


平成 31 年 5 月 14 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 石井啓一 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・工事に関する再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 日に計画・工事説明会、それを受けての計画変更要求・質問書を提出要請しました。3 月 20 日に質問・回答会議により説明を受けましたが、多くの点で説明が不十分で、理解できませんでした。

つきましては、別紙のとおり改めて計画変更等の要求、ならびに、計画・工事に係る質問を致しますので、出来るだけ早期に検討のうえ説明を頂きたい。

以上

- 別紙 1 再計画変更要求について
- 別紙 2 計画・工事内容説明について

【別紙1】 再計画変更要求について

2019年1月 NEXCO の公田・笠間換気所建設計画説明会がありました。公田・笠間換気所は、横環南線による大気汚染防止の根幹です。しかし、栄区南部の大気環境が悪化しないという説明がありませんでした。

従って、改めて、計画変更を要求致します。

1. 公田・笠間換気所に脱硝装置を設置する事。
2. 神戸橋ルーバー部については、騒音防止および排気ガスの環境への漏出防止のための設備にすべき事。
現状で、漏出しないと主張するならば、住民が監視できる適当な場所に騒音計および排気ガス漏出検知器および表示器を設置する事。
3. 釜利谷開口部からの騒音防止および排気ガスの大気への漏出防止をする事。前項2の神戸橋並みの対応を取る事。
4. 犬山町の非常駐車帯を高圧送電線下へ移動する事。

公田掘割部をトンネル構造に変更したため笠間トンネル鎌倉女子大前非常駐車帯から桂台トンネル上り線の犬山町非常駐車帯まで2,520mトンネル区間が続くことになった。道路構造令の基準に則りこの区間には少なくとも非常駐車帯をもう1ヶ所増設する必要がある。そこで公田IC付近に非常駐車帯を増設した上で、現在の設置予定場所を高圧送電線下へ移動してください。道路構造令等基準に照らし合わせて説明願いたい。

以上

【別紙2】計画・工事の内容説明について

3月20日開催の質問回答会議に於ける説明他に理解できない内容が多数ありました。
以下について、計画図面等を用いて具体的に解るように説明をしてください。

1. 今回換気システムが変更になったことで、釜利谷開口部からの排気ガス量は従前に比べ2.4倍になると考えられます。ところが、釜利谷開口部からの排気ガスは平成7年のアセスの対象になっておらず、事業者はきちんとした評価に基づく数値も示さずに開口部は山を挟んで住宅地から離れているので排気ガスは十分拡散されると住民に説明して来ました。しかし排気量が2.4倍にもなるからには安心できません。きちんと環境影響評価を行い、NO_xだけでなくSPMの数値も示してください。
2. 換気システムの変更における排ガス緒元、影響予測評価等は現在計算中とのことであるが、公田換気所における排ガス排出量が大幅に増加することについて、計画交通量における、風速が3 m/s、5 m/s、7 m/sにおける換気塔風下（北方向）での最大着地地点までの距離、及び最大着地濃度を示してください。（パフ・プルームモデルは手計算も可能なはずである）
3. 神戸橋ルーバー部からの漏れ出しが通常時は無いことの説明を、自動車透過断面積（車の空気の抵抗する流れの面積）は極めて小さく局所的現象なので恒常的には車両進行方向に空気の流れが生じており、トンネル内は負圧となりルーバー部で吸気するが漏れ出さない計算結果となっていると説明がありましたが全く理解できません。図解を用いて再度分かり易く説明してください。
4. 釜利谷開口部の蓋かけは「前後のトンネルと連続して閉鎖空間となることから、火災、その他の事故の発生に対する対応が遅れる等を踏まえ、避難、救急、消火などが極めて困難になるから通行車の安全上のリスクを増加させないために必要以上の閉鎖を作ることは好ましくない」との説明であったが、これは神戸橋橋梁部分の蓋掛け要求に対する事業者の説明と全く同じ言葉となっている。神戸橋では平成27年の第4回事業再評価に於いて地域住民の要望踏まえられた上更なる環境対策として蓋掛け構造（一部ルーバー）となった。それ以降も周辺住民は全面蓋掛けの要求を続けたが、事業者は排気ガスの公平な地域分担、公田、釜利谷地区の環境負荷が大きくなるとの理由で、ルーバーからの漏れ出しを前提とした答弁を繰り返して来た。ところが、本年1月に開催された換気所計画・工事説明会の場で事業者はルーバーからの排気ガス漏出はないと声明しました。

神戸橋で安全上必要として設ける 50m のルーバーと同じものを釜利谷開口部へ掛けても安全上支障は生じない筈です。同じ対策を取り排気ガスの漏出を止めることを要求します。

もしこの要求が呑めない場合には、今回の開口から閉鎖とした公田掘割部、神戸橋部（一部ルーバー）と釜利谷開口部について、火災時の避難とは、救急とは、消火とは、について、火災時の行動想定がどう異なり、どう対応が困難になるかについて比較のうえ具体的に説明願いたい。

5. 公田掘割部が排気の無いトンネル構造に変更になったことで、公田笠間トンネルから桂台トンネルまで 4.2km が一本のトンネルになりました。59,400 台/日の通行量があるのでこのトンネルの防災等級は AA となり、排煙設備か独立した避難通路を設ける必要があります。但し、延長 3 km 以上のトンネルでは避難通路の設置が望ましいとなっています。シールドトンネル部分には路盤下に避難通路がありますが、公田 IC トンネル区間に避難通路は設けられるか答えてください。もし排煙設備で対応するのであれば、火災に備えてトンネル内に設置するジェットファンと兼用するのでしょうか。その場合、公田笠間トンネル、桂台トンネル、庄戸トンネルに設置するジェットファンとは運用方法は異なりますか。各トンネル毎の設置台数と運用方法を説明ください。又、神戸橋区間 450m にはジェットファンを設置する上部空間が無いと考えますが、火災の場合ルーバー部からどのように排煙するのかその方法を説明ください。

以上