



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 359 号

(創刊 1988.12.14)

2019.08.04.

桂台の発進立坑基地見学

7月5日(金)午前中、梅雨の合間の薄曇りの下、神戸橋連絡会の会員13名がNEXCO東の棟方工事長、大成建設の松村現場代理人他の案内で発進立坑の現場を見学しました。

シールドマシンが7月中旬から10ヶ月掛けて組み立てられます。そのため深さ23mの立坑の中には鉄骨でマシンの架台が設置されていました。重量140トンもある部品を立坑に吊り込むため据えられた750トン吊りの巨大なクレーンが目を引いていました。



(シールドマシンの部材)

部材をクレーンで搬入し、立坑内で組立。

函渠部分は底盤の配筋工事中で、コンクリートの打設後8月下旬頃バス道路の覆工板のガタツキを直す予定にしているの、今しばらく自動車走行による騒音を我慢してくださいとのことでした。

橋脚下部工は間もなく完成する予定で、上部工の図面作成の入札手続きを進めているところです。トンネル掘削残土を搬出すベルトコンベアー用の仮橋桁は、来年2月に架ける予定です。その後発進立坑から庄戸トンネルの中を通して釜利谷JCTまでく

ベルトコンベアーを設置すれば、丁度シールドマシンの組み立て完了と同時期となり、5月下旬頃にはトンネルの掘進が始まると考えます。

シールドマシンセグメントの搬入は工事期間中、大型トレーラーで土、日曜日を除いて毎日40台前後で9ヶ月間続きますが、環状4号線から橋梁、土工部分の事業用地を通すことで、当初搬入予定のバス道路を使わず近隣住民に配慮したとの説明がありました。



(立坑の見学)

当日は現場見学だけで質疑応答はなく、神戸橋ルーバー部についての質問が出来なかったことがちょっと残念でした。

(西ヶ谷 R・T)

対外活動報告

07/16 スーパー堤防訴訟判決

(東京高裁、会長)

07/24 中部横断道国交省ヒアリング

(衆議院会館、会長)

07/27 道路全国連幹事会

(於：名古屋、会長参加)

07/29 星崎雅代栄区長(区政推進課、会長)

07/30 事業者への計画変更要求・質問書

提出及び質問・回答会議開催要請

脱硝装置設置要請の市議会請願採択後状況

1月18, 19日の換気所計画・工事説明会において NEXCO 東から「環境基準値内であり脱硝装置の設置計画は無い」とする公での説明があったことから、1月31日付で市議会に「横浜市は事業者に設置要請を行うことの請願」を提出、市議会は2月19日に全会派一致による請願を採択した。

3月20日に行われた事業者と連協との質問・回答会議において、NEXCO はこれまでと同様、「脱硝装置の設置計画は無い」との回答をしており、それを奇異に感じ、市での請願採択後の取扱いの確認のため情報公開請求を行った。

横浜市長は文書で脱硝装置設置を要請

5月になって得られた情報開示資料によれば、3月29日付で横浜市長は NEXCO 関東支社長及び国交省関東地方整備局長宛てに脱硝装置設置要請を文書で出していたのである。又、その後の調べで、そのことを市吏員は請願の紹介市議等関係者には何も知らせていないことも分った。

NEXCO は横浜市長の要請に対する文書回答は考えていないとの回答

6月18日、連協は再度事業者との質問・回答会議を持った。(会議概要は後記)

NEXCO は、これまでと同様の、「設置する計画は無い」、と回答してきたのである。

横浜市長からの文書を持っての設置要請に、設置出来ないと文書回答したのか？との質問に、NEXCO は「返事は今のところ考えていない、出すかどうかは我々の組織が考える事」と回答したのである。これは貴方達には関係ないという見下したともいえる言葉であり、且つ、市長の要請文書はそんなに軽いものなのか！と驚愕の極みである。

横浜市民は市議会、市長と一緒に事業者に舐められていると言っても過言ではない。

「横浜市は回答を求めないのか、何時までとしているか」との質問に対し、道路局吏

員は「市は設置要請をしている。何時までというのは、今は無い。返事の文書が今のよう回答では変わらない。そうでなくて、我々は付けて貰いたいということ」との回答であった。

そもそも、**市長要請に何ら回答しない中で、先に住民に対し設置計画は無いと返事をさせてしまうことが一番の問題である。**

「ちょっと待て！とか、なんだと敢然と席を立つ！とか」位の意思を示すことが市政を執行するうえでの吏員の役目ではないか。要請文書を出して終わりでない。

何百億円もの市税が投入されるのである。

事業者を設置させるまで行政者として一丸となって手段を尽くすべきである。

同じ横浜市内で、同じく環境基準値内である横環北線には脱硝装置は設置されているのだ！南線が不要とする論理は無い！！今後の市政の動向と吏員の頑張りに注目していきたい。

[6月18日の会議のその他の概要]

1. 釜利谷 50m 開口部閉鎖要求

NEXCO は、これまでと同様「もともと 200m の開口を環境保全の観点から 50m まで縮小したこと、住宅地から離れていること、前後のトンネルと連続して閉鎖空間となるから火災等事故時の避難、救出、消火など極めて困難になることから閉鎖は出来ない」との回答であった。

今回の換気所の排出ガス計画変更で2倍の排出ガス量となること、火災等事故時の神戸橋ルーバー部との困難性の違い等を究明し再度要求していく。

2. 犬山地区の上り線非常駐車帯移設要求

下り線の対面となる送電線下への移設要求はこれまでと同様「一部が民地にかかること、出来るだけ中央付近が望ましいとの観点から出来ない」との回答であった。しかし、ここは桂台トンネルそのものが民地にかかって一部地上権を設定している所でもあり、民地だから出来ないとする理由は希薄であり非常駐車帯についても地権者との交渉を強く要請した。

(事務局長 長谷川誠二)