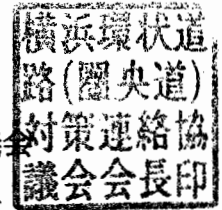


平成 29 年 3 月 17 日

国土交通大臣 殿  
横浜国道事務所長 殿  
東日本高速道路㈱社長 殿  
東日本高速道路㈱横浜工事事務所長 殿  
横浜市長 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



第 42 回公害被害者総行動実行委員会  
3.17 神奈川公害被害者共同行動実行委員会  
実行委員長 福田裕行

**横浜環状道路南線計画、工事施工に関する計画変更要求書その 2  
(アクセス道路の上郷公田線を含む)**

平成 28 年 11 月 11 日付で浜環状道路南線計画、工事施工に関する計画変更要求書（アクセス道路の上郷公田線を含む）を上記事業者に要求いたしました。

その後横浜市長からのみ平成 28 年 12 月 21 日付で横浜連協会長比留間哲生宛に上記要求書に関する回答を頂きました。それによると南線については事業者に要求のあったことを伝え、意見を反映するよう働きかけながら事業を進めるとの内容で未だに事業者から文書回答がありません。また上郷公田線については自治会を通して話し合いを継続していくという方針を述べるだけのもので要求書に対する回答になっていません。

しかしながら、生活環境に多大影響を及ぼす環境対策について並びに具体的に始まった工事施工に関する説明内容については大きな問題があります。

今般、以下について前回の要求書の確認に加えて以下の通り改めて要求いたします。速やかに計画変更の実施をお願いします。

**1. 換気所の自動車排ガス処理に関する脱硝装置及び PM2.5 除去装置の設置**

平成 7 年の都市計画改定手続きに関し、多くの住民の意見書並びに地元自治体である横浜市から換気所における自動車排ガス脱硝装置設置の意見が出されており、それに対して事業者の「環境影響評価審査書に対する報告書」として、「換気所から排出される自動車排ガスの脱硝装置等については、現在実用化されておりませんが、その技術的可能性について調査研究がすすめられており、脱硝技術等が実用化された段階で検討を行ってまいります」と明確に述べられている。

自動車排ガス脱硝装置は既に技術的に確立し、東京中央環状線他で設置されております。当初の計画に従って各換気所に脱硝装置の設置を要求します。

また、その後において浮遊粒子状物質（SPM）、その中でも PM2.5 が特に健康に大きく影響を与えることが学術的に判明し環境基準が制定されています。横浜南線は単に地域交通でなく圏央道として大規模物流のための計画と表明されており、大型トラック、

トレーラー等が多量に通過する路線となることは間違いなく、これらからもたらされるPM2.5は沿線住民の健康に重大な影響を及ぼすことは必須であると想定されます。

従って、換気所の集塵装置にはPM2.5を高効率に除去する装置の設置を要求します。

## 2. 横環南線に地盤変動監視委員会設置の申し入れ

東日本高速道路（株）は平成27年10月2日の横浜環状道路南線（横環南線）の事業認定を受け各工事区で事業を本格的に始めました。横環南線は横浜市栄区を東西に貫く高速道路ですが、栄区東部では昭和40年代後半に造成された大規模谷埋めの緩い盛土地盤を横切り、栄区西部では液状化しやすい沖積層の地盤のすぐ下をトンネルで貫通します。

永年にわたり沿線住民はトンネル掘削による地盤沈下の恐れを訴えてきましたが、事業者は誠意をもって取り上げることなく事業を強行しようとしています。

横浜環状北線ではトンネル上及びその周辺に住んでいる人々（地権者等）が、トンネル工事による地盤変動（沈下）や工事完了後数年経ってからトンネルの存在により地盤変動が生じ、家屋等に被害が出るのではないかと懸念を持っていること、また、損害が生じてトンネルとの因果関係が明らかでない場合における補償に対する不安を持っていることから、

地権者等に対する信頼性を獲得し、事業を円滑に進めていくために、地権者等と事業者の間で地盤変動の事実判定や発生原因について疑義が生じた場合、これを客観的かつ公平に判定することが出来る第三者機関として、学識経験者と行政関係者（横浜市）等が「横浜環状北線地盤変動監視委員会」が設立されています。現委員会へは横浜市交通局の職員が行政関係者として加わっています。

当該委員会の業務の中で、「トンネルに起因する地盤変動の収束を宣言すること」が地権者等にとって特に重要な業務であることは言を俟ちません。シールド掘進は平成26年3月に完了しましたが、本年4月26日に開催された委員会に於いて「トンネル工事を継続している区間の周辺で、本線シールド工事以外の北線工事に起因する可能性がある地盤変動が確認されたので今後も計測を継続する」としました。これを受け、首都高速道路（株）は平成29年7月まで更に一年間の計測を調査会社へ発注しております。

横環南線においても、トンネル沿線住民の懸念や不安解消の為に早急に地盤変動監視委員会を発足してください。そして北線と同様、地下水位については1回/月、地盤高さの変位については1回/3か月毎に計測し、データの公表をお願いします。

## 3. 地盤沈下対策（地下水流動保全工法の採用）

現在、庄戸地区の地下水は、庄戸五丁目→南線予定地→庄戸三丁目→遊水池と流れています。

南線が建設されると、この地下水の流れは南線予定地で遮断され、その下流側にある庄戸三丁目の地下水位が低下します。庄戸三丁目の大部分は谷埋め盛土であるため、これにより地盤沈下が発生するものと考えられます。

NEXCO は、庄戸三丁目の地盤沈下を予防するため、砕石壁工法を採用する計画です。この砕石壁工法は、南線の庄戸三丁目側に砕石壁を設けて、ここから水道水を注入するというものです。

しかし、砕石壁工法の構造、管理運営等についての質問に対し NEXCO からの回答はありません。また、他の地区での実績も示されていません。更に、天候不良により上水道が断水する場合及び大地震により上水道が破壊された場合、砕石壁への水の供給はできなくなり、地盤沈下が発生し、住宅が被害を受けます。

従って、南線を建設する場合には、住民の財産（住宅等）を守るため、地下水流動保全工法の採用を要求します。この工法は上流側の地下水を下流側に誘導するもので、断水の影響はなく、各地で採用され、運用実績もあります。

#### 4. 庄戸地区の大気汚染対策（換気塔の設置）

南線の建設に伴い、庄戸三丁目住宅地の裏山に 50m×50m の開口部ができる計画になっています。

この開口部については平成5年に実施された環境アセスでは全く触れていませんが、南線が建設されるとこの開口部から排出される庄戸トンネルからの車の排気ガスが庄戸三丁目の住宅地に流入するのは明白であり、肺がん、気管支ぜん息の発病が懸念されます。

従って、庄戸トンネルには住民の健康を守るため、PM2.5、NO2等の除去機能を備えた換気塔を設置することを要求します。

50m□開口部箇所に換気塔設置スペース確保が困難な状況等によっては、50m□開口部は完全クローズド化の上釜利谷出口に換気塔設置を要求します。

#### 5. 騒音・振動・粉塵対策（地盤改良工事方法の変更）

庄戸地区に南線のトンネルを建設するため、NEXCO は地盤改良工事を実施するよう計画しています。

この計画は、道路予定地に地表から直径4.5m、長さ約23mの穴を約340本掘り、合計約46,000m<sup>3</sup>の土をセメント系の材料に入れ替えるものです。

この計画を実行に移すと、付近住民は長期に亘り騒音・振動・粉塵の被害に悩まされることになるだけでなく、精神的なストレスを受け、発病することも考えられます。

計画の当初は、地盤改良の必要性は認められておらず、その後、トンネル内から地盤改良工事を実施する計画になり、最近になって地上から施工するよう計画が変更されています。

従って、南線を建設する場合には、住民の健康を守るため、地上からの施工は実施しないよう要求します。

但し、地下からの施工のため住民に対し新たな2次リスクによる不安（例えば地下からの施工のための工事用トンネルを追加掘削他）を強いることは断じて容認できない事申し添えておきます。

## 6. 桂台地区の開口部位置変更及び掘割開口部構造の見直しについて

平成7年の都市計画改定手続きに関し、多くの住民の意見書並びに地元自治体である横浜市の意見書に換気所への自動車排ガス脱硝装置の設置意見が出されており、それに対して事業者の「環境影響評価審査書に対する報告書」として、「公田掘割部については、現在の計画において開口部からの排ガスを極力出さない構造や換気方式を採用しておりますが、当該箇所は計画路線本線の排ガスの発生その他、公田インターチェンジのランプ部及び上郷公田線からの発生もあることから地区の諸条件を考慮して、事業の実施段階において排ガスの低減について検討し、適切な対応を図ってまいります」と表明しております。

しかしながら、これまでの説明においては、公田掘割部においては住宅地の至近に大口の開口部は現存しており、且つ、掘割部は何ら低減のための処置が講じられていません。

すなわち、掘割開口部については、開口されている部分の自動車排ガスは換気塔に吸引・処理されることは到底考えられなく、そのまま直上大気中に放出されます。

加えて、桂台地区の大口開口部及び掘割開口部分は住宅至近であり、現在の第一種低層住宅専用地域の騒音環境を極力悪化させない対策が必要であります。

従って、当初の見解である「排ガスの低減についての適切な対応」並びに騒音対策として、桂台地区の桂台トンネル出口部における大口開口部の位置を桂台地区住宅地から離れた公田インターチェンジ側に大幅に移動させること並びに掘割開口部分については閉鎖を要求します。

## 7. 桂台地区の上郷公田線の騒音対策について

当地区は第一種住居専用地域であって極めて静寂な環境にある。そこに新設される上郷公田線は4車線道路で計画交通量は約一万台にもなること、横環南線公田インターチェンジのアクセス道路の役割から深夜にまで多くの交通量と大型車両の通行は避けがたいこと、坂道で道路南側には小山が存在し騒音の反射波が住宅地に広く伝搬する恐れがあることから、これまでの良好な生活環境を一変するものであり、現状の騒音環境を極力維持するための徹底した騒音対策が必要です。

これまでの説明では「防音壁は設置する」との見解のみであり内容は何ら示されていません。

桂台地区住民として、以下に示す騒音対策設備の設置を要求します。

「上郷公田線の住宅に接する道路には最大級の防音が出来る防音壁を設置すること、および、その防音壁の住宅に接する面側には景観への配慮として樹木（高木、中木、低木をミックス）を設置すること」

### (連絡先)

比留間哲生 〒247-0022 横浜市栄区庄戸3-25-7 TEL: 045-894-0052

福田裕行 〒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）