連協道路ニュース

第384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)

2021.09.05.

コロナ禍の中でのご挨拶

医療関係者よりの提言もあり、非常事態宣言下の感染拡大を受け連協としてその活動の起点である全体会議はお休みとし、メール等の手段を用いて紙上での会議、あるいはZOOM等を利用したリモート会議とさせて頂きたく連協を代表としてここにお知らせ致します。

なおコロナ禍の中でも協力して発行を続けておりますこの「連協道路ニュース」は、会員皆様との尊い絆として万難を排して発行させて頂く所存ですので、併せてご理解を願います。又、その後の状況を勘案して更なる活動を開始することをお約束します。

(会長 比留間 哲生)

事業者との質問・回答会議報告(2)

7月1日(木)の質問・回答会議は第382号(7月4日)にて概要報告しました。

本文は未報告分の概要報告です。

○笠間公田トンネルの飯島町坑口を出てからの擁壁部の排ガス量の扱いについて

NOx排出量について、笠間公田トンネルから釜利谷開口部間のどこからどれだけの排出量であるか、且つ、アセス時、換気所計画変更前、変更後に行ける変遷値が示された。この中で笠間換気所の排ガス量負担分について「飯島町坑口を出てから擁壁部を含む320m分について換気所負担分としている」との説明があった。

トンネル坑口を出た開放部では大気中に放出されるのであり、その付近には笠間町③のアセスポイントがあり換気所に吸引されるとする前提には、アセスポイントの予測評価に影響の疑問がある。再度確認して行くことした。

○勾配を持つトンネルのNOx排出量算出の疑問

桂台トンネルから庄戸トンネル釜利谷開口部間は上り勾配である。NOx算出については「勾配4%を超える部分は係数が4%までしかないため4%値で算出している、上り下りの排出量トータルで考えればそんなに差は無い」との回答であった。4%を超える場合の補正係数をきちんと算出しての再計算を要求した。

○自動車からのPM2.5の排出量について

換気所の集装置にはPM2.5を除去できる装置の設置の要求及び自動車からのPM2.5の車種毎の排出量の質問してきている。これに対し「PM2.5除去装置設置計画は無い、また、環境影響照査は道路環境影響評価技術手法に従って行っており自動車のPM2.5排出値は解らない、ネット等でも探したが解らない」との前回回答であったため、社内の総合技術センター、技術研究所等を含めた事業者の総力を挙げての調査を要求していた。しかし、今回の回答も「ほぼ前回と同様」であった。

既にPM2.5の環境基準は制定されているのであって少なくとも制定に際して固定発生源と自動車排出源の調査しているはずである。SDGsへの取組みを経営計画に挙げている道路公害発生企業として一事業所だけの問題でなく全社として取り組むよう再度要請した。

(事務局長 長谷川誠二)

対外活動報告

08/06、08/20, 09/03
騒音振動調査会(ZOOM会議 会長)

08/07 道路全国連幹事会
(オンラインZOOM会議 会長)

08/16「8月24日予定の国交省要請行動」延期申入れ(時期未定、緊急事態宣言延長と50%外出自粛要請に呼応)

08/17 岩崎ひろし、長谷川えつ子議員訪問
(各事務所 道路全国連45年史贈呈)

シールドマシン　三ヶ所で停止

１．桂台トンネルのシールドマシン故障

7月13日のシールドトンネル見学会の数日後、騒音と振動の状況確認に現地へ行った際マシンが動いていないことに気づきました。8月6日にNEXCO東が「カッターを回転させる駆動用モーターが故障したため、点検と部品交換のため掘進を一時停止している」とのチラシを近隣住民に配布しました。故障の具体的な内容や停止期間等については一切不明で再開については改めて知らせるとのこと。

「よこかんみなみ」HPの情報や、近隣自治会が問い合わせて分かったことは、マシン停止は7月14日、発進立坑から390m進んだ湘南桂台に差し掛かる位置です。8月25日までに駆動用モーター16台を全て取り外し工場へ持ち帰った、と知らされ驚きました。マシンは野島層の砂岩と泥岩二層の地層を掘進しています。モーター全てが一度に不具合を起こすような事態は想像できません。点検修理或いは交換の上、再度搬入取り付けして掘進開始するには早くても11月迄掛かるでしょう。長期間停止によりカッターチャンバー内の掘削土が分離固結して再起動にてこずれば、外環道事故と同様の事態を招くのではないかと心配です。

（ネオポリスH.O）

２．横湘道路シールド１号機の事故停止

横湘シールドマシン１号機は2019年11月に発進立坑から約400mの位置で停止した。境川左岸（東側）の埋設障害物にシールド機が接触して停止と判明。調査の結果、13本のH型鋼が埋設されていることが分かり、地上からの引き抜きを試みたが、3本は途中で切れて破損片が残り、カッタービットの破損も予測され、人が入って作業するため深さ約30mの立坑をシールド機の前面に掘った。

詳細調査を行い、ビットなどの交換、修理、と支障物破片を取り除く作業を立坑で行った。更に詳細な点検・修理は城南の回転立坑で行うこととし7月に作業再開し、8月中に境川を越えた。

結局1年7か月の間停止し、また回転立坑での点検・修理が必要なので供用年度の見直しが必要なる。

今回の障害物は関係する施設管理者台帳に載っていなかったので予見できなかったことになっているが、台帳等に頼るだけでなく電磁波、磁気などを活用した調査の実施が必要だ。また、摩耗検知ビットの採用などにより障害検知能力の向上を他の工事にも活用すべきである。（新風台　三道）

３．東京外環その後

東京外環の工事状況は私たち横環南の貴重な参考資料となりますので、このニュースでも度々取り上げさせて頂いております。昨年10月の陥没事故から始まり度重なる巨大な空洞発生の事故を起こしながら、今年の3月に10年延長の事業認可がなされました。10回を超える事業差止訴訟もその認可を受けて事業取消訴訟に切り替えました。

再発防止対策の具体的内容を未だに出せず明らかでない状況で、シールドマシンは停止中のままです。そのような状況の中、事業者は陥没した調布北部の大泉JCT工事で7月15日にシールドマシンを発進させました。外環反対13団体は、直ちに事業者に対して住民説明会もないシールドマシンの再稼働に断固抗議し、再稼働の中止を求めました。なお陥没事故を起こした調布の該当地区では、その沿線上の住宅地の地下で工事するため住居を一定期間の強制的移転が要求されており、大問題になっています。

上記に見るように東京外環の建設工事が横環南と違うところは深度40mを超える地下での工事であることです。そこには地上の財産権が及ばず、事業者による住民への丁寧な説明なしで勝手に工事が可能であることです。事業がいわゆる大深度地下法に守られているからです。同じ工法を取るこれからのリニア建設工事でも同様なことが起こることが心配です。我々はお互いに経験を共有し合いながら助け合うことを確認しています。　　（会長　比留間）

掘削面を視認せず盲目的に掘るシールドマシンの問題点が露呈した出来事です。

シールド神話は崩壊です。