

2021年7月15日

国土交通大臣
赤羽一嘉 殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会
（247-0035 横浜市栄区庄戸3-25-7）
会長 比留間哲生

第46回全国公害被害者総行動デーにつきましては、6月2日（水）に計画されていましたが、折からの新型コロナ感染防止の観点からデモ行進、総決起集会、各省庁交渉等主たる行動は中止、環境省要請のみが行われました。

しかしながら、各省庁交渉については各団体においてそれぞれで実施することとしております。

道路住民運動全国連絡会としまして、国交省要請行動についてはそれぞれの団体において要請することとしております。

つきましては、横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会として横環南線事業並びに道路行政についての要請書として提出いたします。

よろしく、ご検討願いたい。

以上

添付資料 要請書 （2021年7月15日付）

要請書 (2021年7月15日付け)

1. 圏央道横浜環状南線の釜利谷開口部の排ガス対策を講じること

NEXCO 東日本 (株) は、2019年1月開催された公田／笠間換気所の工事説明会に於いて、突如としてトンネル構造の大幅な変更を発表した。従来、公田笠間トンネル、桂台トンネルと庄戸トンネルの3つのトンネルが、実質的に全長約5kmの1つなりのトンネルに設計変更となったのである。また、トンネル内の排気計画が、従来の区間毎の排気から縦流方式に大幅変更となった。それにも拘わらず排気ガス対策の要である換気所の位置に変更が無い為、釜利谷開口部からトンネル全体の排気ガスの38%が放出される結果となった。

開口部から庄戸の住宅地まで僅か210mしか離れていないが、事業者のNEXCO 東日本 (株) はこの地点での環境影響予測を行わず、排気ガスは拡散するので住宅地への影響はないとして対策を講じようとしなない。しかし、開口部は山裾の谷部に位置しており、風向きによっては排気ガスが拡散すること無く谷筋に沿って住宅地へ流れ込むと予想される。

事業者は、住宅地へのNO₂の影響を簡単な計算によって0.0003ppmと十分小さいと説明したのみで、逆転層や風向分布を考慮せず、およそ環境影響評価と言えないお粗末な説明であり、近隣住民の不安は大きくなるばかりである。環境への影響はNO_xだけではなくSPM, CO, SO₂そして騒音、振動等も評価されなければ住民は安心できない。

国交省は事業者に対し開口部の位置する地形にあった3次元流体モデルを使って地形を的確に表した環境影響評価を行い、住宅地への環境影響を極力回避するよう、脱硝装置を含む換気設備の設置あるいは蓋掛け等の対策を取るよう指導してください。

2. 換気所排ガス脱硝装置 (PM2.5 除去装置を含む) の設置について

横浜市栄区の沿線住民は脱硝装置設置を繰り返し要請してきている。

住民からの脱硝装置設置要請を受けて林文子横浜市長は平成28年5月の横浜市議会本会議において脱硝装置の設置を事業者に要請しますと表明し事業者にはその要請が行われている。

しかしながら、平成31年1月に行われた換気所の計画変更地元説明会においても、事業者NEXCO 東日本 (株) は「周辺環境は環境基準値内であり現時点で脱硝装置設置する考えはない」と公に説明するに至った。

これを受けて、沿線住民、栄区連合町内会は横浜市議会に「横浜市は脱硝装置の設置を事業者に要請すること」の請願を提出し、平成 31 年 2 月 21 日に横浜市議会において全会派一致により採択された。これを受けて横浜市長は平成 31 年 3 月 29 日付で再度の脱硝装置設置要請を行っている。

横浜市の横浜環状道路計画においては、すでに供用されている北線、北西線には脱硝装置は設置されているのである。南線についても脱硝装置（PM2.5 除去装置を含む）を設置するよう事業者に指導することを要請します。

3. 主要地方道原宿六ツ浦（上郷公田線）の整備計画を見直してください

上郷公田線は桂町から上郷町までの全線 3.2km の幹線道路であり、公田地区の 4 種 1 級道路と桂台、上郷地区の 4 種 2 級道路で計画されている。

国交省が発表した再評価結果（令和 2 年度事業継続箇所）では計画交通量は 13,200 台となっている。それに対し、事業者の横浜市道路局から湘南桂台自治会へ 2020 年 11 月に出された文書では 4 区間に分けてそれぞれの計画交通量を記載している。しかし、4 区間のうち上郷地区の神戸橋から横浜市道庄戸第 312 号線の区間の交通量が 6,200 台となっていることが我々沿線住民には理解できない。

事業者が計画交通量として住民に示した 6,200 台は国交省から出た数字とすることなので、国交省は横浜市道路局と連携し各交差点毎の node と link に基づき車両の流出入の数字を明示して説明ください。住民が納得できる説明がなされないにも拘らず道路整備計画を進めることは許されない。

平成 26 年 12 月に神戸橋交差点で行われた 24 時間交通量調査によれば、同区間の交通量は 4,674 台であった。僅か 1,500 台増の交通量のために 314 億円もの事業費をかけて第 1 種低層住居専用地域に新たな道路を整備する必要はない。横浜環状南線公田インターへの大型車両のアクセスは公田地区の 4 種 1 級道路整備だけで足りる。桂台、上郷地区の 4 種 2 級道路の整備計画は中止願います。

4. 環境影響予測評価手法の新たなシステム構築状況について。

平成 29 年 2 月 20 日付け公害調停は「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方法を用いるものとする」ことで成立した。以来、検討状況、いつどのような方法を採用するか等を具体的に示すことを求めてきている。

平成 29 年 4 月 5 日の衆議院国土交通委員会での石川道路局長の回答ではその方法、時期ともに不明である。同回答では、プルーム・パフ式が一般的手法として信頼性は確認されている、としたうえで、3次元流体モデルは問題があると云々

しているが、パフ・プルーム式に固執して進化したコンピューターシステム利用技術での転換を図ろうとしてこなかったことに問題があると付言する。

公害調停の成立内容は、係る背景に基づくものであり、新たなシステム構築を早急に取り組むことを求めたものであり、平成 29 年の公害総行動時に要請した。

その後の検討結果、及び、今後どのように進展させるのかについて具体的に示していただきたい。

5. 浮遊粒子状質（SPM）の環境影響予測手法の構築について

換気所から排出される SPM による周辺環境への影響予測評価について事業者は「加減速を伴う道路における SPM の予測評価技術手法は定められていなく予測できない、二酸化窒素については加減速を伴う場合においても予測評価手法が定められており予測している」と説明している。

道路公害の主要因である SPM（PM2.5 を含む）についての加減速を伴う道路における予測評価手法を確立、適用することを求める。

道路行政の主幹個所としていつまでも放置することは許されない。

以上