

平成 29 年 12 月 4 日

国交省横浜国道事務所長 殿
東日本高速道路株式会社横浜工事事務所長 殿
横浜市長 林 文子 殿

西ヶ谷ハイツ自治会
西ヶ谷ハイツ道路委員会
高村 鈴子
庄戸四町会合同道路委員会
委員長 清水 一男

神戸橋完全蓋かけ要求書

平成 29 年 7 月 12 日付で神戸橋連絡会として神戸橋区間の完全蓋かけを要望しました。

横浜市からは、「市民からの提案」として受け取った。要望があったことを事業者に加え、住民からの意見をできるだけ事業に反映できるように事業者に働きかけ、更に、事業者と連携し、地元住民に丁寧に説明を行いながら事業を進めていく」という回答がありました。住民の切実な要望を提案としか受け止めない道路局の姿勢には憤りを覚えます。

自治体は、地域住民の健康と生命を守るためにあるのですから、横浜市は、「事業者と連携し」ではなく、市民と連携し、市民の側に立って、事業者に対して働き掛ける義務があります。具体的にどのような働きかけをされるのか回答されたい。

東日本高速道路株式会社からは、南線沿線地域における環境影響予測検討の結果がでないとは回答できないとのことで、未だに回答がありません。

9 月 5 日の西ヶ谷ハイツでの環境予測検討についての説明会において、完全蓋かけでもルーバーでも対応できる構造であることが確認されました。

にもかかわらず、その後の情報によると、「橋梁蓋かけによる閉鎖時の危険性」という子どもダマシのような絵図が配布されたり、ルーバーありきの検討が報告されたりしています。

「橋梁蓋かけによる閉鎖時の危険性」という絵図は、あくまでもトンネル内を車や人の安全性を考えただけのもの。周辺住民の安全性は全く無視されています。「ルーバーの開口部から熱気流や煙は広がることなく抜ける」と書かれています。煙や熱気流が抜ける先は、人が住む住宅地です。

1989年2月、橋梁区間を煙源とする住民が行った煙の拡散実験では、①排気ガスは斜面に沿って拡散し、垂直方向の拡散は小さくなく、斜面の住宅地を覆う。②神戸橋地域では風向・風速は、局地的な差異が大きく排気ガスの拡散予測に重要な影響をもつという観測結果でした。

接地逆転層が年間を通して起こりやすい地域、谷の両側の斜面に多数の住宅がある地域にルーバーという排ガス・排煙装置を設けることは、地域住民の健康と生命を軽んじる行為であると言わざるを得ません。

橋梁を蓋かけにした場合「排煙が不可能となり、隣接するトンネルにも、熱気流や煙の影響がおよび、1本のトンネルと同様の危険性が生じる。」とありますが、周辺住民の健康と生命を考えるならば、1本のトンネルとして考えたかどうか。

中央環状線の山手トンネルは日本で最長の道路トンネルで延長は18.2kmある。又、建設工事中の外環道は延長約16kmになると聞いています。

これらの長大トンネルに防災上の開口部は設けられているのか。開口部が設けられていないのであれば、神戸橋橋梁部を完全蓋掛けしても僅か3kmほどにしかないこちらのトンネルで開口部が必要な理由は何か。

中央環状線ではどのような防災対策が取られているのか伺いたい。

神戸橋地域の住民は、神戸橋を完全蓋かけにし、公田換気所への脱硝装置、有害物質除去装置をつける等機能アップで対応を図るよう要求します。

回答送り先

西ヶ谷ハイツ道路委員会

高村 鈴子

247-0024 横浜市栄区野七里 1-2-7-751

080-1025-2108

swqr_tkmr@adagio.ocn.ne.jp

庄戸四町会合同道路委員会

委員長 清水 一男

247-0022 横浜市栄区庄戸 4-15-12

045-893-3014

kazuoshmz77@gmail.com