測できなかったとしている。

笠森トンネルの陥没の原因の第一に“水”をあげているのに対して、こちらは水が少なかったことが原因だということは皮肉である。

予測の難しさ：両トンネルでの陥没原因説明の中で「予知できなかった」「予測できなかった」「想定外のことであった」等の言葉が出てくる。これは、調査が不十分であった部分もあるかもしれないが、地下にはそれだけ予測困難な事象が絡み合っているためと思われる。

このように見てくると庄戸の盛土、湘南桂台の砂岩、朝日平和台の風化泥岩等が工事の際にどのような挙動をするか分かっていないし、前例のない大断面の庄戸トンネル工事、さらには多数の補助工法を同時に用いる工事には危険がいっぱいという感じである。

笠森トンネルではトンネルから水平方向に 10 数 m 離れた地点で陥没が起きている。NEXCO は庄戸トンネル、桂台トンネルではトンネル直上以外では地盤沈下は起きないと強調しているが、10 数 m 離れた地点で沈下どころか陥没が生じたのである。

M9.0 の地震、それにより田老町の防潮堤を軽く超えた津波、福島原発の事故、いずれも関係者にとっては想定外のこともかもしれない。しかし、福島原発、いや、日本全国に存在する原発の建設にそれぞれ地元の方たちが反対してきた。それに対して事業者は絶対に安全だということ建設してきた。

東電の社長は津波が想定外だったと述べたが、想定外であろうが無かろうが事故が起きた地域の住民を恐怖におののかせているのは厳然たる事実である。

住民の反対は正しかったのです。南線沿線に住む私達も問題が起きてから騒ぐのではなくその前に作らせないことを徹底すべきではないでしょうか。

(庄戸 3 本田)

対外活動報告

03/09 杉並区選挙裁判第 2 回公判東京高裁 2 名参加

03/09 馬淵澄夫、長島一由議員(秘書対応)

交通政策調査会、予算箇所付等情報交換

03/09 横浜市秘書課訪問(行政不服審査請求中)

03/09 最高裁再審申立ての棄却通知書受領

(事業評価監視委員会行政不服審査委員会

行政不服審査請求却下に対する訴訟)

03/23 大気汚染公害被害者の新救済制度実現をめざす「神奈川相談会」1 名参加

03/29 国分寺 328 号線裁判 判決 1 名傍聴

横浜市秘書課訪問(行政不服審査請求中)

市会議員／県会議員選挙立候補者アンケート

連協では、3月21日から28日の間、横浜環状道路南線に関するアンケートを立候補予定者をお願いした。アンケートは、公開質問状として質問事項を書いた回答用紙を、21日に各候補者事務所などに持参し回答を28日までに返送頂く事とした。質問の内容は次の通りである。

質問 1 横環南線及びアクセス道路（上郷公田線）の建設について

計画公表から約20年、都市計画決定から16年を経ましたが未だ工事着工に至っていません。この間に経済・社会情勢は大きく変化しており、当初の計画を見直す必要があると思われませんが、如何お考えでしょうか。

回答選択項目（番号に○印を付け、自由意見欄にご意見を記入ください）

1. 計画白紙撤回を含めて抜本的に見直す
2. 計画を条件付きで進める（下に主な条件を記入ください）
3. 計画を現状方針に従って進める

質問 2 横環南線の建設に関わる税金等の扱いについて

横環南線の建設費は公表されているところによれば4,300億円となっており、横浜市から600億円を拠出する事になっています。この点について如何お考えでしょうか？

回答選択項目（番号に○印を付け、自由意見欄にご意見を記入ください）

1. 横環南線計画を白紙撤回し、支出不要となる税金は市民生活向上等に役立てる。
2. 横環南線に対する横浜市からの600億円の拠出は認めない。
3. これまで通り、国土交通省の予算計画に従って横環南線の建設を進める。

選択肢回答結果（掲載順は、市会／県会で回答順、敬称略）

	市会議員候補者					県会議員候補者		
	大桑	石渡	竹岡	藤田	輿石	関口	志田	楠
質問1	—	2	1	—	2	2	回答	回答
質問2	—	—	1	—	3	—	なし	なし

「—」は、いずれの選択項目にも○印の記載がなかったもの。

「回答なし」は、回答書の返送がなかったもの。

自由意見（市会議員候補者）

大桑正貴：

質問 1. 現計画は現状にあわせて見直していくべき。最初に作った計画がすべてではないと思う。

質問 2. できるかぎり横浜市負担は減らすべき。そのために、現在の計画を現状にあわせて見直していくべき。

石渡由紀夫：

質問 1. 現在下超え案が可能かどうか検討中。片側 3 車線を 2 車線にしてコストダウンを図り、その予算で環境対策を万全にする。

質問 2. 上記と同様

竹岡けんじ：

質問 1. 高度経済成長期に計画されたものであり、現在においては、様々な視点（物流のあり方・エネルギー消費等）からもはや必要のない公共事業です。

質問 2. 国も横浜市も財政は危機的状況にあります。横浜市では介護・子育ての充実は急務です。また、未曾有の東日本大震災があり、被災地への支援・復興に大きな財源が必要です。

藤田みちる：

質問 1. 経済・社会情勢の変化を見極めること、生活している住民の立場を尊重することが大切だと考えています。

質問 2. 税金は市民が納得できる形で使われるべきと考えています。

輿石かつ子：

質問 1. 大規模な自然災害発生等の想定を見直し、より安全な基準を厳正する。工事過程において想定を上回る危険性等発覚時には、迅速かつ柔軟に対応すること。

質問 2. 予算の概要はある程度知っておりますが、より詳細なわりあて等、知識をより深めつつ、厳正に照査し続けてまいります。

自由意見（県会議員候補者）

せきぐち正俊：

質問 1. 横環南線及びアクセス道路（上郷公田線）の建設については、①当初の建設計画の経済・社会情勢から大きく変化しているものの、このたびの東北地方太平洋沖地震・大津波災害は被災地に甚大な被害をもたらしており、被災者救援や復興にあたっては物流・避難経路等幹線道路の確保が最大の課題であることが認識されていること。②現在も続く余震や首都圏・東海沖地震の可能性、加えて少子高齢化にともなう高齢者や要介護者等緊急車通行道路としての活用などを考慮すれば、その利便性とともに物流・避難経路、緊急通行路等防災・緊急対策面からその必要性が一層求められていると考えます。しかも、③用地買収も進んできていること、④居住面からは交通量の増大や自動車の排気ガスによる環境悪化の恐れも、ア、少子化に伴う自動車通行量の減少、イ、今後予想される電気自動車等の環境に優しい車の普及や技術面の向上等、も加味すれば従来予想していた住環境への影響は軽減されると判断されること、などから環境への配慮をしつつも、「より防災道路及び緊急車両通行道路、流通確保道路としての位置づけを明確」にして建設をすすめるべきと考えますが、国や自治体等の厳しい財政事情を考慮し、総合的に判断する必要があると考えます。

質問 2. 質問 1 で述べたように、「より防災道路及び緊急車通行道路、流通確保道路としての位置づけを明確」にしてすすめることは、人命優先の防災対策推進、高齢者や要介護者等緊急対策道路としての活用の立場から横環南線の建設に取り組むべきと考えるからです。人命優先の防災対策や緊急対策道路であるならば、まず救命であり、税金投入という個人負担的な発想とは別の視点からのアプローチが必要と考えます。そのため、該当せずとしています。