

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 387 号

(創刊 1988.12.14)

2021.12.05.

事業者との質問・回答会議 (10月26日)報告

10月26日、本年3回目の事業者との質 問・回答会議を開催した。

1. 換気所等トンネルからの NO x 排出量

横環南線トンネルは公田掘割部閉鎖、神 戸橋部のルーバー化及び換気所の吸引方法 変更(2019 年 1 月計画変更) により一本の トンネルとなった。トンネルからの排ガス は4カ所(笠間口、笠間換気所、公田換気 所、釜利谷開口部)となり、各排出口のNOx 排出量を求めた結果、2020年10月に以下 が示された。

場所	排出量	排出割合	負担長 m
	g/ 日	%	(トンネル)
釜利谷	17,428	38	2,960
開口部			
公田	13,829	30	5,390
換気所			
笠間	6,417	14	2,470
換気所			
笠間町	8,250	18	950
合計	45,928	100	11,770

問題① 上表から、換気所計画変更後は笠 間換気所と公田換気所2カ所の放出分は 44%しかなく、未処理のままでモヤモヤと 坑口から放出される分が56%と半分以上 なのであり、特に釜利谷開口部からは全体 の38%が放出されるのである。

問題② 上記の提示された数値において笠 間換気所には坑口から擁壁部 320m間の上 り線の排ガスを含めているとの説明があり、 なぜ含めるかに疑問があり3回に亘り理由

を追及した。今回の回答で、「笠間町」の排 出量 8.250g/日(*負担長 950m) はトンネ ル笠間坑口からの排出量でなく、坑口から 40m離れた地点の**笠間アセスポイント**(道 路からの影響予測地点の一つ) の予測評価 に使った **NOx 量であった**ことが判明した。 求めていたのはトンネルからの排出量で

あり、違う数値を提示し誤った数値である ことに気付かず固執して来たと言える。

笠間坑口からの放出量は下り線の笠間換 気所からの310m分のみであってそのNOx 量値は出していないとの回答であった。

ちなみに、提示の負担長数値から当方で 試算すると、笠間坑口からは2,692g/日(* 負担長 310m分)、トンネル全体では 45,924 ⇒40,370g/日となる。従って、**釜利谷開**口 部からは 43%分の放出となりトンネルの 約半分が放出されるのである。(アセス時は トンネル区間の13%であった)

都市計画決定時の換気所を用いた環境対 策の目的が根本的に変わってしまっている。

釜利谷開口部は排ガス処理設備の追加設 置を要求しているが、事業者は「住宅地ま では 210m離れており環境基準値以下であ り、付ける予定は無い」と回答しているが 懸かる状況から、新たな釜利谷開口部にお ける環境対策を行うべきである。

問題③ 笠間町 (アセスポイント地点) の 負担長 950mについては、坑口から 320m 間の上下線分と下り線の笠間換気所からの 310m の負担長 950mで予測評価を行って 居るとの回答であった。坑口から 320m先 は NEXCO と国交省の工事分担境界であり 320m の根拠を求めたところ、道路環境影 響評価の技術手法上は 240mであるが安全 のために 320mとしたとの回答であった。 安易に技術基準を逸脱したことは大問題で ありその根拠を求めていく。

2. 上郷公田線の神戸橋〜西ヶ谷ハイツ交差点間の計画交通量 6200 台/日問題

上郷公田線の東側の2車線道路は計画交通量が9,900台/日から9,500台/日計画交通量となった。計画交通量を選定のための各交差点間の将来推定交通量も変更となり、神戸橋から西ヶ谷交差点間は9,900台/日から6,200台/日と40%も減少しており、前回の質問・回答会議で減少の根拠を問い質した。(連協ニュース383号、本年8月号に詳細に報告しており参照下さい)

今回も減少の根拠を問い質したが、横浜 市道路局は国交省の全国の将来予測交通量 の算出数値を貰ったものであり説明は出来 ない。国交省は5年に一度の交通センサス 調査データと全国大の OD 表(車の移動推 定)から出てきた数値であって、センサス 調査をしていない各交差点間の車の出入り を見ているものではないのでこれ以上の説 明できない、と前回と同様、全く訳の分か らない回答を繰り返した。今後も追及して いきたい。

3. 自動車車種ごとの PM2.5 について

どのくらいが車から排出されているかの質問には、前回と同様、調べたが解らないとの回答であった。SDGsを経営理念に掲げる事業者として全くお粗末な態であり、これ以上の進展は望めないため打ち切りとした。 (事務局長 長谷川誠二)

計 報

去る 11 月 9 日、元連協会長の山口藤造さん(湘南桂台の生活と環境を守る会)が 87 才でお亡くなりになりました。皆様ご承知のように連協は昭和 63 年(1988 年)にスタートし、平成年号が連協の創立周年と同じで今年は 33 周年になります。

山口さんは連協の三代目の会長として平成2年から激動の5年間を務められました。なかでも連協設立の原点である「この用地は都市計画道路幹線予定地です」と住民を騙した不当表示を責め、損害賠償請求の原告団の代表として山口さん等が立ち上がりました。これを起点に事業者を追求する質問集会を立ち上げその後膨大な質問集会記

録が作成され国会図書館にも納本され連協 の活動が全国に公開されています。

又、連協のトラスト活動も山口さんの会 長時に開始されました。

この度連協を代表して私がお通夜に参列 し御礼を霊前に申し上げました。ご冥福を お祈りいたします。 (会長 比留間)

道路全国連 全国交流集会報告

第 46 回道路全国連交流集会は、コロナ禍のためウエブを併用し、11 月 14 日に東京経済大学を拠点に開催された。

基調講演に続き、奈良女子大学の中山徹教授は「人口減少時代のまちづくり」の演題で、「将来の人口減に伴う街づくりは市中集中型となり、郊外は捨て去られ過疎化していく」との予測が述べられた。

地方創生の掛け声のもと、行政努力が講じられているが、合計特殊出生率は予測を下回り、又コロナ禍のため更に減少している。人口は首都圏や地方中核都市に集中し、大都市構想ではなく小さくまとまった都市、コンパクトシティを目指すべきである。

将来的人口減少を見据え、都市の在り方を考えなければいけないとの趣旨であった。

次いで、各地の道路関係団体から現状報告があり、連協も含めて何れも道路による公害問題、事業者との交渉問題等、共通する課題が報告されたが、連協のように事業者との話し合いが出る団体は一つも無い事に気付かされる。事業者は各地で最低限の説明会を行うが、個々の問題に関しては何ら回答しようとしないし、情報公開もしない。

それに比し連協は定期的に問題点を追及すべく、質問・回答会議を定期的に開催出来ている。 2005年の事業評価監視委員会付帯意見(住民の理解が不可欠、万全の環境対策)を勝ち取ったことが、如何に連協活動に有効に働いているかが解かります。 (事務局)

対外活動報告

11/14 道路全国連 第 46 回全国交流集会 (会場:東京経済大学&Z00M 会議 (6 名参加)

11/15 早稲田ゆき議員(鎌倉芸術館 会長 横環 南問題の要請確認)

11/05~26 (毎週金)外環振動・低周波騒音調査会 Z00M 会議(会長参加)