

平成 31 年 2 月 12 日

東日本高速道路（株）
社長 小島 徹 殿
東日本高速道路（株）
横浜工事事務所長 上田俊也 殿
国土交通省
大臣 石井敬一 殿
国土交通省関東地方整備局
横浜国道事務所長 大江真弘 殿
横浜市役所
道路局長 乾 晋 殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会
会長 比留間 哲生

換気所説明会に係る計画・工事に関する計画変更要求並びに質問書の提出について（要請）

標記につきまして、2019年1月18日及び19日に沿線住民に対して、計画・工事説明会が開催されましたが、提示された換気所は基本計画から大幅な変更であるにもかかわらず、大気汚染がどのような変更になるのか、工事工程等具体的内容についての説明が欠落しており、更に設備の性能についても説明が不十分で、理解できませんでした。また、質問時間が短いため、十分な意見交換ができませんでした。

よって、別紙のとおり計画変更等の要求、ならびに、計画・工事に係る質問を致します。

なお、今回の説明を以って換気所の工事を進めるとの説明がありましたが、要求内容については早急に再度説明会を開催して頂くと共にそれまでの間は関連の工事を凍結して頂きたい。

加えて、質問内容については、出来るだけ早期に検討のうえ説明をして頂きたい。

【添付】

- 別紙 1. 「横浜環状南線 換気所等の計画・工事に係る変更要求内容について」
- 別紙 2. 「横浜環状南線 換気所等の計画・工事に係る質問内容について」

「横浜環状南線 換気所等の計画・工事に係る変更要求内容について」

1. 換気所への脱硝装置設置要求

説明会において「環境基準値以内であるから脱硝装置を付けない」との説明がありましたが、現在、世界規模で地球温暖化をいかにして防ぐか、知恵を出し対策を練っています。換気所から排出される排気ガスを極力ゼロに近づける努力は当然であり、企業としてのモラルです。

最先端の技術を使わずに、時代を先読みしないで時代遅れの換気所建設を強行する事は、事業者にとっても住民にとっても最悪の結果となります。

国連は、地球の71%を占める海を航行する世界中の船に、NOx、SOx、CO₂の排出規制を一段と厳しくし、2050年までに現在の排出量の半分にすることを義務付けた。世界中で地球温暖化等環境対策に取り組んでいる。

ましてや、密集した住宅地のど真ん中に換気所からNOx、SOx、CO₂がまき散らされるのに、基準値内であれば良いと言う問題ではない。環境への影響だけでなく、これから成長する子供達への大気汚染の健康被害等は深刻な問題である。このように地球規模での温室効果ガス等の排出量の削減が必要とされる中で、公共事業の施工者NEXCOは、大気汚染に対する最善、且つ、最大限の対応措置を講ずるべきである。

事業者は、法令遵守すれば良い訳ではなく、ステイクホルダー（利害関係者）全てが満足できる工事内容を検討することが必要であると思うので、現状の環境をできる限り守る観点から脱硝装置の設置を計画していただきたい。笠間換気所、公田換気所への脱硝装置は最低限必須の技術対応措置である。

なお、横浜市長は既に脱硝装置を導入するべきであるとの判断をされています。

加えて、脱硝装置設置は横環南線事業の認定手続きである環境影響審査における社会との約束（契約）事項である。この社会との契約事項とは、アセス（環境影響審査）時における「環境影響評価審査書に対する報告書 平成7年4月 神奈川県」において、事業者の見解として「換気所には集じん装置を設置する計画であり、また、換気所から排出される自動車排出ガスの脱硝技術等については、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進められており、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」と明記されており、これに基づき都市計画変更は認可となっているのである。脱硝技術は既に実用化されており横浜環状北線等で設置されているので、契約の履行を求めるものである。

換気所の計画・工事説明会では、「アセス時と平成27年時の照査データを投影したうえで、両データの前評価は環境基準値内に在ること、現在の大気環境は改善されていることから事業者として脱硝装置の設置は必要ない」との回答であった。

上記に示した事業者見解の文章は、「換気所から排出される自動車排出ガスの脱硝技術等については、現在実用化されておりませんが、（中略）、**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**」と記されており、この「検討を行ってまいります」には、何ら、環境状況に基づく等との文言は無く、単に脱硝技術等の実用化のみが検討条件となっているものであることは火を見るより明らかである。

この考え方は事業者の経営主体が道路公団からNEXCO 東日本㈱に変わったからとしても継続されているものであり約束に従って脱硝装置の設置はなされなければならない。

以上のように、アセス時においては脱硝技術の実用化時点では設置することが前提であり、環境基準値内にあることをもって設置しないとすることは、アセス時の事業者の見解は、「社会、市民を欺くために単に見解を出した」ということになる。事業を引き継いだ事業者は約束を果たさなければならなく身勝手な行動は許されない。環境基準値内であることを設置しない理由とすることは詭弁である。

2. 換気所計画・工事説明会のやり直しを求める。

説明会で示された換気所計画はアセス時の基本計画から、換気所からの排出ガスについて、対象トンネルの範囲等が大幅に変わるものであったが、現在検討中と説明するのみで排ガスの排出動向、環境への影響度合いの変化等について何ら示されなかった。基本計画が大幅に変更されるに際して排ガス影響等の緒元のないままに設備計画のみが決定されることは企業のガバナンスから云ってあり得ないことであり、変更計画が決定される時点における排ガスの変化と影響度の緒元を開示すべきである。

また、工事について笠間換気所は3月より、公田換気所は次年度より着手する旨の説明のみで、基本的工程表もなく、搬出土量、車両数量等大まかな数値すら示されていない。

搬出土量、車両数量等及び土工事、躯体工事、機器据付工事等に分けて示してください。

以上の観点より、改めてこれらの計画について工事着手前に説明を求める。

3. 「釜利谷の50m 開口部に蓋掛けをしない」の回答について

これ以上緑を壊さない為の開口部の蓋掛け、騒音防止の壁の設置を強く望みます。

以前の担当工事長が住民に対して蓋掛けは理論的に可能であるとはっきり回答しています。

横環南工事の影響で、これまでも多くの円海山の豊かな自然を破壊してきています。

開口部からもろに排気ガスが円海山に飛び散る事はあまりにも無神経な設計です。

今の時代、貴重な自然環境を守る事は事業者として当然のことです。

以上

「横浜環状南線 換気所等の計画・工事に係る質問について」

1. 換気所関連

①集塵装置

電気集塵機でSPMを約90%除去するとの説明でしたが、PM2.5の除去率はいくらですか、トンネル内におけるPM2.5濃度と集塵器を出た所での濃度を明示して貰いたい。

②消音装置

示された資料では「換気所から発生する動力音を低減させる装置です」と書かれているだけです。どのような消音装置なのか、消音装置により低減された騒音レベルを明示して頂きたい。また、換気所の境界における騒音予測値を示して頂きたい。

③換気設備

2系統設置されています。その理由と運転制御の仕方について説明して下さい。

④設備の整備

換気所設備は定期的に点検・整備を実施する必要がある、また、故障することも考えられます。これへの対処方法及び住民への影響について説明をして頂きたい。また、「日常管理」、「定期的メンテナンス」について提示して下さい。

⑤排出ガスの動向

(a) 排気ガスは空高く吹き上げるという説明でしたが、排気量と風速の関係に基づく吹上高さを教えて欲しい。風速20mでも高く吹き上げるのか？ダウンドラフトの時は排気ガスは下降流になりますがどのような所で起きると想定しているか、影響度等を示してください。

(b) 換気塔の出口線速は何m/秒でしょうか？排気塔出口でのNO₂の排出量はいくらですか？最大着地濃度は、換気塔からどのくらいの距離で、SO_x、NO_x、PM2.5の挙動を示してください。

(c) トンネル内の通風は換気塔換気ファンのみで行われるのか、トンネル内ジェットファンは付くのですか

2. 各部からの排出排ガス量

①排気ガス量の明示

横浜湘南道路トンネルの換気設計では、1日当たりの走行台数53400台、長さ5.6kmのトンネル内の窒素酸化物の発生量を上り線で102,858g/日、下り線で88,074g/日とグラム単位で算出しています。

環状南線でも平成29年7月5日から平成30年6月29日の工期で行われた「環境影響予測評価」の業務に於いて、トンネル全体の自動車走行に伴う窒素酸化物の発生量の算出と、換気所、トンネル坑口、そしてルーバー設置個所からの窒素酸化物の排出量を算出することになっています。

そこで先ず、笠間公田トンネルの飯島町トンネル坑口から庄戸釜利谷トンネルの釜利谷開口部までのおおよそ5.5km区間の1日当たり走行台数59,400台の窒素酸化物の発生量を示して下さい。

次に、下り線の飯島町坑口からの排出量、笠間換気所からの排出量、公田換気所からの排出量、神戸橋ルーバー部からの排出量、そして上り線釜利谷開口部からの排出量のそれぞれをパーセントではなくグラム単位、或いはミリリットル単位で示してください。釜利谷開口部については釜利谷東トンネル下り線からの排出量も示してください。

②公田インターチェンジからの排気ガスの漏れ出しが考えられていないが、インターチェンジランプウェイからの漏れ出しはないのか？その他に漏れ出し箇所はないのか？

③神戸橋では、車の進行方向の気流がある様子が書かれているが、気流は車の移動に伴うもので、車の前では高い圧力となり、後ろでは負圧となる。つまり車の前方ではルーバーから外気に漏れ出すのではないかな？ 神戸橋から漏れ出しが0である根拠を、動的に具体的に説明して欲しい。

④トンネル内の汚染空気

横浜環状南線のトンネル内の空気は自動車排出ガスにより汚染されますが、汚染の程度について計算中であるとの説明がありました。汚染物質は何か及びこの計算に用いた入力データを明示してください。

例：車種別走行台数、車種別排出ガス濃度、車両の状態（新車、中古車）、走行速度、道路の傾斜、積載荷重（空～満載）等

また、計算結果についても明示してください。

3. 釜利谷開口部

①神戸橋区間の蓋掛け及びルーバーの設置並びにトンネル天井板を設置しない換気方式の採用により、釜利谷地区の50m×50m開口部から排出される自動車排気ガス量が増加するものと考えられます。50m×50m開口部における大気汚染について、道路境界地点及び最短距離人家地点におけるNO₂の影響予測評価値について説明をしていただきたい。

・工事上の問題

① 工事士の搬出

笠間換気所から環状4号線に搬出してからのルートを図示しているが、3ルートそれぞれの一日当たり最大台数（片道）と車両通行方向を明らかにしてください。特に横浜横須賀道路ルートは日常的に渋滞がひどい環状4号線の本郷車庫前を通過するコースであり、桂台トンネル工事と釜利谷庄戸トンネル工事の搬出入ルートと重なっている。

釜利谷庄戸トンネル工事特記仕様書によれば神戸橋～朝比奈IC間の大型車通行台数は550台/日となっている。この数字は環状南線工事全体の台数なのでしょうか、工事区毎に分けて台数を示してください。

② 工事騒音・振動

工事における境界における騒音振動の許容基準と工事上の環境目標を示してください。また、騒音振動の測定はどのように行われるのか、データはどう扱われるのか、及び、逸脱した場合の沿線住民等への情報周知伝達はどのように行われるのか示してください。

その他

①近年の、SDGs 17 項の国連目標に関する考え方を、どの様に取り入れて計画されているか示してください。

以上