

2021年9月15日

国土交通省関東地方整備局
横浜国道事務所長 殿
東日本高速道路（株）
横浜工事事務所長 殿
横浜市役所
道路局長 殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会
会長 比留間 哲生

**2021年7月1日の質問・回答会議により回答を受けての再質問
書の提出について**

標記にかかわる質問書を提出いたしますので、速やかにご検討の上回答を
頂きたい。

なお、7月1日の会議における議事について当方で作成した議事録を添付
しますのでご確認いただき修正等ありましたらその旨連絡を頂きたい。録音
内容と比較確認させていただきます。また、連絡無き場合はご納得いただいたも
のとして扱わせて頂きます。

以上

添付資料1. 質問書 （2021年9月15日付）

添付資料2. 2021年7月1日質問・回答会議議事録

【添付資料 1.】 質問書 (2021 年 9 月 15 日付)

横浜環状道路 (圏央道) 対策連絡協議会

【横環南線】

【質問 1】 飯島町坑口の NO_x 排出の負担長に国道事務所との事業境界である橋台際まで 320m 含めた理由として、アセス地点が坑口から数十 m 進んだ所により技術手法の定めである +200m に更に安全側に構造的に区切りの良い橋台まで設定したと回答した。では、次の質問にお答えください。

1) 「国総研資料第 714 号」ではトンネル坑口部の影響範囲の目安として、「車道部端から道路横断方向に 200m の範囲 (道路縦断方向は、坑口から 500m の範囲)」と記されている。又、トンネル坑口部周辺の予測は、「トンネル坑口から排出される窒素酸化物の拡散濃度と明かり部からの拡散濃度を合算することにより行う」となっている。回答頂いた「アセス地点から更に +200m」の規定が記されている条文を見つけることができませんでした。つきましてはその条文を示してください。

2) 昨年 10 月 20 日の質問回答会議で釜利谷から飯島町までのトンネル内の NO_x 排出量が 45,924 g/日と回答頂きました。何故トンネル内の排出量にトンネルを抜けた明かり部の排出量を加えたのか理由をお答えください。

3) トンネル内の NO_x 排出量はトンネル内の換気設備設計に必須の数字であり間違いなく算出されています。環境アセスの評価の数字とは別です。改めて飯島町坑口の明かり部の排出量を除外した数字を答えて下さい。

4) 道路長 320m、縦断勾配 4.768%、5.648% (勾配補正は 4.0%とする)

交通量上り線 28,400 台/日、下り線 29,500 台/日、大型車混入率 23.4%
で明かり部分の NO_x 排出量を計算すると

上り線

$$\text{(小型車)} 28,400 \times (1 - 0.234) \times 0.04 \times \{1 + 0.16 \times (-4.0)\} \times 0.32 = 100.2$$

$$\text{(大型車)} 28,400 \times 0.234 \times 0.34 \times \{1 + 0.2 \times (-4.0)\} \times 0.32 = 144.6$$

下り線

$$\text{(小型車)} 29,500 \times (1 - 0.234) \times 0.04 \times (1 + 0.31 \times 4.0) \times 0.32 = 2024.7$$

$$\text{(大型車)} 29,500 \times 0.234 \times 0.34 \times (1 + 0.49 \times 4.0) \times 0.32 = 2223.1$$

合計 4492.6 g/日となり NEXCO 回答数字 45,924g/日の 9.8%になります。

明かり部の数字を除いたトンネル内の排出量は 41,431 g/日となり、この数字に対する釜利谷開口部の排出量 17,428 g/日は 42.1%です。

全体の 4 割を超える排気ガスを生で放出することは絶対に認める訳に行きません。2ヶ所の換気所と同等の対策を要求します。

【質問 2】 笠間付近のアセスポイントの詳細について

笠間公田トンネルの公田 JCT 側坑口付近の排ガス処理について、坑口から 320m についても換気所排出量に加えているとの説明がありましたが以下の質問にお答え願います。

- ① 令和 2 年 1 月 17 日付の「環境影響の照査結果について」に記載の 23 ページ「③栄区笠間町 0.0007 PM」地点の位置図（平面図、断面図、側面図）を提示ください。トンネル坑口～国交省所掌の橋梁部分までの距離、擁壁部の変化詳細が解るようにしてください。
- ② 予測ポイントの道路構造との関係が解る図面を示してください。
- ③ 予測結果 0.0007ppm の計算式、計算諸元、どの範囲の排ガスを含めて予測されているかの詳細を示してください。特に坑口から 320m 部分は安全側だから換気所ガス量に含めているとの説明であったが、照査結果のアセスポイントとの相関はどうなっているのかを示してください。

【質問 3】 自動車からの PM2.5 排出量について再調査

前回（下記枠内に示す質問）の回答は一言でいえば、「詳しいことは解らない、そういった考え方とか知見というところは逐次確認、情報収集には努めていきたい、というのが基本的スタンスです。一方、PM2.5 は挙動が複雑であったり排出源が特定されなかったりとの課題があると聞いている。そういうところの予測値とかやり方の方が定まっていないという状況になっております」であった。

質問はそのような一事業所のありきたりのスタンスを聞いているのではなく、社内の総合技術センター、技術研究所等、研究成果等を含め事業者の総力として再調査のうえでの説明を要請したものである。

少なくとも環境基準は制定されているのであり排出源との一つである自動車からの排出量等定量的根拠なくして環境基準が制定されるはずもない。その後の変化を含めて道路公害発生企業として改めて調査の上質問に答えていただきたい。

（記） 前回質問

「自動車排ガス中からの PM2.5 の排出量はどの位か、横環南線の通行車種ごとに提示」の質問に対して、「基本的に環境影響照査については、道路環境影響評価技術手法に従って実施していますので、自動車からの PM2.5 の排出量は解らない。また、ネット等探したが見つからなかった」との回答でしたが、会議時に当方から「環境省の自動車排ガス専門委員会が自動車排出ガスについては走行時の排出、タイヤの巻き上げ排出量、明らかにしている」とネットに出ているとの指摘をしたところである。

また、3月10日の新聞記事において事業者の代表としてSDGsの達成の大見得を切っている。単に一事業所、一担当者としての対応では新聞記事の事業者目標理念に合致していないと思料する。

PM2.5からの生活環境影響問題は毎日TVで各地のPM2.5測定状況が報道されているように重大な環境問題である。道路公害発生企業として単に既存の技術・規制に乗っかっただけの行動ではSDGsを標榜する価値は無いと言える。

改めて、上記委員会の他、社内の総合技術センター、技術研究所等、研究成果等を含め事業者の総力として再調査のうえ説明願いたい。

なお、加減速を伴う道路におけるSPMに係る予測評価技術開発することも求めたい。

【質問4】 桂台トンネルのシールドマシンはカッター駆動用モーターの故障で7月14日から停止しています。つきましては下記質問に回答ください。

1. モーター故障の原因は何ですか。掘進している地層は野島層の砂岩と泥岩が2層になった所であり、カッターに異常な力が加わるような乱れた地層では無い筈です。
2. モーター16台全てを取り外して工場へ持ち帰っていますが、16台全てが故障したのでしょうか、或いは現場では故障しているかどうか判断できない為でしょうか。
3. モーター故障の原因が判明して修理、部品交換が完了したとしても、現場で取り付けと調整を終えるまでには時間がかかります。停止から3か月を過ぎてカッターチャンバーの中の切削土が分離固結を起こすことはありませんか。再起動にてこずれば外環道事故の二の舞になる虞がありませんか。

【上郷公田線】

【質問1】7月1日の道路局の回答では神戸橋から桂台第4公園までの設計区間の計画交通量としてH27年上郷公田線公聴会時点では9,900台、R元年度からは9,500台と定めていてこれまで通りで変更なくできるとのことでした。しかし、計画交通量は設計区間の推計値の最大値を採用しているとされています。往復2車線の4種2級道路は原宿六浦（神戸橋）～市道庄戸第312号線の上郷町区間と市道庄戸第312号線～市道桂町第491号線の桂台区間からなっています。以前は上郷町区間の推計値9,900台/日、現在は桂台区間の推計値82～9,500台/日の9,500台/日が設計区間の最大値として計画交通量と定められています。

H27年とR2年に事業者からなされた回答では各区間毎に推計値を計画交通

量(将来交通量)と示しており、4種2級道路全線が9,900台/日(9,500台/日)、4種1級道路全線が13,600台/日(13,200台/日)とは一切記載されていません。あくまでも上郷町区間は以前は9,900台/日であり、現在は6,200台/日が推計交通量です。

!) 国道事務所に質問いたします。

新しいODのデータを使ったとのことですが、ODとはゾーン間の配分交通量を推計する手法ではありませんか。ところが神戸橋から市道桂町494号線の区間は(横浜市栄区-3)と言う一つのゾーンに入っています。一つのゾーンの中で一路線の交通量を変化させた算出根拠を示してください。

2) 横浜市道路局へ質問いたします。

以前事業者は住民(自治会)代表と行った「上郷公田線「桂台地区」基本計画案検討会」の中で、H15年度交通センサスの数字を用いて環状4号線と上郷公田線の「交通量の推測(試案)(24時間交通量;台/日)」を図で説明しました。つきましては、今回の6,200台/日の数字についてもH22年度交通センサスの数字を用いて同じように下記質問事項を説明ください。

①神戸橋交差点に於ける環状4号線と上郷公田線との出入り交通量。

- ①環状4号線のバイパス機能として流出入する交通量
- ②環状南線へのアクセス機能として増加する推定交通量
- ③生活道路としての交通量

②西ヶ谷入口交差点の前後で計画交通量が6,200台/日から8,200~9,500台/日に変化します。ついてはこの交差点に於ける上郷公田線と市道庄戸第312号線及び第403号線との出入り交通量を示してください。

事業者としては提示した数字については判らないで済ますことは許されません。説明できない数字を用いた道路計画であれば即刻計画を中止してください。

以上