

2020年8月25日

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会

会長 比留間哲生

【1】脱硝装置設置について補足

- ① アセス時の住民等の意見書に対する事業者の見解書を提出するのでよく確認願いたい。

（添付資料①）

見解書には環境に応じて設置を検討するとの文言は一切なく、これで都市計画が決定されており、現在の事業者のNEXCOが言う「環境状況の調査を進めることにより設置の必要性を検討する」という考え方はアセス時の資料には存在しなく、当時の事業者が社会に示した契約ともいべき内容を逸脱することは許されない。

当時の契約に基づくとするのであれば、その根拠をきちんと提示すべきである。

- ② アセス時において、換気所からの環境に与える影響については、NO₂において0.00007 PPM、寄与度として300分の1以下と示している。（添付資料②）

当時の現況値、栄区上郷町のバックグラウンド濃度0.018 PPM（年平均値）に対して公田換気所からの影響予測評価は0.00007 PPMとなり、換気所からの寄与度を入れた栄区上郷町の子値は0.01807 PPMということになる。これが当時の影響予測評価値である。

この換気所からの環境に与える寄与度を、環境測定方法においてどのように証明することが出来るのかはなはだ疑問である。

このような中で事業者は添付資料①に示す如く脱硝技術の実用化時点で設置を検討すると約束したものである。

- ③ 事業者のNEXCO東の現場担当者は、「アセス当時において将来環境の悪化する場合も考えられており、見解書の設置の検討にはそのことも含まれている」などと回答しているが、全くのこじつけ論理である。すなわち、平成7年の都市計画決定に至るアセスのための現況調査時期においては、昭和40年前後の大気汚染の問題発生から大気汚染防止法等の環境対策の導入、自動車排出抑制措置等の政策が導入され、その後の2度のオイルショックを経て概ね四分の一世紀を経た時代である。四全総において調和のとれた経済発展を目指していた時期であり、将来環境悪化の恐れがあった、なんて言葉は全くの現在の事業者の勝手なこじつけである。現在の事業者の勝手な判断は許されない。

- ④ 横浜市においてはすでに環状北線、北西線が供用されている。その両方と脱硝装置は設置されている。そして周辺環境は設置時のアセスにおいても、現在においても環境基準値内にある。

しからは、「環境基準値内にあるから設置の必要性はないと考えている」との事業者の見解については北線、北西線との環境基準値内における必要性の違いを明確にすべきである。

以上の観点から、道路行政の総括元として、事業者を正していただきたい。

【2】桂台トンネル非常駐車帯（上り線）に対する補足

① 当初計画の破綻に対応すべき（添付資料③）

下り線と同じ位置の送電線下への移動要請に対し、桂台トンネルの出来るだけ中央が望ましいと言っているが、今は計画が変わり、桂台トンネルに続く神戸橋の開口部約400mは閉鎖化（但し、庄戸トンネル方面の50mはルーバー化されたこと）、及び、非常駐車帯の意義（トンネル部は全体に渡って側帯のような避難できる場所の代わりとして非常駐車帯の設置が良いとするものであり、トンネルでない部分でも非常時止められることが基本と思われる）、また、基本事項（トンネルは1500m以内に設ける）を考察するに、桂台トンネルは、400mが延長されトンネルと同様化されたことによって、中央付近が望ましいというとする非常駐車帯位置は変化しているのである。

② NEXCO 担当者は「トンネル」という言葉に固執して、初期計画の桂台トンネル区間の中央部が望ましいと言っているに過ぎない。

・2014年12月9日における事業者との質問・回答会議において、桂台トンネルの非常駐車帯位置変更に対して、「当初計画地点は、なぜ強制収用事業認定計画の中に無かったか？」との当方の質問に対して、NEXCO 横浜工事事務所副所長は「道路構造令では非常駐車帯は1500m以上だと緊急的に停まれる場所があることになっている。私どもとしては設ける必要があると考えている。事業認定の際には、この場所に設けるとの限定的な説明が出来ないと考えており、今回の申請には入れていない。但し、私どもとして必要だとしており、任意交渉をしていくことを目指している。桂台トンネルは1400m位なので必要だと考えて合理的説明が出来ないので入れていないということと回答している。

・すなわち、トンネル非常駐車帯は1500m以上のトンネルにおいて設置を義務付けられているもので、桂台トンネルは1400mであり難しいこともあっていれていなかった。都市計画決定時の計画に入っており計画の桂台トンネル中央部で取得のための折衝をしたことを明らかにしているのである。

・現在の NEXCO の現場担当者は、道路構造令上「1500m以内に必要、必ず中央でなくてはならないということでないこともあり、事業認定時には入れてなかった。しかし、出来るだけ中央付近が望ましい」との回答である。

・はっきりしていることは、

✓ NEXCO は桂台トンネルの非常駐車帯位置をトンネル中央で計画したが、強制収用計画時にその時の担当者が、法を誤認して収用範囲に入れなかった。

✓ その後、当初計画に合わせてトンネル中央部で、地権者に買収要請を行い、拒否されて已む無く位置を変えた。

✓一回目の変更先において、下り線は事業用地内であったが直近の地権者の拒否に遭い、2回目の変更としてさらに中央から遠くなる横浜市の公共施設内に位置を変えた。

✓一回目の変更時に、上り線は事業用地内にあること(人家とは7~8m離れていること)及び、出来るだけ中央部が望ましいことを理由に住民の地盤沈下等安全性からの要請を拒否している。

加えて、住民の安全性の不安に対して、安全性の解析等を行って図って行くとも述べている。それには、NEXCO 担当者自身が出来ることでなく業者に発注して、何らかの調査・解析等を行おうとするものであり当然費用が掛かるはずである。にしてほしいとする住民要求の位置(下り線と同一)における用地取得費用はたった80㎡程度であり経済性に影響を与えるものではない。

・以上の、ことの発端からの経過を考え得るに、NEXCO の計画ミスの責任を負うことをせず組織のメンツを保とうとする行為であり容認できない。

監督官庁として事実を審査して対応願いたい。

以上