

令和2年8月31日

国土交通省関東地方整備局
横浜国道事務所長 鈴木祥弘 殿
東日本高速道路（株）
横浜工事事務所長 渡邊正彦 殿
横浜市役所
道路局長 乾 晋 殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会
会長 比留間 哲生

2020年7月15日の質問・回答会議により回答を受けての再質問、並びに、これまでの工事計画変更要求等に関する再質問、新たに説明を頂きたいことに関する質問書の提出について（要請）

標記にかかわる質問書を提出いたしますので、速やかにご検討の上回答を頂きたい。

以上

添付資料1. 質問書（2020年8月31日付け）

質問書 (2020年8月31日付)

横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会

【横環南線】

【質問1】(前回【1】環境照査についての追加質問)

平成29年成立の調停(平成23年第2号事件)において、NEXCOは、大気汚染予測計算のミスを確認しました。そのミスは、その後の照査の計算では補正したとの事ですので、どのパラメーターと式をどの様に修正したか説明願いたい。

【質問2】(新規質問)

釜利谷開口部からの排気ガス排出量および周辺濃度について計算結果がでていとの事なので、笠間換気所、公田換気所からの排気ガス量を提示・説明願いたい。公田、神戸橋の閉鎖などでトンネルはほとんど繋がっているの、笠間から釜利谷までの排気ガスの物質収支と気流バランスを明示して下さい。昨年来、釜利谷を含め全体計算を行っているの、待つて欲しい、との事であったはず。

【質問3】(新規質問)

庄戸地区から釜利谷への遊歩道等尾根道の水準測量について、検討結果を説明願いたい。

【質問4】(新規質問) 笠間公田トンネルについて

笠間公田トンネル工事区間はGL マイナス 20m まで非常に軟弱な沖積層が存在しており地下水がトンネル工事の影響で抜ければ広範囲に涉り地盤沈下を引き起こす虞があることを質問したが、共同企業体の担当者が「シールドトンネルは沖積層に掛からない岩盤を通すので地下水の漏出は起こらない」との回答だった。

1) ここでNEXCO東が平成23年3月18日に横浜市長へ提出した【金井汚水幹線等の交差構造について(協議)】の内容について質問します。

協議書添付資料縦断面図及び構造図(解析メッシュ図)を用いてSTA.49+00地点の土質が先日の説明会の回答と整合しているか回答ください。

横浜市行政地図情報提供システムで検索した上記位置に近い所(STA49+00とSTA52+6.429との中間地点)の土質柱状図(C0044004)ではGL-19mを超える深さまでN値3以下の軟弱なシルト層となっている。反面地下水位はGL-1.4mと非常に高い。前述の構造図(解析メッシュ図)記載のN値よりも小さい数字だが、構造解析に当たって過去の土質柱状図の数値は参考にしたかどうか答えください。

2) 次に横浜環状北線の馬場出入口工事に於いて現場周辺で地盤沈下事故が発生したが、首都高速道路(株)は「工事に伴い地下水位が低下したことが原因」と説明しました。そこで北線で地下水の漏出が起きたにも拘わらず、同じシールド工法の南線で地下水漏出が起きないとする根拠を説明ください。

3) 環状北線の馬場出入口には換気所が設置されています。笠間公田トンネル工事区間でも笠間十字路近くに換気所を設置する工事を行っています。シールドトンネルよりも更に深く掘削する開削工事で地下水が漏出する虞はないと断言できるか答えて下さい。

【質問5】(新規質問) いたち川護岸改修工事について

いたち川護岸改修工事における、準備工事及び本工事の工事費及び調査費用を加えた総額を教えてください。その工事費見積額は2020年1月17日における事業評価監視委員会に提示した改定工事額に含まれているか、また、含まれているとするとどの項目に入っているかを教えてください。

【質問6】(新規質問) 笠間公田トンネルの勾配変更について

金井汚水幹線との離隔寸法が実測で313mmより小さくなることが判明したため縦断勾配を変更して最小離隔1mを確保するとの説明を7月31日に頂きました。当初計画の縦断勾配1.064%を0.500%へ、4.0%を4.768%(L=200m)、そして5.4%を5.648%(L=480m)に変更するとのことですが許容値4.0%を超える場合、道路構造令では最大許容勾配6.0%以下で制限長が500m以下と定められている。説明の中で5.0%以下の場合の制限長は600mであり、走行速度が1/2以下にならない様検証しているとのこと。しかしこの説明には納得できません。今回変更した4.0%を超える部分の長さ680mは道路構造令に反しています。縦断勾配が許容値の4.0%を超えて5.0%以下から途中で6.0%以下に変化した場合の制限長は500m以上に長くなっても600m以下には収まる筈です。検証したから許されるのであれば500+600=1100mまで許されることになってしまいます。納得のいく説明を再度お願いします。

2) 8月18日(火) 公田笠間トンネル工事区の工事長から変更内容について近隣住民と一緒に説明を受けました。最小離隔寸法313mmについては平成23年(2011年)3月18日付けでNEXCO 東から横浜市長へ提出された「金井汚水幹線等との交差構造について(協議)」に記載されており、同協議書の中の「縦断勾配のコントロールポイント」の図面で1.064%、4.0%、5.4%(特例値)、の3つの勾配が記されています。しかし、工事長から当日貰った同名の図面では1.067%、4.000%、5.648%の縦断勾配を0.500%、4.768%、5.648%に変更した事になっています。横浜市へは今年7月に変更の協議書を提出するまで縦断勾配を変えざるを得なくなったことは通知しておりません。ついては、いつの時点で縦断勾配<特例値>の5.4%を5.648%に変更したのか、変更の理由と共に説明願います。

【質問7】(前回質問【2】 桂台トンネル非常駐車帯について追加質問)

公田インター間がBOX構造になったことと、神戸橋橋梁部分のルーバー部からの排気ガスの漏れ出しがないことにより、環状南線は釜利谷開口部から飯島町の笠間坑口まで一本のトンネルと見做すことができます。道路構造令では1500m以内に非常駐車帯の設置が定められています。南線上り線の現計画では公田笠間トンネルの笠間換気所と鎌倉女子大前、桂台トンネルの犬山町の事業用地内そして釜利谷西トンネルの日野隧道付近に非常駐車帯の設置が計画されています。又、以前の質問回答会議に於いて、公田インターを非常駐車帯と見做すことを聞きました。

これまでの質問回答会議に於いて犬山町の事業用地に計画している非常駐車帯の位置はトンネルの中央部に出来るだけ近い部分が望ましいとして決めたと頑なに主張していますが、釜利谷開口部から笠間坑口5270mの何処を取って中央部と言っているのか理解できません。ここは道路構造令の1500m以内に設置の基準に基づいて決めて下さい。犬山町の予定地STA 19+20と公田IC 上り線進入路の合流部分STA 29+80との距離は1060m、ところが釜利谷西トンネルの非常駐車帯位置STA 3+40までは1580mと構造令の規定をオーバーします。

住民が要望している東電送電線鉄塔下 STA 17+50 の位置であれば公田 IC の合流部分まで 1230m、釜利谷西トンネル内の非常駐車帯まで 1410m となり構造令の規定に収まります。東電鉄塔下は既に地下使用の区分地上権設定を 452 m²地主と交わしており 70 m²区分地上権の面積を追加するのは難しくないと考えます。いくら安全に注意して工事と言われてもシールドトンネルのセグメントを半分外してトンネル内部から掘り広げる工事を認める訳には行きません。住民の意向を汲んで位置の移動をお願いします。

【質問 8】（照査に係る新規質問）公田換気所からの排出ガス量の変化について

公田換気所からの排出ガスについて、公田掘割部の閉鎖化と神戸橋部の閉鎖化、及び、吸引排ガス部分の変更を受けての照査結果によれば、NO₂ の公田換気所からの環境に与える寄与度は 0.00001 PPM とのことであるが、変更前の前回平成 27 年の照査においても、寄与度は 0.00001 PPM であった。

今回の変更により、排ガス吸引量は概ね 2 倍と思われる（吸引対象部分の道路距離から推定）が、寄与度が同一とは考えにくく、変更前後の諸元について提示願いたい。

○変更前後における比較

- ① 換気塔排ガス吸引対象トンネル等の距離
- ② 年間における排ガス量の日最大値、及び 1 時間最大値（計算諸元であり、当然あるはずである）
- ③ 同一となる論拠

注：笠間換気所からの影響度は大幅に変わっており、公田換気所との整合性に疑問がある。きちんとした予測内容と結果について説明願いたい。

ちなみに、笠間換気所においては 0.00006ppm (H27 照査値) が 0.00003ppm (令和元年値) であり、減少分 0.00003ppm 分の排ガス量はどこに行ったのか疑問である

【質問 9】自動車からの PM_{2.5} 排出量について（前回【3】住環境関連追加質問）

自動車排ガス中からの PM_{2.5} の排出量はどの位か、横環南線の通行車種ごとに提示願いたい。

【上郷公田線】

【質問 10】上郷公田線の「桂台地区と上郷地区」の計画交通量について

上郷公田線（高規格 IC アクセス 主要地方道原宿六浦）は、神戸橋交差点を起点とし、公田町の桂町交差点に至る延長 3.2 km の幹線道路である。この幹線道路の湘南桂台地区と上郷地区は 2 車線道路である。この幹線道路の計画交通量は 13,200 台/日と国交省の道路局環境安全・防災課の再評価結果（令和 2 年度事業継続箇所）に掲載されている。高規格 IC アクセス道路である上郷公田線は高速横浜環状南線の関連施設の一部として位置づけられる。高速横浜環状南線の事業継続認可の付帯事項として、環境に十分配慮し地域住民との話し合いを大切に、環境に優しい道路事業を進める事とされている。

特に湘南桂台地区は第一種低層住居専用地域であり、地区計画が掛かっている静かな環境に恵まれた住宅地である。高規格 IC アクセス 上郷公田線はこの住宅地の真ん中を分断する位置に計画されている。この地域の住民は高齢化がすすんでおり道路横断の交通事故も地域内で起きている。更に地下には高速横浜環状南線の建設が計画されており、この為、今後

地域の地盤沈下の可能性も危惧されており、道路開通に伴う負担はとて大きい地域となっています。

上郷公田線の延長 3.2 kmのうち、桂台地区と上郷地区を合わせて延長 1.5 kmの道路は、2車線の4種2級の道路である。4種2級道路の計画交通量は 10,000 台/日であるが「交差点の多い第4種の道路については、設計基準交通量に 0.8 を乗じた値を設計基準交通量とする。」と道路構造令にあり、8,000 台/日となる。国交省の上郷公田線の計画交通量は 13,200 台/日とある。4種2級の計画交通量から大きくオーバーしている。桂台地区・上郷地区の計画交通量についてどのような対策を考えているのか説明してください。

上郷公田線（主要地方道原宿六浦）の今後の環境は、金沢区に日本最大級の物流センターが出来、更に舞岡上郷線周辺の東急建設の大規模開発が計画されており交通量の増加を懸念している。過去の交通量だけではなく、環境の変化も加味した説明をお願いしたい。

【質問 1 1】上郷公田線の「桂台地区」の道路構造について

高規格 IC アクセス道路である上郷公田線は高速横浜環状南線へのアクセス車両が主として通過する為の道路として計画された（平成 7 年 県告示）。県道原宿六浦線のバイパス車両の通過機能も兼ねると考えられた道路である。

上記の性格を持つ上郷公田線・桂台地区の道路構造を横浜市は「地表式」としている。

神戸橋方面から上郷地区（0.2 km）を経て桂台地区へは、上り斜面の地表式の道路構造になっている。桂台地区に入って更に上り坂は続き、一部トンネル（155m）を出るまで上り斜面の道路構造になっている。上郷地区・桂台地区合わせて 1.5 kmの距離の約 940m（3分の2）が上り坂の道路構造になっている。上り坂では、通過車両はガソリンを多く使い、更に排ガス・騒音・振動が発生する。通過車両と住宅環境の両方にマイナスになる道路構造となっている。上郷地区から桂台地区を通過する上郷公田線の道路勾配を緩やかにして、通過車両や環境にやさしい掘割構造の道路にしない理由を説明してください。

以上