



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 402 号

(創刊 1988.12.14)

2023.3.5.

横環南線工事費 8,000 億円にも！ 増額問題(その3)

昨年 12 月 19 日、本年 1 月 18 日の事業評価監視委員会の 3 回目の報告です。今回の増額工事費 2,100 億円と件名の概要です。

かつては我が国の土木工事は「掘ってみなければ何が出るのか解らない」的風潮があった嫌いもあったが、**今回の工事費増額分の 65%は、現地条件変更(223 億円)と計画工法の具体化(1,141 億円)である。**

そもそも計画工法の具体化とはなんだ？高速道路は全国で一杯造っているのであり、その実績、技術の蓄積と伝承に基づいた当初の具体的道路計画（事業決定から 10 年を経た 2005 年の 4,300 億円を出した時点）でなければならないのである。

結果として、掘ってみたらこんなことでお金がいます、と言っている。南線事業者(特に携わった国交省役人、NEXCO 東社員)は、事業決定から当初の 10 年間に具体的工法検討、リスクヘッジもしていなかったことであり、そのまま工事に入ったと映る。事業者責任の欠如である！

大型公共工事がこんな“ていたらく”で行われていることは国民として怒りを覚える！

事業評価監視委員会資料の増額工事費(13 件 2,100 億円)の増額件名を下記に示す。

【A: 関係機関協議によるもの 198 億円】

- ① 栄～戸塚の機能補償道路 (4.2 km) と横断道路 (跨道橋 8 カ所) 追加 :99 億円
- ② 栄～戸塚間の調整池追加、伴う一部本線の構造変更 :62 億円
- ③ 国道 1 号の計画変更 (切り直し整備、付加車線の設置) :37 億円

【B: 現地条件変更 223 億円】

- ④ 埋蔵文化財調査と保存の追加 (栄～戸塚間、現地調査結果) :12 億円
- ⑤ 地盤改良や支障物対応追加 :169 億円
 - ・機能補償道路に係わり構造物の沈下対策が必要
 - ・公田 IC 部付近の函渠下の地盤改良が必要
 - ・シールドトンネルに支障となる河川 (イタチ川) 護岸基礎の改修が必要
- ⑥ 栄 IC の仮設構造物の変更等 :18 億円
 - ・現地調査結果想定より支持層が深い位置にあり仮設構造物 (河川構台) 杭長の変更
 - ・地元協議の結果、新たな切り直し道路の整備、上部工の仮設工法の変更
- ⑦ 重金属 (自然由来のヒ素) 混り土砂に伴う搬出先の変更 :24 億円

【C: 計画・工法の具体化 1,141 億円】

- ⑧ 庄戸地区トンネル工事の施工方法の変更 :190 億円
 - ・庄戸地区大断面トンネル部の周辺地盤への影響低減のため施工方法の変更、地下水の変動抑制対策
 - ・庄戸地区において、一般道の工事車両の低減を図り生活環境への影響防止するため、現場内にコンクリート製造プラントの設置が必要
- ⑨ 公田地区開削工事の施工方法変更 :250 億円
 - ・場内運搬、資機材搬入等施工を効率化することで生活環境への影響低減のため工事用仮架橋の設置が必要
 - ・一般道の工事用車両の低減を図り、生活環境への影響低減のため、現場内にコンクリート製造プラント設置が必要
 - ・関係機関との協議に伴い現交通への影響低減の為に切り直し道路整備が必要

⑩シールドトンネル施工方法の変更

:375 億円

- ・公田笠間トンネル土被りの小さい区間の浮き上がり対策の追加が必要
- ・シールドトンネルの施工において生活環境への影響低減のため騒音対策が必要（回転立坑の防音屋根、桂台トンネル掘進速度を抑える工期遅延による増）。

⑪公田笠間シールドトンネル非常駐車帯施工方法の変更

:117 億円

⑫シールドトンネル発生土の土質改良の追加、仮置き場追加が必要

:209 億円

【D: 単価上昇 538 億円】

工事鋼材単価上昇により、トンネル工事や橋梁等の費用増加

:538 億円

〔参考資料 日経コンストラクション〕
日経クロステック

- 10年 東京都送水管工事、土中鉄筋のためシールド機損傷
- 12年 水島製油所海底トンネル海水流入、5人死亡
- 13年 首都高中央環状、出入り口開削中に出水
- 16年 博多駅前道路陥没(一部 NATM)
- 17年 京都雨水幹線の止水ミス道路陥没
- 19年 広島高速でシールド機破損
- 19年 横浜湘南道路シールド機が地中H形鋼に接触破損
- 20年 新横浜で二度にわたり路面陥没
- 20年 外環調布で市道陥没
- 21年 横環南でボルト締め付けすぎによるシールド機故障
- 21年 北海道新幹線トンネルで岩にぶつかり停止
- 21年 守口市シールド工事出水で作業員閉じ込め
- 22年 外環道シールド機が地中壁と接触し破損
- 22年 リニア工事でシールド機損傷

問題点:これ迄の毎日の工事が行われてきた状況見てきた我々住民にとって納得しかねるおかしなことの例を挙げます。

(⇒当方の見解を示す)

- ① 公田笠間トンネル非常駐車帯施工方法の変更 (117 億円の追加) ⇒当初計画の非常駐車帯3カ所が1カ所に減少した。減った2カ所の低減額の有無は? 1ヶ所としては高額であり選定位置、工法に問題があるのでは?
 - ②シールドトンネル発生土の土質改良 (209 億円の追加) ⇒切羽への気泡注入により結果として膨大な処理費が発生したことは工法選定を誤っているのではないか?
 - ③公田笠間トンネル浮き上がり防止対策 【375 億円の内 137 億円】 ⇒当初のイタチ川南側の発進立坑を取りやめた工法変更の問題があるのではないか?
- 等等、上記を含めて 15項目の質問書を提出し、説明を受けることにしている。機会ある毎に事業者責任の是非を追及していく。**

(事務局長 長谷川誠二)

専門家の話では、「地中工事の複雑性(地下埋蔵物の多様性)が原因との話もあるが、事前に分かっていたらいけないことをろくに調べもせず、盲目的に行き当たりばったりの掘削を行うシールド機自体の宿命といえるが、何よりも基本的な掘削知識や能力の欠如、シールド機は安全との思い込みが事故に繋がる」と言っている。

今の事業者にはシールド機を扱う能力、資格がないと断ぜざるを得ない。(事務局)

【対外活動報告】

- 02/02 事業者からヒヤリング (事業評価監視委員会関連、会長以下7名参加)
- 02/03, 02/19 低振動調査会 zoom (会長参加)
- 02/09 高瀬司法書士打合せ (会長)
- 02/16 西村弁護士打合せ (会長)
- 02/25 公共事業改革市民会議世話人会 (オンライン、会長参加)
- 02/27 事業評価監視委員会会長他に抗議書を提出。及び、事業者に次回質問・回答会議に向けて工事費増大に係わる質問書を提出
- 02/27 栄区役所区政推進課南線対応状況ヒヤリング (会長)

多すぎるシールド機事故

「工事に事故は付き物」とは言え、シールド機事故は次の如くである。