

平成21年5月18日

東日本高速道路株式会社
関東支社横浜工事事務所
栄東工事長 加藤 健治

抗議文の提出について（回答）

貴会ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。平素より、弊社事業に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

平成21年4月19日付けで弊社社長及び関東支社長宛に提出された「抗議文」について、以下のとおり回答いたします。

なお、社長及び関東支社長に提出されておりますが、高速横浜環状南線の事業についての内容であるため、事業を担当しております当職より回答致します。

1. そもそもこの技術検討会は、横浜市の要請に基づいて、2008年2月2日の第25回協議会において横浜市議会議員三名の立会いの下、事業者との話し合いで開催が決定したものです。

すなわち、2008年1月に東日本高速道路株が、「話し合い中は、事業を進めない。」の約束を踏みにじり庄戸地区道路予定地内でボーリング調査を強行したため、この事態の收拾のために乗り出した横浜市が、同社に対して「幅広い案（環状4号線下越し化案）」を検討するよう要請し、設立された。

（回答）

技術検討会設置の趣旨は、平成20年6月22日の第三回技術検討会（仮称）にご提示しましたように、次の通りと認識しております。

『横浜環状南線の道路構造は、庄戸地区においては地下構造、神戸橋地区においては高架構造として計画決定され、事業が進められているところである。』

この計画について、庄戸1、4、5丁目及び港南台コートハウス、西ヶ谷の各自治会は、工事公害や周辺家屋の地盤変位への懸念が大きい他に、高架橋による騒音、振動、低周波振動の招来、庄戸の直近家屋への直接的な影響や神戸橋地区の景観の劣悪化さらに大気環境の悪化などから、環状4号線を下越える計画への見直しを求めている。また、同自治会は、「環状4号線下越えルート」は実現性が高いものであり、完全地下ルート化によって周辺環境を現状のまま維持できると見ている。また庄戸地域の一部の盛土部分や土被りが浅いことから非開削の場合でも NATM 工法では不安があるため、他地区で採用され、その根拠として「環境への影響が最小」と説明されているシールド工法に転換すべきであると主張している。環状4号線下越えルートを採用しシールド工法に転換すれば、釜利谷から笠間町まで地下一貫工事により工事公害の大幅な低減が可能になるほか、工期の大幅な短縮と工事費の削減も可能になると見ている。

一方、事業者のNEXCO東日本は、現計画が自然・住環境、エネルギー効率、コスト及び工期等を総合的に勘案して適切なものであると判断しており、加えて施工後の緑地整備等による魅力的な住環境の創造や、緊急避難路の確保による地域防災力の向上等にも資するものと考えている。

さらに、庄戸地区のトンネル構造については施工時の住環境への影響を考慮し、沈下対策工法と計測施工による地表面沈下予防を含む非開削工法の適用について検討を進めているところである。

これらの状況を踏まえ、横浜市より事業者のNEXCO東日本に、「環状4号線下越えルート」の検討について要請があった。この要請を受け、NEXCO東日本はこの検討を行うこととし、あわせて当該地域の道路構造について地域住民と事業者が技術的課題を含む話し合いを行う場として本検討会を設置するものである。』

2. 2008年4月の第1回の技術検討会において事業者は、今後、原則毎月1回開催される技術検討会では、誠意を持って下越え案の検討も行う。秋までに取り纏めを予定しているトンネル概略設計は、下越え案が採用されれば予定時期は変更される、を確約して話し合いをスタートさせた。

(回答)

については、平成20年4月から一年に亘り、地元の方と事業者3者による、10回の技術検討会、2回の協議会において、誠意を持って下越え案も検討し、話し合いをさせていただいてきたものと認識しております。

については、一部の住民の方々によって行われた地質調査に対する妨害行為により、円滑な業務執行に支障が生じたため、結果として、設計検討の予定時期の変更を余儀なくされているところです。なお、道路計画を抜本的に見直す場合には、変更事案の程度や範囲などに応じて、所要の作業や手続きに一定の期間が必要となります。

3. 「下越え化」の実現のために解決すべき課題を積み残したまま、第2回庄戸トンネル検討会開催前の話し合いを拒否したのは誠に遺憾です。

しかも、事業者が町会に提示した「橋梁案」に係わる資料に対して、町会は、「質問は後日行うので、意見を保留する。」と申し入れたのにも拘わらず、これも含めて拒否したことは、話し合いそのものを行う姿勢がないことを示すものであり、承服出来ません。直ちに同検討会開催を延期し、話し合いを再開するよう要求します。

(回答)

第2回庄戸トンネル検討会開催前の話し合いを拒否したという事実は認められず、事業者といたしましては、今後とも話し合いを継続させていただく所存であることを、検討会においても、お伝えさせていただいているところです。

これまでも、お伝えしているとおり、横浜環状南線は、国の「目標宣言プロジェクト」においても、平成27年度を開通目標とし、徹底した事業進捗管理のもとで進めていくこととされ、また、首都圏3環状道路を形成する道路として早期整備が求められており、地域の皆様からも早期開通を望む声が多数寄せられているところです。このため、所要の調査・設計等の進捗を図りつつ、貴会をはじめとした住民の皆様との話し合いを行い、事業の理解が得られるよう努めてまいり所存です。

4 . 同席した国土交通省横浜国道事務所、横浜市道路局の交渉責任者が、話合いの拒否に協力したのは納得出来ません。

特に、技術検討会設立に介在した横浜市が、話合いの拒否に同調したことは市民の信頼を裏切るものであり、本件についての責任者の釈明を要求します。

なお、町会が横浜市に対して「第2回庄戸トンネル検討会が構造・工法を審議する前に、横断方向での地質調査をすることの重要性」を申入れていることについて適切な説明もなく、話合いの拒否に協力した事についても納得する説明を求めます。

(回答)

3への回答と同じ

5 . 今回事業者が提示した「現計画(橋梁化案)と下越え化案の比較表」は、事業者にとって都合の良い内容となっており、「橋梁化」をこり押しするためのものにほかなりません。

事業者が2008年5月に提示した同比較表では、「環境影響比較項目」のほぼ全てにおいて「下越え化案」が「橋梁化案」に比べて優位であると評価しているにも拘わらず、今回、評価が逆転していることは作偽的です。公正な評価での修正を求めます。

(回答)

現計画(橋梁案)は、「高速横浜環状南線 環境影響評価審査書に対する報告書」において「土地利用の状況、地形等自然環境の状況、道路の性格、交通安全性、接続する道路との関係、鉄道や道路あるいは河川との交差方法等を総合的に考慮し、最も適した道路構造を選定しております。」とされているところです。一方、下越え化案は、「第2回庄戸トンネル検討会」において、「ランプ縦断の変更を余儀なくされ、釜利谷ジャンクション周辺の樹木を大量に伐採することとなり、円海山の自然改変面積の増大が課題となる。さらに、釜利谷ジャンクションのランプトンネル内で分合流が生じるなど幾何構造が厳しくなるため、事故・渋滞リスクが増大するとともに、交通安全性や防災対策が課題となる。」とされたところです。

事業者といたしましては、これらの結果も踏まえ、現計画縦断が妥当と判断し、今後、さらに詳細な検討を進めていく予定です。

また、同検討会で「分合流部は、非開削工法(NATM工法)の適用性があると考えられる。低土被り部は、土被りが確保できない区間もあるため、非開削工法の適用性は低い。」とされたところですが、さらなる検討を続けていく予定です。

6 . 以上、町会は事業者の今回の行為を容認する事は出来ません。「現計画(橋梁化)」での事業強行に反対の意を表明します。併せて、話合いに基づき作成した第2回庄戸トンネル検討会に提出する全ての資料の公開を要求し、第9回技術検討会の合意に基づき、住環境保全の視点纏めた同比較表に対する町会見解と町会が作成した「比較表」を別添のとおり提出するので、直ちに第2回庄戸トンネル検討会へ提出することを要求します。

(回答)

第2回庄戸トンネル検討会は、過日開催したところであり、会議資料、議事要旨については、後日、ウェブサイトに掲載させていただく予定です。(<http://yokokan-minami.com>)