

質問・回答会議議事メモ (2015.6.18)

1. 日時・場所 (2015.6. 18 10時00分～12時45分) 於いて：朝日平和台会館
2. 出席者
 - ・横浜国道事務所 松實計画課長 他2名
 - ・NEXCO 横浜工事事務所 上原工務課長 他1名
 - ・横浜市道路局 角野事業調整課担当課長 (横環南線) 他1名
金子建設課長 他2名
 - ・連協 比留間、松本、高村、山口、本田、大橋、三道
3. 議事録

[注] ○□内は質問事項 (2014.4.16 要請)

- ・その下に質疑録を記す。(A: →回答他事業者発言 Q: 回答を受けての連協の見解、再質問)
- ・IC レコーダーからのそのまま&概ねで文章化
- ・[懸案事項] 欄は、質疑からの懸案事項と思料されるもので次回に向けた要回答事項を示す。
- ・文中の、、、?、、、は前後を含めて聞き取れなかった内容を示す。

[連比留間協会長の開会挨拶]

17年の事業評価監視委員会での「住民の理解を得ることが不可欠である」との付帯意見に基づいて設定している。録音した上で議事録は取り交わして確認し提出した質問事項以外でもすべてその後の質問として継続することをここに確認する。参加したメンバーはすべて部門を代表して取りまとめて回答することを求める。

[議事]

[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と回答

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。

A (松實)：データベース等はないことは申し上げてきたが、こちらの方と NEXCO で大きそうなところを調べた。上下線で○が2ヶ並ぶもので、新東名の富士川トンネル 250 m²/本である。

Q(比留間)：我々のところは 870 m²、それは世界一とそちらの方も言っていた。870 の下が 250 m²。その途中が全くない？信じられない。我々は不信の連続である。

A(上原)：調べた中では、大きさでいえば電力で同じような山岳工法で、断面積で 1,500 m²というものがあつた。発電所の空洞断面積で、車が通るものではないが。

Q (比留間)：それは我々が質問しているものではない。車が5～6万台通るものを言っている。電力の例は一般の人が通るのか？

1-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。

A（上原）：庄戸トンネルについては、これまでの工事中の環境負荷低減におけるもの、学識経験者、専門技術者で構成する庄戸トンネル専門検討会で検討して、その結果を踏まえて基本構造を決めたもの。具体的に何かということ、そういう実績を専門家の人も考慮しながら判断して評価の中で決めていっていることです。

（その後は聞き取れなく不明）

Q（本田）：専門家と言っても、そういう大きなトンネルを掘った経験は無いですね。未経験者が判断したということですね。

Q（比留間）：全然、納得のいく説明ではないですね、解らない。貴方も解らないような顔ぶりですね。住民の理解を得ることが第一ですよ。

我々は専門家ではないが 250 の実績しか、870 は実績は無い、何をもって大丈夫だと言えるのか？

A（上原）：250 の実績しかないということは判りませんよ、調べた結果が 250 ということだけで。

Q（比留間）：もっと理解を得るように説明してください。答えになっていない。

Q（大橋）：こういう大きなものを山の中に造るというならまだしも、ココに造るということが大いに疑問だ。

Q（山口）：富士川トンネルの場所は、どういうところですか。庄戸と同じような場所ですか

A（上原）：場所がどういうところかは分らない。

Q（山口）：それが大きな問題。頑丈なところを掘ったのと、脆いところを掘ったのとは全然違うと思う。同じ 250 で比較しているのならまだ話は解かるが。

（その他の発言あり）

Q（比留間）：今、貴方達が考えていることは「トンネルを造る、出来ちゃえばいい」だろうが、今の世はそうではない。本当に公共になっているか、自分たちの仕事はどういう影響を与えることになるか、というところまで見て事業を進めなさいよということが、住民に対して理解を得ることが先決である、そういうふうには言ってるのです。「俺たちはトンネルを造ることが目的だ、横環南線を通すことが目的だ」。今言っていることは後は知らないよ、と言っていることと同じだということ。説明が出来ていないということ。

今の回答を見て、我々はそういう判断しかできない、ということですよ。

A (松實) : 870 m²については、掘るにあたって住民の皆さまの不安を払拭できるような説明を考えて今なければいけないかなあ、ということですが、一つだけ訂正を。

掘ればよい出来ればよいとかだけではなく掘った後は知らないよではなくて、周りの住宅の方々にも迷惑がかからないとの観点を含めて造っていきたいと考えている。説明がなくとも皆さんに支障が無いようにトンネルを造るとの観点に立っている。

Q(比留間) : 有識者がそういった(安全だ?) かもしれない、貴方達はそれを盾にとって大丈夫だから造るんだ、と聞こえるよと言っているのです。説明がない、それを言っているのです。

A (上原) : 掘ればよいというところについてですが、殆ど開削であったものを周辺の環境を考慮して馬蹄形のトンネルに変えている。

Q (比留間) : それがどういうふうに安全ですか、それを言えないといけなんでしょう、と言っている。もっときちんと説明してください。

A (松實) : ご理解いただけていないことを理解した。それを、安全であることを、今までの経験で説明するのか、今回こういうことをしようと思っていることで説明するのかは、考えてみる。

Q(比留間) : その時大切なことは科学的に理解が出来ることでないと、精神論で言われても困る。

[懸案事項]

- ① 質問の内容について具体的に回答出来ていないことから具体的に 870 m²が可能とした経緯と安全であるとする技術的見解を示すこと。(委員会が具体的に計画するはずがなく計画者がサイズを決めていることは明白であり、決めるに至った内容を含む)

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。

A (松實) : 今回、手が回らなかったなので次回に送らせてください。

[懸案事項] 未回答

2.

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。

A(松實)：42年は、現在横環南以外にもいろいろなところで進められているが、これが落ち着いて定常状態になる時期として設定している。

Q(比留間)：関連するが、交通センサスは今年でしょう。22年のセンサスでのB/Cはまだ出ていないですよ。でも事業は構わず進めている。我々が心配するのは、42年を含めて50年間の間に人口動態、交通動態がどうなっているのか、B/Cがどうなるのか、やり方自体の問題もあるがそのままとしても1を切る可能性はあるとみている。

定常状態というが私のはそうは思われない。はっきりしない。

A(松實)：もっと未来でやれ、ということ？

Q(比留間)：未来。近未来かもしれない。交通センサスが鍵を握っているだが、その扱いが不満でならない。

A(松實)：それらは横浜事務所が作業しているのではなくて、出されたデータを扱っていること。定常状態は33年～36年頃にしたら、ということか

Q(比留間)：もっと今までのやり方を変えていかなければということ。

交通センサスもはっきりさせてくれ。5年も経って全然使われていない、はっきりと答えが出てこない。その延長線上で42年？フ～んというだけ。

42年が定常状態というが、もっと解りやすく、今後の世の中の動きはどうなっていくのか、人口動態、労働動態、交通動態とか、全面的に説明してもらいたい。

[懸案事項]

42年の設定根拠について解りやすく具体的に説明、また、H16年、H24年評価における42年時点の社会変化度合いの具体的内容説明

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。

A(上原)：、、、？、、、止水等で行うもので、行うときには住民の方々にこれから説明をしていく。

Q(大橋)：崩れないようにするもので止水のためではないでしょう。

A（上原）：トンネルに水が入らないようにの効果もある。

（種々の Q&A あり）

A(上原)：薬液注入など、、、？何の補修？、、、とかについても住民に何も知らせないで勝手にやってしまうことが無いように、とのお話と理解している。やる場合はその時説明をします。

Q（比留間）：やるかやらないかまだと言っているが、セメントミルク注入することは決まっているでしょう？やるかやらないかを業者に任せてしまうのか？

A(？)：もっといい方法があるような場合は、業者からの提案が出来る。

Q（比留間）：ちゃんと調査はしているでしょう。あのところは盛り土ですよ。

A(上原)：そんな理解はしていない。

Q(松本)：地権者との折衝はやっているのですか、まだやっていないのですか

A(上原)：用地課でないので解りません。

Q(上原)：手続き上どういう扱いになるのか、現在やってないのか

A(上原)：解らない

Q(比留間)：貴方が解らないなら、持ち帰って NEXCO として調べて教えてください。

A(上原)：了

【懸案事項】 質問の「土地の面積値、地上権の扱い、地権者との交渉状況について調査結果等の報告

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。

A（上原）：16 年に調査をしている。その中ではボーリング調査とかやっています。200m 位で。

そこで確認されたものは充填剤を注入して対策されている状況。具体的な所在地などは個人に係る事項なので回答は控えさせていただきたい。

Q(松本)：何か所くらいは言えるでしょう、トータルで。プライバシーには関係ないでしょう。

トンネル工事の安全性に関することだから聞いている。

A（上原）：延長とか示している。具体的には空洞の中に充填剤を入れている。

Q(松本)：充填剤を入れたから、どうして安全となったのか、そこら辺りを説明してほしい。

Q（比留間）：そのものは個人情報でしょう、とのことは理解していること。近辺に影響が及ぶわけですよ。住民に対する影響はどういうことになるのかについて、説明する義務がある、と言っている。内容について。個人を特定するようなことについてはいらない。

今の話は全部出さないと聞こえる。

A(上原)：充填剤等で処置をしたから大丈夫ですよ、との説明です。

Q(比留間)：どういふうに大丈夫なのか、こゝういふ処置をしたから、、、この角度までは大丈夫とか、今の話は、その個人宅までは大丈夫との話、そうではない、広いところまで影響がある。よろしいですか

A(上原)：はい

Q(比留間)：常識的な話でもって、セメントミルクが度々出てくるが、使うものはほぼ同じものというこゝで良いですか。場所によつて、地質によつて変えていくものなのか？物質的にどういふものなのか、地下水の流れ込んだ時にどういふ影響をあるものなのか？そゝういふものが無いと理解、といふところまで行きつかない。

A(上原)：広く色々なところでは使われているものとか、地盤改良のものとかあるが、公害を与えるよゝうなものではない。

Q(比留間)：どうしてそれが言えるのか？それが説明といふものです。精神論で大丈夫だとか、先生が言っているので大丈夫だとかは答えにならない。こゝういふ物質のもの、セメントミルクは場所と地質によつて変わるものでしょう、成分も変わるでしょう。成分はこゝういふもので流れても大丈夫、とかといふこゝです。

A(上原)：大丈夫だといふ判断です。

Q(比留間)：一番怖いものは大丈夫だ、大丈夫だといふ答えです。それは答えではありません。よろしいですね。

【懸案事項】 調査結果と対策結果が全体としてどのように影響が出るかが問題であり影響範囲を図示しての説明

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して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

A(角野?)：先日の平和台自治会との話し合いで自治会から質問が提出されるのでそれを待って進めていく。

Q(松本)：この前話し合ったことから、改めて纏めて質問をします。
(話し合の在り方を巡って双方の意見見解あり)

Q (比留間) : 今の話は、直接の平和台との間の問題と受け止めているわけでは無くて、我々は全部共有の問題だから全部理解がされていないといけない。そう云うことで、これについてはこちらから言われなくても、組織的・定期的に話し合いの受け皿がありますか？ということに対して「あります」ということで良いですね。具体的に踏み出すにあたって質問を待っている、ということが良いですね。

A (角野) : 了

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。

A(上原) : シールド区間の耐震の設計を踏まえてやっているの、ご懸念の施行に当って水道に与える影響とか横浜市と、同じような形で、、、？、、、協議して対策を立てていきたい。

Q (比留間) : 解りました？答えになっていない。

A (上原) : 耐震設計、、、？？、、、というのがあのです。計算をして、、、？

Q(比留間) : 震度6に対する耐震設計があるのですか？あのところの地質とか、データが全部入っているのか？私は横浜市から聞いているのです。「FEM解析をしてもらった、そしたら2mmしか動かない、だから大丈夫だ、と言ってきた、言ってきたから大丈夫」と。横浜市は住民の命を守るところですよ。それを自分達では一切検討しない。今協議したと言っているでしょう！横浜市は、今日は環境は来ていないですよ。帰ったらきちんと言ってくださいよ。

「彼らは協議したというのを、協議の提案を受けて一週間で答をしている。なぜか？大丈夫だと言ってきたから、それでハンコを押している」よくぞいえる。なぜ大丈夫だか解りません。NEXCOが大丈夫からと言ったから大丈夫だと。じゃ何かあったらどうするのか？は「いや、それはNEXCOに責任を持ってもらいます」と。横浜市の市民の命を全部預けているのです。そこを科学的なところを話してください。震度6強の地震がくるでしょう。笠間エリアはどういうところかご存知でしょう。地質的に・歴史的に。あそこは昔は船が通っていたのですよ。

30 cmですよ。シールドマシンは15m、2%ずれがあったならお終い。では横浜市に説明を聞いた。シールドマシンの推進する時の誤差、振れ誤差は？「NEXCOに聞いた、知りません」と。そういうものをもって説明になりますか？住民の理解を得られると思いますか？

国として、、、

A（上原）：絶対という言葉に対して、世の中に「絶対」は無いのだけれど、今のシールドの重機を踏まえると、ここに懸念するような影響は考えられない。

Q（本田）：絶対という言葉が使われたが、壊れていいものと絶対に壊れてはいけないものがあるんですよ。原発もそうですよね。下水道管も水道管も詰まったらいけない。絶対詰まってはいけないのですよ。ですから絶対とは言えないけれどと言われたが、訂正してください。絶対にやってはいけないことです。

A（上原）：そういう気持ちでやります。

Q（本田）：気持ちじゃないですよ。絶対と言えますか

A（上原）：絶対とはどんなことですか

Q（本田）：100%ですよ。100%じゃないでしょう。

A（上原）：専門的にも言って、殆ど絶対的でない。

Q（比留間）：「絶対論」、きりが無い。その前に、私の質問に答えてください。

「シールドマシンを通過させる、その時の誤差はどの位か」

A（上原）：今は

Q（比留間）：解らないのなら持ち帰って後で良い、教えてください。

A（上原）：専門的知識を持っている者ではないが、今はシールドマシンは常に計測しながら、、、？ 自助？、、、とか GPS で自分の位置を確認しながら行く、、

Q（比留間）：確認しながらということは解る、だから GPS でどの位の誤差を持って確認しているのか？ そのくらいは言わないと、貴方も技術者でしょう。精神論ではだめですよ。GPS の制度とはどの位ですか？ いろいろなところで違うでしょう。宇宙から見ている GPS の精度は 4～5m です。一番進んでいるもので。

どういふ根拠で大丈夫だということを説明しないで「大丈夫」と言うてはいけない。

Q（大橋）：笠間のところは砂礫ですよ。それを見て 130%も大きく掘り、裏込めする訳でしょう？ その砂礫の中に岩とか入っていればそれに引っかかる、汚水管を引っ張ってしまう、そういう心配があるでしょう。

A（松實？）：砂礫層だからそれは考えない。

Q（大橋）：それが絶対に繋がっているんですか？

Q（比留間）：横浜市さん、聞いてくださいよ、我々の質問に対して市長が言っている。「我々は事業者ではない、国がやっている。道路計画は大切だからハンコを押している」ということなのです。「責任を持ってやって貰う、だけど事故だけは起こしてくれるな」それだけです。そんな馬鹿なことがありますか！ 市は市民を守る立場、ということで理解をさせなければいけないでしょう、住民に対し。

A（角野）：そうじゃないです、そんなことは言っていない。

Q（比留間）：これですよ、これは違うというんですか、命じゃない、知らない、NEXCO がやるから大丈夫だと

A（角野）：そんなこと言っていない。その事業者というのは本当に事業をやっている人たちは国土交通省と NEXCO、みんな一緒に事業をやっていますし（参加者の声：事業者では無いでしょう）、

下水管が本当に引っかかったら困っちゃう。だからそれが無いようにやってくださいね、そういう意味ではそのところを環境創造局では対応していこうとしていることです。

そこで、おっしゃっていたようにレベル解析やったとか、、、？、、、掘って行って周辺のところで確認しながらやろうとしている。管をつぶしてしまったとかは、我々も横浜市民も困りますし、無いようにやっていくというのが当然のことです。その中で協議を受ける際に FEM 解析するとかは、今の、、、机上で開いた、、、？、、、知見とかで考えたことです。施行するときの慎重に当たらないようにしていくのは当然のことです。

Q (比留間) : 横浜市さんは心配がないということですか

A (角野) : 地下のことだから心配はある。だから、ぶつからないように進めていくということです。

Q (比留間) 我々が心配するのは解りますか

A (角野) : 解ります。

Q (比留間) : だとしたら、何としてでもそれを理解させよう、とするのが横浜市の態度ではないのですか。我々は、心配なんだ・心配なんだと言っている。それに対して協議会設置をお願いしている。そしたならば、「心配はないのだから協議会はいらない」と市長は手紙で言っている。

A(角野) : 回答そのものは環境創造局が作っているが勝手に書いているとの言い方は、、、、

Q (比留間) : 一枚の紙だから、市長の、見ているでしょう。(見ている) それでいいんですかと言っている。

A (角野) : 管理している側がその考えでやられている。我々の方が、それは違うだろうと行くことではない。

Q (比留間) : 違うでしょう。我々が住民として言っているのですよ。今、道路の問題をやっているのですよ。それが市民生活にどの程度の類が及びそうだ、これは大変な問題だ、それは貴方がやらねばいけません。環境創造局ではないですよ。

A (角野) : 私もそう思いますよ、管そのものは管理しているのは環境創造局、私がどうのこうのと言ったってしょうがないこと。

Q(比留間) : とんでもない。そうなら、出ていきなさい。ここは住民としてやっていること。貴方は事業者ではないよ、けれども市民の立場、それが解らなければだめじゃない。

A (角野) : 市民の立場として、それを受け取って答えるのは水道局ですし下水道管については環境創造局がちゃんとやっているのですよ。

Q(比留間) : ちゃんとやっていないですよ。今日の手紙を見てちゃんとやっているかということは誰でも判断できる。市民として、やっていないということです。

A (角野) : それは考えです、、

Q (比留間) : おかしなことを、良いんですかと、

A (上原) : そうじゃない？立ち場を、、

Q(比留間) : 貴方が言い切っているんじゃない。貴方の立場を、NEXCO に任せていけば大丈夫だと。

言っていることは同じです。横浜市の方は判りました。国の方は？国交大臣にも手紙を出している。横浜市は、市長が議会で述べている。「国の方で作るようであれば、参加します」と。

国は未だに何の返事も無い。

A (松實) : それで何か不足があるのか

- Q (比留間) : 我々の意見が届いてない、という不足です。心配度合が届いてないという不足。
- A(松實) : 横浜市と協議を受けているのですよね。協議会を造る気はないと言っているのですよね。
協議は受けているのです、管理者として。それでちゃんと確認はしている訳ですね。大丈夫だと判断をしているのですよね。その判断がちゃんとなされていない、と言いたいんですね。
- Q (比留間) : そうです。我々は非常に心配をしている。これは学者の意見を含めて、これは笠間だけでなく、その前に出ている6 m下の、そういうことを含めて、非常に心配だから協議会を作って専門家の意見を聴いてやっていきましょう、やってください。
- A (松實) : 施工に関する協議はこれからだと、
- A (上原) : 基本はやっているのだけれど、、、 ?、、、 施工に関しては協議はこれから、
- Q (比留間) : そうじゃなくて、FEM解析をしたから大丈夫というのが協議の中身、協議じゃない。
それを持って協議とするなら別の問題だけれど。そこまでは聞いている。
それ自体が問題だけれど。
- A (上原) : 今のところはこうで、こうして発進管理、、、 ?、、、 とかはこうなっているので、、 ついては施工する際に、、 ?、、、
- Q (比留間) : 私の言っていることは、納得できないので納得できる協議会を作ってくださいよ、ということ、国交大臣に対して要請をした。NEXCO 社長、横浜市長にも同じものを出した。でも、横浜市長は返事が来ています。NEXCO と話しました、心配はありませんよ、というトーンです。我々は大臣にも言って、私の立場だけでなく専門家の立場からもこれはまずいぞ、それらを入れて協議会を作ってくださいよ、と。造らないということは住民無視も甚だしい。
- A (松實) : 住民の代表として横浜市さんに報告をしている。住民無視ではない。
- Q (比留間) : 住民の代表ではない。聞かないのだから。
もとに戻って、、、 理解を得させてくださいよ。解りましたよ、ということですよ。今言っていることは、理解を得させてくださいよ、に対して、解りました、と言わないではないか。やってんだから関係ないだろう、そういう態度ですよ。NEXCO とやってんだから関係ない。
何回も言うように住民として心配なんだ、どうしようも心配なんだ、ということはもちろんと文章に書いてある。普通なら、解りました、協議をしましょう、というわけだけれど。
先ほどの平和台の件でも、ちゃんと協議をしましょう、となっている。
- A (松實) : それを管理しているものと協議もちろん道路を計画している人、、 と?
- Q (比留間) : もちろんそれを管理している人、造ろうとしている人。それをよく見たらこんな危ないところがあるぞ、これは大変だなあ、
- A (松實) : 皆さま方が心配されていることに関しては、我々が説明が出来ます。説明させていただきます。もしそれが不十分であるのであれば、、 ?、、、 と一緒に考えなければいけないと思います。一方で協議をするのはあくまで管理者である横浜市との間です。
- Q (比留間) : なんで住民の意見を聴かないんですか、と言っているのです。住民代表を入れてやりましょうよ、と。そういう例は一杯あるでしょう、公共事業に対して。専門家を入れて。
- A (松實) : 専門家を入れることは構わないが、いっぱいあるけれど。こういう何かと近接するといふときは、、、 ?、、、 東電の鉄塔など、なんでもそうですけれど、我々近くを通るものであったり影

響が出そうなものであったりの方と協議をして、協議に同意が得られれば工事に入っていきな
んです。

Q (比留間) それはそれで我々の知らないところでいろいろやっておられるでしょう。でも、これについ
ては我々が知りえたのです。こんな大変なこと、この気持ちを大変だという理解は貴方達は違
っている、というのならいいですよ。専門家が問題ありといているのだから。その専門家に
対して、これは大丈夫ですよ、こうこうこうゆうことで、と

A (松實) : 進んでいる水道の方では、お話しますが、ちゃんと補強をしますから大丈夫ですよ、、、?、
との話は NEXCO から聞いていますよね。

Q(比留間) : その補強が問題だよ、と言っている。専門家の意見は見えていませんか?

A (上原) : 見てますけれど、補強が問題?補強が駄目なんですか

Q (比留間) : その補強では駄目です。この辺に地震がこれから来る訳ですけど、不十分だ

A (松實) : 例えば補強方法について、方法があるのであれば対応します。

Q (比留間) : だから、そういうことを含めてちゃんとした協議会を作って一緒にやりましょう、
住民の方々何が心配ですか?ということで、納得させてくださいと言っている。
これに対して国は見事に拒否、横浜市は事業者に任しているから関係ない、と。

A (松實) : そこは横浜市と違うところですよ、、、?、言っていないですよ。

Q (比留間) : だから国に対してちゃんと取り仕切ってやりましょうと、采配をしてもらいたい。

A (松實) : 討議しているから NEXCO と、だから国は知りません、やってくださいということではない。

Q (比留間) : 答えは、内容を聞いてもそうなっている。横浜市は何の検討もしない、一切。紙を受け取
っただけ、ハンコを押しただけ。なんで笑えるの! 私たちは情報公開で全部見ましたよ。
何にもない。作業はしていません。そんなことで市民の命が守れますか。改めて、専門家
を入れて事業者と一緒に協議会を作りましょう、納得させてください、こういうことです。
もう一度、検討してみてください。良いですね。

[懸案事項]

- ① 2-④項と併せて、持ち帰り国として協議会設置を再検討
- ② 科学的に安全性の説明 (シールドマシンの誤差、GPS の誤差等を含む安全性等)
- ③ 質問② 未回答

[2] 今回新たな質問事項 (H27.4.14 付質問書)

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)

A (上原) : (冒頭の) 質問 [1] 1. にて照会済み

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。

A (角野) : 行政地区情報というのがあります。

Q (比留間) : 後で頂けますか

A (?) : 見てください。誰でも見れますから

Q (比留間) : それが答え?何をどう見ればいいのか?皆さん、解りますか?不親切すぎませんか。

A (?) : 範囲が示されていない、

Q (比留間) : 書いてある。南線 8.9 kmと。あとで良いですから。

NEXCO が 8.9 kmの図面を HP に出しているでしょう。それに全部入れ込んでくれれば良い。

A (角野) : 横浜市のいろんな地図システムというのがある、重ね合わせが出来るのであればその範囲と、、、?規制?、、、

Q (高村) : 計画道路の線は決まっているのだから、そこに宅地規制の範囲を書き込めば出来るのではないの、

A (比留間) : 手書きでもいい。NEXCO が持っている一番大きな図面に手書きで入れれば良い、厳密でなくてもいいから。趣旨は殆どかかっているはず、それを確認したい。国に対して。

事業説明会、事業認定申請書、それには規制のかかっている法令に対してどういう処置をするかを住民に知らせなければいけないでしょう。土地収用法令に基づき。

説明会はほとんど聞き取れなかった。資料には宅地造成法のことは一切入っていない。

それで確認をした。事業認定申請書を。書いていない。これは違反であると我々は認識している。

Q (高村) : 市の方は法的制限として入っている。NEXCO の方は入っていない。

Q (比留間) : 上郷公田線は入っている。横環南線は入っていない。それは法律違反であろう。大きく言えば事業認定申請書は間違っている、認定してはいけない。

ということでこれを出して貰って確認したい。趣旨は解りましたか。横浜市

[懸案事項]

図示したものの提出・説明

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。

[懸案事項] 未回答

質問④ 協議会の設置

[懸案事項] [1] -6 での扱い

質問⑤ 離隔が 36 cm (正しくは 30 cmに訂正) でよいという横浜市の技術的見解

A (角野) : 離隔が 36 cm ということで、協議の最初が。NEXCO さんから資料が出て、、、シールド?、、、後に対して金井の汚水幹線の地盤変位出てきて極めて小さいから障害となる影響は小さいよ、というのが環境創造局の考え、、、?、、、です。

Q (比留間) : それは、横浜市の技術的見解ですよ、何も検討していない。NEXCO が大丈夫だと言ったから大丈夫だとの。技術的見解と言えるんですか。

横浜市として専門家の集団を組織して、外部委員ですよ、それを見させて、、こんな何言ってるのということかもしれないし、そう言う検討をしたのか?何もしていない、一切。

今からでもいいから技術的見解を我々市民に対して、先ほど言った震度 6、他の問題地質の問題を含めて、これこれこういうことで技術的に問題ないですよ、との説明が欲しい。横浜市として。

自分の施設ですよ。造る側は確かに違う、15m のシールドを掘るのは。

そこの技術的見解を聞かせてくれ。

A (角野) それは解りました。私の方から、、、

まづ、お前は横浜市の代表者だろう、もう一つは道路のもので環境創造局のものではないだろう、との話。私が立場からは下水道の公物管理者ではないので、向こう側には今お話しされたことは伝えます。伝えたいのでどのように対応するのかは、申し訳ないけれど向こう側の考えによる。今日は私がこうですと答えられないですから、その話は伺うこととします。伝えます。

今地元で話し合いを持った中で改めて話を伺いましたと、伝えますよ。反応は判らないですが、答えるということ。

Q (比留間) : 冒頭、松實さんに言いましたが、全体のまとめは松實さんなのですよ。

答えられるわけではないと知っています。

でも問題は意識してもらって答えになるようにちゃんと引きずってくださいよと。

それと同じです、横浜市に対しても。

【懸案事項】 持ち帰り (技術的に問題ないとする横浜市としての説明と根拠等)

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?

Q (比留間) : 歴史的に言いますと、事業説明会ではごまかしをした、土地取得率 80% と。しかし、() して小さい字でこれは面積比率と書いてあった。局長通達には「土地取得率とは地権者の割合を言う」尚且つ「国民に公表しなければならない」とある。

事業説明会は 26 年 3 月、国民として知っているのは 26.1. 1 44% である。44 では土地収用??から外れるから 80 以上が必要だから面積比で 80 以上を撰ってきた。

今ここで指摘するのは、これで気が付いたか関東地方整備局はとんでもないことをやりだした。「公表しなければならない」の後ろに、「なお、共有地については 1 件とする」。

なんですかこれは。共有財産、個人の財産を無視するという憲法違反です。

それでもって、数字を一件だから（昨年）7月1日の公表は91ですよ。いきなり44から91。今年の一月1日は93です。次の7月は、いくつか知らないけれど、それは局長通達には、なお、なんてのは書いていない。

誰が入れたんですか？手続きを示してください。

A（松實）：手続きは持っていない（注：横浜事業所のこと？）手続きをと言われても解らない。ただ、何点か間違いがある。

第一に国土交通省において用地取得率は必ずこうやりなさいというルールは無い。

Q（比留間）：我々が知っているのは15年の局長通達。

A（松實）：それは判っていますけれど、事業一般の進捗率を表すにあたって用地の進捗状況は南線に限らず、「かまわずこうやりなさい」というのは無い。面積でも出せますし人数でも出せます。おっしゃる通り局長通達には、、、？、、、書いてあります。

説明会の時には面積ベースで出していますけど、あれは人数など云々で、面積ベースで出しているのではありません。 ↑？

Q（比留間）：それは聞く耳がありません。なんで44と言わなかったのだ。

A（松實）：あっちの方が進捗状況を表せると思ったからです。我々は常に正確を記すために面積ベースなら面積ベースとか、人数ベースとか書いている。

収用は80%に行かないとしてはいけないとはなっていない。杭打ちの話をおいていても、例えば面積だけで80%なければだめだというような通達ではありません。

Q（比留間）：それは局長通達というのは完全に無視するということですね。

A（松實）：無視していない

Q（比留間）：通達には、取得率とは、と書いてあるのだから。我々国民はそうであろうと判断する。それ以外にそういう文言がどこかに隠れているのですか。取得率という言葉で。

面積で言ってもいいとか？

A（松實）：局長通達に則って、ちゃんとHPで人数ベースとか書いている。

Q（比留間）：今なっていないでしょう

A（松實）：トラストを一で数えているからけしからんということ？それは、一で数えていますと知らせているのではないか

Q（比留間）；それは人数ではないでしょう、

A（松實）人数ベースですから

Q（比留間）：件数と人数は同じですか？馬鹿にしないでくださいよ。

A（松實）：10人いたら10件、それを一人と数えるのですか。一件と一人とは違いますよ。

尚書きのところは一件とするとある。10人があるとは書いてない。100人とも書いてない、でも一件とするとある。

ということは、持ち主を全部無視することである。

権利者の数はどこにいったのか、ということ。

A（松實）：前々から、あれ??についてご意義がある、と伺ってますけど、そういう意見があるに行くことは、私を始め事務所、整備局は認識していますけど、我々は我々で、あれはちゃんと正しいと、、、

Q（比留間）：正しくない。なんで正しいのですか。私は判らない。

局長通達を後から直していいのですか

A（松實）：直してない

Q（比留間）：則ってないではないか。局長通達には権利者数ときちんと書いてある、それを発表しろ、と。そしたらある日突然、HP 上、なお書きを入れた。誰がやったのかと言っている。

A（松實）：それは解りました

Q（比留間）：間違っているなら、元に戻って数字を全部変えなさい、ということ。権利者数。

もう一度、元に戻って言うと、26年1月44ちゃんと権利者数。その次27年7月1日は権利者数で言ったらいくつなんですか、この数値は発表すべきです。

今、貴方が縷々説明しているのは、そちらの都合であってそれはそれで言うてくれればいい。

A（松實）：我々是一件と数えて、どうして扱ったかはちゃんと出していますよ。明記して書いていますよ。

Q（比留間）：出してない。HPになぜ勝手になおガキをしたか書いてない

A（松實）： どういうふうに数えればより事業の進捗が伝わるかという話。

Q（比留間）：そういうことが局長通達に書いてあれば、我々は納得しますよ。平成15年の局長通達をもう一回見てください。

A（松實）：あれはなおガキとセットで正しいとみています。我々は。

Q（比留間）：なおガキは書いてないでしょう

A（松實）：書いてない。

Q（比留間）：私が言っているのは、あの局長通達に、最後のところになおガキをして、世の中の事情によってそれは変えてもいいとか、書いてあれば納得しますよ。

書いてないことに対して、勝手になおガキしている。ということは、次に何が生ずるか解らない、何をやりだすか解らない。なおなおガキを入れる？

（種々の意見見解発言あり）

Q（比留間）：では、今日なお書き無しの通知を出して下さい、今日持っておれば

[懸案事項]

持ち帰り検討

- ① 局長通達通りの数値を出すこと（事業説明会時点、26年7月1日時点、事業認定申請時点、27年7月時点）
- ② HPの用地進捗率について局長通達に基づく表示、出来ないのであれば局長通達の変更と通知

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。

A（角野）：聞いてきたことをお伝えします。

- イ) 当時のボーリング調査では砂層は確認されていなかったということであった。地盤沈下の原因となるような、、？、、、
- ロ) 補助工法は使っていないとのこと。
- ハ)??町??のところでシールド、、？、、、地山の崩壊を防ぐために、、、？、、、、補助工法は必要に応じて裏込め材の充填とか注意しながら施工とのこと

Q（本田）：北線では崩落が起きていますね

A（角野）：私も北線のことは解らない、場所はどの辺で？

Q(本田)：第三京浜の南の方、ご覧になっていなかったのですか（見ていない）、見といてください。

（まめ戸あたりとの指摘）

介在砂層というのは土木用語、介在砂層というからには介在していること、それがどういふふうに着層にあるのか、そのあたりは解らない。これに似たものが湘南桂台トンネルに似たものがあるのです。これをどのように処理するのか？勉強しておいてください？

Q（比留間）：時間がないのでこの件は引き続きやっていきましょう。

【懸案事項】引き続き調査して説明を行う

- ① 介在層とは何か
- ② 北線の地盤沈下、崩落事故内容の説明
- ③ NEXCO が工事説明会において発言した、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」との発言について、問題がないとする具体的・科学的にはるかに進歩した技術について地下鉄工事と比較したうえでの解る説明

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。

A (上原) : 齋藤と話合っている問題、準備が出来次第順次説明していきたい。

Q (本田) : 齋藤さんはね、説明が十分出来ていないのにボーリングを始めた。回答すればいい、だけではなく協議して了承したらボーリングを認めましょう、ということだったのです。協議もしないうちにボーリングをやってしまうんですよ。それについて抗議したら、彼は文書で申し出る、という。だけど文書で質問して文書で回答しても、その回答は十分なされていない。繰り返しになるので大勢いる前で回答してもらえば、ということです。

A (上原) : 要望があったことは伝えます。

Q (比留間) : よろしいですね。個別にこういう会議を持って説明してもらおう。
伝えて回答ください。

A (上原) : 了

【懸案事項】説明の実施の具体化について持ち帰り検討

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。

A (角野) : イ)、ロ) について、申し訳ないのですが、不明とのことでお答えできない。

ニ) について、おそらく、、?、、をやった時に基礎的話として地盤を確認するという意味で掘ったというように思われます。

ホ) 暗に皆さんから見たら隠しているんじゃないか、ちゃんと管理していないのか、とい

う話になるんじゃないかと思いますが、ある意味では私も捨てたのか？とも思っています。もともとの目的が、今日に至っての確認ではなくて、どんな地層かな、との確認、実際に文章が無いのが実態で答えようがない。

Q(高村)：廃棄するときを含めた記録はあるでしょう

A(角野)：おっしゃるとおり、文書には記録を付けて、捨てた、などあるのですが、あればよかったですね。

Q(本田)：横浜市の財産ですよ、そんなことはおかしい。

⑩(追加質問)：(本田) 最後の一つ質問。

導水パイプという計画があると聞いているが、、、、？NEXCO

A(上原)：確認しないと解らない

Q(比留間)：地下水があちこち一杯ありますよね。それを工事してその流れをコントロールする？ものではないか？あちこちでトンネルが多いから検討されているのでしょうか？それを聞かせてほしい。

A(上原)：確認しないと解らない。

Q(比留間)：庄戸合同から聞いている。庄戸トンネルで計画していると。そうすれば、水については桂台トンネルの方が大変、水問題あるよね。どういうふうに計画して何をどのようししようとしているか

A(上原)：持ち帰ります。

【懸案事項】庄戸トンネルに係る導水パイプ？なる物の内容

[注] 5月21日付質問書

質問①(横浜市に対して)

環状北西線が完成すれば東名高速から横浜港までの所要時間が「約20分に短縮される見通しという(新聞記事)

質問1. 約20分に短縮された場合の経路(起点～終点)と所要時間

質問2. 従来の経路(起点～終点)と所要時間

質問3. 南線が完成した場合の東名～横浜港の経路(起点～終点)と所要時間

質問4. 現在の東名～横浜港の経路(起点～終点)と所要時間

A(角野)：①について 横浜青葉ICから北西線を通って港北ICを經由して北線を経由して大黒ふ頭に行く経路です。20分

②について 横浜町田ICから保土ヶ谷バイパスを通って首都高狩場線、湾岸線を通って大黒ふ頭に行く経路 40～60分

③について 東名海老名 JC から相模縦貫道を通して新湘南バイパス、横浜湘南道路、南線、首都高湾岸線を通して本牧ふ頭 34 分

④について 東名を通して保土ヶ谷バイパス、首都高狩場線、本牧ふ頭で 42 分

質問② (NEXCO に対して)

試験工事というからには試験の結果を定期的に住民に報告しその状況を解説すべきである。

- A (上原) : 今回の試験工事は、今後予定している本格工事の基礎資料を検証、結果を反映させていくもの。本格工事前には試験工事の結果がどうであって、それをどういうふうに反映させていくかとの説明はさせて頂きたい。
- Q (比留間) : ということは、工事が始まっているので皆さんは知っているのです。何が判ったんだろうか？
- A (上原) : まだやっている途中
- Q (比留間) : 良いです。それも試験結果。ここまで経ってどうか？これは定期的にやるべきです。
- Q (山口) : 全体はまだ解らないけれど、例えば流量は調べました、こういう結果です、と。
そういう報告位は知らせて貰えるでしょうか？
- A (上原) : 途中については、データの取り纏めとかありますし、そこらへんはちょっと出せるというわけにはいかない。
- Q (比留間) : 今言ったように、もう、ずーっとやっているのです、やってるから早い話が、生活上も通れないときもありますし、それは良いとして。
試験工事だから試験結果はあるであろう、(ない)、無いだったら今こういう工事になっています、それも一つの方法です。それを求めたい。
そうじゃないと、知らないと解らないことがたくさんある、初めの計画として自分たちが考えたことが沢山ある。例えば今、パイプ打っているでしょう、そしたら、これは嫌、という方々があるんですよ。それも一つの結果ですよ。そういうことを含めて、定期的に説明をする。
いうことを持って住民は理解、が掴めていくわけです。
- A (上原) : 途中では、事業者も検証なり確認なりしなければいけない。説明できる状況ではないと言うこと。
- Q (比留間) : それでも説明する、
(試験内容についての質疑有)
- Q (比留間) : ここでやっても押し問答だから、検討して出して下さい。
- A (上原) : 意見が解らない
- Q (比留間) : こうこうこういうことでやります、というのも一つの答え、それに対して、今言ったようなことをお願いすることになる。よろしく。

【懸案事項試験状況と結果の】 定期的説明の具体化の検討

まとめ：本日は時間切れもあり引き続き早目に再開する。今回は人事異動があり 3 か月空いたが次回は松實課長と長谷川事務局長とで早急に設定する。