第　2　部

環境問題との取り組み

１．大気汚染問題の現状と問題点

１-1　大気汚染問題のこれまでの経過 環境アセス評価準備書では、桂台トンネル内で発生する排気ガスを、桂台小学校南側、
通称アンテナ山の西側に設置する換気所に集め、電気集塵機で粉塵・煤煙を除いたのちに排気塔（高さ 45m）から空高く吹き上げる構造になっている。（神奈川県平成４(1992)年５月）

道路公団からの都市計画に関する自治会への説明会において、排気ガス中の窒素酸化物（NO_2）は未処理のまま排気塔から吹き上げられ、換気所の北側　400m先に高濃度で落ちることが判った。年平均の寄与濃度は0.00007ppm で、バックグラウンド濃度の 300 分の 1 以下で周辺に与える影響は小さく、代表的な場所の予測結果はNO_2日平均の年間 98％値が0.047ppm で環境保全目標は達成されるとしている。

通称“アンテナ山”

（1）横浜市アセス審査会の意見

事業者から提出されたアセス評価書に対し、横浜市アセス審査会は約 1 年の時間をかけて審査を行った。アセスの前提条件であるNO_2バックグラウンド濃度について、自動車の窒素酸化物の規制効果について過大評価、道路からの直接的な濃度影響について過小評価が認められる。また、換気塔が設置される起伏の大きい地域について、予測の基になる気象情報が不十分で、評価書に書いてある数値をかなり上回る、と指摘した。

アセス審査会のメンバーがその道の有名な専門家であり、公的立場でのアセス審査意見としては重いことである。その対策として次の項目をあげた。

① 掘割り部の排気ガスを抑制するため、開口部の面積はできるだけ小さくすること。

② 公田トンネルから笠間トンネルまでの排出量や換気量は、模型実験を行い、決めて

実施すること。

③ 換気設備について、交通量や気象条件の変動に対応できる換気制御システムを検討し、適切な運転制御を行うこと。

④ 強い気温逆転の発生時に備え、高度別気温差のモニタリングを行い、逆転層の上から排出させるという考えで、状況に対応できる設備をつくり、運転を行うこと。

道路公団は、都市計画にあたっての審査会の指摘、数多くの地域住民の声を踏まえて「横浜環状南線トンネル等設備委員会」を作り、2003 年度から 2004 年度と、２年にわたり検討を行った。

・排気ガスの漏れ出しは、35%から 8%への向上が可能である。

・気象状況の変動に対し、換気制御システムの換気制御指標の測定方法の検討を行った。

・交通状況に対応できる換気制御システムについては、今後検討していく。

・逆転層については、佐藤謙一郎衆議院議員の「高速横浜環状南線に関する質問主意書」に対する小泉総理の答弁書を引用して、特有な気象状況が存在するとは考えられないと否定した。

しかし、それとは裏腹に、審査会が逆転層の存在を前提に指摘した高度別気温差モニタリングを実施し、換気制御システムの検討を行うことになったのは結構なことであり、今後その効用と実施を注意深く見守る必要がある。

（2）脱硝設備の設置に向けての活動 横浜市アセス審査会が報告書の中で「脱硝装置が実用化された段階で、エネルギー効率等も勘案のうえ、早期の導入を図ること」との記述を見て、技術開発をしていることを住民は初めて知った。また、環境庁長官の意見として「NO_2総量削減の特別対象地域であるので、脱硝設備の導入を図り、谷部等地形の影響による局地的汚染地域では詳細な調査と所要の対策を講ずること」と指摘している。当時の道路公団は審査会に対し「脱硝技術等が実用化された段階で検討を行う」と取り組みを示した。

道路トンネル内の過去の測定から、NO_X 濃度は 0.5～3.5ppm、NO_2濃度は 0.072～0.26ppm と高濃度であり、現在すでに環境基準レベルぎりぎりにまで高い都市の大気に、このような汚染空気を排出することは困難である。新たな道路トンネルの換気塔には、周辺の局所対策として浄化装置を設置することが望ましいと、1989 年ごろから低濃度脱硝装置の開発が検討されていたことを知った。

私たちは、川崎ぜんそくに見られるように、自動車排気ガスに含まれる窒素酸化物（主に NO_2）は周辺住民の健康に悪影響を与えるので、換気所に脱硝設備を付けるよう要求

した。しかし、道路公団は次のような理由で設置要求を受け容れなかった。

・換気所からの寄与濃度はバックグラウンド濃度に比べて小さい値であり、環境基準を満足するレベルにあるので、脱硝設備を付ける必要はない。
・自動車の排気ガスに含まれる窒素酸化物（主に NO_2 ）は、一般製造業の煙突からの排ガスに比べて濃度が低く、まだ除去技術ができていない。

その後、国交省、日本道路公団、首都高速道路㈱ほかが首都高湾岸線空港トンネル（京浜島換気所）において“道路トンネルに係る低濃度脱硝技術”に関する第２パイロット実験（2001～2003 年度）を行っていることを知り、自治会道路委員会のメンバーは道路公団の案内でその設備を見学して、脱硝技術がほぼ完成していることを確認した。2003 年８月に首都高速道路㈱は低濃度脱硝技術開発の目処がついたとして、中央環状新宿線の全換気所に設備することを知った。（2007 年３月５日朝日新聞）

2004 年３月、関東地方整備局道路部が、「2003 年末までの検討により、実機適用可能なシステムの構築ができ、低濃度脱硝技術が完成した」と発表された。

これらの状況を踏まえて NEXCO に設備化を再度要求したが、回答は「引き続き公田換気所への適用について検討を行う」とし、次のような、まったくのお役所的な回答だった。

「都市計画後の環境影響評価においても環境基準を満足するレベルにあるので、脱硝設備を設置する必要はない」
「中央環状新宿線への設置については事業者が異なるので知らない」

１-2　今後の問題点

（1）環境基準値

1978 年７月、環境庁の告示で、NO_2 の基準値が「１時間の１日平均値が　0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下であること」と決まった。予測の場合は、いろいろな理屈があって、年平均値で計算することになっている。当然、１時間値の１日平均値と年平均値とは一致しない。当時出された知事や政令市長宛の通達を見ると、「環境基準値による大気汚染評価は１日平均値の年間 98%値で行うこと」と、環境基準値の取り扱いについて特記されている。最近の NEXCO の PR 用の資料は、環境が年々よくな っていると見かけの数値が低く見える NO_2 の年平均値だけで示している。その作戦に乗 せられ、環境がよくなっているので、要求する保全対策もほどほどでよいのではないか と誤解する人がいる。NEXCO の資料やグラフも NO_2 の１日平均値の年間 98%値も同時 に示すべきなのだ。ちなみに、一般環境大気測定局である栄区の上郷小学校の 2011 年度 データで、NO_2 の１日平均値の年間 98%値は 0.041ppm であり、新しく道路を造って発 生する NO_2を上乗せする余裕はまったくないことを示している。

（2）脱硝設備の設置

公田換気所は、排出口の高さが 45 メートルで計画されている。この場所は評価書で逆転層の発生がみられ、また、無風時（秒速 0.4m以下）の出現率が冬場 46%であると公表されている。大気汚染の問題は、「逆転層等の特殊な気象条件の時」にあるということが明白なのに、その存在を無視したり、前提条件をすり替えたりすることに問題がある。

2011 年２月、「横浜環状道路南線の沿道環境」で初めて排出口の NO_X濃度が 0.250ppm と示された。アセス評価書では、希釈して排出する公田換気所の排出量は、最大毎秒 2,530 m^3と公表している。1 時間にすると 910 万m^3になる。桂台地区計画地域（当自治会のほか、桂台西、犬山、上郷を含む）約 48 ヘクタールの上に積み重ねると 1 時間で約 20m の高さになる。特殊気象条件のうち、逆転層形成時、滞留発生時、桂台の住宅地全体が排気ガスの中に沈んでしまうことは間違いない。

これまでの NEXCO との話し合いで、「公田換気所の脱硝装置は、周辺の大気汚染状況を勘案し、引き続き適用について検討を行う」を繰り返している。実際のところ二者択一で、薄めて排出するのか、脱硝設備で浄化して排出するのか、どちらかである。大気中の NO_2の 90%以上を除去し、浄化して大気に放出したほうが無風時の出現が高く、特殊気象が問題視されている桂台では、環境にベターであることは明白である。大気汚染として問題にすべき NO_2と NO の両者について、環境保全の見地でよりよい方法を選択し、住民に定量的に説明する責任があるはずだ。これらのことについて、NEXCO は一切情報公開をしていない。

2004 年に低濃度脱硝技術が完成し、現在各所で実機での設備が進められている状況にあり、首都高速道路㈱はホームページで、「環状北線の３か所ある換気所全部で NO_X濃度 1.23ppm のガスを脱硝装置で処理し、浄化して放出する計画である」と発表している。ちなみに、新横浜換気所の近くの港北総合庁舎でのNO_2の 1 日平均値の 98%値は 0.044ppm である。公田換気所でも低濃度脱硝設備の設置を要求し続けている。

（3）トンネル工法の変更と今後の換気所の設備について

2006 年以降、桂台トンネルの建設工法として、シールド工法による掘削の適用が検討され始めたことは、後述トンネルの章で述べる通りである。道路トンネルの技術的基準については、国土交通省都市局長、道路局長より通達されている「道路トンネル技術基準」があり、細かい規定がある。トンネル工法の変更は、トンネル断面やダクト断面の大幅変更を伴い、トンネル換気の基本計画、および換気施設諸元の設計が変わってくるのは明白である。

2011 年２月、NEXCO の工事長から、「トンネルの掘削工法がシールド工法にかわることで、今の段階では道路構造もトンネル構造も未定であり、換気システムも決まっていない。公田換気所について決まっていることは全くない。具体的になったら説明したい」とのコメントがあった。トンネル換気、換気所についてのこれまでの説明は御破算

で願いますということらしい。また、これまでの模型実験や検討事項も仕切り直しということなのか？

（4）微小粒子状物質（PM2.5）

2007 年８月、東京都内の喘息患者が東京高裁に提訴していた「東京大気汚染訴訟」の和解条件として「PM2.5 のモニタリングを実施する」という約束が取り交わされた。その後、2009 年９月、PM2.5 が直接呼吸器に達して、肺がんや呼吸器機能に影響を及ぼすという懸念から、環境基準が年平均 15μg／m³以下、１日平均値の 98%値が 35μg／m³以下に設定された。2011 年度横浜市内でも３か所で測定が行われているが、横浜市内は年平均値は 16.2～19.7μg／m³、日平均値の 98%値が 41.3～49.0μg／m³で不適合状態である。国の方針としては「発生源の把握や生成機構の解明を進め、PM2.5 全体の削減対策を進めるとしている。今後、国、横浜市の財政難からプロジェクトの大幅な遅れが考えられるが、その頃は PM2.5 対策についても具体化しているものと考えられ、関心を持って見守る必要がある。（注：“μ”は、「マイクロ」と読み替える）

[解説]　微小粒子状物質（PM2.5）とは：

中国での深刻な大気汚染が新聞やテレビで伝えられている。その主な原因は微小粒子物質 PM2.5。日本でも基準値超えが相次ぐが、実は今年に始まったわけではない。中国からの飛来による影響もあるが、国内の対策もまだ十分とは言えない状況だ。（以上、朝日新聞から）

従来から大気中に漂う粒径 10μm（1μm=0.001 ㎜）以下の粒子を浮遊粒子状物質と定義して環境基準を定め対策を進めてきているが、そのなかで粒径 2.5μm 以下の小さなものを微小粒子状物質と呼んでいる。 発生由来でみるとディーゼルエンジン、工場・事業所での燃料の燃焼などからの一次粒子（粒子の形で大気中に排出されたもの）と、ガス状で排出されたものが大気中で反応生成してできた硫酸塩、硝酸塩、揮発性有機化合物から生成した有機炭素粒子などの二次粒子がある。

微小粒子状物質は粒径が 2.5μm 以下と小さいため、肺の奥深くまで入りやすく、肺がん、呼吸器への影響に加え、循環器系への影響が懸念されている。具体的には、喘息、気管支炎、あるいは咳、喘鳴などの症状や動悸、呼吸数の増加、不整脈、心臓発作などの症状の原因とされている。

２．上郷公田線の騒音問題

（1）　これまでの経過 環境アセス評価書では、庄戸から戸塚区原宿まで高速環状南線に沿って、８カ所の騒音予測結果を出している。公田インターチェンジを除き、道路境界 1.2mの高さで、保全目標値をオーバーしている。対策として、遮音壁を設置した場合、保全目標を達成できるとしている。上郷公田線桂台地区における騒音については具体的に何も触れていない。

その後、いろいろな経過があり、最新の科学的な知見と国際的な動向を踏まえ、新しい測定法の変更があり、平成 10 年９月には新しい環境基準に改定がなされ、環境行政的に大きな進歩があった。平成 17 年３月、第１回再評価で遮音壁を設置することにより、環境保全目標を下回っていると記述されている。上郷公田線について、対策工（遮音壁高さ）３m としているだけで詳細な説明はまったくない。平成 16 年６月から、１年半かけて行った「上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討委員会」での討議が集大成された資料が、平成 18 年２月横浜市から出された。それによると、上郷公田線は、交通量 7700 台／日、走行速度 60 ㎞／時の条件で、1m の築山を設置することで、昼間 60dB、夜間 55dB でギリギリ環境保全目標をクリアすると記述されている。

（2）　横浜市との質疑

自治会が道路問題全般についての説明会を要請し、平成 18 年から 20 年にかけて、道路委員会が中心になり、精力的に横浜市との話し合いを行い、文書による質疑を行った。上郷公田線の騒音に関するやりとりを、Q&A に要約する。今日でもこの質疑は続いている。

Q:　上郷公田線の桂台地区への影響が著しいものになる恐れがあるので、正式に環境アセスの実施を要求する。横浜市条例の要件に該当しなくても、環境基準を超えたらどうするのか？

A:　横浜市条例での対象事業の要件は４車線以上である。上郷公田線は２車線、3.2 ㎞で 該当しないので、環境アセスは実施しない。

アセス対象外であるが、自主的に横浜環状線と一緒に行った。但し、全区間が対象ではなく、開口区間のみである。

交通量は現状よりも増加するが、騒音は道路の住宅側に築山を設ける築山方式を採用するため環境基準を超えない。現状よりも悪化するが、環境基準は超えない。

Q:　ASJ Model-2008（日本音響学会、道路交通騒音の予測モデル）では、信号交差点の騒音の計算方法が４種類設定された。信号交差点での車両の停止、発進を想定した場合、環境基準オーバーは必至でないか。

A:　交差道路は生活道路で交通量は少なく、大きくは変わらない。騒音レベルは超える ことなく、環境基準達成は可能だと考える。

築山が途切れても、前後区間に築山があれば、離れた車の騒音を低減させ、騒音は小さくなる。

具体的な計算は、詳細なデータの取得が困難で、予測はできない。

Q:　横浜市が騒音予測計算の計算過程を出さないので、道路委員会は横浜市提案の予測ケース A について、ASJ2003 で試算した。7700 台／日、60 ㎞／時で昼間 65.5dB、夜間 60.5dB で 5.5dB 以上環境基準を超えている。（計算書添付）

A: 横浜市の計算は、コンピューターで計算しているので、途中の経過は出せない。自治会の計算は計算過程が判らないので回答できない。

Q: 築山の設計高さが 1mとなっている。2階の高さの 4.2mの騒音予測は環境基準を超えるのではないか？

A: 10000 台／日、60 ㎞／時で、予測点が 4.2mの時、昼間 61dB、夜間 56dB と 1dB 環境基準を超える。

(3) 騒音についての住民の心配 騒音は直接感知することができ、日常生活と関係も深いことから、公害苦情のうち
で最も高い割合を占めている。平成 22 年度版「横浜の環境」（年次報告）に、21 年度環境基準の達成状況の報告が載っている。

・昼夜時間帯すべてで環境基準以下・・・・・・28%
・昼夜時間帯のいずれかが環境基準超過・・・・23%
・昼夜時間帯のすべてで環境基準超過・・・・・49%

法的に義務づけられている交通騒音の定点観測で、72%が環境基準を超過しているのが実態である。

交通量 7700 台／日、走行速度 60 ㎞／時の上郷公田線で、1 時間当たり最大 130 台の大型車の騒音の実態がどのようなものか、生活体験から予想がつく。

環境予測手法について、日本音響学会が委員会を組織し、継続的に調査研究を行ってきている。予測計算数値と実測データ数値との対比から、両者に大きな違いのないことが、学会誌の中で数多く報告されている。また、環境予測計算のゼミナールも定期的に開催され、自治会からも参加している。騒音予測計算は、指数計算が入って取りつきは悪いが、足し算と引き算で、単純明快に数値が出てくる物理計算である。

上郷公田線の沿線住民の一番の心配は、騒音について予測点を指定せず、環境アセス法に規定されていない横浜市独自の方法で納得させようとしていることである。横浜市は「交差点の騒音予測等を行うと環境基準を超過するので、正式に予測点を決め、騒音予測計算をする気はまったくない」と解釈せざるを得ない。

３． 桂台地区の地盤

現在の桂台地区の地質はどのようになっているか？ 地表から順に大きく４つに分けて考えてみる。(29 ページの図参照)

(ア)樹木や草が生えている表土

(イ) 盛土層（bs)。宅地内でもよく見かける、あまり固まっていない、風化してボロボロになる砂が混じった砂岩や泥が混じった泥岩の互層。この塊を外に出しておくと、雨風で崩れていく。(泥質砂岩・砂質泥岩）（Nalt）

(ウ)火山期の混入物を含んだ泥質砂岩主体層（Nsm）

(エ)火山期の混入物を比較的多く含み､貝殻片も混入している砂質泥岩主体層(Nms)からなっている。

しかし、道路予定地とその北側では、砂岩主体層の上部に盛土層が直接載っており、

トンネルは盛土層の直下を掘ることになる。桂台地区の台地には、川が削ってできた谷があった。1970 年代の航空写真で見ると、高い山頂部では標高 100～110m、低い谷沢（水路）部と田畑部では標高 30～40mがはっきりとわかる。

3-1　湘南桂台の宅地造成はどのように行われたか？ 一般に平らに宅地造成を行うには、高い山頂部を削って（切土部)、その土砂・土

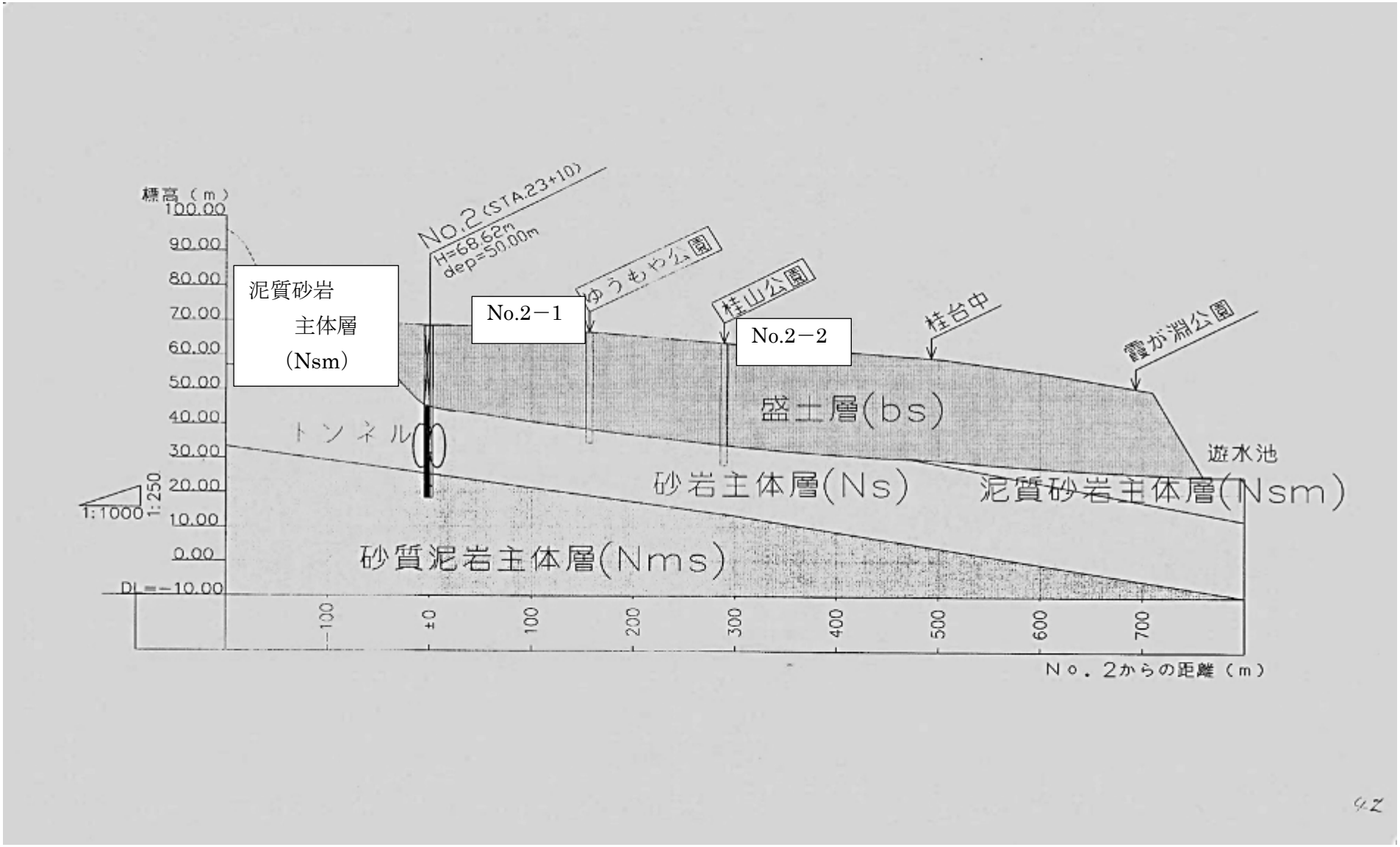
塊で低い谷沢（水路）と田畑部を埋める（盛土部）ことになる。したがって、宅地造成地の切土部と盛土部の割合は半々である。湘南桂台自治会エリアで盛土部がかかっている宅地の割合は 48.6%であった。

高い山頂部を削って盛土すると、まず大きな土塊が先に転がって行くので、低い谷沢（水路）部や田畑部にはゴロゴロとした大きな岩塊群と土塊群で埋められている。ここに切り株や樹木などのほかに洗濯機・冷蔵庫・便器・瓦などの廃材・破砕材などが棄てられることもあり、それらで埋め立てられる。この部分は当然水を通しやすくなり、新たな地下水脈・地下水路ができることになる。

完成された桂台地区の宅地造成地には､高い山頂部として高圧線鉄塔､桂山公園、鎌倉カントリーゴルフ場、アンテナ山（第四公園付近)、北桂台左近山公園などが元のままの標高で残っている。その山頂部と山頂部の間には、当然低い谷沢や田畑であるから、埋土部が存在する。(30 ページの図参照)

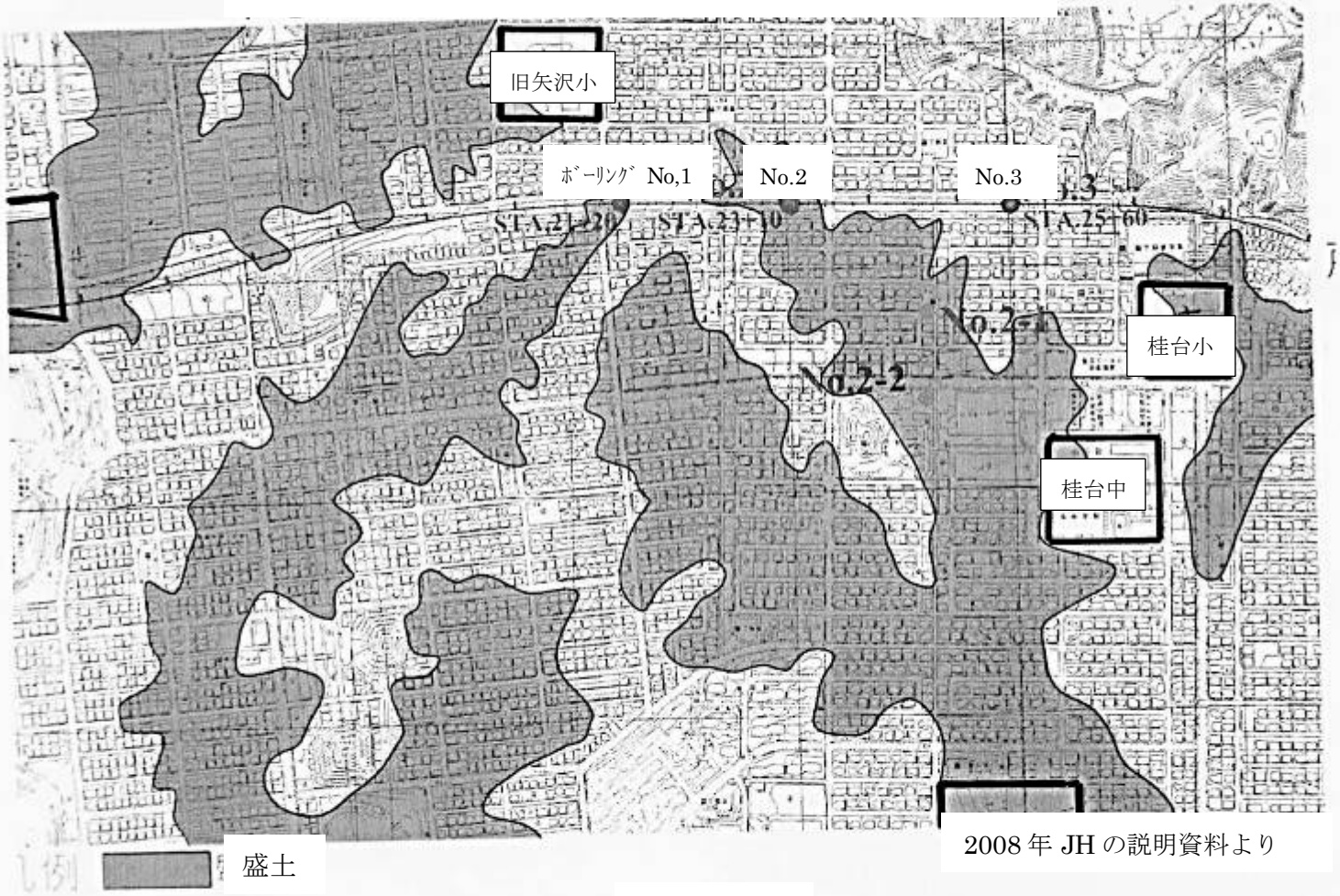
現在の桂台地区の地盤の高さは 60mからせいぜい高くて 80mであるから、埋土の深さはおよそ 20～30mあることになる。宅地造成地の降雨水は地中に浸透するほか、道路や屋根の表面の雨水を処理するために、横浜市では谷沢の出口に遊水池を設置することを義務づけている。一度にいたち川に流れ込み、下流が洪水になることを防ぐためである。北桂台霞が淵公園、西桂台、第百ゴルフ場、野七里に設置されている遊水池の底面の標高は 30～35mである。

湘南桂台地区の宅地造成工事中の様子を、見学者、購入予定者および既に入居していた人などの証言を列記すると次の通りである。



2008 年 JH の説明資料より

湘南桂台エリアの盛土分布図



2008 年 JH の説明資料より

① 桂山公園の東側付近では造成工事中に大規模な地盤の崩壊や陥没があり、立ち入り禁止規制がなされた。

② 桂山公園東側付近では、造成工事中の地盤に電柱状のコンクリート柱が林立しているのが見受けられた。

③ 一部の谷沢部には切り株、樹木等が埋められていた。 分譲住宅地の造成方法

桂台、犬山、野七里地区を含めた広大な造成地の造り方は、先述のように、一般的に高い所を削り、低い谷間を埋めて造るので、谷埋め宅造地と言われる。切り取る土量と埋め立て盛土量は、ほぼ同じである。図からも判断できるが、平面的にも切り土部はほぼ 50%、埋立盛土部も 50%である。切り取り部は固い地山であるが、埋立盛土部は柔らかい土砂である。

また、広大な造成地の表面排水を行うために、地盤表面には高低差をつける。中心部を高くし、周辺部を低くした中心盛土（凸型）造成地、造成地全体を緩い片勾配にした傾斜造成地等がある。さらに、宅造地の降雨水等は地盤中への浸透水のほかに、道路や屋根の表面排水を処理するために遊水池の設置を義務づけられている。このほかに、道路、学校等の公共用地を確保して粗造成地が完成する。

この粗造成地に戸建て住宅を建てるために、盛土なし部（切り土部）、全体盛土部、片盛土部等の凹凸を設けて、平面状分譲地、斜面（片盛土、ひな壇）状分譲地が完成する。（30 ページの図参照）

地質状況 湘南桂台地区の地質は、樹木が生えている①表土と埋め立て、②宅地内でもよく
見られる未固結の風化してボロボロになった砂岩、泥岩の互層（Nalt）、③泥質砂岩主体層（Nsm）、④砂岩主体層（Ns）、⑤砂質泥岩主体層（Nms）から成っている。（29 ページの地質縦断図とトンネルの関連図を参照）

3-2　地下水の状態で地盤の危険度を知る 大規模な宅地造成工事では、まず樹木の伐採、伐開・除根を行い、その後、谷筋
に沿って排水設備を設置し、埋立盛土工事を行う。しかし、古い宅地造成地では、このような工事が行われていないかも知れない。NEXCO が行ったボーリング調査では排水設備が確認されていないし、埋立盛土の地下水位が高めであることは、排水設備が設置されていないことになる。

更に、道路予定地内のボーリング調査の No.2 地点（桂山公園通りとの交差点付近）

の結果を見ると、地表 4.5mから谷底までの約 20mが帯水層（地下水によって飽和されている透水層）になっていることは、トンネル工事や大地震の際に水漏れによる地盤沈下や造成した宅地崩壊の危険性さえ予見できる。

現在の地盤は帯水層が厚いことで保たれているわけだが、帯水層が厚いことは、大地震の際には液状化現象が心配される。また、近年に起こった大地震による宅地造成地の崩壊が報告されているが、それは埋立盛土部で発生している。この地下水が何らかの原因で抜けて、地下水位が低下すると、当然地盤沈下が起こる。

それでは、なぜ帯水層が厚いのか。排水設備の有無や帯水層の厚さにかかわらず、地下水は昔の谷筋に沿って下流に流れるが、その下流には遊水池があり、谷筋をつたって流れる地下水の大部分をここで堰き止めている。

現在、桂台地域の地下水は、地表 4～10m下の位置にあり、ほとんどの地域は静水圧（あまり地下水の動きがない）である。しかし、一部地域、第四公園～公田換気所予定地、更に下の公田 IC 予定地の周辺では被圧水（地下水が地表近くで噴出している）となっている所もある。

（トンネル工事の問題点・疑問点、地盤沈下やトンネル工事中の事故については専門的になるので、第３部に譲る）

3－3　大規模盛土造成地と巨大地震“崩れる”とか、“崩壊”とかいうことは、どういうことなのか。地質的に“弱い”

ということらしい。“弱い”ということは、目に見える表面現象をいっているのではなく、地下の深さを指しているようだ。

横浜市では、東海地震（駿河湾を震源地とし、Ｍ８）、南関東地震（相模湾を震源地とし、M7.9）の二つの地震を仮定して被害想定を行っている。東海地震では市域内が震度５になり、建物被害棟数１万６千棟あまり、死傷者数約 300 人。南関東地震では震度６～７、建物被害棟数約 11 万６千棟、焼失棟数約 26 万２千棟、死傷者１万８千人あまりと推定していた。その後、横浜市地震被害想定専門委員会を設置し、2012 年 10 月 27 日、この被害想定を見直している。東大地震研の試算によると、首都直下型地震（南関東）Ｍ７クラスが４年以内に 70%の確率で起こるとしている（2012 年１月 24 日付朝日新聞報道）。

造成地が地震で崩壊する現象は、阪神淡路大震災や新潟県中越地震をきっかけに知られるようになった。宅地造成の基準は、これまで集中豪雨などによる表層の崖崩れ対策に主眼が置かれ、窪み・傾斜地など谷部を埋めた盛土が根こそぎ地滑りを起こす地震への対策は念頭に置いていなかった。

国土交通省の方針に基づき、横浜市は大規模盛土造成地の状況調査を行った。目的は 1995 年の阪神淡路大震災、2004 年の新潟県中越地震などにおいて、大規模

に谷を埋めた造成宅地の被害を契機に宅地造成規制法が改正（2006 年）され、市内の大規模盛土造成地の分布状況を確認するために、2006 年度から 2009 年度にかけて調査を行っている。驚いたことに、横浜市域の 63%が宅地造成に伴う災害が起こる恐れが大きい「宅地造成規制区域」だったことだ。全国平均は 2.7%である。

以下、大規模盛土造成地の状況調査に関するＱ＆Ａ（横浜市）から：

Q1-1.　大規模盛土造成地を公表した目的は？

Ａ：　市民に大規模盛土造成地が身近に存在することを知ってもらい、市民や企業と 協働で、災害の未然防止や被害の軽減につながる「防災まちづくり」に生かして いくことを目的とした。

Q1-2：　公表で大規模盛土造成地に該当する所は危険ということか？

Ａ：　大規模盛土造成地に該当するからといって、その宅地が危険であるとは限らな い。宅地造成や開発許可手続きを受けた宅地は、一定の基準により造成されてお り、造成後、その宅地が造成時と同じ状態で維持されていれば、地震時にも減災 効果が期待できる。

Q1-3：　大規模盛土造成地とは、どういう造成地か？

Ａ：　宅地を造成する場合、切土と盛土を合わせる手法が一般的であり、谷や沢を埋 めたため盛土内に水の浸入を受けやすく、形状的に盛土の側面に谷部の斜面が存 在することは多い谷埋め盛土…

心配されるのは、

＊「その宅地が造成時と同じ状態で維持保全されていれば、地震時に減災効果が期待できる」というが、住民としては、どうすればいいのか？公表された「造成地盛土図（谷埋め盛土図）と見て、身近に谷埋め盛土があることを知り、災害を防止するには、どうしたらいいのか？

＊災害や、巨大地震は、忘れたころに突然襲ってくる。災害の未然防止や被害の軽減につながる「防災まちづくり」を進めていくうえで、大規模盛土造成地の大型トンネル工事は地震に対応できるのか？安全であるという保証は得られるのか？

４．桂台にトンネルを掘るということ

NEXCO 都市型トンネル施工技術検討会で、桂台トンネルの建設工法がアセスメント発表時点の平成６(1994)年 12 月､都市計画決定時点の平成７(1995)年４月では NATM 工法での掘削が提示されていたが、平成 18(2006)年以降はシールド工法による掘削（い

まだに自治会および住民に説明されていない）の適用を検討しれている。

（1）　NATM 工法を適用する場合の問題点・疑問点

NATM 工法とは、新オーストリア工法（New Austrian Tunneling Method）といい、主に山岳部における工法の一つである。掘削した部分を素早く吹き付けコンクリートで固め、ロックボルト（岩盤とコンクリートを固定する特殊なボルト）を岩盤奥深くにまで打ち込むことにより、地山自体の保持力を利用してトンネルを保持する理論および実際の工法をさす。

問題点：　ボーリング No.2 付近では、埋土層の厚さが約 28mで、それより深い所は砂岩と泥岩層である。しかも、埋土層の下端は沢水が流れていた旧谷沢で、その下 3～5m の所がトンネルの上部、天端となっており、トンネルを掘削するにあたり、有効土被りの厚さとしては極端に薄いことである。

旧谷底にトンネルを掘削すると、土被部の緩みにより地下水の大量噴出と同時に切羽面の崩壊が生じ、これが地表面の陥没を誘発することである。NEXCO はこの対策として、トンネル上部の砂岩や泥岩層に先受け補助工法を行い、さらにトンネル周辺には止水工（薬液注入工および復水工）を行いながら、トンネル掘削を進めると言っている。

砂岩主体層において止水工が有効に働くか否かには疑問があり、有効に働かないと考えるのが普通である。止水工が有効に働かないと漏水・湧水現象が生じ、地下水位は低下する。今まで地下水位が高いことで現状を保ってきた地盤は、帯水層でなくなった分だけ地盤は圧縮され、地盤沈下となる（圧密沈下）。ひとたび起こった地盤沈下は元の地盤の状態には戻らない。

トンネル工事での地下水の挙動と地盤沈下の関係は、トンネル掘削やその設計・施工方法と密接な関係にある。

第 1 段階として、トンネル掘削時から覆工コンクリート完成までは、地下水は排出され続けるので、地下水位と地盤沈下は急速に進行する。

また第 2 段階として、トンネル完了・供用時でも地下水排水型トンネルでは、トンネル背面の地下水が排水され続け、当然地盤沈下は生じます。地下水防水型トンネルは、その名の通り防水型だが、覆土コンクリートの継ぎ目からの漏水現象、トンネルの縦断方向や坑口への湧水を起こす。当然地下水位低下と地盤沈下は徐々にではあるが進行する。

トンネルの掘削後は、漏水・湧水現象により地下水位は低下し、地下水トンネルに沿って坑口方向に流れることになる。いずれにしても、トンネルは地下水の吸い取り紙の役目であり続けることに変わりはない。地盤の中に河川を造るようなものだ。それに伴い、地盤沈下は徐々に進行し、広範囲に、思わぬ所で、しかも長期間にわたっ

て生じる。

横浜市は、平成 25（2013）年 1 月発行の“よこかんみなみ（Vol.29）” で「よこかんみなみのトンネルのうち、笠間・公田・桂台トンネルをシールド工法に変更！」と発表した。

（2） シールド工法を適用する場合の問題点・疑問点

第１の問題点は、大口径（径 15m）シールドトンネルの横並列２本の施工実績がないことである。スペイン・マドリード市カジェ道路（延長 3.7 ㎞）の地下道を泥土圧式シール機（径 15m×２本）で掘削したのが過去最大、地盤は石灰岩層だった。

1. トンネルの内側を覆っているセグメントが 40 ㎝と薄く、弾性変形が起こり、同時に地表面沈下が生じる。
2. したがって超大口径シールド掘削機の押圧推力が不足し、掘進不可能に陥る。
3. 先行トンネルは後行シールド掘削機から変圧を受ける。中心離隔 1mを保持することは難しい。道路予定地いっぱいにトンネルを掘削する計画は、道路の線形と用地幅とは一致せず、トンネルは官民境界を侵す可能性がある。
4. シールド掘削機（鋼製円筒）の外形は約 15.5m程度で、トンネルを横並列２本にした場合はほぼ用地幅と同じだ。道路の線形と用地幅とは一致せず、トンネルは官民境界を侵す要因となる可能性がある。
5. セグメントの継手からの漏水、トンネル外周に沿って坑口に流れ出る湧水がある。
6. 従って、NATM 工法同様に、地下水低下と地盤沈下を生じる例が多い。
7. ボーリング№2 地点の埋土部では、シールドトンネルの天端の有効土被りが 0～1mと極端に薄く、地下水の噴出やそれと同時に埋土の崩壊があり、地表面の陥没が懸念される。

などが問題点・疑問点としてあげられる。

（3） 身近な地盤沈下被害

1）新横浜駅付近の例…市営地下鉄工事により離れた地域に地盤沈下 横浜市営地下鉄工事により、広範囲にわたって地盤沈下の被害を受けた港北区の篠原・大豆戸地区の例がある。篠原・大豆戸地区の地質は、公示前の地質調査ではまったく地盤沈下の心配はないとされていたが、この地区で工事の開始と同時に、工事現場から最大 500mも離れた地域に被害が及んだという事実は、事業者の調査がいかに杜撰であったか、また、地盤沈下による被害が想定を超える大きさであることを証明している。

当初、この被害を訴えた住民に対して事業者は、因果関係を住民に証明せよと迫り、一切取り合わなかったが、途方もなく多額の費用のかかる地質調査など住民にできるわけがなく、最終的には工事現場に座り込んで抗議行動を起こし、ようやく横浜市が因果関係を認めたという。

本来は地中にあるはずのマンションのコンクリートの基礎が地上 1mにまでせり上がったり、出入口まで階段７～８段を新たに造った家屋など、また、180 ㎝も沈下した所があった。町の中心を通る自動車道路に 60～70 ㎝の土を盛った所もあった。地面は大きくたわみ、最近新たに階段を付け足したマンションもある。

2）栄公会堂周辺の例…地下 50mに掘削した下水管による周辺一帯に地盤沈下 栄公会堂の正面玄関から区役所方向へ向かうと、建物と地面の接続部分に隙間ができ、タイルの割れ、コンクリートの破損が見られる。現在は補修されているが、原因は地盤の沈下だ。シールド工法による直径 280 ㎝の下水管掘削工事が地下 40～50mで行われ、完成すると栄下水処理場から出る汚泥を金沢の処理場まで圧搾して送り込むことになる。

平成 12(2000)年６月、桂町交差点に縦坑を地下 50mまで掘削し、以後、桂町戸塚遠藤線の地下を掘り進めました。工事は原宿六浦線の地下を、神奈中車庫、上郷高校（現・横浜栄高校）を経て３号線を洋光台の先まで掘り進めているそうである。

平成 13(2001)年４月、栄共済病院から「渡り廊下に水が出る」などの報告を受け、付近の地盤沈下の調査を行ったところ、被害は 20 か所以上に及んでいた。「下水管掘削工事が何らかの影響を及ぼしていることは否定できない」

南部下水建設事務所長の話によると、
「桂町交差点で縦坑を掘った時は水も出なかったし、ボーリング調査を 200～300m おきに実施したが、こういう影響が出るとは予想もつかなかった」「下水管は 30～40m下の大船層という硬い地層を掘り進めた。どこから、どのように地下水が影響しているのか不明」「ボーリング調査では分からなかった」「工事前に周辺の家屋に事前調査は行わなかった」としている。この事故は、地下 50mの硬い地盤の大深度工事、直径 280 ㎝の下水管で、ボーリングしても事前には予測できなかった地盤で発生している。

埋立地を 48%ももつ軟弱地盤の湘南桂台地区、犬山、上之、ネオポリス、西ヶ谷、朝日平和台などでも同じ事態が予想される。湘南桂台には、道路公団が示していない埋立地で、地盤沈下の恐れのある地域がある。

（４）　トンネル建設時の事故 道路、鉄道、下水道、雨水管路等のトンネル建設時、また、その後の供用時の事故

例は、1990 年以降入手してきただけでも 44 件あり、新潟県中越地震時のトンネル被害でも 6 件報告されている。事故の報告のない例も多数あるに違いない。

トンネルの建設時の事故、完成後の事故の例から見ると、トンネル掘削時や完成後に常に起こっている現象で、漏水・湧水・排水・ガス・水圧・土圧・地表面陥没・地盤沈下等のキーワードだけでも概略は把握できる。私たちに関係のある住宅地における地盤沈下等の概略は把握できるが、詳細については把握できない。

トンネル掘削時は、「山には地下水がある。自由解放掘削面である切羽からは常に地下水のトンネル内漏水・湧水があり、それに伴い切羽の地盤が崩れるのだ。そこで、地下水は排水し、地山・地盤を補強する」というのが鉄則である。地下水を排出すれば、当然地盤沈下が起こる。

また、トンネル掘削後・供用時は、「地下水は必ず坑内に漏水するか、トンネルの外側に沿って坑口に流れ出る。山にトンネルを掘れば 1 本の水路・河川ができるのと同じだ。

トンネルを通る時に、トンネルの表面を覆っているコンクリートを観察すると、ほとんどのトンネル覆工コンクリートに水の浸み出し痕がある。関越トンネル坑口に水汲み・水飲み場がある。雪解け水がトンネルの背面を伝わって坑口に出てくるのだ。観光客がこの水を大量に積み込んでいる光景を目にする。今はあまり見られないが、ＪＲの駅の自動販売機に「大清水」の名で売り出した飲料水があった。ＪＲ新清水トンネルの水である。

トンネル背面の地下水などは止水できるはずはない。地下水が低下すると、地盤が圧密沈下（地盤沈下）するのは地盤工学の常識である。地下水を止水しようとして薬液注入すると、薬液による公害が発生し、別の問題の原因になる。

第３部　今後に残された課題

1.　社会資本整備政策（高速道路建設）

(1)　問題点と政策の矛盾点と提言 国交省・横浜市等は、横浜環状南線の必要性の根拠として、次の３項目を挙げている。

1)　港湾の物流の円滑化に必要である。
2)　災害時の資機材等の運搬輸送の円滑化に必要である。
3)　緊急時（病気患者等）の搬送の円滑化に必要である。

これらに対する反論と問題点として次のようなことが指摘される。

1)　京浜港の港湾（海陸）物流についての現状と問題点 横浜市は、横浜港の東アジアにおけるハブ港化を計り、物流の拠点とする構想を持っており、併せて物流のための高速道路網の整備を考えている。しかし、この構想には、次のような問題がある。

a) 東京湾内は比較的静穏であり、大小の船舶の通行が多い。特に、東京湾への出入り口の浦賀水道が狭く、通行船舶が 530（2008 年）、480（2009 年）隻／日（24 時間）と多い。

b) その狭い浦賀水道への進入には強制航行を強いられ、入港船は水路の東側を、出港船は水路の西側の強制通行を強いられる。入口部で船舶が輻輳航行して危険である。

c) 東京湾は水深が浅く、－5m～－15m（大型船は－20m）である。その対象船舶は 3000ｔ～40,000ｔ（大型船 200,000ｔ）である。

d) 大型船の受け入れには港湾施設を改修する費用と期間が必要である。－18mまでの浚渫と岸壁工事、荷役設備を改修する必要がある。これらへの莫大な投資費用が多すぎる。

e) 東京湾は強制水先区に指定されており、航行が制約され、操船が難しい。沖待ち船が多い。沖待ち錨泊地が狭く、指定され、待ち時間が長い。港内への出入りに船が交錯する。

横浜港と東アジア各地の港の現状を比較すると、

f) 東京湾には京浜・京葉工業地帯が集中している。横浜港・川崎港・東京港・千葉港は観音崎や外海から 50～80 ㎞と遠く、港までの進入距離が長い。

g) 釜山、香港、シンガポールでは港・埠頭が外海との距離が短い。埠頭や 泊地の延長・数が多い。港湾の構造が単純である。京浜港（横浜、川崎、東京、 千葉）は釜山、香港、シンガポールと比較してコンテナ取扱量は比較にならない ほど少ない。

物流拠点として、横浜港がアジア極東地域でハブ港湾の役割を果たすことは到底不可能なことである。そのようなことを考えることが無駄である。海陸に一極集中した荷物を捌くのに高速道路も必要となり、新たな投資が必要で、環境汚染がますます増大する。

また、わが国が自然災害列島でもあり、大震災時の危機管理をも考慮すれば、産業立地、物流、人等の分散が必要である。

2) 災害時の資機材の運搬輸送についての問題点

「よこかんみなみ」のパンフレットには、「災害時の資機材の輸送の迂回路となる」とある。

関東から名古屋、四国地方の沿岸域 700 ㎞におよぶ東海、南海、東南海三大地震域で、今後 30 年間に 70%の確率発生が予想される地震が起これば、沿岸域にある横浜環状道路は直撃を受けるのは必至である。南関東・三浦半島沖地震も発生が懸念されている。

大地震が起これば、道路は全面通行禁止で、即閉鎖されてしまう。３～６ヶ月は通行できない。沿岸域にある常磐道６ヶ月経っても通行不能だった。港湾、空港も同じような状態で使用不能となる。われわれ住民も避難民となる。阪神淡路大震災、東日本大震災で実証済である。

3) 救急患者の緊急輸送についての問題点 このパンフレットには「救急患者の金沢区・磯子区から横浜病院への搬送が便利
になる」とある。しかし、ＩＣや高速道路を利用すると 40～50 分は十分かかるのが必至である。やはり地域の拠点病院を充実したほうが短時間に到着でき、得策だ。

大分県竹田市において、国交省が、「竹田市は病院が充実していないので、50～60 ㎞離れた別府や大分までの高速道路が必要だ」と、一部市民団体を利用して促進活動を扇動した経緯がある。しかし、地域の有識者から「竹田市民病院を充実したほうが費用も安く、即実現性もあり、市民にとっても得策である」という反論があった。このために、国交省は一部市民団体への促進扇動活動を止めてしまった。

4) 道路建設政策の矛盾点

経済の低成長、少子高齢化、人口の減少、産業の空洞化でもがき苦しんでいる日本に、まだまだ高速道路が必要だと主張して高速道路にしがみつくのは何故か。道路族といわれる政治家（政）、国交省（官）、建設業界（業）が法律（国土幹線道路整備法）に基づいて道路計画をし、税金（揮発油税）を予算化して正当に使い、献金等で税金を政官業でたらい回しして、安泰で崩れないようにトライアングルを組んでいるのだ。

低迷する経済成長を上向きにさせる筈のカンフル剤としての建設公債費残高が、積もり積もって、2012 年度で約 300 兆円にもなってしまった。この借金が経済成長に見合わなくなってきたのだ。そこで「離れですき焼き」、特別会計、ガソリン税の一般財源化、財政再建の話題になってきて、国家も首が回らなくなってきた。この問題で、先の三角形の一角に学者（学）、国民（民）が入り込み、問題がややこしくなってきた。

道路公団が行ってきた「高速道路の全国プール制」とは何か。赤字路線や黒字 路線もすべての高速道路を１本の高速道路とみなし、赤字路線を隠して道路建設を 続けてきたことだ。高速道路の建設投資額（借金）を回収（償還）すれば、その路 線を道路資産として国に引き渡さねばならないが、これをしないで、あくまでも償 還期間を先延ばしして「事業の失敗」（＝赤字路線）を隠し続けてきたのだ。つまり、 粉飾決算を続けてきたのだ。この「事業の失敗」はいずれ国民負担として継続し、 永遠に終わらないのだ。そこで道路公団を民営化するにあたって、公団の「事業の 失敗」の借金の 50 兆円が国民に税金として振り向けられたのだ。

さらに、国交省は道路公団民営化委員会を無視して、道路公団を無借金で身軽な〇〇高速道路会社という５社に分離して国策会社に化けさせてしまった。高速道路会社が自らの判断で計画し、資金調達して高速道路を造るようにしたのである。しかし、実態はそのようにはなっていないのである。今でも、税金（揮発油税の 8,000 億円～１兆円）で高速道路（隠れ高速道路といわれる現高速道路のバイパス）を造れるようになっている。隠れて暗躍する官の存在がある。官がどこまでも高速道路にしがみついてくるのは、よほど甘い汁があるのだろう。それは５社への天下りの確保以外何ものでもないのだ。

日本の産業界が低開発国に進出を余儀なくされ、産業の空洞化が生じ、雇用が減り、犯罪が増えようとも、経済が低迷しようとも、どんなに国家・国民が悶え苦しもうと、彼らの知った事ではないのだ。官は一人生き残るのである。そして、日本には高速道路だけが残るのである。

さらにまた、日本の政府・行政当局が、こぞって大中小企業の海外移転を奨励し、支援をしているのは本末転倒したことを行っていることになるのだ。産業の空洞化、雇用の減少をさらに加速･促進させているとは､なんと矛盾した国家運営であろうか。

5)　提言：今後の社会資本整備のあり方

高度経済成長期（1955 年～1990 年）に生活関連社会資本（住宅・上下水道・宅地開発・教育等）や、産業関連社会資本（鉄道・道路・港湾・埋立て造成・河川・ダム等）は急速に整備された。それに伴い、国民も量的には生活の豊かさを享受できるようになった。

国民の多様な働き方、男女雇用均等制、国民の社会通念の変化や価値観の相違等と相まって、質的には生活の豊かさに不満を抱くようになった。相変わらず国民は満員電車で通勤し、夜遅くまで働くことに違和感を覚え、何か変だなと思うようになった。真の生活の豊かさの実感がない。

この間にも社会資本整備はどんどんと進められてきた。しかし、バブル経済崩壊後の経済成長は鈍化し、20 年以上経過した現今では、この伸びきった社会資本は震災と相まって老朽化が激しく、全国のコンクリート構造物や橋梁の劣化が急速に進み、耐用年数を過ぎて通行や使用に支障をきたしているのが現状である。特に海岸や沿岸部は塩害による劣化、積雪地帯は凍結融解作用や融雪剤による腐食劣化、地震災害の多い地域等はひび割れ、座屈、沈下傾斜による破損等が顕著である。

国交省の発表によると、2011 年時点で全国の橋梁のうち、老朽化で通行止めや通行制限されている橋が 3 年前の 1.6 倍に増えている。20 年後には全国の橋梁の半数以上が建設から 50 年以上になるため、その補修費が 190 兆円必要と試算している。長さ 15m以上の橋で、通行止めは 172 橋、重量のあるトラックなどを通行規制するのは 1,130 橋である。

全国に 15 万橋あるうち、建設から 50 年を超える割合は 2011 年で 8%、2021 年になると 26%、2031 年で 53%に達する。橋全体の 58%を管理するのは市町村であり、修繕計画を作成したのは 27%に過ぎない。老朽化が激しくなる前に補修すれば、橋の寿命も延びてコストも抑えられる筈だ。

国は 1,000 兆円の借金を背負いながら、少子高齢化、産業の海外移転と空洞化、雇用の減少等で経済成長が望めないのが現実のものとなっている。今後の社会資本整備のあり方としては、伸びきった今ある社会資本を使用しながら、点検と補修・改良を繰り返し、これら施設を維持管理していくだけの予算で十分な筈である。新規の社会資本施設の建設はまったくできない筈である。費用対効果等よくよく吟味して取り組むべきである。

2.　事業評価監視委員会

（1）　関東地方整備局事業評価監視委員会（再評価委員会）

平成 13（2001）年、公共事業の見直し評価の法律（「時のアセス」と呼ばれる）ができ、都市計画決定から 10 年後、15 年後、18 年後に事業評価が法律に基づいて行われた。

この委員会は、国交省関東地方整備局長の委嘱により、学識経験者等第三者で構成される公共事業の再評価委員会である。この委員会の役割は、事業の再評価および事後評価の実施手続きを監視し、関東地方整備局が作成した方針（原案）等について法律に基づく審議を行うことである。

平成 17(2005)年３月 14 日に、第１回圏央道・横浜環状南線に関する関東地方整備局事業評価監視委員会（以後、「再評価委員会」という）が開かれた。

（２）　第１回再評価委員会 横浜環状南線に関し、沿線住民は、再評価委員会に、建設反対理由書を提出し、さらに再評価委員会の傍聴を希望してきた。再評価委員会の傍聴が許されることは、従来まったく例のないことだったが、沿線住民の関心が大きいということで、特別に別室でモニターによる傍聴ができることになった。

第１回（10 年目）の再評価委員会は、一般国道 468 号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚、横浜環状南線）については、委員 11 名で、委員長は森地茂政策研究大学院教授以下、５名での審議だった。

審議の内容

(1)　事業の必要性等に関する視点

(2)　事業進捗の見込みの視点

(3)　コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

重点審議内容（委員長等の指摘） 横浜環状南線にかかわる環境問題について、住民から疑問、質問が寄せられている。アセスメント法による環境アセスメントを行った時点が、いわゆる閣議アセスであり、その後、都市計画されてから 10 年経った。その間の社会的な変化や社会的なバックグラウンドを踏まえ、環境問題にどのような取り組みをしたか。

事業が大幅に遅れている。それは沿線の住民の強い反対があったからだが、それをどのように分析し、これからどうやっていこうとしているのかをクリアしないと、いつまでも事業は進まない。これは環境と並んで重要なポイントである。

環境照査がどのように検証されたか、されようとしているか。検証とは、専門家が見てもおかしくない、住民が見てもおかしくない、理解できるというものだ。

この道路は住宅地を通るところに問題の核心がある。環境調査は、住宅地であることを踏まえて実施したのか。一般の道路とは違った基準を満たす道路が、どれだけのお金を投じて造られるのか。

高速道路ができれば住民によいこともあると言うが、道路を使わない人には迷惑施設であるわけだ。環境基準を守ればいい、行政基準を守ればいいということではない。人間の生活レベルから見たとき、受忍限度内に収まっているか。しかも、それは結果責任という形で問われる。検討会をつくって一生懸命にやっていますでは、全然免責にならない。（以下略）

委員長まとめ（議事録より）：この事業を継
続する必要がある。ただし、

a）環境対策、新しいものが定説になればそれで見直す
b）住民との合意形成、誠意をもって対応する
c）トンネル対策、別途トンネル検討会をつくって検討される
d）景観、農地についての議論がなかったが、対話を図って理解を得ながら進めていくこと

（３）　第２回再評価委員会（15 年目）

平成 21（2009）年 11 月 24 日に開かれた。委員長は第１回と同じ。

その主な内容は、

a）事業の必要性
b）交通の流れの適正化
c）物流・都市拠点の連絡強化
d）安全・安心な国土づくり
e）前回再評価以降の取り組み
f）重点審議の選定

冒頭、国交省から、『地元横浜市栄区の「栄区まちづくり行動計画案」を取り上げ、栄区まちづくり行動計画（原案）では、「自動車専用道路の整備」が優先的に取り組む施策として位置づけられている』と高速横浜環状南線の建設推進理由の一つとして説明された。

前回の再評価監視委員会の際につけられた住民との合意形成についての説明では、地域の方々と「コミュニケーション広場」の設置や「移動相談室」を実施し、質問 や意見を聞くことを実施しているとしている。

また、環境保全に関しては、住民に呼びかけ、環境保全対策の事例の視察や、住

民と共同で環境保全対策との取り組みをしていると説明。

この事業の費用対効果として事業全体の B/C を 1.7 と記している。

B／C について： 無駄な道路を造らないため、新しい道路建設のメリットを金銭的に換算、その便益額（B）を
建設費用（C）で割った数（B／C）が 1 以上にならないと建設を行わないことになっている。
横浜環状南線（金沢～戸塚）の国の B／C は 1.7 とされているが、東京新聞は、住民の受ける便益の大幅な水増しを修正して再計算し、B／C は 0.39 であると報道している。

質疑応答

Q: 道路を造る所は道路が無かった所であり、その周辺はかなり大気汚染が出てくる所である。それの予測をしてみたところ、環境基準を満たすということだが、本当にそうか。過去の事例で、同様な事例があると思うが、そういう所では、その後どうなったかの検証は実際なされているか。

A： その結果を他の事業中の区間に当てはめることについては、手法が確立しておらず、難しい問題になる。

Q： 完成後、モニタリングは行うのか。

A： 事後調査の計画を県と国が相談しながら作っており、その内容に沿って事後調査を行うことがある。

Q： 想定外のことが起きて、良くない結果が出てきた場合、それへの対応をするか。

A： アセスの計画書等に、追加的環境保全措置を講じるとうたわれている。

Q： 住民は完成後を心配していると思う。その辺の取り得る可能性や見通しはあるのか。

A： 遮音壁を設置するとか、遮音壁をより高くするとか、コストとの関係も考慮しなければならないが、一般的には可能と思う。

委員長発言（議事録より）： 審議は尽くされた。事業全体について、ここでストップする理由は審議の中で出
なかったので、引き続き環境対策、住民との合意形成の努力を続けることとし審議終了とする。

（4） 第３回再評価委員会（18 年目） この回から委員長が家田仁氏（東京大学大学院教授）に交代している。委員 11 名

も同様。時間の関係で、平成 24 年 10 月 22 日、11 月 26 日、12 月 26 日の３日に分けて開かれた。

前回までの同委員会で、「環境保全対策に努めること」、「住民との合意を得ること」という付帯意見はそのままに、第３回を迎えた。審議の要点は：

1）事業継続の条件として、第１回で付帯された意見は、第２回ではほとんど取り上げられなかったにもかかわらず、今回は大きく取り上げて議論されたが、事業者の対応は、付帯意見にほど遠い状況にある。

2）栄区が実施した、区民アンケートの結果を、一切取り上げなかったこと。

3）「事業継続か中止か」の結論は出さず、地質や地盤工学の専門家の意見を訊くべく、再度審議したこと。特に、専門家の選定を行政に委ねず、委員会として関連学会に推薦を依頼したことが画期的である。（1 日目、10 月 22 日）

しかし、地盤沈下についても、地震についても、専門家の意見はかなり楽観的であったので、審議は保留となった。（２日目、11 月 26 日）

家田委員長は、委員のみで審議して取り扱いを決めるとし、以下の条件を付して事業継続とすることになった。（３日目、12 月 26 日）

委員長発言（文書）：

1. 本件は、首都圏内陸部と京浜港をつなぐわが国の将来にとって重要な事業といえるが、事業開始以来、すでに 24 年を経過しており、出来る限り早期の完成と供用が強く望まれる。

2. 本件は、良好な住宅地に、主として地下に幹線道路を建設しようとする事業であるから、地域住民との十分な対話を基礎に置きつつ、環境対策や安全対策に、現実的な範囲で、最善を尽くすことが不可欠である。

3. 本件の用地買収は、地区や土地利用にかかわらず、全体として約 74%にまで進んできている。しかしながら、地区によっては住民と事業者の間で、円滑な対話が行われているとは言い難い状況にあった。今後は、本件の重要性に鑑み、こうした対話をさらに進め、事業を進めることを強く期待する。

4. 本件に関する環境対策については、所定の手続きに基づき検討が進められてきたが、特に本件が良好な住宅地に建設される、わが国の将来にとって極めて重要な事業であることに鑑み、これまで蓄積されてきた高規格幹線道路の整備における環境対策の経験を十分に活用し、環境対策に積極的に取り組むことを望む。この際、国土交通省と東日本高速道路株式会社が協力し、その担当区間にとらわれず、地域住民との十分な対話を実行することが必要である。

第３回の４再評価委員会が開かれるにあたり、連協は再評価委員をはじめ、国会議員や国交省、関東地方整備局、横浜市、NEXCO 等に積極的に接触し、分厚い資料を手渡しした。再評価委員はこの資料を読んだという。この結果、再評価委員は、委員長をはじめ全委員が交替した。しかし、今回出された事業継続の付帯条件は、前回の付帯条件を下回る内容となっている。

平成 25 年１月 15 日付で家田委員長に「南線に関する委員会の審議に対する意見と批判および要望書」を提出した。さらに、太田国交大臣に対し、２月 22 日事業評価監視委員会が「専門家の意見を聞くべきという法律を定め」を無視して、地質学と地震学の専門家の意見を一切聞かないまま南線の事業継続を決定したのは法律違反であるとして、行政不服審査請求を行った。

委員長発言の「事業開始以来、すでに 24 年を経過しており、出来る限り早期の完成と供用が強く望まれる」は、建設促進と取れる発言である。私たちは初心にかえって湘南桂台の生活環境を守るという意思を再確認し、今後の行政・事業者の動きを注視していく必要がある。

あとがき

約５年前、守る会の２０年史をつくろうという話が持ち上がった時、そんなものをつくっても、読んでくれる人がいるだろうか、という疑問の声が大半でした。苦労してつくっても、ごみに出されるのは免れない、と。しかし、山口さんと松田さんの、「つくろう」という熱意に屈し、そして、歴史は読んでもらうばかりでなく、書き残すためのものでもあるという考えも起こり、編集委員会が立ち上がりました。

第１部には道路反対運動の経緯、そして当時の住民の思いを、第２部には環境問題への取り組みを収めることまではすんなり決まり、作業が開始されました。ところが、ここで激論が始まりました。長年月にわたって道路問題を考えてきた結果、各分野について専門的な知識が蓄積されていて、それをどの程度出すか、それぞれの分野の間に軽重が生じないか、詳しすぎて理解されにくくならないか、というような議論はほぼ２年に及びました。

こうしている間に、２０年史が２５年史に延長されることになりました。そして、その議論は第３部を設けて作業を前進させること、また、道路問題はまだまだ続くのだから、「今後に残された課題」もあわせて第３部を構成することで決着をみることになりました。何としても、平成２５年の守る会総会に間に合わせる、これ以上伸ばしてはいけないという思いで作業を急いだ結果が、２４年度中に中味の完成、総会までに印刷・製本を済ませるという目標を完遂できそうなところまで漕ぎ着けた次第です。

それにしても、わが守る会は人材豊富であることを改めて知ることになりました。特に、石川さんの化学や音響に関する造詣の深さと化学の和田さん、土木工学の専門家もいます。和田さんには、抜群のバランス感覚で終始この作業の推進力になっていただきましたし、コーディネーター役を務めてくださった松田さんもこの作業に欠かせない存在でした。さらに忘れてはならない方は、膨大な資料を整理保存されていた故粕谷貞夫さんと、それを提供してくださった奥様、その奥様もすでに他界されています。遅ればせながら衷心からお礼を申し上げ、改めてご冥福をお祈りいたします。

さて、会員の皆さんは、この２５年史をどのように読んでくださるのか、どんな感慨を抱いてくださるのか、編集子としては気になるところです。思い返すと、運動が始まった当初の、高圧的で欺瞞に満ちた鎧に身を固めて、次々と既成事実を重ねていた推進母体側のやり方は、今ではかなり和らぎ、理詰めで理解を得ようとする姿勢に改まってきたように感じます。これは私たちの粘り強い努力の成果なのか、それとも時代の進歩なのか分かりませんが、それにしても、私たちはすっかり歳をとってしまいました。かつてのような体を張っての活動はままならない状況に立ち至っています。

「計画の白紙撤回」から「どうせ出来るなら、住民に迷惑をかけない良い道路を」という、消極的な反対に変えざるを得ない事実は否めません。「この道路が完成する頃、自分は生きているのか」というような声も聞こえます。そうなると、俗な言い方になりますが、「これは勝ち負けのない勝負」ということになります。悲しい現実です。しかし一方には、第３回再評価委員会で委員長が発言した、

「本件は、良好な住宅地に、主として地下に幹線道路を建設しようとする事業であるから、

地域住民との十分な対話を基礎に置きつつ、環境対策や安全対策に、現実的な範囲で、最善を尽くすことが不可欠である」

という認識もあります。しかし、他方には「事業開始以来、すでに 24 年を経過しており、出来る限り早期の完成と供用が望まれる」との認識もあります。これは明らかに自己矛盾と言えましょう。「地域住民との対話」は建前、本音は「早期完成」にあるとしか思えません。「再評価委員会」の実態が透けて見える思いがいたします。

そうは言っても、当初予定された完成・供用開始年次はとうに過ぎて 24 年が経過し、第２回事業再評価委員会後に予定された供用開始年次の“平成 29 年度”が、第３回同委員会後には“平成 33 年度”と、順に延期されているところを見ると、住民の抵抗がいかに大きく強い壁になっているかを痛感いたします。

事業者側は、ただひたすら、完成に向けて事業を進めるでしょうが、その過程で、この委員長発言をどのように受け止めるかが今後の問題になります。この「守る会２５年史」を書き残す意義はそこにあると改めて思う次第です。これで“おしまい”にしてはなりません。兜の緒を締め直すための「２５年史」とすべきでしょう。

皆さん、長い間、ご苦労様でした。ありがとうございました。

（平成 25 年６月 15 日、編集委員長）

湘南桂台の生活環境を守る会２５年史編集委員会

編集統括　　山口　藤造

編集委員長　　本間　陽

編集委員（五十音順）

青木　達喜

石川　廣

金子　和男（会計）

榊原　里枝子

松田　京子

和田　昭

主な参考資料

湘南桂台の生活環境を守る会の「ウイークリーレポート」、「守る会ニュース」、「やまばと」等の会報

湘南桂台の生活環境を守る会総会議事録

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会会報 同上発行の「ストップ・ザ・横浜環状」

シリーズ各冊子ほか（詳細は下記の通り） 湘南桂台自治会総会資料と会報「桂山」

湘南桂台自治会道路委員会議事録と活動報告書 関東地方整備局事業評価監視委員会

議事録 上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討委員会資料、報告書 (株)環境総合研

究所調査報告

国交省、横浜市、(元)日本道路公団（JH）、(現)東日本高速道路㈱（NEXCO）発行の圏央道横浜環状道路南線図面、上郷公田線図面および資料

新聞の関連記事（朝日、読売、毎日、神奈川、東京）

連協発行の冊子

ストップ・ザ・横浜環状道路（圏央道） 1989.1（No. 1） 上記についての Q&A

1990.8（別冊 1） ストップ・ザ・横浜環状道路（圏央道） 1991.11（No. 2） 湘南桂台住宅地を通る道路予定地問題についての横浜市と大林不動産の共同不法行為 2000.3 栄区湘南桂台・庄戸地区道路予定地の虚偽告知問題に関する不当判決について 2001.1 道路予定地の不当表示に関する架空討論会――行政相手の裁判の実態を斬る 2002.8

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 2005.12

その２ 地盤沈下について 2007.10

その３ 地盤沈下について 2008.8

その４ 地盤沈下について 2008.8

その５ 騒音・振動・居住環境と路線問題、費用対効果 2009.9

その６ 騒音・振動・居住環境と路線問題、費用対効果 2009.9