



# 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 317 号

(創刊 1988.12.14)

2016.02.07.

## もう一度よく考えてみよう！

「住民の理解を得ることが不可欠」が事業者である国交省との約束です。住民は長年これを盾に事業者と横浜市と話し合っています。ところがその実態は裏面の通り広報一転張りで、内容は伴わず全く「住民の理解」に至っていません。その裏で「説明したから事業は進める」と、強引に現地工事に入っています。

「ここまで来たのだからもう・・・」の言葉が聞こえます。ちょっと待ってください。もう一度よく考えましょう。理解を得るためには問い詰めて本当のことを聞き出すことが必要です。沿線の皆様に理解が得られるよう、代表して 27 年間疑問を問い続けているのが連協の仕事です。

この横浜南地区の環境破壊を守り、当初の供用開始平成 9 年を現在までの 23 年間、手を付けさせなかったのです。道路工事は自然相手の事業であり何が起きるか全くわかりません。シールド工法は最新の技術と言いながら、地盤沈下や落盤など全国各地で事故が続いています。

高速道路と喘息の関係は、解決されるどころか PM2.5 との恐ろしい関係は学術的に明らかになりつつあります。タンムラグが大きく 20 数年後その影響が現れることが分かってきました。我々の時代ではなく将来の世代のためにできることに知恵を絞りましょう。

理解を得るために事業者と定期的に質問会議を設定しています。どんな問題でも納得のいくまで質問し事業をチェックし続けましょう。声を出し続けることが肝心です。  
(会長 比留間)

## 公害調停その 2 について

横環南がライフラインと危険交差する問題について検討する第三者を入れた協議会設置を要求して昨年 7 月からスタートした調停は、事業者である被申請人の同意が得られず 12 月の第 3 回の委員会で不調として終了した。

この調停は連協としては平成 23 年にスタートし現在も継続中の環境アセスに関する調停をその 1 と称し、この度の調停をその 2 としていたものである。

今後とも事業者として住民の合意が必要としながら拒否している重要な案件について調停を申請すべく鋭意準備しているところです。  
(法都計部)

## 公共事業改革市民会議からの報告

昨年 6 月に衆議院会館で騙しから始まった横環南の住民無視の事業を全国に発信しました。今年も 7 月に予定されている参議員選挙に向けてダム、スーパー堤防、辺野古埋め立て、横環南等に共通する行政の横暴さを数多くの議員さんに対して理解をもってもらうために集会を開く準備をしています。今回も又、昨年同様に公共事業チェック議員の会との共催で行う予定です。なお同会では石木ダムの調査に続き横環南の現地調査を希望しており連協として準備を進めているところです。

### 対外活動報告

01/30 公共事業改革市民会議世話人会  
(半蔵門、会長参加)

02/01 事業者との質問・回答会議向け質問書の提出

## 事業者との質問・回答会議と 現状の主要質問内容

連協は事業者との間で、事業評価監視委員会付帯意見である「住民の理解を得ることが不可欠」に基づき、住民が理解出来ない内容を質問してその回答を得る「質問・回答会議」を継続的に開いている。

疑問点を質問書で提出しているが、事業者は質問に真摯に答えようとしないうりのみか十分な調べもなく計画を話すことが多く、納得出来ない状況が多々発生している。

昨年 12 月の同会議を受け、今般 10 件余に及ぶ再質問書を提出したので、道路計画の安全面、合理性等に係る内容を紹介する。今月末の会議でその説明を受ける予定ですが、皆様にも是非会議に参加して安全性等の確認を頂ければと思います。

### (1) 大断面積庄戸トンネルの安全性問題

庄戸トンネルは湾岸線への本線と横横線に分岐接続のランプ道路が一つのトンネル内に造られ、その最大断面積は 870 m<sup>2</sup>の計画であり、ある専門家は世界でも例を見ない面積と言っている。日本の最大断面積の実績を質問したが、「データベースが見当たらないので解らない」との回答であった。

「最大規模の施工実績を知らずしてどうして安全に工事が出来るのか？」を追求した結果、「国内実績は新東名の 250 m<sup>2</sup>程度であった」という。

「実績の 3 倍強の大断面積トンネルを安全に施工が出来るのか」と説明を求めると、「庄戸トンネル技術検討委員会で種々の工法の中から大断面を分割施工して一本化することで了承され、HP にて公開している」との説明であった。言葉だけではなく具体的図面等で工法等の説明を求めたところ、前回 12 月会議時に、「(図面等何ら示さず) 10 月の庄戸トンネル施工技術検討会において、追加ボーリング調査結果等を入れて検討した結果、トンネル断面は変わらないが分割トンネルでなく、先進導坑方式に変更した。HP に掲載しているのを見て貰いたい」との回答であった。

2 年も前から大断面トンネルの危険性に

についての議論の中で出てきた分割トンネル施工法が、一本の先進導坑を掘って全断面に広げていく工法に一夜にして変わるという結果になった。今まで安全だとしてきたものは何であったのか？ そんな程度の安全性根拠であったのか、不信を持たざるを得ないのである。

再質問書では、事業者から先進導坑方式について具体的に図面等で説明を受けて安全性を確認していきたい。

### (2) シールドトンネルの安全性問題

我々は横浜市営地下鉄工事(ブルーライン)における地盤沈下補償件数約 2,500 件であることを示し、当時より遥かに進歩したという技術内容について説明を求めた。

NEXCO は、「シールドトンネル技術指針が制定されており事故情報等を加味されたもので、これに基づくことで安全は確保される」との立場を示した。

我々は、最新技術で工事が行われた、地下鉄戸塚～湘南台間での地盤沈下事例(約 150 件の補償実績)及び栄共済病院付近で発生した下水道工事(シールドトンネル)における地盤沈下事例を示し、南線シールドトンネルの安全性について詳しく説明するよう求めている。

### (3) 将来交通量需要予測問題

南線交通量は、平成 42 年時点で 59,600 台/日と予測されている。これは現在の交通量調査から将来の人口動向、経済動向を加味した将来交通量需要予測に基づいて算出され、基となる全国の交通量実測調査は 5 年毎に行われ直近は平成 27 年であった。

59,600 台/日は「平成 17 年データに基づくもので(但し、人口、経済性動向は最新データを適用)、理由は H22 年データ整理が未完のため」という。驚くべきことに 5 年間を経て、次の測定が行われたのに前回データ整理が出来ていないのである。

日本の総人口が減少化期に入り 20 年後には 1 億人以下にまで減少することが確実となっている今、H22 年データから将来交通量を予測すれば南線等新設計画の根拠が覆ることかもしれないのでは？ と勘繰ってしまう。交通量データ整理遅延理由の調査を求めている。(事務局長 長谷川誠二)