



# 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372号

(創刊 1988.12.14)

2020.09.06.

## 金井污水幹線と南線の離隔問題

8月18日(火)金井污水幹線の離隔変更についての説明が公田笠間トンネル工事区の工事長からありました。近隣住民の要求で開催されたもので、連協から2名と長谷川市議事務所から3名を加えた計7名が参加しました。

従前の離隔寸法313mmを今般1mに変更しましたが、この変更は2016年度に行った污水幹線の調査で污水幹線の地中深度が設計資料の寸法と異なっており、僅か3cmしかシールドトンネルと離隔がないことが判明した結果設計変更せざるを得なかったものです。

しかもこの変更にあたっては縦断勾配が道路構造令の規定の4%を超える部分の長さが制限を超えています。計算で車速が二分の一以下に落ちないことを検証したことで済ましています。

計算式、係数等数字を明示せず検証したから大丈夫との説明は、神戸橋のルーバー部から通常は排ガスが出ないことを計算で確認したから大丈夫との説明と全く同じであり到底納得できません。

3年以上前に離隔寸法が取れないことが判明していながら横浜市への正式な通知はこれまで行われず、この7月に変更の協議書を提出したとのこと。住民だけでなく市に対してもまともに向き合わないNEXCO東に怒りを覚えます。(ネオポリス H.O)

## シールド機 現場見学と説明会

10月のシールドマシン掘進を控え、住民説明会と合わせて、新型コロナウイルス感染症などで延期されていた現場見学会が8月21日(金)に開催されました。

コートハウス自治会と西ヶ谷ハイツ自治会が対象で計36名が参加。コロナ対策のため体温測定、記帳、手指消毒を行い14時から見学開始。



(防音ハウス内)



(巨大なシールドマシン)

## 参加者の感想です。

- ①掘削時にコンクリートセグメントを機械で自動的にはめ込み、同時に土質・地下水影響を計測しながら移動していく。昔の掘削機での人力掘とは隔世の感がありました。シールドマシン採用が道路運動の成果なのだろうか。と30年の歳月が脳裏をよぎりました。(T)
- ②工事現場を見る機会はなかなかないと思い参加しました。巨大なシールドマシンにも圧倒されました。完成後の公害、騒音、振動など心配はありますが、今の環境を出来るだけ壊さない事をお願いしたいと思います。(Y,N)
- ③環境対策がとられているが、その実際を多くの目・耳で監視していかなければならない。(高村 R)

## 全国公害被害者総行動デーに伴う 国交省要請行動報告

6月の第45回全国公害被害者総行動デーは新型コロナ問題から集団化行動は中止され、各省庁要請行動は各団体夫々が行うこととなった。連協は8月25日国交省道路局への単独要請行動を行った。

要請内容は下記であるが**国交省からは単に現地からのこれまでの回答と同じことの読み上げだけで何ら進展は無かった。**

(要請内容)

- ①換気所に脱硝装置を設置
- ②桂台トンネル上り線非常駐車帯は下り線位置と対面の送電線下に移動
- ③湘南桂台地区「上郷公田線」の地上部を掘割地下化
- ④桂台西地区の上郷公田線の防音壁、景観対策を行うこと

**回答を受け予め用意していた①及び②における「補足書」を提出し、要請の論点と事実関係を示し道路行政の監督官庁として事実を審査して対応することを求めた。**

(補足書の論点要旨)

### ①脱硝装置設置について

- ・アセス時の事業者の見解書を提出するので、環境基準値以内であることを持って設置の必要はないとする根拠の是非を確認すること。
- ・アセス時の環境影響予測評価において、**換気所からの寄与度は周辺環境現況値の1/300程度(0.00007ppm)**であると示されている。この「1/300程度の影響」ということは環境には影響を与えないと言うことに他ならないことである。

・その様な予測評価のもとで事業者は「**将来脱硝技術が実用化された時点において設置を検討する**」と見解書に記したのである。**環境基準値内にあることの是非とは次元が違うことである。**

(注) これは横環南線から環境へのインパクト、NO<sub>2</sub>の総量の低減化の必要性に応じたものである。すなわち、全線8.9kmのうち70%がトンネルでの計画であり換気所に脱硝装置を設置することで、トンネル区間70%×NO<sub>2</sub>除去率80%とすれば、全線からのNO<sub>2</sub>排出量は56%低減される。この環境対策の理念が「脱硝技術

の実用化された場合に設置の検討」のアセス時の事業者の姿である。横環北線・北西線においてもトンネル主体の道路、環境基準値内にあることは南線と同様であり総量低減化の理念から脱硝装置が設置されたものであると言える。

### ②非常駐車帯位置変更について

- ・NEXCOはトンネルという言葉に固執して、初期計画の桂台トンネルの中央部が望ましいと言っているに過ぎなく、**公田掘割部、及び神戸橋部の閉鎖化により大きくトンネルは変更されており桂台トンネル中央部の概念は破綻している。**
- ・強制収用時に道路構造令では非常駐車帯は1500m以内で必要だが1400mの桂台トンネルは収用対象地に入れなかった(2014年12月9日NEXCOの回答)。しかし、当初計画のトンネル中央部での用地買収交渉を行い、上下線とも地権者の拒否に遭い一回目の移動が行われた。下り線は再び地権者の拒否に遭い二回目の移動(送電線下、市の用地)となった。
- ・上り線は住民要請の下り線の対面位置(送電線下、民地)への移動を拒否しているが、**僅か80㎡の地上権の取得であること、現在地での安全対策等の解析を行っていくとしていること、又、下り線での市用地の取得費はあるはずであり、費用面からも影響を与えるものではない。**
- ・これら経緯を考え得るに当初計画時の安易な用地取得計画のミスを負うことなく住民に押し付けることで組織のメンツを保とうとする行為と見える。なお、事業者の横浜市からの回答として、③はこれまでの内容、④の防音壁設置は供用後の状況による、との代弁があった。

(事務局長 長谷川誠二)

## 対外活動報告

08/08 早稲田議員、長谷川議員打合せ

(あーすぷらざ 会長)

08/18 笠間公田トンネル離隔問題のNEXCO工事長の説明会(会長他6名)

08/24 国交省要請(公共事業改革市民会議、会長)

08/25 国交省要請行動(会長他4名)

08/27 長谷川えつ子市議事務所訪問現況報告(会長、事務局長)

08/31 次回 質問・回答会議への質問書提出