

2023年2月27日

国土交通省関東地方整備局  
横浜国道事務所長 殿  
東日本高速道路（株）  
横浜工事事務所長 殿  
横浜市役所  
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

**2022年12月18日の事業評価監視委員会に付議された工事費増額に係わる質問書の提出について**

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。

なお、2023年3月28日計画の質問・回答会議（質問書は2022年12月23日付け提出済み）において、併せて回答下さるよう要請します。

以上

添付 資料1. 事業評価監視委員会に係わる質問書 （2023年2月27日付）

## 資料 1. 事業評価監視委員会に係わる質問書

2023 年 2 月 27 日

**質問 1.** 環状南線の庄戸トンネルで重金属（ヒ素）が検出されたことにより発生土の搬出先の変更が必要になったとして 24 億円計上されているが、既に令和元年度事業再評価に於いて重金属混じりの土砂を専用の処理施設へ運搬処分するための費用として 270 億円計上されている。ついては前回と今回について発生場所、発生土量そして処分方法（搬出先）を教えてください。

**質問 2.** 公田笠間トンネルの飯島町坑口の土被りが小さい区間においてシールドトンネルの浮き上がり対策が必要になったとして 137 億円計上しているが、当初計画通り開削区間 130m を設けて地下水が滞水している沖積層を避けて野島層に発進到達立坑を設置してトンネルを造れば浮き上がる虞はなかったと考えます。令和 19 年 12 月から 1 年間で 4 回開催された「都市型トンネル施工技術検討会」に於いて当初計画を変更した経緯を明らかにして下さい。

そして、発進到達立坑が当初設計よりも浅くなったことによる工事費の減額、逆に 130m の開削区間がシールドトンネルに変更になったことによる工事費の増額を今回の浮き上がり対策費 137 億円に加えてください。安易な計画変更による無駄な費用と言わざるを得ません。

**質問 3.** シールドトンネルの施工に当たって周辺への騒音対策が必要になったとして 238 億円計上している。公田笠間トンネルの笠間 Tn 区間は周辺住宅から離れていることと環状 4 号線の下を掘進するので騒音対策費用は桂台トンネルと公田笠間トンネルの公田 Tn 区間の合計往復 4 千 m と 2 ヶ所の回転立坑の防音屋根に充てられると考える。2 ヶ所の回転立坑の防音屋根の費用を差し引いて 180 億~200 億円がシールドトンネル 4,000m の掘進に対しての騒音対策費と言うことになる。1m 当たり約 450~500 万円と言うことになる。1 日平均 5 m 掘進すると考えると 2,250~2,500 万円/日になるがこの金額が妥当とする根拠を示してください。

そもそも住宅地の浅層に 24 時間連続でシールドマシン掘進を計画した当初の判断が甘かったのではありませんか、お答え下さい。

**質問 4.** 公田笠間トンネルに設置する非常駐車帯の施工方法変更に伴い 117 億円の工事費増が必要とされていますが、当初非常駐車帯は桂台トンネルに上下線各 1 ヶ所、公田笠間トンネルでは 2 ヶ所計画されていた。それが桂台トンネル、公田笠間トンネル併せて 1 ヶ所に変更になった。設置を取りやめた 2 ヶ所分の工事費はどこへ行ったのですか。令和 2 年 10 月になって地元へ対し桂台 Tn の非常駐車帯は計画を止めたと言われた。当然のことながら令和元年度の評価時点では事業費が計上されていたことになるのでその金額を明らかにして下さい。

セグメントを凸型にして掘削範囲を少なくすることで地盤変状を抑制するとしていますが、何故直上に厚さ 10m もの沖積層がある場所を選定したのですか。僅か 60m 笠間側へ

移動すれば大船層のしっかりした地盤になる、更に万が一地盤変状が生じて上部には住宅は建っていないので地盤補修も補償も容易と考える。当初の形状のまま施工して万が一地盤変状が出た場合地盤補修を行うことにした方が費用を抑えられるのではありませんか。判断を聞かせて下さい。

**質問 5.** シールドトンネルの発生土の土質改良が必要になり、改良費用と仮置き場の追加費用として209億円計上された。しかし令和元年度の事業再評価時点で既に300億円計上されている。併せて509億円にもなるが、前回の評価時点で桂台トンネルと公田笠間トンネル全線の土質調査は行わなかったのか？全線を調査しなくても地質状況から推測すれば掘削土量111.6万 $\text{m}^3$ の内土質改良が必要な土量を算出できた筈です。技術屋不在の工事計画と言わざるを得ない。

掘削時に気泡に使用した水が抜けない為土質改良が必要とのことだが、砂質土であれば改良しなくても水は抜けるのではないか。シールドトンネル全長の掘削土量は111.6万 $\text{m}^3$ で全量改良必要としても $\text{m}^3$ 当たり4.5万円以上の改良費が見込まれている。ついては、これだけの巨額な事業費を必要とする改良土のボリュームと改良単価並びに仮置き場の設置費用を教えてください。

**質問 6.** 鋼材費が令和2年1月から令和4年9月の間に59.8%上昇したことにより906億円(538億円+368億円)の事業費増を見込んでいるが、価格上昇は令和3年1月以降のことであり令和2年1月からの1年間上昇を見越して何ら手を打たなかったのか。令和2年1月時点の事業費に占める鋼材費は1,515億円(906億円÷59.8%)となる筈だが、それでは現時点(令和4年9月)での残事業費に占める鋼材費は幾らになるのか教えてください。又、今後も上昇が続けば更なる事業費増の可能性があるとされているが可能性とは肯定的な見込みに対して使う言葉であり、本来は虞があるとすべきではないか。回答ください。

**質問 7.** 現時点で全体事業工程を正確に把握することは困難な状況との理由で供用時期は示されていないが、資料2-(1)の様式4 費用の現在価値算定表で供用開始年次を令和14年度としている。これまでは令和8年度供用開始となっていたので6年間先送りされている。シールドトンネル工事に関する新たなガイドラインが策定されるなど、安全かつ慎重な施工が必要であることを念頭に置いて施工計画を立案すれば完成時期を見通せないと言うことはあり得ない。それが出来ないのであれば事業を進める技術力が無いということになる。

ついては各工事区毎に抱えている施工上、安全上留意すべき問題点を教えてください。その上で各工事区毎に事業の見通しを示してください。

**質問 8.** 桂台トンネル発進立坑防音ハウスの日影被害について、前回2022年10月25日の質問・回答会議で蝦名工務課長は「道路調整課と調整、確認を行い、仮設建物なので日影の制限の対象に該当しないことを確認した」と答えました。

そこで先ず道路調整課へお聞きします。日影被害が隣接民地に及ぶことについて計画の変更なり、住民に了承を取るようNEXCO東へ是正を指示しなかったのは何故ですか。建蔽率、建物高さ、日影規制が違反していても工事用地内に収まっている限りはその儘でも良いでしょうが、住民に被害を与える状態については市民の立場に立って事業者へ指示する

役割が市の職員にはあると考えます。

次に蝦名工務課長にお聞きします。令和2年に3次元的資料で桂台に説明したとのことですが、令和2年の開催日を教えてください。桂台とは具体的にどの地区のことですか。そして、その時に使用した資料を示してください。

昨年12月工事長よりの冬至日前後に現地調査（撮影）のうえ個別に訪問して説明すると知らせて頂きました。1月中旬現地の方にお尋ねしましたが、昨年夏以来事業者の訪問は無いとの返答でした。そこで現地調査の結果をいつ訪問して説明したのかお答えください。その際には冬至日に日影時間が何時間あったのか、それに対する補償の有無を説明したのかも教えてください。

**質問 9.** よこかんみなみ HP のシールドマシンの位置のページで騒音・振動・地表面計測モニタリング結果を掲載していますが、マシンが通過時点の数値だけで継続的な発表がありません。騒音・振動は概ね100m毎の計測なので無理と思いますが、地表面計測については同一地点で1ヶ月乃至3ヶ月毎に計測結果を発表して下さい。庄戸地区では3ヶ月毎に地表面と地下水位の計測結果を住民に説明しています。

**質問 10.** 栄 JCT～戸塚 JCT 間の機能補償道路・横断施設の追加【99億円】に関して（22ページ）

1. 地域分断を防ぐため協議に基づき8カ所の跨線橋等の整備が必要になったことについて、1999年10月「みなみ風 VOL.8」に図示されているこの間の跨道橋は4カ所記載されている。当初計画4カ所以外の4カ所が追加工事と考えるべきである。

質問①：横断施設分のその工事費は幾つか。また追加分4カ所はどれか、追加分4カ所の工事費は幾つか。

質問②：なぜ、追加が必要となったのかの具体的根拠、関係機関とはどこで、いつの時期の協議に基づくものなのか。

質問③：(NEXCO 東分) 関連して、公田 I C 地区について、当初の1999年10月「みなみ風 VOL.8」計画図では跨道橋は4カ所が図示されているが（他に上郷公田線の跨道橋一カ所）、現在では一カ所のみである。取りやめは地元の申し入れによるものか、事業者の判断か、取りやめた理由について説明願いたい。

2. 機能補償道路 4.2 km について

1999年10月「みなみ風 VOL.8」計画図では栄 JCT～戸塚 JCT 間には計画道路に並行するような道路は見当たらない。横断に係わる既存道路は跨道橋等で接続されることで事足りることではないか。

質問①：22ページの機能補償道路 4.2 km 計画の工事費は幾つか、なぜ必要なのかについて説明願いたい

質問②：別項(28ページ)の「機能補償道路の構造及び調整池の構造が決定したこと」に伴う構造物の地盤対策費は幾つか。

質問③：当初計画ではこの区間は片道3車線であったものが片道2車線に変更になっているはずである。この縮小幅を使って機能補償道路とすることで安価に出来るのではないか。選択しなかった理由を説明願いたい。

質問④：関係機関と協議の結果とあるが、関係機関とはどこを云うのか、具体的部署を提示願いたい。100 億円も要する補償工事がどのような経緯で決定されたのか明示願いたい。

質問⑤：機能補償道路、横断道路について、当初計画（4,300 億円時）はどのような工事計画であったか説明願いたい。

#### 質問 11. 栄 JCT～戸塚 JCT 間の調整池の追加【62 億円】について

栄 JCT～戸塚 JCT 間は埋め立て・開削による地表面での道路計画である。裸地がコンクリート製の道路となることは当然のことであり、道路面の雨水処理の必要性は当初計画でも考えられていなければならないものである。62 億円もの費用の掛かる施設を見損じしていたことであつたとすれば当初の計画ミスである。

質問①：当初（第一回事業評価監視委員会時の 4300 億円工事費において）どのような雨水処理計画と費用見込みであつたか

質問(b)：河川管理者の要請とは何か、なぜ調整池が必要となつたのかの根拠を説明願いたい。

質問(c)：調整池の設置に伴う本線の構造変更についても工事費は幾つか、また、変更内容は何か。

#### 質問 12. 国道 1 号線切り回し整備の追加【37 億円】

質問(a)：当初【4300 億円時】の切り回し費用は幾つと計画していたか

#### 質問 13. 地盤改良や支障物対応の追加【169 億円】

質問(a)：栄 JCT～戸塚間の機能補償道路の構造及び調整池の構造が決定したことに伴う構造物の地盤対策費は幾つか。これを含めた機能補償道路の総額工事費は幾つか。

質問(b)：公田 IC 部の函渠下の地盤改良について、追加費用額は幾つか。

この地点は計画当初より地盤等問題があるとして一番最初の本格的工事として、谷あい低湿地における構造物設置が問題ないか等の試験工事として 10 年以上も前に着手したものである。当然、当初から地盤改良も視野にした計画であり、試験工事の結果の地盤改良は追加工事とすることは問題がある。

質問(c)：シールドトンネルに支障となる河川護岸基礎の改修工事費はいくらか。（質問・回答会議において 3 億円程度との説明を受けている）。169 億円の 2%程度の件名を含めるとすれば世間を欺く行為である。

#### 質問 14. 庄戸地区トンネル工事の施工方法変更【190 億円】

質問(a)：トンネル部施工方法変更工事額は幾つか。また、34 ページ B—B 断面図において、本線 3 車線とランプ 2 車線合体での大断面となっているが、ランプ分岐後は本線は 2 車線に変更になっているはずであり、大断面は不必要ではないか、どこから本線 2 車線となるのか。

質問(b)：コンクリート製造プラントの工事費は幾つか。また、一般道とはどこを指すのか、生活環境への影響低減とはどこの生活環境を指すのか説明願いたい。そもそも、トンネルコンクリート巻き立て量は当初から解っているはずのもので在り、市販コンクリート

入手より安価にならなければならないはずである。安易な過剰設計ではないか。

**質問 15. 公田地区開削工事の施工方法の変更【250 億円】**

質問(a)：工事用仮栈橋について、工事費用は幾つか。また、当初の仮栈橋は完成までの手順を検討の上設置された物と思料するが、最終断面で仮り道路の変更が必要であれば、当然当初より計画されていなければならないはずである。追加仮橋が必要になった理由は何か。また、場内運搬・資機材搬入の施工効率化目的であれば、費用追加でなく費用低減が出来るはずである。当初どのように施工を検討していたのか、必要費用を出していなかったのか、必要理由を明らかにして頂きたい。

質問(b)：コンクリート製造プラント設置費用は幾つか。また、工事用車両の低減化、生活環境への影響低減のためとあるが、工事用車両は神戸橋からの工事用道路で十分であり、必要性が見当たらないと思料するが、どこの部分が工事用車両の低減化になるのか、また、生活環境への影響とは何か。

以上