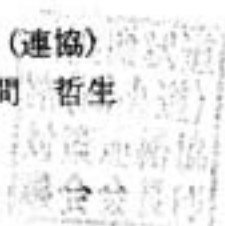


平成 23 年 3 月 2 日

東日本高速道路株式会社  
横浜工事事務所  
所長 小谷 充宏 殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会（連協）  
会長 比留間 哲生

## 「よこかんみなみ」記事に関する質問の回答を求める（要求）



先般 1 月 11 日付で当方より貴職宛に以下の表題「「よこかんみなみ」記事に対する抗議並びに質問（要望）」の文書をお送り致しました。しかるに上記質問に対する文書による回答は一切ないまま現在に至っております。これは連協参加の自治会・町会 7、環境を守る会 7 計 14 団体 4500 戸の住民の要望を無視する信じ難い対応であり、住民との合意形成に努力することを義務づけた国交省事業評価監視委員会の付帯意見にも反するものとして私達は到底容認できません。ここに下記のとおり再度質問して回答を求めますので可及的速やかに文書による回答がなされることを強く求めます。

### 記

本件の経緯を示すと以下のとおりである。前回の文書送付時点で「よこかんみなみ」は Vol. 1（2004 年 3 月）からの Vol.25（2010 年 12 月）まで刊行されており、その中で Vol. 4 から Vol.25 に至る間すべてに同一内容のアンケートがくり返し掲載されたが、それらは単に自らに都合のよい情報の発信であり、そこには住民との合意形成に努力する意志は全くみられず、当方はこれを厳しく批判した。その上で「よこかんみなみ」の記事について聞きたいこととして「大気汚染、騒音その他の測定結果」に関する 3 つの質問を提起して回答を求めた。質問内容は繰り返しになるが念のため以下にそのまま再記することとする。

#### 記事内容に関する質問

##### 大気汚染、騒音その他の測定結果について

質問 1. Vol.21（2009 年 11 月）及び Vol.25（2010 年 12 月）に 2009 年 11 月に実施した「環境影響照査」の結果が図表示されている。ここで二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）として 0.032～0.049 としているのは南線沿線の中の最高と最低値を示していると思われるが、もしそうであればこれらがどの地点のものかを明示すべきである。一方 SPM については 0.059 となっていて NO<sub>2</sub> の場合と異なるのはなぜなのかよくわからない。住民にとって関心の高い大気汚染の測定結果については数値の意味をわかり易く説明すべきであり、上記数値についての正しい説明を求める。

質問 2. 上記の排ガス、SPM の照査結果はブルーム・パフモデルに基づくものであるが、これは平坦地で風速、拡散係数が時間的、空間的に一定である場所に適用される方法である。従って南線

沿線のように地形的に凸凹があって平坦でない地域には適用すべきではなく、このことは平成17年9月に行われた質問集会で住民が厳しく追及し、専門家として参加した鷹取博士も南線沿線のような複雑な地形にはより進んだ三次元流体モデルを適用すべきであると指摘した。これに対して事業者は現在わが国ではこれが広く用いられているからこれでよいと言うだけで納得できる反論は一切できず、このことは当日の質疑応答をそのまま記録した冊子（環境アセスに関する質問集会記録その1、大気汚染予測について）を見れば明らかである。

ブルーム・パフモデルは平坦地にしか適用できない時代遅れの方法であることは上記集会記録の付記（48頁）に記したように学界でもはっきりと指摘されており、岡本純一「環境技術」33,197（2004）によると、この方法は環境行政で用いられている拡散モデルの発展の歴史の中で第Ⅱ期（1960～70年代）に属する時代遅れのものであり、現在欧米では第Ⅲ期（1980～90年代前半）の方法が環境アセスに用いられているという。このように学界でも時代遅れとしている方法を用いた測定値をVol.21とVol.25に臆面もなく大々的に図示して南線沿線は全て基準値をクリアしていると主張するのは厚顔無恥も甚だしいと言わねばならない。住民の健康に大きく関わるNO<sub>2</sub>やSPMについては欧米と同じようにより進んだ方法を用いて測定すべきであると考え、その必要はないと主張するのはなぜか、その理由を納得する形で説明して頂きたい。

質問3、質問2で述べたようにブルーム・パフモデルは平坦地にしか使えない時代遅れの方法であり、欧米では凸凹のある複雑な地形にも適用できる三次元流体モデルのようなより進んだ方法が環境アセスに用いられている。そこで連協では勘環境総合研究所に委託して2004年4月に三次元流体モデルによる南線沿線の大気汚染と、騒音などの測定を実施し、その結果を2004年7月に報告書にまとめ刊行した。この報告書は貴事務所にも届け済みであり、貴職も目を通されたものと考え、そのことを前提に以下お尋ねする。「よこかんみなみ」によると、ブルーム・パフモデルによる測定結果をもとに南線沿線すべての地点で大気汚染（NO<sub>2</sub>、SPM）は環境基準値以下であり、環境保全目標を達成しているとなっている。しかし連協の委託で三次元流体モデルを用いた測定によるとNO<sub>2</sub>、SPMともに基準値を超える地点が少なからず存在し、この結果は上記報告書にわかりやすい形で図示されている。すなわち、ブルーム・パフモデルの測定で基準値以下のされたところでもより進んだ三次元流体モデルによる精密な測定によって基準値を超える箇所のあることがわかったのである。このことは現在事業者が行っているブルーム・パフモデルによる測定結果の信頼性に大きな疑問のあることを示すものである。このことを踏まえて事業者としてより信頼性の高い三次元流体モデルを用いてNO<sub>2</sub>やSPMの測定を実施すべきであると考え、貴職としてその意志があるかどうか、もしない場合その理由を伺いたくお尋ねする。

上記の質問に対する回答がないまま1ヶ月以上経過した時点で当方から貴事務所に早急に文書による回答を電話で申し入れた。しかるに貴事務所の古俣工務課長は、これらの質問には今まで説明会や質問集会ですべて回答済みであり、今更文書による回答をする意志はない旨を答えた。これに対して当方が、工務課長ではなく所長の回答を求めているのに対して、自分の回答が当事務所としての回答である旨言明した。従って古俣課長は貴職の意を受けて当方に回答したものと考えざるを得ず、ここに再度貴職宛本文書を送付することとした。

ところで工務課長は上記の質問に対してすでに回答済みとして当方の申し入れを一顧だにせず、

不誠実で傲岸不遜の態度に終始したが、その発言は事実を無視した荒唐無稽の類であり、そこには住民と真剣に話し合うという意志は微塵も感じられなかった。というのは、質問1は「よこかみなみ」Vol.21とVol.25にNO<sub>2</sub>、SPMその他についての数値が示されているが、それらが南線沿線のどの場所での測定値かを聞いているのである。これは今回初めて質問したものであり、これに対して「ホームページで回答済みであり自明のことを文書で回答するのは連協さんの名誉を傷付けることになる」また「文書がないと連協内に説明が出来ないと言われるが、それは連協内の問題であり当方は関知しない」というのは一体どういうことなのか、荒唐無稽という所以である。しかも測定値を出している以上、それがどこで測定されたかは事業者は当然承知しているはずであり、それがなぜ答えられないのか全く理解できないのである。

次に質問2と3については事業者が大気汚染予測に用いているブルーム・パフモデルは拡散モデル発展の歴史の中で第Ⅱ期（1960～70年代）に属する時代遅れのものであり、現在欧米では三次元流体モデルなど第Ⅲ期（1980～90年代前半）の方法が用いられているので、わが国でもこれを用いるべきであると主張してきた。そのことから事業者としてより信頼性の高い三次元流体モデルを用いてNO<sub>x</sub>やSPMなどの測定を実施すべきと考え、貴職にその意志があるかどうかを問うたのである。これらも初めての質問であり、すでに回答済みとする工務課長の主張は何をもって回答済みなのか奇怪という外なく問題外である。従ってここに再度質問して是非その回答を文書で伺いたいのである。ただ、もし今回も回答がなされない場合、貴職に三次元流体モデルを用いた測定を行う意志がないものと見做さざるを得ず、そのことを確認することとしたい。

以上