



# 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 335 号

(創刊 1988.12.14)

2017.08.06.

## 名古屋で道路全国連幹事会開催

7月29日(土)に全国道路連幹事会が名古屋で開催された。各地から現状報告がなされ、連協からも住民の意向を無視した手続きによる事業認定告示のもと事業者が工事に突入したこと、「白紙撤回を」から「住民の生活環境を守る」に方針転換したことなど、この一年間の活動報告を行った。

今年の全国交流集会(第43回)は11月11日(土)、12日(日)に千葉の市川市文化会館で開催されることを確認して散会した。

連協からは7年にわたる公害調停での合意(環境影響評価法の見直しを求めた)を得たことの実績が認められ、全国の仲間たちに発表する予定である。(比留間)

## トラストの動き

原宿トラスト地の土地調書の縦覧が7月24日まで戸塚区役所で行われました。

小菅ヶ谷と田谷のトラスト地では土地調書への署名押印を求めたのに対し、原宿トラスト地が署名捺印を求めず、縦覧で終わった理由は、僅か5.5㎡の土地に178名の地権者が登記されているからです。

地権者が100名以上いて、一人当たりの補償金額が一万円を下回る場合、署名捺印が要らないように土地収用法が改悪されております。

6月1日に開催された小菅ヶ谷トラスト地の収用委員会の審理記録が7月24日に送られてきました。当日午後2時から5時過ぎまでの質疑の記録のみで、6月22日に提出した追加意見書については触れられていません。

収用委員会の審理はあくまでも損失の補償に関する意見だけを聞く場で、事業認定

の不服等は発言を制限することなので、今後行われる田谷、原宿の収用手続きに対しては、意見書の内容を補償問題に絡めて書く必要があります。

(地権者トラストの会事務局 大橋)

## 全国公害被害者総行動デーにおける 国交省要請行動報告

6月7日(火)第42回を迎えた全国の公害被害者が集まる総決起集会が開催され、



道路全国連の仲間と共に、霞ヶ関デモ行進、関係省庁交渉、総決起集会に参加した。

(霞ヶ関でのデモ行進)

道路全国連は国交省道路局に対し道路問題について改善要請を行った。共通問題として事業評価に係るB/C(費用対効果)算出に係る将来交通量需要予測の早期算定(未だ17年度データ)、連協からは以下の3項目について要請を行った。

- ①公害調停斡旋に基づく、大気環境予測に対する新たなシステム構築の早期取り組み化
- ②横環南線への脱硝装置の設置を行うよう事業者への指導を行うこと
- ③埋め立て盛土宅地地域における道路事業の耐震化対策として周辺宅地の危険度チェックの実施

(事務局長 長谷川誠二)

## きれいな空気を！⑥—公害調停—

H23年の調停開始以来、申請人(連協)は3次元流体モデルを、非申請人(事業者)はプルーム・パフモデルを主張して議論は平行線を辿り、約1年が経過した。

被申請人はこのままでは調停を降りると言い出した。調停委員も現状では調停を打ち切らざるを得ないと言い、申請人に妥協を促す様になった。

そこで、申請人は、3次元流体モデルの主張を一時棚上げし、プルーム・パフモデルの弱点を追及し、被申請人の主張を崩すことに作戦変更することにした。

1993年に横環南線の都市計画決定に使われた環境影響評価書と被申請人が数年おきに発表する「横環南線 環境影響の照査結果について」などを精査し、被申請人が主張する、地形条件の考慮、逆転層の影響などについて点検することにした。

すると奇妙な事に気が付いた。被申請人等は、大気汚染の結果を1点だけしか発表していない。1点とは、最大着地濃度の出現地点である。その地点と濃度は、発表の度に、次の様に移動していたのである。

(ここでは、公田換気所からの排気ガス濃度に注目する)

発表資料の種類	最大着地濃度	最大着地濃度出現地点
環境アセス	0.00007 ppm	西、400m
照査 (2005年)	0.00002 ppm	北、700m
照査 (2009年)	0.00005ppm	北、600m

最大着地濃度が出現する地点は、気象データが変わらなければ、ほとんど変化することはない。栄区の横環南線沿線の気象データが数年おきに大きく変化するとは考えにくい。では何故毎回その地点が変わるのか？ そもそも、上記の地点が何故、最大濃度になると言えるのか？ これ以上に高濃度になる地点はないのか？

(次号に続く、庄戸三丁目・田中克己)

## 横浜環状北線での地盤沈下

8月3日付の朝日新聞によれば、既に完成供用されている横浜環状北線の「馬場出入口」を作るための地下工事の影響で数百m離れた場所で地盤沈下が起き、住宅に被害が出て首都高速(株)が補償を進めている。

2015年1月に住民通報で発覚。400m離れた住宅街では13.7cmもの地盤沈下が起こっている(今年4月時点)。現地は事前の地盤沈下調査区域ではないが以前は池があった一帯。事業者は既に対策と補償を行っているとの報道です。

しかし、発生から2年以上してから新聞に報道され、説明会が近く開催される。この間には個別補償や修理を隠密裏に行っていることは、どうなのでしょう？

隠蔽体質と考えざるを得ません。

では環状南線ではどうなのでしょう？池ではなくても一帯は深い盛土地帯であり、旧沢筋の地下水は多く、水につかった池と同じ様な状態です。地盤沈下は庄戸地区や桂台地区にも必ずや起こる現象と考えるべきです。

又、首都高速(株)の、脱硝設置、地盤変動監視委員会設置等の住民要請受入れと見受けられる対応に対し、NEXCO 東日本は住民無視に等しい対応が多々あり、更に地盤沈下補償に関する事前協定要請を一顧だにしません。

万が一地盤沈下が起こったとしても北線の首都高速(株)のような対応は、NEXCO 東日本に期待し得るのでしょうか。

地盤沈下等の実害が起きてからでは遅いのです。事前の対応を求めていくことが必要です。  
(事務局)

## 対外活動報告

07/20 庄戸地区表層地盤観測

(神奈川大荏本研)

07/29 道路全国連幹事会 比留間会長参加

(於：名古屋)

08/01 スーパー堤防控訴審傍聴

(東京高裁：比留間)

08/01 水戸衆議員議員会館事務所 訪問

(秘書対応：比留間)