

平成 28 年 5 月 20 日

国交省横浜国道事務所長殿
東日本高速道路㈱横浜工事事務所長殿
横浜市道路局長殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会
会長 比留間哲生

次回質問・回答会議における懸案事項等に係る質問について

2016年3月24日開催しました質問・回答会議において貴職の関係者からの説明を頂きましたが、時間切れで回答を頂けなかったもの、また、添付の議事録の如く当方として理解には至らない内容が多々ありました。

それらについて、下記に示す質問を提出致しますので、ご検討の上速やかに丁寧な回答・説明を頂きたいと要請します。

[記]

【1】 前回（2016.3.24）会議における質問書（2016.2.1）の時間切れ積み残し分

質問 9：家屋等事前調査範囲について

桂台トンネル工事説明会（2015.8.7～8）における、家屋事前調査範囲（20m）説明の根拠及び南線における NEXCO としての既に地域等に提示している事前調査範囲の提示

質問 10：湘南桂台ボーリング調査結果の未回答部分について（前回質問の再掲）

別途内容を提示するので、前述の「庄戸地区ボーリング調査関連に係る質問項目」の再質問と併せ別途会議の場で回答願いたい。

質問 11：地質に関する質問会議について（前回質問の再掲）

「庄戸地区以外に関係する質問」について、別途、地質に関する会議の場を設けて回答願いたい

【2】 2016.3.14 付追加質問項目について（前回 2016.3.24 時間切れ積み残し）

追加質問 1：都市計画改定時における環境アセスにおける横浜市長の意見書への対応について

- ① 平成 11 年 9 月 3 日に高秀横浜市長から岡崎神奈川県知事に出された「高速横浜環状北線環境影響評価準備書」に対する意見について（回答）の中で、大気汚染については、安全面から先行した環境保全対策を実施する必要がある。また、トンネルの排気ガスが 3 箇所のトンネル換気所から集中的に排出されることになる。この換気所で窒素酸化物及び浮遊粒子状物質を補足することは、これらの排出総量を削減するための効果的な手段と考えられる。このため換気

他方で、横環南線の計画発表から既に 29 年を経過し、この間に日本の社会、経済情勢は大きく変貌しています。

戦後の人口増加・高度成長経済の時代は過ぎ去り、少子高齢化、著しい経済の低迷、重工長大産業の衰退と製造業の海外転出、若者の車離れ等の新たな時代に入っています。

政府は無駄な公共事業を続けてきた結果、国の債務は 1,000 兆円を超え、消費税増税をもってしても国家財政の破綻は覆うべくもない状況と言えます。にもかかわらず更に借金政策を重ねています。

もっとも重要なことは日本は急速な人口減少化時代に入ってきたことです。30 数年後には 1 億人程度までと現在より 20% 以上も人口が減少してしまうことは必至と言えます。

人口減少化時代を迎えたうえ、国家財政改善の展望すら見通せない中では、高速道路などのインフラ新設はもはや不要不急の産物で無駄の一言に尽きます。

また、数百名の地権者が納得していない中で用地の強制収用の手続き開始はもってのほかであり行政の横暴と言えます。

以上により、横浜環状南線計画の撤回を申し入れます。

また、横環南線に併設される上郷公田線についても、公田インターチェンジへのアクセス道路以外には地域交通道路としての必要性は小さく、横環南線と併せ計画撤回されるよう申入れます。

以上

(連絡先)

比留間哲生 〒247 - 0022 横浜市栄区庄戸 3-25-7 Tel:045-894-0052
福田弘行 〒231-0062 横浜市中区桜木町 3-9 Tel:045-212-5855
横浜平和と労働会館 6 階 (神奈川労連内)

所に脱硝装置、及び集塵装置の設置を計画する必要がある。と記されている。

環状北線では脱硝装置は設置されている。

それに対し、環状南線の換気所には脱硝装置は設置されない。沿線の大気環境は南線と北線ではそれほど有意な差は無いと認められる。

横浜市は南線沿線住民の健康はどうでも良いと考えるのか？住民の健康を考えれば事業者へ設置を求めることが当然ではないか。

北線と南線沿線地域における大気汚染状況の具体的数値を比較提示の上、横浜市の方針と理由をうかがいたい。

- ② 同じく。地盤沈下については、「トンネル工事着手前の出来るだけ早い段階から、地盤及び地下水の変動を計測し、施工管理に反映させること。又、調査地点はトンネルの位置及び深さのほか、沖積層の分布状況を考慮して選定する。工事着手前、工事中及び工事完了後の家屋及び工作物の調査範囲は、トンネルの位置及び深さのほか、沖積層の分布状況を考慮して選定する」と記載されている。

北線については、「横浜環状北線地盤変動監視委員会」が学識経験者、行政関係者（横浜市）等により設立された。

この委員会がトンネルに起因する地盤変動の収束を宣言するまで、地下水及び地盤変動の計測は続く。トンネル5.9km区間の9か所に計測ポイントが決まっており、地下水位は1回/月、地盤変動は1回/3か月毎に計測されている。（計測ポイント及び計測結果は横浜市及び首都高速道路（株）のHPで誰でも見るようになっていく）

南線でも、地盤沈下に対する住民の不安が大きいことを考えれば北線同様、横浜市は「地盤変動監視委員会」を設立して、住民の立場に立って地盤沈下を監視することが求められるのではないか？

横浜市の方針と理由を伺いたい。

追加質問2：神戸橋部の道路構造上の問題について

神戸橋に関し、NEXCOは「ルーバーなどの蓋掛けにより排ガスが環境中に出来るだけ出ない様にする」と、桂台トンネル、庄戸トンネル説明会などで繰り返し述べているが、

- ① ルーバーなど蓋掛けで何%削減され、いくら環境に排出されるか（定量的に）？
- ② 上記削減により公田換気所からの排ガス量はいくら増えるか（定量的に）？

追加質問3：横環南線公田地区の騒音対策について

- ① 横環南線の公田地区掘割部における騒音対策設備について、アセス資料においては環境予測地点は遮音壁による騒音対策設備が示されているが、桂台トンネルから公田笠間トンネル間の掘割部全体の具体的騒音対策設備についての説明（桂台トンネル換気塔近辺の大口開口部を含む）
- ② 同上掘割部分に併設される上郷公田線の具体的騒音対策設備についての説明

追加質問4：庄戸トンネルの地盤改良工事・碎石壁・止水壁について

- ① このような大規模な地盤改良工事を住宅密集地で行った事例を示されたい。

横浜市側からの説明により「横浜地下鉄においてはシールド工事でも軟弱地盤のところでは地盤沈下事例があること」が明らかになった。横環南線笠間公田トンネルにおける地盤沈下等安全性について、市営地下鉄沈下事例と地盤の地質等の対比を含めての安全性の説明

【4】今回新たな質問事項

新質問1：事業評価監視委員会の意見について

事業評価監視委員会は、「住民の理解を得ることが不可欠である」との意見を提出している。

一方、国交省所管公共事業の再評価実施要領によれば、「事業評価監視委員会より意見の異申があったときは、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。

このことは、住民の理解が得られない以上、着工してはならないということである。

この件につき、貴意を得たい。

以上