

平成 27 年 4 月 14 日

国交省横浜国道事務所長殿
東日本高速道路㈱横浜工事所長殿
横浜市道路局長殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会
会長 比留間哲生

3 月 3 日質問・回答会議における懸案事項等に係る追加質問について

2015 年 3 月 3 日の会議において貴職関係者からの回答・説明内容に際して、下記に示す懸案となった内容からの質問、並びに、新たな質問事項について追加質問書として提出します。

速やかに、且つ、丁寧な説明を要請いたします。

[記]

[1] 3 月 3 日（火）の回答説明会における懸案事項となった件での質問項目

1. 最大トンネルの実績調査について

質問①：国内で最大の断面積を持つトンネルはどこで、その断面積はいくつかについて文書で回答願いたい。

なお、これまでの回答の「調べたけれど最大の面積のものが探せない」とする回答であれば、その趣旨を同じく文書にして回答願いたい。

質問②：スケールアップ等技術の進歩は開発から実績評価の繰り返しで安全性等を確認しつつ進められるのが一般的である（一例を宇宙ロケット技術で例えるとすれば、ペンシルロケットから現在の H2A ロケットに至るまで規模の各断面におけるスケールアップ技術の開発と実績における評価の繰り返しによつての拡大進歩しているのである。ペンシルロケットから一足飛びに H2A 規模になったのではない）。

国内における最大断面積トンネルの実績は把握できていないとの回答を得ているが、今般の大きさにおいて世界最大級と評される庄戸地区のトンネル（24 年度事業評価監視委員会における小泉委員の発言より）において、その断面積規模の採用に際し、それ以前のトンネル施工技術実績をいくつと把握して、それに対して何倍の大きさのスケールアップ率となっているのかについて回答願いたい。

2. 釜利谷ジャンクションにおける計画交通量について

事業説明会資料における横環南線の計画交通量 59,400 台における各路線交通量内訳を以下との回答を得ている。

- ・本線交通量（湾岸線方面） 32,200 台/日
- ・横横の狩場方面 13,500 台/日
- ・横横の横須賀方面 13,600 台/日
- ・事業説明会資料数値との違い（100 台/日）は、100 桁表示における四捨五入に基づく表示の違い

質問①：事業説明資料における計画交通量値とその内訳数値が一致しないことは、強制収用目的のための基本計画としてはとても理解しがたい。

計画交通量 59,400 台/日における、100 台桁表示前の計画交通量とその各路線交通量を回答願いたい。

また、24 年事業評価監視委員会資料における、計画交通量 60,600 台/日における釜利谷ジャンクションにおける、各路線交通量についても 100 桁台表示前の数値を回答願いたい。

質問②：計画交通量の基準年度について、事業認定申請書では平成 42 年時点、また、平成 16 年度事業評価監視委員会資料でも平成 42 年時点と説明を受けたが、計画交通量設定の考え方を具体的に説明願いたい。

3. 桂台トンネルにおける非常駐車帯の扱いについて

質問：非常時駐車帯の施行に関し、工事発注仕様書において駐車帯の外側にセメントミルクを注入して地盤改良を行うことになっている模様であるが、その地盤改良部分における土地の面積値と地上権の扱いをどのように考えているか回答願いたい。

4. 公田トンネルにおける朝日平和台地区（周辺を含む）の防空壕問題について

質問： NEXCO が平成 16 年に実施した防空壕調査結果における防空壕の調査数量、所在地、規模、調査結果における特徴等、並びに 21 年に実施した閉塞工事における、工事箇所、工事内容について回答願いたい。所在地は地図上でも提示願いたい。

5. 朝日平和台地区におけるトンネル工事の扱いについて

朝日平和台地区は狭い地域に南線と上郷公田線の 2 本のトンネルが貫通・串刺しにされる計画となっている。2 本のトンネルを掘った際には相乗効果による悪い結果が出る可能性非常に高い。地盤沈下は地下水位が広い範囲で変わってしまうこと等から

の広範囲の地盤低下の恐れがある。工事に先立つ事前調査は朝日平和台自治会の住まい全体の事前調査が必要であり、被害が出た場合は公正な補償を行うこと。

質問①：事前調査についてNEXCO、道路局それぞれの担当範囲を具体的に回答願いたい。

質問②：相乗効果問題、補償問題をきちんと頂くためには南線と上郷公田線事業者が共同責任体制による地元対応が必要である。
共同責任体制構築につき両事業者の協議の進行状況について具体的に回答願いたい。

6. 既存の污水管等と南線の離隔距離は調査によれば、30 cmしか離隔していないこと及び、1.5mの汚泥隧道との交差部分が存在ことが判明している。下水道等生活インフラは特に安全でなければ住民は安心して生活することは出来ない。

質問①：横浜市を近々襲う確率が日本一高いと想定されている震度6級の地震に対して、現工事計画で安全上問題ないとする根拠について回答願いたい。

質問②：B/C算定根拠にもなっている50年にも及ぶ期間を安全に維持できると計画した根拠について回答願いたい。

[2]今回新たな質問事項

質問① 我が国の6車線の高速道路のトンネルの断面積は何平方メートルか（場所はどこでも良い）

質問② 南線（8.9 km）について宅地造成等規制法で規制されている場所を図示するよう求める。

質問③ 南線及び上郷公田線について現在行われている工事と27年度中に施工す予定の工事。

質問④ 協議会の設置

質問⑤ 離隔が36 cmでよいという横浜市の技術的見解

質問⑥ 用地取得率の公表（用地課HP）に局長通達にない文言「なお、・・・」を平成26年7月1日以降に入れたことは憲法違反。本来の数値は？

質問⑦ 横浜市市営地下鉄工事に伴う地盤沈下について（横浜市・NEXCOへの質問）

3月27日にNEXCOの横浜工事事務所が上之等の生活環境を守る会他との家屋事前調査についての説明会を行っているが、この場において当該工事長は、参加者から市営地下鉄の工事における事例を持って地盤沈下に対する不安に関する質問

に対し「当時より現在の技術ははるかに進歩しているので問題は無いと」と豪語した。

については、横浜市市営地下鉄工事に伴う地盤沈下の実態について回答願いたい。すなわち、横浜市の市営地下鉄の工事においては、介在砂層の見落としがあったためと聞いているが、このことについて次の各質問に答えて頂きたい。

- イ) 介在砂層は確認しているのか。確認しているのであればそれはどのような形態のものだったのか。
- ロ) トンネル掘削の際にどのような補助工法を用いたのか。
- ハ) 補助工法を用いたのに地盤沈下が発生している。地盤沈下が発生しないために工法をどのように改めているのか。

質問⑧ 庄戸地区ボーリング調査関連に係る質問

庄戸3丁目町会長から質問状を出し、その回答を住民が理解したのち、両者で協議し、ボーリング実施の可否を判定するという事で合意がなされていた。

(H22.3.26)

NEXCOは回答は行ったが、それが不備である上、協議も行わないままH26.8.25に機械を道路予定地に搬入し、強引にボーリングを行ったのである。

質問の中には地盤沈下等、庄戸以外にも関係する質問が多く含まれているのでお答え頂きたい。なお、回答は、別途、少人数の場を設けることも出来る。

質問⑨ 日野隧道関連質問について（横浜市への質問）

横環南線と日野隧道の交差部付近にH01.No1というボーリングが行われている。

(平成19年度 庄戸地区土質調査報告書 p42 図4.2.9 地質想定断面図)これについて貴所職員は「古い資料なので廃棄したようだ。」と回答している。このことについて以下の質問にお答え下さい。

- イ) この資料をNEXCOに貸し出したのはいつですか。返してもらったのはいつですか。
- ロ) 誰が貸し出し、誰が返してもらったのですか。
- ハ) 誰がいつ廃棄したのですか。
- ニ) 何の目的でボーリングを行ったのですか。
- ホ) 横環南線と日野隧道との交差部付近で行っているのですから横環南線および日野隧道を意識して行ったと考えられるが横環南線ができてもないのにこのような貴重な資料を廃棄することは常識では考えられません。横浜市は古いというだけで貴重な資料を簡単に廃棄するのですか。

以上