



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

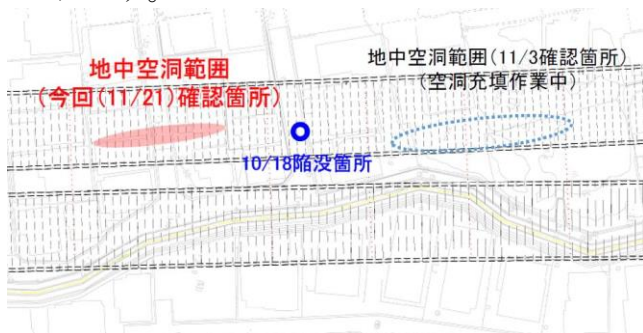
第375号

(創刊 1988.12.14)

2020.12.06.

東京外環でまたトラブル発生！ その最中の訴訟は？

先月号(374号)でお知らせした東京外環のトンネル掘削工事で、重大な問題がその後2件発生しました。既にお伝えしたように直径16mのシールドマシンで住宅街の地下40m以上の深さを掘り進んだ1か月後の10月18日に、陥没事故が発生しましたが、その延長線上30m位の地下5m位になんと長さ30m幅5m高さ5mの空洞が続いて2件発見されたのです。11月2日と21日です。



(注：外環のシールドトンネルは左右に走り、地下に3か所の空洞、地表には住居が密集している。

NEXCO 東日本のHPより引用)

上図で見るとおりシールドマシンの通り道の真上であり、その影響であることは間違いないでしょう。その2件目は陥没事故の調査のため11月21日夜にNEXCOがボーリング調査をしている最中にこの空洞を発見し、付近の住宅7軒に避難を呼びかけました。現在は南方向に向かう工事での事故であり逆方向の北に向かう工事でも同じ地質を通ることで同じような危険が予知されます。

11月24日の東京地裁での外環差止め訴訟では、現地の真上に住んでいる住民の真に迫る口頭弁論が行われ、裁判長も真剣に

耳を傾けていたことが印象に残ります。

裁判終了後の衆議院会館での反省会では、同じような住宅街にシールドが掘削する環境にある横環南の立場として、「我が事のように感じます。横環南ではこれから15m径のシールドマシンが発進します。この貴重な経験を是非聞かせてください。」とお願いし了解を頂きました。

なおメディアを賑わしている事件である上にコロナ禍での裁判であり、傍聴席は50%に抑えられ抽選に通った50人のみの傍聴でした。

終了後の議員会館での報告会も満員盛況で多くの議員も駆けつけ、大深度法は違憲と訴えていました。

地盤改良を一部で行ったとはいえ、埋め立て地盤を通る南線でも同じことが起こる可能性が高いと考える必要があります。監視を強化しましょう。(会長 比留間)

横浜市環境影響審査課ヒヤリング

前月の連協ニュース第374号に報告のように釜利谷開口部からのNOx排出量が全体の38%と笠間、公田換気所より多量となったことに関して「アセスの基本事項に係わるものではないか」と横浜市(環境創造局)の考え方・対応について11月10日に長谷川えつ子市議によるヒヤリングが行われ、連協も同席させて頂いた。

【横浜市 環境影響評価審査課の回答】

アセス審査は平成7年で終了している。手続き的には、法の対象要件としては供用後の測定において環境保全目標値を逸脱している場合は指導することとなる。

→質疑内容は裏面へ続く

【質疑】

①環境創造局は今回の計画変更、排ガス量の変化数値は把握していたか？

(回答) 計画変更は聞いていた(変更後の数値の確認回答は不明瞭であった)。審査課としては住民に十分な説明をするよう事業者に求めた。

②大きな計画変更に対して市民の生活をどう守っていくかの視点で対応してないのではないかと私共住民には思える。

(回答) なし

③計画変更を聞いた時に北西線と同じように上り線・下り線其々の終端に換気所を置くというような指導が出来たのはいか。

(回答) なし

④脱硝装置設置に関し、連協ニュース 373号により住民としての見解を説明した。

(回答) 市長要請もあり事業者に設置を要請している。横浜市のNO₂の環境は30年間では大幅に改善されている。(横浜市環境管理計画2019年次報告書の表を見せてのコメント)

⇒そのような横浜市の環境の現状に対して北線及び北西線には脱硝装置が設置されているのです。南線も設置すべきと要請。

(事務局長 長谷川誠二)

対外活動報告

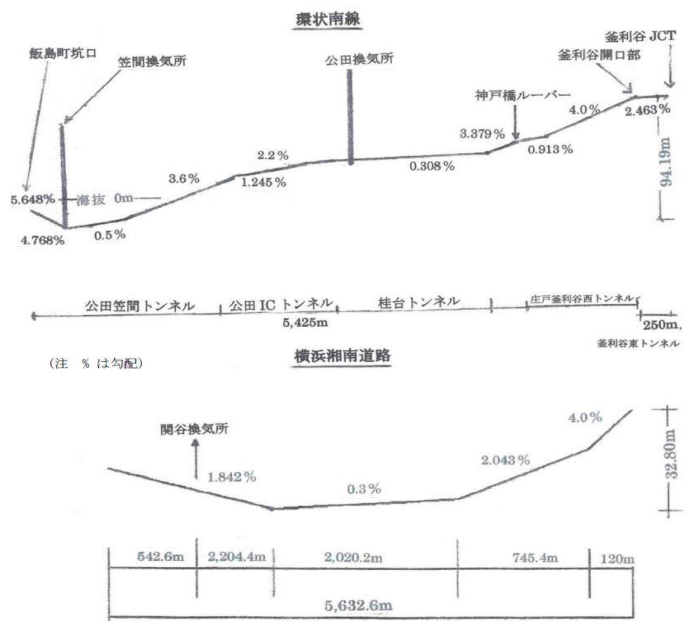
- 11/10 長谷川えつ子市議の環境創造局とのヒヤリングに同席(会長、事務局長)
- 11/24 東京外環道事業取消訴訟第9回口頭弁論傍聴・報告集会参加(会長)
- 11/25 事業者に換気所等からの排出ガス量に関する質問書の提出

新型コロナ第三波が猛威を振るっていません。皆様にはなお一層感染防止に留意お願い致します。

南線のNO_x排出量は正しいのか？

先月の連協道路ニュース 374号で釜利谷開口部からのNO_x排出量が17,428gと合計排出量45,924gの38%も占めており、住民の安心安全のためには開口部に換気所の設置が必要だと述べました。

しかしNEXCO東が質問・回答会議で示したこの排出量が果たして正しい数字なのか疑問があります。



横浜環状線のトンネル長さは上下線合わせて11,100mで高低差は94mあります。一日の走行台数は57,900台(R2.事業評価)です。それに対し、横浜湘南道路は上下線合計で11,266mと僅かに長いですが、縦断勾配は高低差33m弱と遙かに緩やかです。

しかし平成6年のアセスでは、走行台数が53,400台/日と南線に比べ8%近く少ないにも拘らずNO_xの排出量は上下線合計で190,932gと南線の4倍以上です。

平成6年のアセスから27年経過して、自動車のエンジン燃焼効率が良くなったとしても南線の排出量がこんなにも減少するのでしょうか。NEXCO東の示した排出量が正しいかどうか判断する為に、NO_x排出係数、勾配補正值、大型車混入率等のデータ及び計算式で算出根拠を説明して貰う必要があります。(ネオポリス H. O)