



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367号

(創刊 1988.12.14)

2020.04.05

横環南線、上郷公田線の 計画変更を事業者に要求

3月24日第5回神奈川共同行動に併せ、横環南線関連事業三者(国交省、NEXCO 東日本、横浜市)に対し、公害防止の観点より4項目の事業計画変更要求を行った。

なお、神奈川共同行動は新型コロナウイルス感染防止上からの外出・閉鎖空間での集会等の自粛化を受けて、大規模集会、デモ行進等を自粛することとなり、連協はNEXCO 東横浜工事事務所訪問による計画変更要求申入れを断念し文書による要請に代替した。

計画変更要求は5年前の第一回神奈川共同行動に際する要求を第1回とし今回は第4回目となる。計画変更項目として以下の4件を要請した。

- ①換気所に脱硝装置を設置すること
- ②桂台トンネル上り線非常駐車帯位置を下り線位置と対面の送電線下に移動すること
- ③湘南桂台地区上郷公田線の地上部を掘割地下化とすること
- ④桂台西地区の上郷公田線は防音壁と樹木等の景観対策を行うこと

(事務局長 長谷川)

対外活動報告

- 03/02 道路全国連 45周年記念誌編集委員会 (会長)
- 03/03 長谷川えつこ議員訪問 (会長)
- 03/04 神奈川共同行動実行員会 (事務局長)
- 03/10 3件の情報公開不服請求裁定書の5年間以上の通知の放置に関する国交省道路局折衝 (会長他1名)
- 03/24 横環南線・上郷公田線計画変更要求提出書 (郵送)

知る権利侵害 その後2

連協道路ニュース365号(2月号)ので報告の続きです。連協からの情報公開請求が正当に扱われず不服審査請求した結果、審査会からの決裁書を6年も放置し請求者の永田さんがお亡くなりになった後にご家族に送付してきた件です。2月号に触れたように国交省の担当課である国道技術課より対応策がまとまったので説明したいとの申し出あり、前回と同様、永田さんの娘さんの橋本さんと3月10日に伺いました。

「今後の情報公開請求に係る審査請求への対応」との表題の11行の文書が示されました。当方の度重なる嚴重注意の案件であるとの認識が示されておらず「・・・情報公開法の運用管理・・・進捗管理を徹底しました」のみの報告でありまた「・・・本事案を道路局内で共有する」のみで当方の要求である国交省内、ひいては全省庁への報告ではなく、ましてや責任担当の道路局長印や宛先不明のメモ程度の類であり受け取れないと拒否しました。

改めて当方の趣旨を理解したので再度局内で要望に沿って文案を作成し相談したいとの回答を得てコロナ騒ぎの中、早々に引き上げました。(比留間)

コロナウイルスに対する対応について

連協でもコロナウイルス流行に鑑み、当分の間、公共交通機関利用、閉鎖空間での会議等における活動を自粛することと致します。

緊急必要事項は、メールでの連絡とします。道路ニュースもしばし遅配いたします。連協の皆様には、くれぐれも自重をお願いいたします。(事務局)

地盤沈下に係る北線と南線の状況

概要：

横浜環状北線（北線）馬場地区：高速道路供用中。鶴見川流域で低地である。工事による地下水流出が発生し、一部で17cmの地盤が沈下し被害が発生した。住民の組織的対応はほとんどない。

横浜環状南線（南線）庄戸地区：高速道路トンネルを建設中。円海山山麓の山地である。地下水位は、定常的に1年周期で大きく変動しているが地盤は安定している。各町会道路対策部で組織的対応をしている。

北線馬場地区

首都高横羽線の生麦から第三京浜港北間を結ぶ横浜環状道路の一部である。2001年に着手し2017年に開通した。北線沿線は鶴見川流域を、トンネルで通過する。鶴見川は、かつては何度も氾濫を繰り返した暴れ川である。

2006年に横浜環状北線地盤変動監視委員会（以後、監視委）が設置された。

北線のほぼ中央の馬場出入口は、本線に遅れて2011年から工事がはじまり今年2月に供用開始した。監視委は、本線シールドトンネルに拘り“地盤は安定している”として収束判定条件の検討に終始していた。

しかし、馬場出入口の工事が始まり、ランプや換気所の地下工事が本格化すると異常が発生した。初めは周辺住民が疑問を持ち、その後、並走するJR横浜線の擁壁に大きな亀裂が走り、新聞や国会で取り上げられた。

かつて都市部開発により地盤沈下が多発したが、その原因は工業用水などの組み上げと地下水位の低下によるところが大きい。一度沈下した地盤は、なかなか戻る事はない。それと同じことが鶴見川流域の馬場口付近で発生した。出入口工事により、2014年頃から地下水位が低下し始め、2年ほどかけて10mほど低下した。2016年に躯体工事が終わり水位低下は止まった。地盤沈下は、水位低下にやや遅れてはじまり、水位低下が止まっても、その後、1年ほど続いた。結局、地盤沈下は最大17cmに達した。その後、地下水位は6mほど戻したが、地盤はもどっていない。

監視委は、2016年に予想外の地盤沈下を認

め、翌年2017年11月に、原因は水抜けと断定した。同年8月、事業者は、周辺3ヶ所の学校で謝罪と説明会を行い、庭が傾斜し水の流れが出来て庭の土砂が流出して困るとか、扉や窓の動きが悪くなったなどの苦情が訴えられた。事業者は個別に対応するので、申し出て欲しいと言うのみであった。説明会の様子から住民が組織として対応する様子は見られず、被害者が当惑気味に不満を述べるだけ。

“個別に対応”とは、日常生活上の不具合を応急修理する事である。本格的な補修や金銭補償は、監視委が出す“収束判定”によって、はじめて行われるのだ。つまり、監視委は、地盤沈下を予防し住民に安心を与えるものではない。その目的は、収束判定を行い、事業者をこの公共工事から解放する事である。馬場地区においては、被害後6年も経っているのに監視委が収束判定を出していないので、補償交渉は始まっていない。

南線庄戸地区

当地域は、円海山山麓に開発された切土盛土上の住宅団地である。海拔は、50m～90mの範囲である。その地下には、円海山山麓で最高峰の大丸山（156m）からの地下水流が、いくつも走っている。この住宅地の真ん中の地下40m程で、高速道路の巨大トンネルが建設されており、地下水脈の遮断が懸念されている。住民は、再三事業者に抗議や要望を出してきた。事業者はそれを受け、水位や地盤の監視と報告を密に行っている。即ち、庄戸地区で14カ所の地下水位と水の流出量を2箇所計測している。地盤は、道路上457点の初期値と3ヶ月毎に67点を水準測量している。住民側は、神奈川大学による地盤の表層微動観測によりトンネル工事の地盤への影響を調査している。これは、年2回約70カ所、学生に住民が協力して行われている。現段階では、地盤変動は、数ミリの範囲に留まっており、微動観測でも大きな変化は見られていない。なお、南線には、監視委の様な委員会は設置されていない。代わりに住民側の地盤変動監視会議を適宜開いて、事業者の協力を得て観測結果の検討を行っている。

（庄戸三丁目 田中克己）