

1 事業期間を決める際に考慮する主な要素は何か

（局長答弁）

事業期間を決める際でございますけれど、道路の事業期間につきましては、道路の概略の設計をした上で全体施工計画を策定して決めております。その中で主な要素としては、用地取得でございますとか、工事をする期間でございます。

2 北線の事業開始から工事着手までに要した期間、工事着手から完了予定日までの期間を通算すると事業開始から完了予定までの全期間は、それぞれ何年何か月かかるか

（横浜環状道路担当理事答弁）

北線は、事業の開始が平成13年12月に都市計画の事業認可を取得しておりまして、平成19年12月に工事着手をしておりまして、それまでの間は、6か年となっております。

事業開始から工事着手までは、地元の皆様への説明などを丁寧に行いながら地質調査や設計、用地取得などを進めております。

平成19年の12月に工事を着手しまして、工事着手から完了までだと、平成28年度末の工事完了を予定しておりますので、9年4か月となります。

事業開始から通算での完了までの期間となりますと、平成13年の12月から28年度末ということで、事業期間としては、15年4か月を予定しております。

3 時間を要する工事や慎重に施工しなければならない工事は、北線ではどのようなものが挙げられるか

（横浜環状道路担当理事答弁）

北線では、鶴見区のところで、JR東海道線や横須賀線などの鉄道を交差する部分の橋がございまして、そちらでは、作業時間が、終電が終わってから始発までの限られた短い時間で工事をするので時間を要しています。

また、北線については、全線に亘って市街地の中を工事するとなっておりますので、全線に亘って慎重な施工が必要となっておりますけど、特にトンネルを例にしますと、市営地下鉄など他の公共施設との近接箇所ですとか、地盤が悪い箇所、土被り、地表までのトンネルの浅い箇所、掘削の始まりと終わりの工事等が、より一層慎重に行う必要があると考えています。

4 北線の生麦付近における鉄道交差の工事に要する期間

（横浜環状道路担当理事答弁）

鉄道の横断期間は、先ほど申しましたJR東海道線の他に少し離れたところに京急線

がありまして、また、もう少し離れて貨物線と国道 15 号、あと 15 号は通行止めにして並行して進めなければいけないことになりまして、それから工事につきましては、北線本線に加え、新生麦出入口、岸谷生麦線を含め構造が複雑なことなどから、こちらの区間一連に J R に工事を委託しておりまして、期間は 5 年半を予定しています。

#### 5 北線を例にすると南線ではどのような工事が該当するのか

(横浜環状道路担当理事答弁)

南線の飯島町付近においては、北線とは交差の状況などが異なりますが、J R 東海道線などを横断する箇所がございまして、この部分は、作業時間が終電から始発と短時間に限られることから北線と同様の箇所となっております。

また、工事は全線に亘ってやはり南線は市街地を通過しておりますので、全線に亘って慎重に行っていく必要があると思っておりますが、同様に南線のトンネル区間では、地下埋設物など公共施設との近接箇所の他、地盤が悪い所や土被りの浅い箇所、掘削の始まりと終わり箇所等は特に慎重に行う必要があると考えています。

一般的には、こうした時間を要する工事をあらかじめ想定し、工期が延びることがないように、全体の施工計画を策定して工事を進めています。

#### 6 横浜市の道路事業で、当初予定していた事業期間内に完成した路線はあるのか

(局長答弁)

道路事業では、用地買収を伴っておりますので、一般的には用地取得に時間を要することから、当初の事業期間より遅れることが多く見られます。しかしながら、予定した期間で完成した最近の路線といたしましては、国道 357 号の根岸地区がございまして、ですから予定した期間で完成する事業もございまして。

#### 7 国道 357 号は、当初の事業の完了期間でやっているのか

(局長答弁)

357 号につきましては、当初は、事業化についていつになるか分からない状況でしたが、国の経済対策補正ですとか、そういう中で、特に港湾貨物を 357 号を使って早く運ぶというようなことがあって、ベイブリッジが最初スタートした訳ですけど、それから引き続いて、平成 21 年に根岸地区、それから今は本牧地区もやっておりますけれど、それについて、やりましようとする国の方がプランをつくりまして、根岸については 25 年度末を目指してやるとのことで、その通りやっている訳でございます。

本牧地区につきましても、現在、急ピッチにやっております、当初国が考えていた期間を短縮するスピードで今やっている状況でございます。

8 当初設定した期間でやったということか

(局長答弁)

はい

9 それ以外で、本市が独自でやったものはどうだったか

(局長答弁)

ひとつひとつ全部精査しておりませんが、冒頭言いましたとおり、用地買収が伴うような事業が非常に多いですから、そういう意味では用地の話の中で、用地を出していたく方の生活設計ですとか、将来のことを考えたりして、話し合いを丁寧にやることで、どうしても時間がかかってしまうのが一般的です。

10 釜利谷地区には、市民に水道を供給している日野隧道があり、この隧道と南線が近接して交差する計画となっている。地元住民からは南線建設に伴い日野隧道が破損するリスクが提起された。このような地元の声を道路局はどのように対応するのか

(局長答弁)

水道管を破損することは絶対に起こしてはならないことですので、南線の事業者である NEXCO は、南線に近接する施設の施設管理者と協議や調整を行い、近接施設の防護や計測管理等の対策を行うことで、施設に影響が生じないよう万全を尽くし、行っているところでございます。

また、今後の南線施工時においても NEXCO や施設管理者などと計測管理等を行い、施設の安全性を確認してまいります。

本市としては、こうした対策について、事業者とともに地元の皆様に丁寧に説明しながら事業を進めていきたいと思っております。

11 南線の 32 年度開通の条件である「土地収用法の手続きが速やかに完了する場合」の「速やかにいかないこと」としてはどのような場合が想定されるか

(局長答弁)

「速やかにいかないこと」とは、土地収用法の中の明渡裁決後において、期間内に用地を明け渡さない場合などを国は想定していると思っておりますが、南線については、そうしたことがないよう、引き続き丁寧に説明しご理解が得られるよう努め、32 年度の開通目標に向け、全力で取り組んでいきたいと思っております。

12 圏央道に係る高尾山付近の収用法適用の経過について、流木と小規模な工作物が道路用地に設置されていた話があるが、この場所の用地取得にどれだけの期間を要しているか

(横浜環状道路担当理事答弁)

先生のお話は、圏央道の八王子ジャンクションの近くの案件だと思います。

明渡採決が、19年12月に出ており、最終的には、翌年の11月くらいとのことなので、明渡採決が出てからですと、通算で、約1年弱になろうかと思います。先生がおっしゃる明渡の期限が過ぎてから明渡が代執行の手前まで行ったということについては、明渡期限は19年の3月となっておりますので、そういうふうなことで言うと6～7か月くらいとなっております。