

平成26年2月1日開催上郷公田線公聴会質問事項（想定問答）

\* 朝日平和台自治会員の笹原秀介です。住所は栄区公田町です。

\* 意見を公述致します。

私は横浜市の緊迫する財政状況に鑑み、その支出に当たっては市民の「生命・資産」の保全を第一義にすべきと考えます。

東京都心の混雑緩和などは横浜市民にとっては第二儀的なものであり、市民の「生命・資産」の保全が優先されるべき支出であります。

例えば「震度6弱以上、30年以内、78%」と高い確率が予想されている地震や地すべりその他重大災害が発生した場合、災害対策センターとなる老朽化した市庁舎建設を、道路建設などより優先すべきものであります。

災害発生時に於ける行政執行能力喪失が地域住民に多大な打撃を、そして長期間に亘ることは、伊豆大島台風災害、福島原発の事例が物語っております。

「神奈川県知事」及び「神奈川県事業認定審査会」は、限られた財政を市民の「生命・資産」の保全の為に、第一儀に支出すべきであるとの考えを、今現在直近に必要なものに配分すべきとの考えを、充分吟味ご検討の上、今回の「事業認定申請」却下を強く希望します。

以上で意見の公述を終わります。

引き続き質問に移りますが、その前に申し上げたいのは「収用法」改正時の国会特別決議、及び横浜市長の議会答弁「沿線住民には親切、丁寧に説明を行っている」との発言を重く受け止め、曖昧な回答などせず、簡、要を得た具体的且つ明解な回答をお願い致します。

さて、私の質問の基本的テーマは「なぜこの路線を選択したのか」であります。

路線選択の誤りが、地震対策等に瑕疵すなわち「キズ」となり、究極的には住民の「生命・資産の保全」に重大な影響を与えるからです。

「事業認定申請書」では、路線選択に当たっては「社会的」「技術的」「経済的」観点及び「地域環境の保全」を考慮して選定した記載しております。

私たち朝日平和台住宅地は、南北400m、東西200mの範囲に外苑に建つマンションが1棟、住宅地の中核をなす住宅が、約230戸が軒を連ねて建っております。その約一割、22軒が道路建設地なのです。 **資料～1**

まさにピッシリと建ち並んだ**住宅密集地を桂町トンネルが貫く**のです。

**この状況を事業認定申請書**（P～21）によれば、路線設定に当たっては上郷、桂台地区では住宅に与える影響が少なくなるように配慮したとあります。

ところが朝日平和台地区の記述は、**一部丘陵地を通るとのみ記載され**、住居に対する記載はありません。**記載することが出来ず丘陵地としか表現できない、いいかえれば住宅に対する影響が大きいことを反面認めているのです。**

その結果、丘陵地の地域社会は、一部がまさに消滅し、そして東西に分断されました。

これが**「事業認定申請書」記載（p～21）の、路線選定に当たっては「社会的観点」と**

「地域環境の保全」に留意した路線選定なのでしょうか。  
すなわち事業認定申請書は黒を白として記載しているのです。  
横浜市は、このような「事業認定申請書」を直ちに取り下げるべきです。

次に、事業認定申請書に記載された「技術的観点」からも、果たして路線選定が適切であったかを、具体的に質問をして、検証したいと思います。

なお、質問に対する回答を戴き、その回答を確認して、次ぎの質問に移りたいと思います。  
時間の有効使用にもなりますので、一問一答形式でお願いします。

【質問1.（地震関連）神明社下トンネル関連の質問】

資料～2.

（地震関係）の質問を行います。

1) 平成18年7月9日の横浜市回答によれば、神明社下道路予定地に土被り2Mの箇所があることを認めておりますが、この土被り2Mの箇所を、路線選定当初より認識していたか否かお尋ねします。

\*追加質問 当初より土被りが薄い箇所があることは解っていたのか。

2) しかしこの横浜市回答は、平成21年8月になり「地形でトンネルの一部が地上に露出する。その箇所はトンネル天端から約3m盛土し、土被りを確保してから工事を行う」と訂正されたのです。資料～3.

このトンネル天端露出と盛土3mが、現段階の最終数値で変更はないか。

(㊦神明社下ボーリング標高27m、この位置でのトンネル標高30mの数値を横浜市が認めたもの)

\*「事業認定申請書」記載の「技術的観点」から、この盛土3mとされた根拠を説明して欲しい。

\*この盛土3mは保護層と理解してよいのか。

\*「事業認定申請書」では土被り10mをもって基準とし、収用地と使用地に区分している。土被り3mが保護層ならば、他の箇所も3mをもって基準とし、収用地と使用地に区分しても良いことになる。

なぜ上郷公田線は10m基準なのか。

3) NATM工法は地山の支保能力を利用する工法であるとの 資料～4

説明を横浜市より再々受けているが、NATM工法の支保能力について、具体的には天端から3m盛土の箇所、あるいは土被り10m未満の「収用地」で、十分な支保能力を持つことは可能なのか、横浜市の「事業認定申請書」に記載の「技術的観点」からの見解をお尋ねしたい。

\*補助工法＝注入式長尺先受工を組み合わせても十分な支保能力を持てるか。

\*盛土にセメントミルクを注入しても、強度が保てるか。(礫で強度)

\*盛土の山を築くことになるが、避難通路への配慮・通行権についてはどう考えているか。

\* 神明社下の都市計画線に沿って住宅がある。その目と鼻の近くに「地表面から天端露出3m+盛土3m=6m」の堰堤ができる。「事業認定申請書」記載の「地域環境の保全」に反するのではないか。

\* 神明社下の桂町交差点側は、急峻な崖である。崖崩れ対策はどのような工法を検討しているか。

4) 補助工法として、南側は遮断壁+注入式長尺先受け工とし、北側は短尺先受け工（但し先受け工は長短共上部半断面のみ）としている。

この遮断壁は、厚さ1M、深さ15M、長さ50Mである。

これでは起点（k氏宅）からでは、とても神明社下までは到達しない。

「申請書」記載の「技術的観点」から、神明社下の補助工法は「注入式長尺先受け工」のみで充分ということか。

\* 遮断壁は地表面沈下対策であり、それによって沈下量を抑制する効果があると説明を受けたが、神明社下の住宅に対しては何ら対応しないのはなぜか。

(㊦谷地で地盤が悪い)

(㊦遮断壁が片側のみ50m設置するのは、影響を受けるのは公園と横浜市が買収済みの旧農地で、地盤沈下しても住宅がないので検討外としたと説明を受けた。)

5) トンネル施工に於いてはトンネル直径Dに対して、1.5~2.0 倍の土被りがないと地盤が安定しないといわれている。またこれはトンネルの上にある建物だけに影響を及ぼすのみならず、騒音や振動がトンネル周辺に及ぼす環境面への影響も考慮しての厚さとされている。 資料~5

具体的には朝日平和台の浅い土被りでは、トンネル直径Dに対して、1.5~2.0 倍の土被りは計画段階より成立せず、「事業認定申請書」記載されている「技術的観点」併せ「地域環境保全」から検証すれば、この路線を選定出来ない筈である。

このトンネル施工の常識であるこの問題について、当然計画段階から承知した上で、「技術的観点」からもなんら問題なしとしてこの路線を選定したと思うが、なんらかの対応策を検討することはなかったのか。

\* トンネル施工検討委員会等、協議検討機関は設立されていなかったのか。

6) 横浜市の説明では地震の際、トンネルは地山と連動するので大丈夫とのことであった。 資料~6

しかし中越地震の際、新潟日報が編纂した報告書によれば、「盛土の箇所での地盤沈下と亀裂・噴砂により、多くの住宅が傾斜するなどの被害が発生した」「また地盤の沈下は地下のトンネルに沿って見られ、特にトンネルの真上の部分に選択的被害が発生した」とある。

まさに朝日平和台の盛土の箇所がある、土被りが薄く地山の応力が期待できないなど、共通点がある。

この起き得る条件下の地震対策は、地山と連動するからで済まされるものか。具

体的な地震対策を示して欲しい。

\* 30年以内に震度6弱、強烈な地震に桂町トンネルは大丈夫か。

- 7) NATM工法は通常爆薬を用いて掘削するが、何度も言うようだが朝日平和台は地山が薄く、上郷公田線都市計画範囲内に沿って住宅が密集している。一方横浜市からは地盤は固いと説明を受けている。堅ければ当然爆薬は多く使用することになる。地山から見て、住宅密集度からみて、この場所、地区は爆薬を使用すべきところではない。

爆薬使用による騒音、振動、それに伴う周辺住民健康と家屋の損傷が予想されるが、それは「事業認定申請書」記載されている「地域環境の保全」と合致しない。横浜市の「地域環境の保全」対策はどのような点を検討され、その対応策はどのようなものかをご説明戴きたい。

\* 「地域環境保全」対応策がなければ、「事業認定申請書」は取り下げるべきである。

- 8) NATM工法では、掘削後モルタルを吹きつけて、更にロックボルトで地山の緩みを押えるのが通例であるが、ロックボルトが都市計画範囲外に突き出ることはないか。

(㊦庄戸のケースではロックボルト長さ4Mの計画)

\* ロックボルトが都市計画範囲外に突き出して、私有地にはみ出した場合は、直ちに工事を取りやめ地権者と補償交渉するとの約束であった。

(㊦24年9月27日10時 朝日平和台自治会館 横浜市市園建設担当課長、古性担当係長、梶家南部用地課長、山口担当係長)

この約束の履行と、そうした事実が発生した場合は、都市計画変更手続きを行うか。

\* 公田ハイツ近辺で都市計画範囲外の土地を買収する計画があるようであるが、これも当然都市計画変更手続きを行うか。

以上の【地震関連】の質問とそれに対する回答を通じて、「事業認定申請書」に記載されている「技術的観点」「地域環境保全」からみても、なぜこの路線を選定したのかを明確に説明がなかった。

基本的に地山が薄い。

盛土しなければならぬ箇所もある。

NATM工法では補助工法を組み合わせても、支保能力が不足する恐れがある。

住宅密集地で爆薬使用する。

以上のことが当初より解っているのに、なぜこの経路を選んだのか。

要は色々な検討すべき事項を省略して、最初から結論ありきで単純に出来るだけ最短距離で、公田インターと桂町交差点を結んで路線としたとしか思えない。

「事業認定申請書」の記載内容、すなわち「**技術的観点**」「**社会的観点**」と「**地域環境の保全**」に留意した路線選定とは、まさに実態と食い違っている。

神奈川県知事及び「神奈川県事業認定審査会」には、「事業認定申請」認可にあたっては、この点十分吟味ご検討戴き、申請却下をお願いしたい。

【質問2.（防空壕）】

次なる質問、（防空壕関係）の質問を致します。

- 1) 横浜市に、朝日平和台地下の防空壕関連情報の公開を求めたところ、**行政文書は不存在との回答**があった。

（㊦総情技第651号、総情技第680号）

これは、「調査はしたが文書が管理不備で失くしてしまった」、あるいは「重要な文書とは看做さず廃棄した」、または「調査そのものをしなかったので、文書は初めから存在しなかった。

この3つの例のどれに該当するのか。

（㊦平成21年8月8日横浜市回答・「既往資料」と「聞き取り調査」及び「現地確認調査」で、桂町側坑口付近に存在を確認している）

- 2) 防空壕存在を「まだ設計に入っていない」ので、設計するとき必要な調査をするし、適切な対策を行うとの横浜市の回答であった。 **資料～7**

（㊦平成26年12月9日事業者との質問・回答会議）

しかしこの調査は計画段階で調査すべき事項である。

**地盤沈下の原因は、「地下水と空虚の存在」と言われているが、この重大要件を横浜市が事前調査もしないで建設計画を立てたならば、あまりにも杜撰な計画であるといわざるを得ない。**

事前調査をしない、出来ないならば、横浜市は計画遂行能力、管理能力もない。

**事前調査も出来ないならば上郷公田線建設を取りやめるべきである。**

**徹底した事前調査をする意志はあるのか。**

（㊦昭和30年代の古地図（横浜市のホームページに掲載）でも位置が確認されている。）

- 3) 横浜市が平成26年12月9日事業者との質問・回答会議で「まだ設計に入っていないとした設計」は、詳細設計のことか。

以前の質問・回答会議で横浜市の詳細設計の定義を質問したら、「**積算のための設計**」との説明を受けた。しかし同席した国交省、NEXCO東日本は、横浜市の定義とは見解を異なると明言、「基本設計を工事に向け流す、転がす過程で工事に着手するための補足、摺り合せの設計である」と説明された。

横浜市が積算のための設計とする段階迄に至っていれば、国交省、NEXCO東日本のいう詳細設計は終了している筈である。

**それならば、防空壕は確認され、対策案も決定されている筈である。**

**現在やっている設計は、積算のための設計ではないのか。**

**いい加減な路線選定、やるべく調査は省略するこの実体を「神奈川県知**

事」及び「神奈川県事業認定審査会」は、ご理解戴き、このような事業者の「事業認定申請書」は認めてはなりません。

【質問3. 地盤沈下関連】

最後の質問（地盤沈下関連）を質問します。

防空壕の質問で触れましたが、地盤沈下は「地下水と空虚の存在」によって起こることが多く、環状南線の担当者も水を抜かないことが地盤沈下対策とっている。

したがって南線のトンネルは防水型で計画され、それに対し桂町トンネルは排水型である。

朝日平和台の水流は地表面から浅い深さを流れ、上郷公田線は地表面の浅い位置を通る。地下水流にぶつかる可能性が高い。

それなのに排水型でよいのか。

\* NATM以外の工法や補助工法の代替案は検討したのか。