



# 連協道路ニュース

発行 横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会 事務局  
Tel 090-4825-7174 <http://renkyoueditor.web.fc2.com/>  
Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第294号

(創刊 1988.12.14)

2014.03.02.

## 上郷ネオポリスで質問集会

上郷ネオポリスの環境を守る会は、2月15日(土)上郷ネオポリス自治会館で NEXCO 東日本との質問集会を開催しました。

昨年末から NEXCO と交渉を重ね実現した質問集会でしたが、前日夜半まで降り続いた大雪のため、車の通行はもとより歩くのも困難な状態で開催が危ぶまれました。市道路局からは雪のため欠席と連絡が入りましたが、NEXCO 東日本横浜工事事務所の上郷桂台工事長、阿武(アンノ)氏は来て下さるとのことで開催を決断しました。

自治会館玄関前の雪かきや会場設定をしながら、果たして参加者がいるのかと心配しましたが、雪道を苦勞して歩いて来た合計16名の出席者を得て午後2時より質問集会を開催しました。

最初に、阿武氏より事業内容と環状南線の工事内容について説明があり、次いで私(大橋)が公表されている資料を使って、

- ①地下水位の変動による地盤沈下の恐れ、
- ②シールドトンネル工事による沿線住宅の地盤沈下あるいは隆起の心配、
- ③住居専用地域に工業地域と同じ騒音基準を適用する不合理、
- ④公田インター、立坑、トンネル等の工事車両が集中する西ヶ谷入口交差点の危険性等、4点の質問をしました。

それに対して阿武氏が答える中で、次々に参加者から関連質問、あるいは NEXCO では回答不能の新都市交通に関する質問まで飛び出し、予定の2時間があつと言う間に過ぎました。

工事着手前に沿線の住宅については現況確認をすることですが、確認結果を書面で交付するかどうかは確答がありません。

地下水動向についても、過去にネオポリス

の公共建築工事で行われたボーリング調査、あるいは新たにボーリング調査してデータを出せるかは明確な答えがありませんでした。これらについては後日改めて回答を要求して行きます。

今回オブザーバーで出席頂いたコートハウスの M さんには、的確な質問で脇に逸れた質疑を基本に戻して頂きました。西ヶ谷ハイツの T さんにはネオポリスの約 850 世帯に配布したチラシの原稿作成で大変お世話になりました。

片付けを終えて外へ出たところ、自治会長が立っていて、「今度は自治会でもっと盛大に開催する」とのこと。

どのような形であれ、ネオポリスの人達に環状南線について関心を持って頂く機会が増えれば良いと考えます。

(上郷ネオポリスの環境を守る会 大橋)

## 対外活動報告

- 02/06 国交省国道事務用地2課打合せ
- 02/10 国土強靱化法関連事業の勉強会  
(穀田衆議員事務所、1名参加)
- 02/20 岩崎市議の現地視察&懇談会



(朝日平和台での懇談)

- 02/23 「公共交通の推進と物流の新たな可能性」フォーラム(主婦会館、1名参加)
- 02/24 公共事業改革市民会議世話人会(会長)
- 02/26 リニア院内集会(参議員会館、1名参加)
- 02/28 弁護士事務所法律相談(2名参加)
- 03/01 五十嵐教授最終講義(法大、1名参加)

## 広島市内国道2号線訴訟 騒音被害に損害賠償判決

1月29日、広島高裁は市内の国道2号と西広島バイパス(6車線の国道とその上部に高速道を建設、一部開通済み)の騒音被害を認め、国と広島市に3,500万円を原告に支払うように命じた。(新聞報道より)

建設工事の差し止めは認められなかったが、騒音による損害賠償額は昼間屋外65db、夜間室内40dbを越える原告について、昼間は100円/日、夜間150円/日を認めた。更に沿道に勤務する人々への被害賠償を新たに認定した。

### そもそも道路に係わる騒音の環境基準値が問題なのだ!

日本の騒音の環境基準値と制定・経緯の大略を以下に示すが、住民の健康の維持向上を凶ろうとするものでなく、道路を造りやすくするために基準値が作られているといっても過言ではない。

#### ○当初の環境基準

- ①住居専用地域 昼間55db、夜間45db以下
- ②住居専用地域であっても2車線以上の道路に面する地域の自動車走行に伴う騒音 昼間60db、夜間50db以下

#### ○平成11年4月に環境基準値を改定

- ①上記②の自動車走行に伴う夜間の騒音を「55db以下」と+5db上乗せの改悪
- ②更に、「幹線交通を担う道路に近接する空間」を新たに設け、「昼間70db、夜間65db以下」と10dbも緩い基準値とした。

環境基準値を守るために必要な騒音対策を何もしないで、単に緩めただけである。(幹線交通を担う道路とは、国道・県道・4車線以上の市道をいう)

### 広島市の国道騒音訴訟判決の持つ意義

横浜市内道路の騒音実態は、多くの箇所では広島判決の数値はおろか、ユルユルの環境基準値すら超過しているのが現実である。新たに造られる横環南線の騒音対策は、「損害賠償を前提としたもの」であってはならないことは自明の理である。

環境基準値を前提とした道路建設は許されない。(事務局長 長谷川)

## 「連協の学習」 シリーズ その① 連協設立経緯と初期活動

1987年8月、朝日新聞の横環南線計画報道は栄区民を震撼させた。特に開発住宅地の真ん中にある一般街路予定地が実は高速道路用地だと判明した庄戸、桂台地区の各自治会や有志団体、目の下の谷地に巨大なインターが出来る公田ハイツ、グリーンテラス自治会、更に住宅の真下を2本のトンネルが貫通する朝日平和台自治会等の沿線住民にとっては、閑静な住宅地と自負しているだけに正に晴天の大霹靂であった。

各自治会は直ちに調査に入り情報を交換する状況下、いち早く自治会として計画の「抜本的見直し」を決議した庄戸3丁目、湘南桂台及び朝日平和台の3者が主導して、沿線の自治会や有志団体に働き掛けた結果、88年9月、「高速横浜環状南線(圏央道)対策連絡協議会」(連協)設立の運びとなった。

○連協の対外活動は不偏不党を大原則とし、その組織は民主的運営を大前提のもとに、①最終決定の場合は月1回開催の「全体会議」とし議長は各団体の持ち回り。②環境部③法都計部④渉外部⑤広報部⑥事務局を置く(後に④と⑤は事務局に吸収)⑦拡大3役会を設け緊急時対応に具える。

#### ○初期の主な活動:

- イ) 公田及び神戸橋の谷戸に早朝に柴を燃やし、「逆転層可視化実験」成功。
- ロ) 市議会宛「白紙撤回を含む計画の抜本的見直し」を求め10万余の署名で請願、後に「住民の理解を得る努力せよ」の条件をつけて却下される。
- ハ) 「区民会議」の運営について抗議活動を続け、同会議を解散させた。社会党市長が始めた区民会議はその人選、運営共に、区ボスの恣意的運営下であり、恰も住民意見を代表する如く装い其の實、行政の翼賛機関であった。高速道路計画に於いても沿線住民に一切諮ることなく区民会議が勝手に賛成を示していた。

(初代連協会長 松本昌司)