連協道路ニュース

第379号

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

(創刊 1988.12.14)

2021.04.04.

質問・回答会議の概要報告

3月30日質問･回答会議を開催しました。その回答概要は以下の通りです。

①笠間公田トンネルの地層、既下水道管との離隔問題

「笠間地区においてトンネルと下水道管との離隔距離は調査結果3㎝しかなくそれを約1ｍの離隔を取るようトンネルの位置を下げ沖積層には掛からない」と説明したことに対し、地層図とトンネル位置図の提出を求めていた。

説明地層図において地層の境界ギリギリで沖積層を外れた下部地層であることを確認した。(外環道の大規模地盤変動の要因に沖積層帯におけるトンネル掘削が示されている）また、東俣野幸浦線汚泥管とトンネル離隔についてはトンネルセンター直下でなく外れた位置にあり離隔は 1.6ｍであることの説明を受けた。

②南線の換気所計画変更に伴う釜利谷開口部の排ガス量問題

釜利谷開口部からの NOX 排出量はトンネル部全体の 38%が排出されることが判明（連協ニュース第374号)、開口部の閉鎖等を求めてきた。

回答は「庄戸地区住居まで 210ｍ離れておりその影響予測では 0.0003ppm の影響度であり環境影響は小さく閉鎖は考えていない」とのこれまでの回答と同様であった。公田換気所からの NOX 影響度は.00001ppm との予測でありその 30 倍も影響が大きく問題である。

特に SPM(浮遊粒子状物質)は、公田換気所では集塵器によって約90%位が除去されるのに対し、釜利谷開口部は何ら処理をされずに排出されることになる。また、影響予測評価もしない中で環境影響は小さいというのは論外であり、SPM 予測評価を行い環境影響を明らかにしたうえでの再検討を求めた。

③上郷公田線計画交通量問題

市道路局は上郷公田線の計画交通量について、これまでの 9,900 台/日であったが、昨年11月の地元住民への説明会時に、神戸橋～西ヶ谷交差点間6,200台/日、その先の桂台西地区の第4公園付近の交差点間では8,200～9,500 台/日の計画交通量との説明をしており、その変更理由の説明を求めた。

回答は、6,200台/日の値は国交省のデータに基づくものであり市では判らないが（それぞれが正しいデータとのことの様)、上郷公田線の計画交通量は2車線区間では9,500台/日であるとの回答であった。

しかるに、昨年12月の西ヶ谷地区の３町会住民説明会時に於いても、市道路局は西ヶ谷交差点～上郷公田線トンネル間は6,200台/日の計画交通量であり騒音対策は不必要との回答をしており、計画交通量はあくまでも 9,500 台/日とする回答と全く整合性を欠いている。

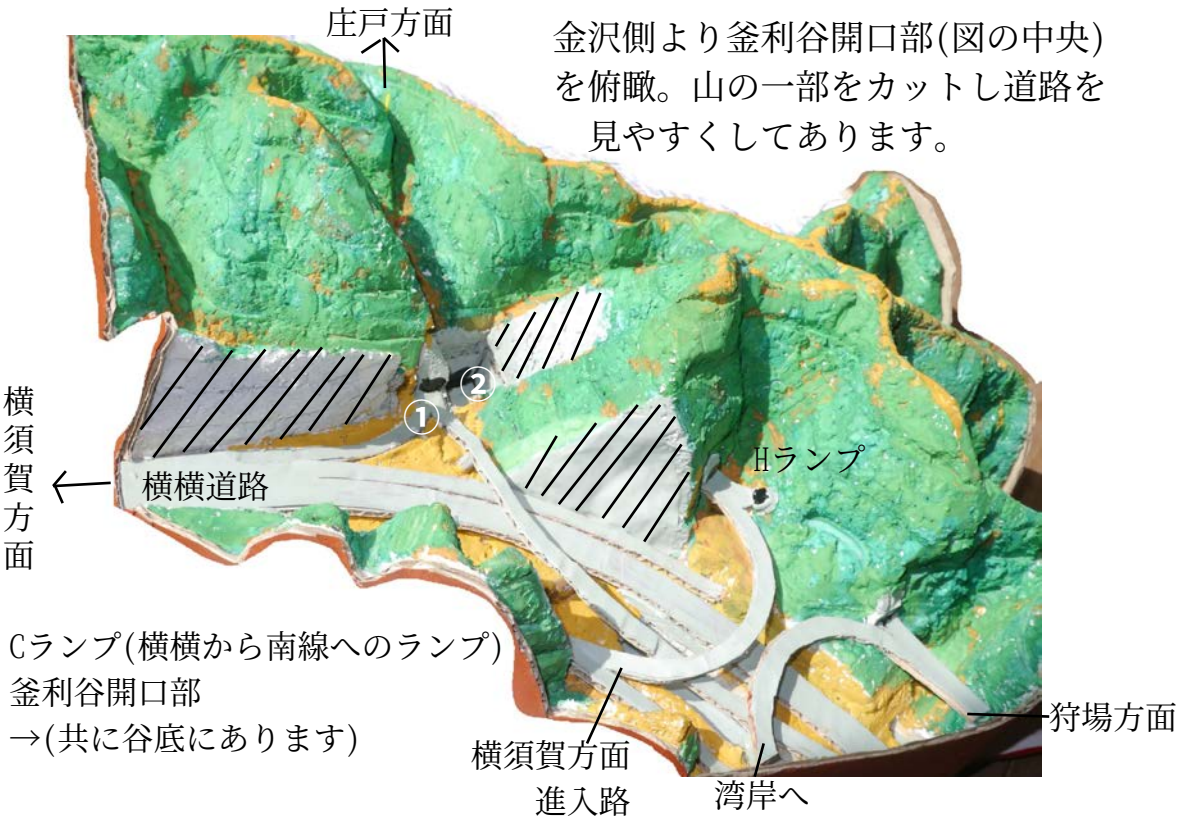
改めて、国交省、市道路局間でのデータの整合性調整を求めた。

（事務局長　長谷川誠二）

対外活動報告

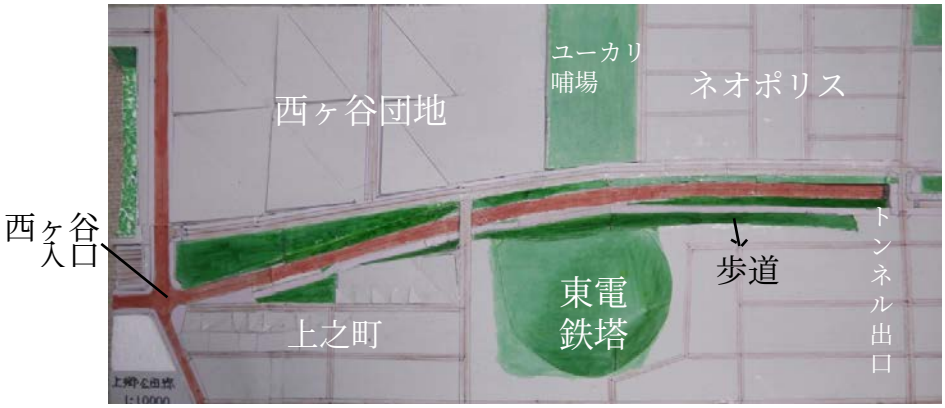
3/19　東京外環青梅IC訴訟傍聴（会長）
3/20　NEXCO庄戸トンネル見学会（会長）
3/30　事業者との質問・回答会議
　　於西ヶ谷
4/01　相模原リニア問題打合せ
　　（橋本公民館　会長）

釜利谷開口部ジオラマ



釜利谷開口部ジオラマは庄戸との位置関係を立体的表しています。垂直方向を 3.4 倍にすることで高低差を強調しました。この開口部からは環状南線全線の NOx 発生量の 38%が放出されます。PM2.5 を含む SPM も同じ割合で除去されずに出て来ます。NEXCO から庄戸 3 丁目へ、釜利谷開口部等からの NO_2 の環境影響寄与度は 0.0003ppm と小さく、環境基準に収まっているので問題ないとの説明がありましたが、公田換気所の寄与度 0.00001ppm に比べれば 30 倍も大きいのです。開口部からの排気ガスは拡散されず、東風が吹けば谷筋を伝って庄戸の住宅地に流れ込む心配があります。

上郷公田線



上郷公田線のジオラマで特に見て頂きたいところは、湘南桂台からトンネルを抜けた地点に当初計画されていた上り線への進入路が、見通しが悪くて危険との理由で取り止めになり、その代わりに設置されることになった歩道です。
縦断勾配 8%で計画交通量 9,500 台/日の騒音と排気ガスが心配な道路に沿って途中で脇道に逸れることのできない歩道を設ける必要があるのでしょうか。（ネオポリス　大橋）