

## 2020.7.15 質問・回答会議議事録

○2020.7.15 14時～16時10分

○場所 西ヶ谷ハイツ集会所

・連協：比留間、大橋、田中夫妻、高村夫妻、金子夫妻、鈴木、岩倉（庄戸三）、長谷川、藤原、岡田（犬山）、三道（横湘道路）

・事業者 横浜国道事務所 大谷計画課長、福田

NEXCO 佐藤課長、田中

市道路局 事業調整課木村課長、長浜、建設課 土村、磯野

○比留間（冒頭挨拶）

この事業を継続と決定したのは事業評価監視委員会、法律に基づいているもので、付帯意見がついている。この付帯意見を確認の上で事業を進めて頂きたい。我々の方から見るとこれがきちんと守られていないというふうに見られます。

沿線の住民に対して十分に説明する、工事の安全について、遂行について。これがこの度の新しい委員長の付帯意見です、それをお忘れなく、遂行について。この件については関連のいろいろなところでトラブルが生じています。説明不足、いたち川の件、2号線の陥没事故、2回ありました。これは地下鉄の件ですが北線の関係も無きにしもあらず、この沿線でも起こってくる可能性もあります。

その時には必ず付帯意見をきちんと確認して、住民に対して十分な説明、理解を求めたうえでというところを徹底して下さい。

【議事録】

□ : 質問事項、A (氏名) : 質問への回答、Q (氏名) : 再質問

???・・・??? : 音声読み取り不明を示す

## 【1】 NO<sub>2</sub>環境照査についての質問

質問① 6ページ

「地盤沈下」、「重要な種及び注目すべき生息地」――

専門家を加えた委員会を設置し、とあるが、その委員会とは何か？

質問② 16ページ

5. 予測・照査 1) 予測条件・予測手法 ①環境影響評価からの主な変更点の中で、二酸化窒素の項目で、今回照査（令和元年度）では、平成24年度照査と同じとされているが、

平成29年に、成立した次の調停条項は、どの様に考慮されているのか？

(調停事項)

1. 申請人及び被申請人は、次の事項について、認めるものとする。

(1) 申請人は、プルーム・パフモデルによるNO<sub>2</sub>の予測方法を横浜環状南線の環境影響評価の大気汚染予測について適用したことを認める。

(2) 被申請人は、被申請人の平成25年10月31日付公田換気所におけるNO<sub>2</sub>の最大濃度と出現地点のコンター図に拡散係数などの入力に誤りがあり、その結果、環境基準に比べて微小な値であるが、差異を生じたことを認める。

2. 被申請人は、次の事項について、最善を尽くすこととする。

(1) 被申請人は、環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。

(2) 環境影響評価の大気汚染予測結果について

① 被申請人は、情報の開示に努めるものとする。

② 被申請人は、品質管理の徹底に努めるものとする。

(A) 佐藤：質問①について、6つの委員会を開いている。

地盤沈下については①都市型トンネル施工技術検討委員会、これにはシールドトンネルの分科会もある。②庄戸トンネル検討委員会、これはすでに③庄戸トンネル施工技術検討委員会に移行している。その他については④自然環境検討委員会⑤横浜市南部地域猛禽類調査検討会、こちらはオオタカ関係の検討会。⑤横環南等景観保管検討会です。

質問②

NO<sub>2</sub>の予測手法はH24年と同じ手法を用いている。調停事項は3つあって①科学的知見に基づいて最新の予測手法を用いること②情報開示③品質開示を図るの意見でした。科学的知見に基づき最新の手法ということで取りまとめられた道路事業の環境影響評価を実施するための具体的技術手法を現在得られる最新の知見に基づいて取り纏められた道路環境影響評価の技術手法、H24年、こちらが最新のものになっています。それにおけるプルーム式を用いています。

品質管理の徹底に努めることについては、大気汚染予測結果についてチェック体制を

整え確認するなど努めています。情報開示についてはHPへの掲載、広報誌「よこかんみなみ」への掲などして載広く情報開示に努めています。

### 【Q&A】

- Q（田中）：庄戸地区の地盤沈下状況については、今どういうふう把握されているのですか、どこかで発表されたりしているのですか
- A（佐藤）：庄戸トンネルの施工技術検討会で議論されている内容については、基本的には「よこかんみなみ」HPで資料を含めて提示させていただいている。その中で議論、施工、方法を含めて。
- Q（田中）：そうでなくて、地盤沈下の現況、あるいは見通し等についてどう把握されているのかということ。
- A（佐藤）：地盤沈下の状況については我々の工事区で月毎に計測して状況は把握しているところです。地元の方々にもデータ等を提供させていただいている。
- Q（田中）：それはよくして頂いている。それは検討会の委員さんはどう把握されているのかを今聞いている。委員が把握していなくてはしょうがないでしょう、責任があるのだから。それが質問です。今後非常に重要になってくるのです、今は最大7mmしか沈下していないが、沈下とまでは言えなく単なる変動で今は心配していないが、今後、重要なことになるのです。だから委員がどう把握しているのかを聞いている。
- A（佐藤）：施工技術検討会の中で、地盤の変動の議論は最近はしていないが、今後そういうことを踏まえて委員に報告をしていこうと思います。
- Q（田中）：北線なんかでは1年半経ってから地盤沈下は起るわ、鉄道擁壁のヒビができるわで。その委員会が1年半後に地盤沈下があるようだと言っているわけですよ。そういうことがあっては困ると思いますので。
- Q（田中）：②のことについて
- H24年の設計手法を使っているとのことであつたが、H25のこの時に、最新の、ということであり最新になっていないではないか。しかもプルーム・パフモデルなんてのは50年も前の手法でそれを最新の手法だと？技術指針もおかしいけれど。それ以上に調停内容を全く解釈していないということだよ。我々はH24年の指針に基づいてやっていると言われたが調停はH25年に「科学的知見に基づき最適の予測手法を用いる」と書いてあるのだから、24年で良ければこんな文章は成立しない。今までの良くないから「科学的な知見に基づき最適な予測手法用いるものする」との条項が入って、あなた方も合意したわけですよ。それを24年の方法でやりましたでは、成立していないですよ。
- A（佐藤）：現断面で最新の科学的方法を使うという中では、プルーム・パフ式を使うしかないのですよ。
- Q（田中）：あなたの立場からはそういうことだということですね。「だからこの情報は無視しました」と言えばいいのですよ。
- A（佐藤）：無視したとかでは
- Q（長谷川）：そうだと思いますよ。国にしても調停に基づいた変える行動をしていないでしょう。そこが問題、どうなっているのですか。

Q (田中) : 調停は国と NEXCO が入って成立したもの、それに真摯に向き合えば 24 年ではなくて、あるいは 24 年のを改良したものでいいよ、こういう風に改良しました、というべきだ。調停は成立しているのだから、今後さらに引き続き対処をしていくよう、言っておきます。

Q (比留間) : この件で一言。国として最善を尽くすこととする (公害調停)、ということで私どもは公害総行動で絶えず国交省に現状を訪ねているのです。どこまで今進んでいますか？

A (大谷) : 先ほどの佐藤課長の回答通り、科学的知見に基づき最適の予測手法を用いる、ことについてプルーム・パフモデルを用いることが最新なもの、一番適切なものと考えて今回の照査をやらせてもらっているのが事業者側の立場なのです。

Q (田中) : それは調停の当事者としての国としての立場を無視しているのですよ。調停の時にはあなた方の代表がこういう文面で了承しているのですよ。あなたが言っていることのようにであれば、①は「我々は常に最適・最新の方法でやっています」と書くべきです、それを保証しますと。

A (大谷) : 調停事項の時に我々の方からどう言ったか、その時の理解を話すことは難しいが、今回の環境照査についてはこの科学的な予測手法としてプルーム式・パフ式を道路環境影響評価の技術手法に基づいて使用しているのが今の立場です。

Q (金子) : プルーム・パフ式はどのような状態で観測してデータを出しているのか、教えてください。

A (大谷) : 次回にさせてください。

Q (金子) : アメリカの大草原の中でやって結果を出したものがプルーム・パフ式ですよ。ここは谷があつて山があつて、ここでの結果を出すのは流体モデルでなければ出てこないですよ。

Q (田中) : 代表制に欠けるから、ここまでとしておきます。

Q (田中) : 先ほどの佐藤さんの発言ですが、全く許しがたい回答です。公田開放部はまあいいですが、排気量はどうですかと聞いたら「我々は濃度しか計算していません、だから、排出量は知りません」！。馬鹿か！と言いたいですね私は。

濃度を出すためにはプルームモデル式はコンセントレーションイコール  $q$  (排出量) がついて、そしてエスコネクションの式がつくのですよ。それがいくつですかと聞いているのです。

A (佐藤) : 計算途中で排出量は出てくるのですけれど、我々の業務を発注してその成果品を受け取る中では濃度を基本的に評価している。

Q (田中) : 成果品なんかを聞いていない。発注するときの条件はこうですよ、と言っているのではないの。言わなければ業者だって濃度は出せませんよ。排出量がなければ濃度なんかは出るわけがない。

A (佐藤) : 途中の計算で

Q (田中) : 途中ではない、はじめだよ。煙道の口から出る量はいくつですか、と聞いている。車一台いくつで、何万台で計算すると一時間にいくつと出ますよ。そういうものを出

してくださいということ。

A (佐藤)：そういうことですか？お伺いしたい、今濃度で環境保全の目標を設定しているのですが、排出量をお聞きしてどのように何に使われるのかなあ、と思ひまして。

Q (田中)：自分で計算しようと思っている。悪い？

A (佐藤)：そうなんですか

Q (田中)：それをやったのが調停ですよ。計算しての。

2. (1) の情報開示に努めるようにすると書いてあるでしょう、濃度さえ渡せばそれでいいのだ、とは書いてないでしょう。こういうデータに基づいて、こういうことで、仮にプルームモデルでもいいのだけれど、こうやってパラメータは、こうしてやったその結果を得ました、それが環境に、、、そういう説明をするというものが、「情報開示に努めるものとする」ということなんですよ。「よこかんみなみ」に出していること等は情報開示に努力していることにはならない、ということです。あなた方はそれで合意したのです。

言いたいことは、まずここであなた方は計算でミスをしたことを認めたことです、そのミスを補正した計算でやっているでしょうねということが一つ。ここをこう直しました、ということが言えるのですか。業者に任せているので解りませんではないでしょうね。

A (佐藤)：それは説明 ???・・・???持ち帰って確認します。

Q (田中)：いずれ、説明してください。

もっと大事なことは公田換気所からの排出ガス量は従来と全然違ったわけですね。昔は桂台トンネル中の上下線の排気ガスを全部公田換気所から出します。1月(昨年)の説明では下り線の排ガス、上り線の笠間公田トンネルからの排気ガスということで従来とは全然違う。かつ神戸橋の蓋掛けで排ガスは無いというからには庄戸ゾーンを含めて出ることになる。ということで排気ガス量は全然違うのです。それをどういう風にやったのですか、ということを知りたい。そして、釜利谷開口部から、桂台換気所から排気ガスが出る。工事長は、それは気流バランスによって変わります、という。そこのところをきちんと押さえないと濃度計算は出来ないのですよ。先ほど言った式からはQの量がないと拡散計算は出来ない、それはいくつですかとず～と聞いているのだけれど。昨年中は業者に発注して計算しているから、結果が出たら説明しますと皆さん約束したのです。だから釜利谷開口部についても記述がないといけない。

A (佐藤)：釜利谷開口部については庄戸地区の方々からもお話ありましたので計算しております。出すつもりでした、只ず～と流れていた関係で、物自体はちゃんとやっています。NO<sub>2</sub>の濃度を出して庄戸地区への影響について

Q (田中)：それは楽しみにしています。ここでは説明できませんというんじゃ、それはおかしい。大事なことは気流ダイナミックさ、なのだから関係しているんですよ、それを抑えての公田換気所の排気拡散計算なんでしょうねということ。

公田換気所から出る量は全然違うことになった、それに基づいたことをやっているのでしょうか。やっているのなら、それを教えてくださいというのがこの質問なのです。

A (佐藤)：持ち帰って検討します。

Q (長谷川)：昨年12月の質問・回答会議に際して、私の方からの質問は、変更になったのだから公田換気所からの最大着地濃度定点、濃度、その時の排出量を求めたのだけれど、貴方

達は24時間364日をコンピューターで一斉に計算するので部分的な計算はありませんとの回答であった。(佐藤：実態の気候で違うということ)

だけど、質問は最大値をもって計算してくれとのことなのだから、諸元だから。365日1時間値の最大値というのは誰が見てもすぐ解ることだ。相手に計算させたか、させなかったの議論ではない。365日のデータがあるのだから、出した諸元で解る。それで説明をするのが筋である。ないがしろにしていることである。質問の方はきちんとしているのだから。それに答える努力をしてください。

Q (田中)：情報開示にぜひ努めてください。

Q (田中恵子)：新たな質問をします。庄戸4丁目のところが低土被りということで土砂を運び入れて嵩を上げてから掘るとの話を聞いたのですが、ダンプトラックが通学路を通って運び入れる、そこは公園にもなっており空になったトラックの戻りも通学路を通るとのこと、子供たちに影響もありその様なやり方はやめて貰いたい。防音室のところから4号線から直接運び入れることで子供の通学路を通さないことが出来る。ぜひやっていただきたい。もう一つ、本線の掘削が始まるとのことですが、円海山の中、遊歩道あたりは水準測定を行っていない。山の真下を一番大きなトンネルの工事、その水準測定を行ってほしい。住宅に影響が出る前にそのところあたりに影響が出ると思われるので早く察知することが重要。

A (佐藤)：改良土の持ち込む方法ですが、所内でも地元からそういうご意見があると伺っております。ダンプ台数を減らすような方法はないのか今検討しております。減らす方法、なくす方法など検討が出来たところで地元の方に話をさせて頂きたいとの形になっています。円海山の遊歩道の測量の話はまだ聞いていないが

Q (田中恵子)：新しい話です。庄戸住民の皆さんは遊歩道をよく歩いているので、道幅が狭くなったのでは？立木がいやに傾いているのでは？との話が出ています。異変に気が付いてこちら辺水準測量はどうなっている？とのことになってきた。いくら人が住んでいなくとも真下に巨大な断面積のトンネルを掘り始めるわけで、その水準測量をお願いします。

A (佐藤)：持ち帰って話したいと思います。

Q (金子)：排ガス出口濃度の話がありましたが、笠間換気所からの上り線排ガスが全部公田換気所から排出することになったが、換気所の入り口濃度、出口濃度はいくつになるんですか。そういうデータがなくて説明を受けても。また、(昨年1月)中山課長の説明は脱硝装置については検討しますと言っていましたよね。環境庁が1994年環境アセスメントに意見として「実施に当たっては低濃度脱硝装置の技術の具体化の成果を踏まえ換気所に脱硝装置等汚染物質低減の導入を図る」と言っている。横浜市とNEXCOさんが話し合いをすることになっていることだから、横浜市はNEXCOの話の鵜呑みにすることなくて、しっかり、どういう検討がなされたのかが全然見えてこない。そういうことにはっきりと検討したことを出してください。

A (佐藤)：検討はあくまでも環境照査の検討というのか検討の一つですよとお話しさせていただいている。

Q (金子) : プルーム・パフ方式での検討でしょう。アメリカの大草原でのものでしょう、山があつて谷があつて、そういうものに適した3次元流体方式でしたもので説明してくださいよ。

A (佐藤) : 最新の科学的というものには3次元方式というものはありませんので、(パフ・プルーム式) やっていることです。

Q (金子) : 入口、出口濃度はどうなっているのか

A (佐藤) : 換気塔に入るのが入り口で出るのが出口濃度と言っているのですか?

Q (長谷川) : それは脱硝装置がないので同じですよ。

Q (金子) : 脱硝装置をつける場合は、で聞いている。

(回答なし)

質問③ 21 ページ 公田部分で開口部がある様に見えるが、どういう構造か?

A (佐藤) : 資料では解像度が悪く見えづらいところがありますが、公田 I C 部の本線部分は蓋掛けで塞がっている状態です。ランプ部分は地上部に出ていかなければならないのでその部分は空いている状態です。

質問④ 22 ページ 換気方式が、前回までの照査時と全く異なるが、照査で用いた窒素酸化物の排出量は、前回照査と今回照査は、いくらか?

A (佐藤) : NO<sub>2</sub> について評価していますが、窒素酸化物の量では評価できないため、算出としての値はもっていません。従って NO<sub>2</sub> で説明させていただいている。

質問⑤ 23 ページ

18 ページの予測項目で、トンネル坑口部についても予測するとしているにも拘わらず、23 ページの結果においては、釜利谷開口部に関する記述がない。釜利谷開口部についても評価結果を表示すべきである。

A (佐藤) : 18 ページは予測の条件を書いています。トンネル坑口部と書いてあるところは、トンネル坑口部の予測をする場合の条件を書いているのです。すべてのトンネルの坑口部を予測すると書いてあるわけではない。今回の代表的坑口部については 17 ページの代表部、アセスポイントと言われているところを代表箇所として選定してやっていて、過去の4回ともここで出している。同じ箇所を実施しています。釜利谷開口部は過去の環境照査を含めて予測しておりません。

## 【2】桂台トンネル非常駐車帯についての質問

1月17日の横浜環状道路高速南線の評価監視委員会の「再評価書」の付帯意見②地域住民との十分な対話を基礎に環境対策や安全対策に積極的に取り組み、現実的な範囲で最善を尽くすこと、とありますが、前回10月17日の西ヶ谷での質問・回答会議で犬山町74番地の非常駐車帯の位置を鉄塔の下へ移動してほしい要望を出しましたが、私有地地主の「今のところ利用予定は予定がない旨（地下権）」を聞いたにも関わらず、5軒住民が地崩れ・地盤沈下等の心配と不安を抱いているにも関わらず、これ以上の移動対策を取らないとは最善を尽くしているとは思えません。今すぐ移動設計を書き換えてください。

A（佐藤）：言われるところは利用の予定は無いとのことですが、非常駐車帯については事業用地内で民地に係らない範囲のところ、少しでも中央部のところ。本当は真中の中央部に持って来ようとするのと他のお宅の下を使うことになるので以前アンケートを取ったところ下を使わないでくれということで、出来るだけ中央部に近いところの方が車両故障等が発生した際などに2次災害などを避けられるので。理解をして頂きたいと考えております。施工時の十分な安全対策を進め最善を尽くしていきたいと考えております。

### 【Q&A】

Q（藤原）：安全対策と言われるけど目の見えないことですよ。中央でアンケートで反対されてというふうですが、我々住民もコピーでここに持ってきますと言われて。地域住民に何の説明もなくコピーで。あっちに反対されたからこっちに、そんなのあり得ないですよ。事業評価監視委員会に於いて「地域住民の理解と安全上のことを理解して納得の上」ということで。ましてや、鉄塔の下のところは今のところ使う予定はないということですのでそちらへ移すか、もう無しにするか。私たちは終の棲家ですので安心して眠れないです。決まっているからでなくて地域住民の安全生命健康を守っていただきたいと思います。

A（佐藤）：安全につきましては十分に、

Q（岡田）：危ないから？安全と言われるけど、どういうふうに危ないのですか。何をもって安全と言われるのですか。あなた方の安全とは

A（佐藤）：具体的に、シールドトンネルから拡幅する形になる。拡幅するときの解析、どういうふうな地盤の動きとか等を安全率を見て崩落しないような形で施工をする解析を進めて、なおかつ、変位を少なくする形をとるようにしていく。安全対策としてそこあたりをいろいろ考えていく。

Q（藤原）：砂岩なのですよ、クラッシングの工法とか言っても住宅の方に来るとということが不安なのです。幅を広げるということで住宅の方に来ることが不安なのです。

Q（岡田）：住宅街を避けて他のところへは出来ないのですか

A（佐藤）：事業用地内で住宅から離れたところなのです。実際に桂台トンネルの東側でマシンを入れているところですが、そのところは本線のトンネルから家屋は近いところなのです。そこよりは非常駐車帯を設けても距離はあるような状態です。できるだけ距離をおけるような形で位置等は考えているところです。



Q (藤原) : 設計上はそうかもしれませんが住んでいる者の気持ちは不安ですよ、安全、安全と言われても。下り線は住民の反対があつてユウカリの地に移動をした。上り線も住宅にないところに移動してもらいたい。これは食い下がりますよ。終の棲家ですから。100%安全と言っていただけのですか。

(回答なし)

Q (大橋) : 当初は、トンネルの真中であつた非常駐車帯は宅地に掛かつており、それで更に地盤改良を加えると5mくらいが民地に掛かつて。それを地盤改良部分は補償しないということで住民は応じなかつた。それで1回目の場所の移動が行われた。下り線は非常駐車帯部分はギリギリ民地には掛からなかつたが地盤改良部は掛かることから、当初と同様に民地の了解が得られず、第2回目の移動でユウカリのところに移動させた。上り線は一応事業用地内で可能ということで其の儘となっている。

A (佐藤) : 当初は言われるように民地の下を使わせていただくことでした。先ほど話したようなこと(アンケート?)から、移動させた。

Q (長谷川) : それがなぜ強制収容対象でなかつたのか

A (佐藤) : 道路構造令上必要となっているがどこに設けなければならない、完全に中央でなければならないという規定にはなっていない。中央付近に持ってきなさい、その方が道路安全上有利ということではなく、この場所でなければ駄目と決めきれなかつたため強制収容対象には入れてなかつた。

Q (長谷川) : そういう基準とすると、私は逆ではないかと思っている。強制収用には値しない・難しいとのことで入れなかつたのだと思う。だけど計画は、(発注図面に入っているわけで)あなたたちはそのまま真中でやっただよ、そこを反対されてずらすときに、この前のいたち川と同じで、それは計画のミスなんだよ。その時に安易な中央が良いということだけで始まり、そして移動プランとなった。それを真中に近いことでやりたいを金科玉条としているが、そこよりは住民の希望、たった80㎡でしょう、20%借地権を増やすだけのことでしょう、その方が合理的だ。あなた達の企画のミス、それを補うために住民に迷惑をかけるじゃないよ。

A (佐藤) : 企画のミス? どういうミスですか。

Q (長谷川) : 真中で計画しただろう

A (佐藤) : 中央で計画していました。だけど、どこに置こうと問題ないということで

Q (長谷川) : 具体的に真中で折衝したんだから地元と。障害が出たから安易に中央から変更した。それでも中央付近が良いのだ、としがみ付いているだけだ。もう少しずらしての下り線と対等の場所で何の支障もないはずだ。自分たちもメンツを保とうとしているだけだ。

Q (大橋) : 道路構造令には中心が良い、なんてのは無い。1500m以内というのはあるが。

A (佐藤) : そうですね。失礼しました。道路安全上の、

Q (長谷川) : 整合性が取れていないんだよ。下り線はイイよ、上り線はダメだよ、の議論は発端から見て、貴方たちのメンツを保つために住民にごり押ししているだけだよ。

Q (比留間) : どうしても技術的に駄目だというのなら、何か問題があればそれをきちんと地域の住民に説明してください。今の話なら1500m以内ならどこに移っても大丈夫です。

「住民の安全を第一に」という付帯意見をもう一度思い起こして。

A（佐藤）：安全性の説明をしてもご納得して頂けないのですか。解析結果で安全と、

Q（比留間）：先ほど説明があったでしょう、「安全じゃない、気持ちが駄目だ、少し動かすだけで大丈夫じゃないか」と言っているのです。

Q（長谷川）：お金の問題なのか、はっきり聞くけれど、1,000億のなかに入らないのか。

Q（比留間）：お金でしょう、技術的には問題ないでしょう、

A（佐藤）：まあ、技術的には問題ない。お金もそうですけれど、できるだけ中央にどの考え方です。拡幅するときには十分な安全性を担保して

Q（長谷川）：そういう言い方があなた達の計画ミス、メンツだけでやっていると言っているのだ、我々は。なぜ、下り線と同じことで出来ないのか、理由がはっきりしていない。金だとすると金だとはっきり言いなさいよ。今まで交渉してきた経費はどうなるのだ、あなた達の間接費や交渉経費はどうなるのだ。そういうことだよ。

Q（比留間）：そちらのメンツを立てるために私が説明してあげますよ。「事業評価委員長の付帯意見に基づいて住民の意見を大切に使う。従って、今のところから少し動かす」。付帯意見に基づいて動かすということは事業者の中では十分認められます。

Q（長谷川）：2500m位あるからもう一か所いるのですね、公田I Cのランプのところから釜利谷ランプの間で。そこはあなた達が言う中央位置にあるのか。

A（佐藤）：釜利谷J Cから庄戸の間で一か所、桂台のところで一か所。公田笠間トンネルで一か所ある。

Q（長谷川）：その距離は何mで、最適という中央付近になっているのか

A（佐藤）：ピタッと真中ではない。

Q（長谷川）：何を言っているのだ、合理性がないではないか、話に。

A（佐藤）：ただ、構造上そこには付けられないので、ずらしている。

（参加者から失笑！多数）

Q（長谷川）：そんな理由にならないでしょう。これは今後も強力にやりましょう。

Q（比留間）：持ち帰り検討してください。

Q（長谷川）：これはとても納得できない。当初お願いしているように送電線下に動かすよう努力してください。経緯から言って譲れない。あなた達のメンツだけだ。

### 【3】住環境について

#### 質問①（歴史的背景等）

私たちの住宅地について、環境保全上特に考慮しなければならない事項としてどのように認識しているか？

#### 質問②（判断の基準）

環境保全目標は何か？

#### 質問③（関係法令等）

法令及び社内規則では、環境についてどのように定められているか？

#### 質問④（技術的問題）

閾値のない環境汚染物質に対して、どのように対応するのか？

#### 質問⑤（住民の健康と経済性の関係）

南線沿線の住民の健康と道路建設の経済性のいずれを優先させるのか？

#### 質問⑥（要求事項）

NO<sub>x</sub> 及び PM<sub>2.5</sub> の除去について、貴意を得たい。

#### A（佐藤）：

①について、環境に影響を及ぼす事業とし神奈川県のアセス条例によるアセスメントの手続きが取られている。及ぼす影響についてアセス実施者（県）が調査・予測評価を行って、一方で一般の方々、地方公共団体から意見を聞いて、環境影響評価として取りまとめている。そのうえで、法的位置づけは無いのですが、事業者（国交省、NEXCO）の判断で積極的環境保全を図るために、周辺に与える主要項目について最新の予測処方に基づき、照査を5回行っており、保全対策を検討することによって適切な保全を図れるものというふうに認識しております。

②について、環境保全目標は当初のアセスにおいて環境の保全について適切にされているか評価するためにアセス実施者が設定する方法であり横環南は神奈川県の方で設定している。環境保全目標は環境基準をもとに設定されております。

③について、法律上については先ほどの書類（照査）の最後のページにある様に、環境保全目標という形で記載している。例えば、大気汚染関係、騒音、関係については環境基本法の16条に基づいた環境基準、振動は振動規制法12条、低周波空気振動についても参考資料として技術手法、評価手法の値から持ってきています。社内規則の有無については、社内規則は特に設定されておりません。会社のHPにグループ経営ビジョンがあり、その中で環境にやさしい企業を目指しますとの宣言を出している。値はいくつとかの社内規則はありません。

④について、閾値のない汚染物質については自動車の排気ガス中には殆ど含まれていないということで、予測の対象外としています。

⑤について、基本的考え方としてどちらかを優先させるということではなくて、周辺環境への影響について法令等に基づいて適切に評価して対策を講じる計画としていることで、基本的には両立させるという考え方です。

⑥について、回答になっているかどうか？ですが、基本的にNO<sub>x</sub>については、坑口のNO

2を評価対象にしておりますので、今回の環境照査の結果では環境基準を満足しており追加的対策は必要ないと考えております。PM2.5は環境基準の告示に先立つ中央環境審議会答申に二つの課題が報告されていて、一つは発生源が多岐にわたり大気中の挙動が複雑である、もう一つはこういった排出状況の把握とか大気中の挙動等の解明のために科学的な知見の集積が必要です、との二つの課題が出されている。併せて対策については従来のSPM対策を着実に進めていくことがまず重要と報告されている。従って、PM2.5を含むSPM対策の観点から電気集塵器、SPM90%程度の除去、を設置する計画です。

## 【Q&A】

Q（岩倉）：①歴史的背景について、建設計画の段階で3ルート案があった。その一つはゴルフ場の下を通すプランで、これにしとけば環境上に問題はなかった、我々に対して。良好な住宅地縦断するルートを選択した、そういう決断をした以上は付近の住民に対して最大の配慮をすべき。これは日本人の一般的考え方である。二つ目は、我々の住宅地は高齢者が多い、高齢者は健康に弱い、環境汚染に敏感ですから十分に注意してもらいたい。三つめは南線は不要不急の道路です。北線、北西線が出来ているのだから空港とか横浜港からの人資の輸送はそれに頼ればいい、状況は変わっている。そういうことを考えていただきたい。

②について、環境基準を守ればいいと言うがそういうことではない。

A（佐藤）：どういことですか

Q（岩倉）：環境基準というものは、ものの本によると「汚れた地域については環境基準まで戻せ、基準よりも良好にある場合は環境基準まで汚していいというものではないんですね、環境基準よりも現状がよければ現状を維持しなさいということ」です。

Q（比留間）：それは何回も言っている。環境基本法、きちんと全文を読んでください。現状を維持することです。

Q（岩倉）：それから環境基準を守ればいいというのは間違いです。それはいいですか？

A（佐藤）：中身を確認しますが、環境省のHPを見てみますと「ヒトの健康を維持するための最低限度を??指定??だけでなくより積極的に維持させることが望ましい目的として環境基準を設定している」と書いてあります。最低限度でなくて十分に住んでいる方々の環境を配慮した値と書いてあった、中身は確認します。

Q（岩倉）：③について、関係法令について、憲法があって法律があって県・市条例がある。県条例では「私たちは良好な環境の基で健康で安全でかつ文化的な生活を営む権利を有する」、市条例では「環境の保全及び創造は、健全で恵豊かな環境がすべての市民の健康で文化的な生活に欠くことの出来ないものであることに鑑み、これを将来にわたって維持しし向上させ、かつ、現在および将来の世代の市民がこの恵沢享受することができるよう積極的に推進しなければならない」とある。だから、道路を造って環境を汚していいとは書いてないです。

Q（岩倉）：④の閾値について、（白板に記入し説明）

濃度が小さくてもちょっとでもあれば被害が出る。ですから閾値があるか無いかは大きな問題、僅かであっても被害は出る。それで、例えばアスベストであると1リットル中に

10本が許容値、9本だったらその空気を吸い込みますか？被害はあるのです。

閾値のない物質は厳重に最大限の努力をしなければいけない、ということです。PM2.5は閾値がないんです。だからPM2.5の排出には最大限の努力をすべきです。技術的に可能であればいくら金をかけても除去しなければいけないのです。そうしなければ我々の健康は維持できないのです。いいですか？

A（佐藤）：PM2.5につきましては先ほど話したようにPM2.5の単独除去ということではなく大気中の挙動が複雑ということで、SPM対策を進めることで対応しますという形で報告されているので、電気集塵器の対策でします。

Q（岩倉）：原理的に可能ならばそれをやるべきです。

A（佐藤）：だから、電気集塵器でやろうとしています。

Q（岩倉）：⑤について、建設工事の安全性の向上についてということで契約変更していますね。金額が高くなっていますね。自分たちの安全、工事の安全のためには金を使うけれど、住民に対する健康については金を使わない、のは非常におかしな話ですね。工事の安全のためにお金を使うならば我々の健康のためにも金を使うべき、ということです。住民の健康なんてどうでもいいや早く道路を造れと言う方が社内の居られるのなら誰がそう言っているのか教えて貰いたい。

A（佐藤）：住民の健康がどうでもいいやという話は全くなくて、事業再評価でも庄戸地区から以前からお話のあった、開削方法の粉塵とかの被害があるとのことでご意見を取り上げながらやっておりますし、工事中の対策とか、神戸橋のところのルーバー化とか対応したいという形で出来るだけ現実的な範囲で対応させていただいている。

Q（長谷川）：今回の照査でPM2.5はどの位自動車から出るのかは掴んでいるのか

A（佐藤）：以前からお話ししている通り分合流のあるトンネル区間では予測が出来ないので、

Q（長谷川）：自動車排ガス最大量から見てその中にはどのくらいあるのか、掴んでいますか、ということ。あなた達は駄目だ、駄目だ、ばかりだがデータは掴んでいるのか

A（佐藤）：持ち帰り確認します。

#### 【4】環境影響の照査結果について

質問①車両の排気ガスや騒音は、車両の走行速度や坂等の条件により、大きく影響を受ける。

この環境影響照査は、平均走行速度を80km/時としているが、高速道路の現状とは大きくかけ離れている。

現実的な条件でやり直すべきものと考えているが、貴意を得たい。

A（佐藤）：2019年で、横浜横須賀道路、新保土谷～馬堀間の平均を調べたところ80.7kmでした。そんなにかげ離れた数字ではないものと思います。

Q（岩倉）：皆さんどう思われますか？

Q（長谷川）：浜松までよく往復していたことがあり、平均で行けばそんなものだと思っている。新東名では空いているので130位出しているけど平均では100キロまではいかない、東名だとはるかに遅いとの感覚ですね。

Q（岩倉）：前の車のろのろしているなあという時見ると80km位ですよ、で、皆80km以上ですよ。これを80kmで計算しているということは他のところをもう一度チェックすべきだと思います。今回の照査報告書を一度見せてください。チェックしたい。

A（佐藤）：持参のものを会議終了後お渡しします。

## 【5】 事業評価監視委員会に関する質問

質問①事業費 1100 億円 up。横浜市の義務分はいつ了承を得たか？前日の第 2 回調整会議？湘南道路 2000 億円 up のうち横浜市の義務分はいくら？

質問②用地取得率未達の 1%はどこか？

質問③平成 24 年の事業評価で連協から当地区は軟弱地盤であると学者の意見を添えて追及し地質学者を委員に要請した。それに応えて参加した地盤工学者が委員に参加したがこの地域は地盤が強固であり問題ないとして事業継続と結論した。今回この結論は反故にして 120 億円の地盤改良が必要との結論である。この責任はどう取るのか？

質問⑤シールド発生土は他地区に転用するので問題ないとの説明であった。その費用 300 億円の責任はどう取るのか？

質問⑥地質調査でヒ素が検出されたのはどの地区か？

質問⑦事業継続の 24 年の付帯意見を重視せよとの確認がされた。その上今回は特に安全に進めることを住民に説明重視しろとの事業継続の条件として付帯意見が出された。住民にその変化をどう説明していくのか？

質問⑧環境影響照査は最新の方法で再確認を求める。公害調停で合意をした最新の方法で確認すること。また環境基本法の本質から現状を重視する市政から脱硝装置は必要であることは明白である。

質問⑨オオタカの生息地域はどのエリアであるか。地域住民に知らせる必要がある。概略エリアを示せ。

質問⑩今回の評価に入らない脱硝装置の設置費用とイタチ川の護岸工事費用が既に見込まれている。概略費用を示せ。

質問⑪工事進捗については今後適宜工程調整会議を行う、とのことだが 1/16 行われた第 2 回調整会議のことか？その会議設置計画書を示せ。

A (大谷) : ①について、神奈川県圏央道連絡調整会議を開催していてその時に事業者から横浜市に対して直接説明をしている。また、事業評価監視委員会の場においても横浜市からご意見を頂いていることでもあります。横浜市の負担額は事業費増を踏まえた南線の横浜市さんの残りいくらですというものを 1 月に示している。その中で横浜分は今回の事業費増を含めて南線は残事業費が約 300 億円あります。横浜湘南道路の横浜市分の残事業費は約 420 億円というかたちになっております。

②について、用地の情報については個人情報に係ることなのでお答えは控えさせていただきます。

③について、今回の事業再評価については栄 I C J C も施工に関しての地盤改良費の増が必要とのことで、24 年度の再評価委員会では沿線の盛土造成地の形の諮問であると認識しています

A（佐藤）：⑤について、切土発生土の所要硬度、品質を確保するために高分子材や添加剤改質、土壌分析をするための増額を説明し問題なしとして承認を頂いたもの。

⑥について、風評被害などによる周辺土地価格への影響などが想定されることなどで具体的地区の公表は差し控えさせていただきたい。

A（大谷）：⑦について、今回の事業評価監視委員会で審議を頂いているところであります。付帯意見は三つです。 ・できる限りの早期完成に務めること ・地域住民との十分な対話を基礎に環境の対策や安全対策に積極的に取り組み現実的な範囲で最善を尽くすこと ・ひきつづきコスト縮減に努めるとともに今回増となっている要因分析に努め今後のコスト管理の徹底を務めること、を頂いている。こういった場での回答会などで説明をさせていただくと認識です。

A（佐藤）：⑧について、影響予測評価は最新のものを求めるとのことについては、先ほど説明した通りです。脱硝装置については、今回環境照査をした結果環境基準値を満足しており脱硝装置は必要ないものと考えていますが、今後も継続的に環境照査を通じて設置の可否について検討していきたい。

⑨について、オオタカの営巣地については情報公開がオオタカの保護の観点から差し控えさせていただいていますのでご理解願いたい。公表することで住むところが解ったり、密漁、カメラマンなどが入っていくとオオタカの繁殖の妨害する恐れがあることからとことです。

⑩について、脱硝装置の概略費用は把握していない、イタチ川護岸改修工事は準備工事を含めて約5億円を想定しています。

A（大谷）：⑪について、連絡調整会議のことでなくて、工事の監督職員や施工会社との工事の進捗について会議をしていますのでその中でしっかりやっていきましょう、との説明用としてこのような文章で書かせていただいた、ということです。

## 【Q&A】

Q（比留間）：情報は出せないということだが、逆にオオタカはこのエリアに生存中ということの良いか

A（佐藤）：はい

Q（比留間）：脱硝装置の設置費用、概略でいいのだけれど、関係のところにはじゃんじゃんついている。それを示してくれればいい。参考として。

A（佐藤）：首都高に聞く位ですが

Q（比留間）：それでいい。これは市議員から何回も聞かれている。「市長の要請が出てます、市議会残会は一致の請願、自分たちが採択したのだがどのくらいのものか」等あちこちから聞かれている。

A（佐藤）：教えて貰えるか解らない、（失笑多数）



Q (金子) : 説明会で中山課長が検討しますと言った中には、そのようなことがあっていいという訳でしょう。

**【6】上郷公田線を3地区(公田・桂台・上郷)に分断して整備事業計画説明会を行い、どの地区においても詳しい全体像を説明しなかった理由と桂台地区の道路構造について**

質問①上郷公田線は桂町から神戸橋に至る3.2kmの幹線街路であると平成7年4月の県告示に示されている。そして建設理由として「高速横浜環状南線へのアクセス機能の強化と栄区における交通利便性の向上を図るため新規路線として追加するものである。」とある。

アクセス機能とバイパス機能の大きな役割を帯びた上郷公田線を桂台地区では「皆さんが利用する生活道路です。地域からアクセス出来る道路構造でなければならない。」と市道路局に度々説明されてきた。事実、桂台地区・上郷地区整備事業説明会の資料内容の中に全体像のイメージ図として「上郷公田線の概要 P21」が半ページに絵図として出されているだけで説明は無く、環状4号線のバイパス機能の効果が満載されている。これらの資料・言動はアクセス機能・バイパス機能を持った上郷公田線の正しい実態を住民に知らせておらず、ゆゆしき事態である。

桂台地区は2車線の4種2級の道路区分であるが、公田地区の4車線の4種1級の道路と接続しており、桂町から入ってきた車両の数が通過してくる。桂台地区もアクセス機能・バイパス機能を帯びた幹線街路であり、一般の4種2級の道路区分とは区別されて当然の道路である。多量の車両がスムーズに通行できる桂台地区の道路構造の再考を要望します。桂台地区は第一種低層住居専用地域で地区計画がかかっており街並みを大切に保存してきました。高速横浜環状南線の付属施設であるアクセス道路が上郷公田線であるので、事業計画継続認可の条件である「環境に配慮すべき事業計画であること。」とある付帯事項を大切にしたい道路構造はいかにあるべきかを判断した桂台地区の道路構造の再考を要望します。

質問②公田換気塔の排気ガスについて

公田換気塔は高速横浜環状南線通過車両の排気ガス集中する構造になっている。NOxとSPMについて換気塔の入り口濃度と出口濃度を示してください。また脱硝装置を設置したときと設置しない時の数値を示して欲しい。

A (土村) : 質問①について、上郷公田線は横浜市の市道として整備します。一般の生活用に供する機能も持ち合わせています。よって当該地区の利便性や建設費用の観点から掘割構造の採用はできません。現在、地元の代表者の自治会の方々とその計画を基本として交通管理者と協議しながら利便性や安全性、道路の環境等について地元の方々とお話し合いをしてまいります。

A (佐藤) : 質問②について、繰り返しとなってしまいますが環境保全目標はNO2ですのでNO2の基本濃度で説明させていただいております。換気塔入口、出口濃度は処理しており

ませんので承知しておりません。排出量については先ほど話がありましたので持ち帰り確認いたします。SPMについてはインタージャンクション部については加減速を加味した予測処方が確立しておりませんので現時点では出来ない。予測手法が確立した時点でのことになる。脱硝装置は今回の予測調査結果からは設置の必要性はないと考えていますので効果までは検討していない。ただ、引き続き環境調査をやりながら必要性の有無を検討していきたい。

### 【Q&A】

Q（金子さき）：上郷公田線は1本の道路としてH7年に県の告示で「高速横浜環状南線へのアクセス強化と栄区における交通利便性の向上を図る新規予定線として計画するものである」とあります。先ほど市道として、というのはどういうものなのですか。最初から神戸橋から桂町まで幹線道路として設定されている道路なんですよ。それを三つの地域に別れて、私たちは上郷・桂台地区として説明を受けたのですが、公田地区、要するに神戸橋から桂町までこういう道ができることなんて一度も受けていない、住民は。お宅の桂台はこうですよ、2車線だから最初は7700台、今は9900台、計画交通量がこうですよ、とで、桂町から神戸橋までこういう道路です、なんてことを住民に全く説明しないというのは住民を冒涇していませんか。うちの方はだ一種の??・・・??ですから、それに地区計画も掛かっているところなんです。上郷公田線が私たち住民にとってどれほど大変なものであるか。

これは完全に幹線道路です、どうして幹線道路を皆さんの生活道路として造るということはどういうことですか。ここに幹線道路とちゃんと書かれているのですよ。

そして、桂台地区から出たとたん桂町まで4車線ですよ、4車線の交通量がある、桂台地区は2車線ですけど4車線の交通量が入ってくる訳です。それを一般の皆さんの生活に供する道だなんて、いい加減なことをいうことは止めてください。ここの第一種の環境を大事にして住み着いているのです。そこにこういうひどい道路を造るに当たって、更に真夜中もず〜と、バイパス道路。一昨年横浜市が一万台ってのはこんな道ですよ、見本に、と私たちを連れて行ったときに、16000台で渋滞しているからバイパスを造りましたと言いました。そうしたらバイパスに11000台が通る様になり、今まで渋滞していた道がスカスカになりました、という説明でした。今度のこの道も同じで、11分掛かるが4分で通る、あとで4分はオーバーでしたと言ったが、それにしても信号がなければ半分で通れるこの道に沢山の車が入ってくることは目に見えています。そういうことを考えないのですか？ちゃんと幹線道路でバイパス道路として造りますとここにちゃんと書いてあるのですよ。

A（土村）：そうですね。

Q（金子）：それで住民にはこれはどういう道路に成りますとの説明はひとつもない、1回もそういう説明を受けたことはない。一番最初に、このH28年6月26日上之地区桂台地区整備計画説明会、111ページの中に書いてあることは、バイパス道路が出来るからとても便利になります、そういうことしか書いてないですよ。幹線道路になって公田からの4車線の、桂台地区は2車線ですけども、これだけの量が入ってくるかもしれませんが、そういう説明は一切無し、只、只、目隠しさせたように桂台地区はこれだけです。私たちは騙されたと思ってますよ。こういうひどい計画を示されて。

それで今話を聞いていたら、皆さんの道路にも使うからどうのこうのと、よくしゃあしゃあと。ちゃんと調べましたか？上郷公田線がどういう道路であるかと言っていること

A（土村）：先ほどおっしゃっていただいた通りで、持っている資料もその通りで、市計画道路上郷公田線の記述も、ご丁寧にも書いてある質問書、その通りで都市計画の図書にも

記されています。先ほどの繰り返しになってしまいますけれど、高速横浜環状南線へのアクセス機能の強化と栄区に置ける交通利便性向上を図る新規路線として追加するものである。と都市計画の時に位置付けているところです。車が通る道路ですからその時の都市計画道路で行きますと桂町の交差点まで繋ぐ道路であるということは変わっておりません。

Q（長谷川）：質問はあなた達が地域の利便性を向上するために、との言い方をしてくれている。地域の利便性？地域のための道路ですよ、それは、地域は桂台地区だ、地域は。栄区を地域と言うのなら都市計画の本質的な話だ。

A（土村）：そうです。

Q（長谷川）：どうじゃない、そういうものを地域道路と言って勝手にやっていることはけしからん、と言っているのでしょうか（そうです）。貴方たちはいつの時点でそういうことを変えたんだ、そういう話を地区に何も説明しないでやっているのではないか、ということをお話している。

A（土村）：全くしてないということは、私も4月から来ていますけど、先ほど言われた100ページに上る資料の中でも説明をしている。ご説明は多分している。

Q（長谷川）：あなた達が幹線道路というものを曲げて地域道路という言い方をしていることがけしからん、おかしい、元に戻せと言っていること。

A（土村）：さっきお読み上げしたのは、南線のアクセス機能もあるし栄区の交通利便性向上機能に寄与する道路なんですよ。

Q（長谷川）：彼らは説明を聞いてそうは思っていない。地域道路であって生活なんて言っていない。

A（土村）：もちろんご利用できる道路ですよ。

A（磯野）：都市計画道路であって我々の造る道路においてはあくまでも地域を通過するというのがあって地域と沿道とを結ぶ、物をご自宅までちゃんと運ぶというような機能を持った道路を整備していることになります。なので、沿道とのアクセスが全くないような、高速道路みたいな、そういった道路でなくて

Q（金子）：??・・・??いくらでもあります??・・・??とかいくらでもアクセスできる。

Q（長谷川）：それは地域の人々の意向というものが重要になるわけ。彼らは、地域は、今のような4つ渡れることが良いと思っていない、分断されることが問題なのだから渡ることが良好に渡れる道路が欲しいと言っている。それが地域の道路化なのですよ、町内の話だ。そこのところを逸脱しているよ、だから変えませんかなんて議論はおかしい。地域の人は何を言っているのかと言うと、全面掘割にして今と同じ生活ができる道路構造にしてほしいということ。

A（土村）：全面掘割にはできません。

A（磯野）：今その話を地元の湘南桂台さんと継続してやっている最中ですので、まるっきりその辺の地元で意見を入れないということではありませんので。話し合いを継続していきます。

Q（比留間）：お二方、住民がこういう風に受け取っているのは事実ですよ。そこからスタートしましょうよ。それを我々はこうやっている、間違いないんだ、と言う言い方はとんでもないことだ。もう一度言いますが、住民の理解を得ること、事業評価だから俺は関係無いというかも知れないが、同じですよ。

Q（金子）：（土村さん）あなたは？

A（土村）：係長です。木村の代わりです。

Q（金子）：なんか、すごい高圧的ですよ。H30年道路局安全課から出ている資料が「令和2年度の??事業個所・・・??でどのように上郷公田線が変わっているのか知っています

か、桂台地区の交通量がどのように変わっているのか。

A（大谷）：時間が来ましたので、ご質問を紙で頂いくという話があるかと思しますので、ご質問を頂いて事業者として説明する、ご理解頂けないこともあると思いますが引き続き事業は推進していきたいと思ひます。先ほどの付帯意見もありますので。

Q（長谷川）：時間があつたら質問したいとのものがありまして書類を準備していると思ひますが、(渡し済み)、いろいろな皆さんからの質問、意見等あると思ひます、また質問状とします。

以上