

事業者との質問・回答会議議事メモ（国交省送付済み）

2014.12.23 長谷川（記）

- 日時 2014年12月9日 15時～17時 於：庄戸コミュニティ
- 出席者 連協：比留間会長、田中・高村副会長、永田、大橋、笹原、信田、長谷川
事業者：（横浜国道事務所）松實計画課長他1人
（NEXCO）丸山副所長
（横浜市道路局）中村事業調整課長他2人

（開会に先立ち）比留間会長挨拶

- ・庄戸ボーリング調査に関して Nexco は話にならないようなことをやっていて、松實課長に国としてまとめるように言ってきたが、無視している。今もそうである。住民は、町会として活動して町会にきちんと挨拶することを再三申し入れているが無視している。横環南の進め方、なんでそこまでやりだしたのか、全く理解に苦しむ。今までの質問に十分回答していないこともある。
- ・国民が何を言ってもやるのだ、、、という姿勢でしょうが、我々のスタンスは住民の理解を得ることが基本であり、理解を得るようにしてもらわなければならない。そののところを頭に入れてよろしく。

[議事メモ] (A：事業者からの回答 Q：連協からの見解・質問を示す)

1. [11月17日付質問書の回答]

① 利谷 JCT に至る部分の車線数の問題について

A：丸山（NEXCO）：説明会の箇所は標準断面の箇所でこのコミュニティのワキのところを示しています。交通量は 59,400 台。指摘の箇所は IC の中のランプとランプがあるところで、こちらは暫定的な断面の箇所、ランプの中は交通量がかなり少なくなるので 4 車線で十分いけるので、4 車線で工事を進める考え方です。（Q:いくつ通るか？）約 32,000 台です。そういう中で周辺環境により影響を与えないということでの断面としている。

Q：比留間：交通量が 60,600 台の時は 3 車線だった。2 車線にしたのは 32,000 台となったからでしょうか？3 車線だったのはいくつの交通量だったのか？1,200 台減ったから 2 車線にしたのか

A：丸山：インター間の方向別等を見た時、本線を走るのが 32,000 台（*ランプへは 27,400 台ということ）

Q:比留間：ランプへの方が多くなったということですね。60,600 台が 59,400 台では 2 車線ということでは

A：丸山：59,400 に減ったからということではなく、交通量として必要な断面が 4 車線ということなんです。

Q:比留間：前でも同じでしょう、そんなに変わっていないのだから

A：丸山：当面のこの台数で、渋滞等を含めて起きないと判断した。

Q：大橋：暫定的といいましたが、今後交通量が増えた時 3 車線に増やすということですか？トンネルを 3 車線に掘りなおす？そんなことがあり得るのですか。

A：丸山：そうです。

Q：大橋：そんな馬鹿なことを誰が納得しますか。掘りなおす、出来るわけないと思いますよ。

A：丸山：出来るわけないとは考えていません。当面の考え方が曖昧との言い方もあるかもしれませんが、10年位なるか、20年位なるか？決めていないので、当面は2車線。

Q：大橋：これからの人口減を考えると、全体的に2車線で良いのですよ。計画を見直さない。

A：丸山：59,000台の交通量では渋滞が発生してしまう。

Q：大橋：横浜湘南道路は2車線でしょう。（注記：53,400台）

接続する環状南線は3車線にして、また、2車線に戻す。そんな馬鹿な計画は無いでしょう。釜利谷トンネルは3車線で掘るべきです。

Q：長谷川：新東名は、トンネルは3車線で掘って、2車線通行にしているでしょう。

Q：比留間：**60,600台の時、ランプ内の本線通行量はいくつだったのか？示してください。**

ランプの方に行く車が多くなったというなら理解できるが。で、本線量が32,000台となったのなら。

A：松實：割合は変わらないと思います。1,200台減っていることで2車線にしたことではない。

Q：比留間：**基準は何ですか**

Q：大橋：**ランプにアップした車はどこに行くのか？**

横須賀に27,000台行くのか？ 狩場方面にそんなに多く行くのか

Q：比留間：貴方達はいい加減なことをやっていた、ということですよ。

33,000台なら3車線、32,400の今は2車線。3車線としたことが間違いであった、ということですよ。60,600台が2車線で大丈夫だったとっていることです。無駄なことをやっているのです。違うというのなら、60,600台時の本線通過料を示してください。

A：丸山：本線部は合流舌先がどうか？の考え方。合流したところが標準断面です、と示してきている。

Q：長谷川：この質問項目は事業説明会時の説明と事業申請書の中身が違っていることについて問いている。事業説明会で38ページに 栄～釜利谷間は6車線と書いてあり、栄～戸塚間は4車線と書いてある。事業申請書で4車線で表示されているところがあることは、表示が間違っている、と言っている。

貴方達がやっていることは、説明会では6車線と書いてあるのがなぜ申請書では4車線で表示されているんだ、おかしいではないか、どこにも4車線なんて書いていない。

しかし、申請書で出てきた図面では4車線。嘘を説明会で云ったのか！隠していたのであれば国民をペテンにかけていることだ。

住民に説明したものと、国交大臣に申請したものとでは違っていることは無効といえる。そこを説明してください。しかるべく返答を願いたい。

なお、戸塚から栄間は、説明会資料で4車線と記しているけど貴方達のいうランプを含めての車線数表示としたら6車線という表示にならなければならないはずである。

Q：永田：6車線から4車線への変更はどこがやったのか、伺いたい。

A：松實：申請者は両社でだしているもの。両者で決めた。

Q: 永田: NEXCO が独自で行うとは思えないから、国交省が関与して決めたということで良いですね。

②桂台トンネル非常時駐車帯について

A: 丸山: 道路構造令では非常駐車帯は 1,500m 以上だと緊急的に停まれる場所があることになっている。私どもとしては設ける必要があると考えている。事業認定申請の際には、この場所に設けるとのところの限定的な説明が出来ない、、、と考えており、今回の申請余には入れていない。但し、私どもとして必要だとしており、任意交渉していくことを目指している。
桂台トンネルは 1,400m 位なので、必要だと考えているが、「そのに入れないといけない」との合理的説明が出来ないので、入れていないこと。

Q: 大橋: 申請に入れてないということは、収用は出来ないということですね。(A: 理解いただけないときは、ですね)

それはどう考えるのですか? 金をいくら積んでもいいから了解してもらおう、ということ?

A: 丸山: 当然、用地補償費は考え方が決まっているので、それ以上出すということはない。

Q: 大橋: 地権者が了承しなかったらどうするのか (A: 任意に交渉を続けていく)

それはいつまでですか、(A: 開通スケジュールを見て、最終的にはどうするかということになる)

Q: 大橋: 11 月 15 日ネオポリス自治会で NEXCO の工事長から説明会を開いて聞いている、その時にも、非常駐車帯の場所は決まっていないと説明された、どこか適当なところをこれから決めるとのことであった。

NEXCO の桂台トンネルの入札資料で行けば、場所は以前聞いたところにありますね。これは今の取りあえずというようなものではないですね。

A: 丸山: その場所についてはもともと都市計画決定された位置ということで入れさせて頂いている。用地取得が出来なかった場合にはその場所には出来ない。

Q: 大橋: (図面を示して) ここまで出来て、それで決まっていない、といえるのですか

29 年 5 月までには何が何でも金を積んで解決するということですか。30 年 6 月までは着手不可、その後 1 年以内に金を積んで退いてもらおうとの交渉をするのですね。

A: 丸山: 補償額には制約があるので、あくまでも交渉してと考えている。

Q: 大橋: 非常駐車帯が無くて供用は出来ない訳ですね。

A: 丸山: 駐車帯はきちんとその場所じゃないといけないとの縛りがなかなか難しい。当然、ある範囲の中で作ると考えているので、1500m の中のどこかに造ることを考えている。今の段階での個々の場所といえなかったことですが、

Q: 比留間: 1400m だから最悪の場合はなくすという可能性はあるのですか。

A: 丸山: 我々の方は極力つくらなければいけないと思っている。

Q: 比留間: 国の方はどうなんですか、その決定は NEXCO にお任せですか、なくてもしょうがないということですか

A: 松實: なくてもしょうがないようなことを決定しているのではない。

Q: 比留間: 任意交渉で手に入れるとのことですが、のぼり 3 軒、下り 3 件の方には交渉しているのか。どうしてもだめというときのその他のところを交渉しているのか?

A：丸山：都市計画の場所をあきらめている訳でないので交渉の最中。

Q：比留間：駄目な可能性は十分あるのだけれども、その場合のことは何も考えていないということ？

A：丸山：考えていないということではないが、その方針を変えたということではない。

Q：永田：地権者の小学を得ない限り桂台トンネルを掘ることは出来ないでしょう

A：丸山：非常駐車帯掘る行為自体はそうだが、トンネル自体は掘れる。

Q：トンネルと一体ではないのか（A：一体ですが）

都合の良いところだけを取って「道路は出来ましたよ、諦めて地上権を売ってくれ」という話をしている。地上権を得たうえで桂台トンネルを掘る工事をやるべきだ。

A：それは見解の違いである。地権者の権利を無視することは無い。見解の違いです。

Q：比留間：**非常駐車帯を造ることを国として決定したのでしょうか。それがない限りは供用にならないでしょう。それを確認したい。**

A：松實：造らないとは考えていない

（比留間：平行線のままでから次の議題に移る）

③我が国の最大のトンネルの件

A：丸山：専門機関、NEXCO では総合研究所、トンネル技術協会には、私が直接確認したことではないが、データベースとしてはそういうものは無いということだあった。

Q：永田：NEXCO だけに聞いていることではない。国交省ではどうだったか

A：松實：前もお答えしましたが、うちの方でもそういうデータベースを持っていないので判らないです。

Q：永田：事業評価監視委員会で、小泉議員は「日本最大、おそらく世界最大でしょう」と言っている。日本で最大のトンネルが解らなくてどうして最大といえるのか。コック賞は全国にトンネルをたくさん持っている。**横浜国道事務所**で解からないなら、**国交省で調べて貰いたい。**

国交省のホットステーションに言いますよ、「横浜国道事務所は知らないといっている、国交省で調べるようにと」

日本で出来ているトンネルのデータを知らずしてどうして最大という870㎡のトンネルを掘れるのか、何を参考にするのか。そういういい加減なことで済んでいる住民のことを考えていない。こんなことでは南線は止めるべきである。

Q：比留間：少なくともトンネル技術協会は何か関連のデータがあるのではないか。ありません、知りません！よくそんなことが言えますね。サービスしないのですか、仕事をやっているのですか。

Q：長谷川：丸山さんは直接調べた訳ではないというふうにおっしゃいましたが、こういう会議を開いて回答すべき時にデータベースに無い？あなたの意識を聞きたい。

データベースに無いといわれた時、どういう形で調べたのか？というような話はしなかったのですか（A：していません）そんなことで仕事をされているのですか？対話しているのですよ。お互いに信頼関係をもって、オフィシャルにやっているのですよ。データベースにありません——ああそうか！そんな程度のことでは我々に対応されているのですか

A：丸山：きゅきょ出てきたので、

Q：長谷川：**では持ち帰ってちゃんとやって頂けるんですね。**我々の意向をくんであなたたちがどういう仕事をするか、対応してもらいたい。責任者なのだから。

Q：永田：**本日のデータが無いとの回答したことを文書にして長谷川まで1週間以内位に提出してください。**

④2013年11月11日付質問書の3. 全体計画についての件

説明準備に関して、議論が噛み合わないため、別途、協議することとした。

(会議終了後の協議結果)

- (a) 2014年11月17日付質問書の回答は、本日、頂いた。懸案事項が多く出ているが、連協で整理提示して回答を頂けるようにする。
- (b) 2013年11月11日付質問書の3. 全体計画については積み残し状態（本日も具体的に回答出来ずの状態）なので、きちんと説明すること。
- (c) 工事内容の説明について（本日準備してきたとのこと）、以前、よこかんみなみ V0L33 で示された工事（14か所）の説明を求めたが、「今後の発注予定のお知らせであり提示できない」と回答を得ていたもの。

従って、提示提示できるのであれば、説明願う。

2. [会議時の質問と応答事項]

① 桂台トンネル工事の入札資料の特記仕様事項の技術開発の件

Q：大橋：13.11. 11付の積み残し分に入っているシールドマシンの安全性に関して、「工事発注の特記仕様書」に技術開発という項目がある。これは入札の仕様書、どんな工事でも技術開発というものは必ず付いてくるものか。

A：丸山：技術開発については、桂台トンネルについている。それは難度の高いシールドなので私どもとしてそういう管理をしてもらいたい、という考え方です。

Q：大橋：心配な部分を技術開発で補うということか

A：丸山：技術開発で補うということではなくて、どうやって選んでいくことのポイントとしてより今難しいところはどこだろう、っというところを管理していく。

Q：大橋：今回の技術開発は、「近接した併設トンネルをシールド鉄心？安全かつ確実にするためのモニタリングと施行関連データの収集・分析・加工とその他対象技術の開発に関するもの」とうたっている。図面を見ると15m、15mの大口径のシールドトンネル、離間距離1mと見える。だけど実際は違いますよね。

A：丸山：工事を行うときに皆様方に理解してもらいたいこと。設計どおりにやったから出来ることなく、公示に伴って計測するとかをしていかないとうまくいかない。そういうところを確認している。

Q: 並行トンネルの近接1 m間は、実際は裏込幅が28 cmあるので、実際の離間幅は44cm。上り線は良いが、下り線は出来たトンネルの横を掘っていく。場合によっては土が落ちる可能性が無いとは言えないでしょう。そのところを技術開発とうたっているのでは

A: 丸山: その通り。

Q: 大橋: 工事の説明会では、トンネルを掘ったら地下水が下がって地盤沈下するのではないかと心配し、質問すると「そんなことはありません」という。先端でもって地盤補強材とかかぜい材とか補強しますよね、北線で地盤沈下がありましたよね、とそれを聞くと、「いや、起きない、コンピュータ制御しているから、見ながらやるからそういうのは無い」との返事だ。

特記仕様書では「工事にあたっては地下水低下が考えられるから、井戸の水位を見守ること、異常時は監視員に連絡すること、シールドトンネルの掘進に当っては地盤面の変動を監視すること」となっている、その恐れがあるということ。説明会では「そんな心配はありません」との答えがバーンと出す。

トンネルが住宅ギリギリまで来るのです。もし、地盤が下がったら建物自体が危ない、そんなこと普通の人は何も知らない、

A: 丸山: です、いい加減に掘れば、オペレータ任せに適当にやっていたら心配がある。その為に地上部もそうだし、トンネル自体もいろいろな計測をしてゼネコンなりの特徴を出してください、ということが特記仕様書の目的。技術はある社とある社を比べて、各社の特徴がある。それを出しても貰って桂台でやって貰うのにどの社が良いのか? を選ぶためにやっていること。

開発しなくてもある一定の技術もあって、北線もそうですし、たまに機会が止まってしまうこともあった。それ以上に大きな事故につながったことは無い。ただ、状況はこちらと違うので、それに対して、こちらでどういうところが心配なことなのか、などの注意しなければいけないことを特記している。

開発するからそういう技術を持っていないのではないかと、思うかもしれないが、いろいろな技術を組み合わせて造っていくこと。

じゃ、技術が出来ていなくてとんねるが陥没するのではないかと指摘! 設計だけで十分でなくて、そういう監視があつてうまくいく。

Q: 近接、ということについて、何センチでの作業の実績ですか

A: 丸山: 今回桂台のやろうとしていることで、何センチということは今は、、、

Q: 比留間: **桂台トンネル、1mですべてですから、そのような例があったかどうかについて調べてください。**

② 平和台の防空壕の調査結果資料の件

Q: 永田: 平和台自治会が取り上げると思うが、

情報公開を二回したところ、市が調査した結果についても文書不存理由での非開示決定であった。10車線のトンネルが2~3本掘られるが、調査もしていなくて良く計画が立てられたものだ。調べもしないで新しいトンネルを掘る? 懇んあ計画は即中止すべきである。

A: 中村: 掘られたのは昔の話だが、防空壕があるところは非常に地盤が良いところが多い。(上公線) まだ、設計に入っていないので、設計するときには必要な調査をするし、もしあるとすれば適切な

対策を行なえば工事は十分に行えると思っている。お話を頂いたので踏まえて調査の中に入れていきます。

③ 地盤沈下の補償について

Q：名和：12月4日に横浜湘南道路について、横浜国道事務所の中村専門官、西沢用地課長から説明会を受けた。主に西沢課長が話したことについて。

かつてから聞いていた「トンネルの基底から45°の角度で補償の対象になる」ということについて、松實課長の前任の課長さんもそう言った。最低限そこは対象になると聞いていた。そこを測量するのかと聞いた。事前に調査して建物等のひずみがでればそれは補償の対象ということになっていた。

そうだとすれば事前に調査をしなければひずみが解らない。「やるのですか」と聞いた。西沢課長は「45°の線は、首都高などでやった例があるけれど、横浜湘南道路、最近の国交省所轄の道路ではそれに囚われていません」といった。何が囚われていないかという、「実質調査によって、それに基づくだけで、45°の線より内側になるか、外側になるかは、それは全然わかりません」と言った。

本当ですか？ということをお聞きしたい。

今までの話と違う。最低限45°の範囲は補償の対象になる、とのことだった。事前に測量をしておかなければ解らない。それは測量の対象ではありませんという。

どうやって、補償のことを考えるのですか？「一般の民事訴訟になりますね」という。

それはちょっと違いますね、ということになりました。

(信田：それについては、私どももいろいろな説明会で45°と聞いています)

家屋に立ち入って詳細な測量・測定をしなければいけませんね、事前・事後で。いつやるのですかと聞いたら、「そうではありません」と言った。

地盤のここまではやります、はいつ決定するのか聞いたら、「工事の直前の工事説明会でお話します」との返事であった。それでは、原案が固まっていますから、何か意義を申し立てても駄目ですね、とお話しましたが、そのままでお終いとなってしまっている。

これまで聞いていたこととは違っています。そうなんですか？お聞きしたい。

④ 小雀浄水場からの水道幹線の南線との交差の件

Q：比留間：3か所で交差することが判っている。一か所は山の中、後の**2箇所の交差の近接について、南線とどの位離れているか、について詳しいことを示して貰いたい。**(一か所とは釜利谷トンネルとの交差で、既に説明化があり、詳しく聞いている)

⑤ 南線の事業認定申請縦覧における意見書の件

Q：比留間：認定庁から起業者に対して質問が言っているはずだが、どうなっているか。(国道事務所・NEXCOが申請書を書いて、私どもはそれに対する意見書を出した。認定庁は現場のことも良く理解できないはずであり、そちらに行くはず)

A：松實：来ていない。来るものかどうかも解らない。

Q：比留間：調べて回答してください。

以上