

## 1. 横浜環状南線（横環南線）の環境影響評価の見直しを求める。

昨年度要求した通り、当初計画時における道路計画は 2019 年にトンネル構造（天井部の取り止め）変更に伴い、排ガス放出諸元が大幅に変更されたのであり、大気汚染予測はもはや当初計画と基本的に違ってしまったのであり意味をなしていない。改めて以下の通り見直しを要求します。

横環南線は、当初は栄 JC から釜利谷 JC 間は、長さ 1 km 前後の 4 つのトンネルと掘割部から成り（図 1 参照）、トンネル内の排気ガスは主に 2 か所の換気所からの大気放出される事とし、トンネルの切れ目や換気所周辺についての大気汚染濃度評価や騒音評価と防止対策が計画されていました。

しかし、2019 年に NEXCO 東は、突然、これらのトンネルと掘割部を 1 つに繋げた、全長 5 km の 1 本のトンネルとする大きな設計変更を発表しました（図 2 参照）。

この為、排気ガスは、前後の出入り口と 2 か所の換気所から放出される事になりました。出入口とは、笠間口と釜利谷の開口部です。換気所は、笠間と公田に計画されていますが、釜利谷開口部から最大の排気ガスを放出する計画となっています。

一方、環境影響評価について、その後の状況変化をフォローするために数年置きに照査が行われています。この照査では、走行車両の台数や排気ガスの排出量などを時々の状況にあわせてアップデートして評価しています。前記の様に、横環南線では、トンネル構造が大幅に変更になり、排気ガスや騒音の発生地点が大きく変わったにも関わらず、評価地点はまったく変わっていません。

例えば、このトンネルの一方の出入り口である釜利谷開口部からは、全体の 38% という最大の排気ガスが無処理で大気放出されるにも拘わらず、最も近い NO<sub>x</sub> 濃度の評価地点は、約 1 km 離れた神戸橋の地点でしか評価されておられません。この地点は、従来は神戸橋橋梁部で大気開放されていたために評価地点とされたもので、変更後は排気ガスは無くなった地点です。

この様に、排気ガスの放出計画が大きく変更されたにも拘わらず、大気汚染濃度などの評価地点は従来通りの為、近隣住民は大きな不安を抱いております。

### 換気計画の大幅な変更に対応した環境影響評価の見直しを求めます。

一部住民の質問に答える形で、部分的限定的な評価結果は知らされていますが、全体的位置づけからの公式な報告書として公開されるべきです。

図 1. 当初の換気計画

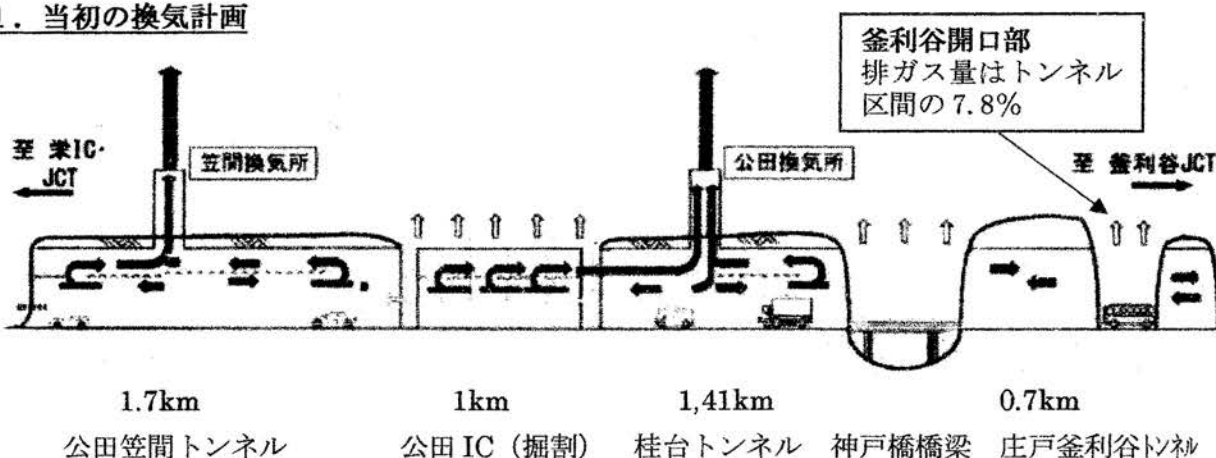
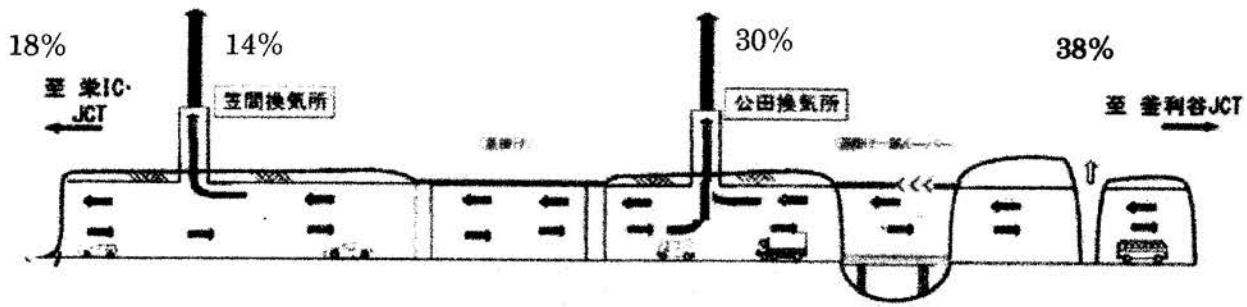


図2. 最新の換気計画（笠間から釜利谷まで、1本のトンネルになった。％は、排気ガスの放出割合）



## 2. 横浜環状南線の2カ所の排気ガス換気所に排ガス脱硝装置を設置することを要求する。

3年前に横浜市議会にて全会派一致で脱硝装置の設置が採択され横浜市長は事業者に設置要請を行っているが事業者はこれを未だに無視し続けている。これに関し2022年2月の市議会における道路委員会において、市の設置要請の履行を再度求める文書要請を行うよう市会議員からの強い対応を受け議長は再度文書要請について納得したのである。加えて、昨年2022年8月22日には、神奈川県知事と横浜市長による「圏央道（横環南線、横浜湘南道路）の整備に関する要望書」がNEXCO 東関東支社長に提出され、脱硝装置設置の設置を早く決める様要求している。

脱硝装置は、同じ横浜市内の横環北線と北西線には既に設置済みであり、格段に良くなった排気ガス濃度がHPに報告されている。これら両所も南線と同じく環境影響予測評価書では環境基準以下であってすべて同等である。照査等予測評価において環境基準値以下であることを持つて設置の必要性は無いとする事業者の考えは間違いである。横浜市民として栄区市民が差別される事態は全く納得できない。ここに栄区市民を代表して上記2ヶ所の換気所に環状北線、北西線と同等の脱硝装置の設置を要求します。

早期に設置について決定するようにNEXCO 東日本に対応することを求めます。

## 3. 国内で稼働中の全てのシールドマシンの点検と安全対策を講じることを求める

横浜環状南線のシールドマシンの故障は駆動モーターにピニオンギアを固定するボルトが締め過ぎで破断したことが原因であったが、ボルト締め過ぎの理由が締め付けトルクの管理値を設定していなかったという機械製造に於いては到底あり得ないものであった。

管理値を設けずに組み立てられたマシンは欠陥品である。昨年3月22日に、稼働中の全てのマシンの運転を即刻停止して点検と対策を講じるよう事業者へ命じることを国交大臣へ要請したが、同年8月4日の要請行動における回答では「夫々の製作会社独自の技術に基づいて製作されており、今回については当該会社のマシンに課題があり、トルク管理等の手続きを実施し再発防止に取り組むと聞いている。」とのことであり、全てのマシンの点検実施は事業者へ命じていないと思われる。

このマシンの製作会社が納入したリニア新幹線の工事では、カッターヘッド中心部の添加材吐出口の故障により調査掘進僅か50mで立ち往生した状況が一年以上続いている。

マシントラブルは工期遅延に直結し事業費増大を招くだけでなく、沿線住民に多大な犠牲を強いる結果を招く。マシンの精度を向上するためには製作会社夫々の技術力に任せ放しは許されな

い。適宜な国交省の指示・命令が不可欠と考える。精度向上のために国交省としてやるべきことをお答えください。

#### 4. シールドトンネルの超近接併設工事に対するガイドラインを早急に策定し企業体へ指示することを求める

「トンネル標準示方書」(シールド工法編) 2016年では併設シールドトンネルの施工についてトンネル間の離隔距離がトンネル外径(1D<sub>o</sub>)以内になる場合には十分な検討が必要であるとされている。過去の近接工事施工例では、つくばエクスプレス線の最小離隔288mmがあるが区間は立坑発進到達の僅か15mでありトンネル直径φ7.45mに対する比は3.9%である。

横浜環状南線は上下線の併設トンネルでは最小380mmの超近接区間が500m続く。直径15mφに対する離隔距離の比は2.5%と非常に厳しい条件となっている。共同企業体の幹事会社の大成建設は設計段階で検討を行っているが住民に説明したが、対策は合成セグメントの採用とシールドトンネル側面にセンサーを設置することであると思われる。セグメント厚405mmは直径比2.7%になる。

ところが横環南に接続している横浜湘南道路では近接区間2.7kmに渡り、後行トンネルの掘進により先行トンネルのセグメントに変形が生じないように前後50mに移動式支持装置を設置している。因みに、シールドトンネルの直径12.92mφ、最小離隔400mm、合成セグメントの厚み360mmとなっており、離隔/直径は3.1%、厚み/直径2.8%と何れも横環南よりも安全側の数値になっている。

横湘道路の対策は企業体からの提案だと横浜国道事務所の計画課長が明かにした。施工を担当する企業体により安全対策にばらつきがあってはならない。

令和3年12月に国交省は「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」を策定したが、近接施工については何等言及されていない。

横浜環状南線ではこの夏にも超近接シールドトンネルの掘進が開始される。については、国交省として超近接併設工事に対するガイドラインを早急に策定し企業体へ指示するよう求めます。

#### 5. 主要地方道原宿六ツ浦(上郷公田線)の整備計画の中止を勧告するよう求める

昨年の要請で住民に納得できる説明がなされなければ道路整備計画を進めることは許されないと申し上げました。しかるに、横浜国道事務所も横浜市道路局も6,200台/日の推計交通量に対して、我々に納得の行く説明をせず、従来の「数字はOD表から出たものだ」を繰り返すことに終始してきました。6,200台/日の交通量であれば300億円超の事業費をかけて上郷公田線を整備する必要はありません。既存の市道で間に合います。高速環状南線公田インターへは桂町交差点側からアクセスすれば足ります。

合理的な裏付けのない道路整備計画は中止するよう横浜市へ勧告願います。

以上