



連協道路ニュース

発行 横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会 事務局
Tel 090-4825-7174 <http://renkyoueditor.web.fc2.com/>
Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第 386 号

(創刊 1988.12.14)

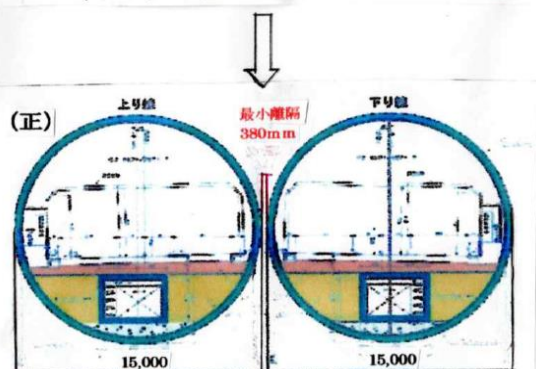
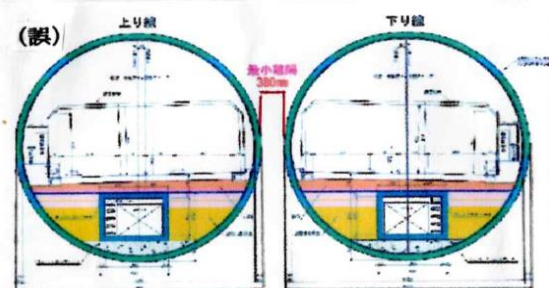
2021.11.07.

桂台トンネルは 超危険な近接工事

NEXCO 東のよこかんみなみ HP に掲載されているトンネル標準断面図には上下線のシールドトンネルの離隔寸法が最小で 380 mm と表記されています。しかし、標準断面図と表記寸法のどちらにも見過ごすことのできない誤魔化しがあります。

HP の標準断面図を一瞥しただけでは誰も不安は覚え無いでしょう。ところが直径 15m のトンネルの縮尺でこの図の間隙を測ると 1m28cm になります。逆に 380mm をトンネルと同じ縮尺で図示すれば 0.9mm と殆ど触れ合うように表記しなければなりません(図-1)。スケールアウトした図面で間違った安心感を与えるよう作図したとすれば悪質です。NEXCO 東は直ちに図面を訂正して下さい。

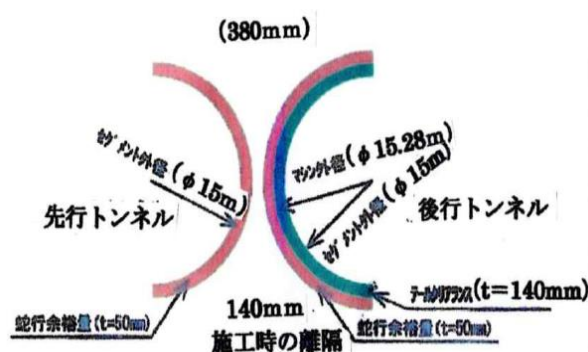
図-1 標準断面図



(離隔は実縮尺では上図の如く狭い。)

次に 380mm の離隔寸法ですが、この寸法は上下線シールドトンネルのセグメント表面間の離隔寸法です。しかし、先行トンネルのセグメント外側と後行マシンのカッター外縁との離隔は 240mm です。更に上下線とも許容量の 50mm 蛇行すれば離隔は 140mm になってしまいます。阪神高速道路(株)のシールドトンネル設計マニュアルでは離隔寸法は直径の 8% 以上となっています。380mm (240mm) の離隔は過去に施工例の無い超近接工事です。事業者自体も超一級の難工事と認めています。前号の連協ニュースで指摘したように、万が一地盤に問題があれば大事故が発生しかねません。

図-2 セグメント相互の離隔



トンネル離隔寸法 (380mm)

図-2

環状南線から続く横浜湘南道路では、離隔 30cm の超近接区間について、後行トンネルの施工により先行トンネルにセグメントリングの変形やひび割れの発生等のリスクが考えられるので、後行シールドマシンの掘進に併せて先行トンネル内にセグメント変形防止装置の設置が必要とされています。桂台トンネルについても同様の安全対策を取るよう要求しなければなりません。

(ネオポリス H. O)

国交省要請行動

10月5日連協は公害被害者総行動に基づく国交省要請行動を行った。その概要を報告します。

(A：回答 Q：席上での再要請を示す)

①釜利谷開口部の排ガス対策を講ずること。

A：事業者から「開口部から最も近い庄戸地区では、住宅まで約210m離れているので排ガスの影響は十分に小さく追加的環境対策を行う必要はない」と聞いている。

Q：実体誤認がある。2年前の換気システム変更により3つのトンネルが全て繋がり、釜利谷開口部からは全トンネル排ガスの38%が出るようになった。変更前は公田換気所の1/13だけだったのである。これは笠間換気所14%、公田換気所30%より遥かに大きいのであり、単にNOxの簡易影響予測のみで必要ないとするには住民は納得できない。釜利谷開口部について平成7年の都市計画決定時に行った七つの公害環境影響予測評価を行うべきである。それが出来ないのであれば少なくとも開口部閉鎖を行って下さい。

A：事業者に伝えます。

②換気所への排ガス脱硝装置の設置

A：大気質は環境基準を満足していることを確認している。要請については事業者に伝える。

Q：今、目標クリア型アセスメントからベスト追求型アセスメントへと環境省から出ている。首都高速会社では東京中央環状、横浜環状北線・北西線等に付けている。NEXCO 東は一か所もない、要するに環境に関する感謝の姿勢が欠如している。そういうことを含めて、空気は汚れるのだからきちんとした配慮を国交省の方から指導願いたい。

③上郷公田線将来交通量予測値減少根拠を示せ。

A：国交省関東地方整備局と横浜市の間で確認されたもので区間の最大値の9,500台/日を計画交通量として設計を進めている。現在の計画を基本として自治会等の皆さん、交通管理者等の協議をしながら進めていくと聞いている。

Q：上郷公田線は横環南線へのアクセス機能、環状4号線のバイパス機能を目的としている。国交省が神戸橋から西ヶ谷交差点間を従来の9,900台から6,200台に3,700台も減少する将来交通量予測を出したことは前回地との比較で問題がある。大幅に減少した数値では現在の交通量実態から上郷公田線計画時の機能は滅失している。減少した根拠を説明できないのであれば312億円も掛かる上郷公田線の4種2級部分は中止すべきだ。

A：引続き理解頂けるよう話をさせて頂きたい。以下2件の要請は紙面の都合上掲載省略します。

④環境影響予測評価手法の新たな構築状況

(平成28年度神奈川県公害調停斡旋事項)

⑤浮遊粒子状物質(SPM)の環境影響予測手法構築

(事務局長 長谷川)

東京外環での陥没一周年記念講演

東京外環道路のシールドマシンによる陥没事故が起こった東京の調布市でその重大性を改めて世間に問うべくこの10月16日に90人が参加した地盤工学専門の稲積真哉教授(芝浦工大)の講演がありました。

40mを超える大深度での工事ですが事業者はこの地域特有の地質による事故であり、その直上での被害のみ補償するという極端に矮小化した声明を発表していました。

地盤の強度を計測する簡易な小規模テストにより、工事沿線から離れた地域で以前にはなかった空隙を伴う軟弱化が多数発見されたのです。



(会場風景)

シールドマシンの振動が地表面に近い地層で空洞化を発生させこれが陥没を起こし且つ3か所に亘る巨大な空洞を生み出したと発表されたのです。

これらのことは同じシールドマシンによる掘進が始まった横環南に重大な示唆を与えるものです。決して見逃しのできないものとして直接参加し、皆様に情報を提供し他山の石として頂きたいと願いました。

研究成果として「シールドマシンの振動により軟弱な地表面が固有の周波数により共振しさらに増幅して、微細な空隙から巨大な空洞の形成に至った」ということが証明されたのです。

現在、埋め立て造成地である桂台地区の住宅地中心での工事は上記の心配が当てはまるものではないかと危惧しています。16台のモーターの修理で工事が中断していることについて事業者がその事情を詳らかにしていませんが、質問回答会議を通して徹底的に追及していく所存です。

(比留間)

対外活動報告

10/05 国交省要請行動 (会長ほか5名参加)

10/06 NEXCO 打合せ (蛸名工務課長 伊藤工事長 会長宅)

10/16 外環道陥没一周年記念講演 (会長参加)

10/26 区政推進課打合せ (清水係長 会長)

10/26 事業者との質問・回答会議 (西ヶ谷)

10/08~29 (毎週金) 外環道低周波騒音調査会 ZOOM会議 (会長参加)