



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 407 号

(創刊 1988.12.14)

2023.08.06.

桂台トンネル上り線を一日も早く工事用道路として運用するよう要求する

6月22日朝、発進立坑インフォメーションセンター前で工事用車両の速度測定をスピードガンを用いて行いました。午前9時になるとダンプカーが連なって続々と進入してきました。記録したのは16台でしたが、20 km/h 以下で走行した車両は僅か2台だけでした。20 km/h 以上で走行の16台の中5台は27~29km/h と制限速度15km/h の倍近い速度でした。状況を確認したので計測は30分間で終わりにしました。

15km/h は事業者が設定した速度です。守れないならトンネル内を通すよう回転立坑の公田側を早急に開削して進入路を整備してください。



写真で判るようにトンネル内は砕石路盤まで出来ており車両の走行はいつでも可能です。

なお、6月22日に土砂運搬トラックの速度計測を行った。殆んど車が約束の15 km/h の大幅な速度超過車であった。今後も抜き打ちで計測を行い、超過車両があれば停車も辞さない強い態度で臨んでいきます。

(副会長・大橋)

道路全国連国交省交渉

2023年7月9日、道路住民運動全国連の第48回公害被害者総行動の一環として、恒例の国土交通省交渉が行われた。全国連からは、連協の会長、副会長3人、外環道関係者3人、中部横断道3人、事務方2人の計11人が参加した。国土交通省側は、高速道路関係の係長以下8名の対応であった。

この交渉では、事務局より事前に各団体3テーマに絞って文書での申し入れを行い、当日、国土交通省側がそれに回答し、その後、若干のQ&Aが行われた。全体に1時間と厳しく制限され、中途半端で不満の残る交渉であった。

連協からは、横環南線において釜利谷開口部から大量の排気ガスが噴き出す事など問題を提議し、環境影響評価のやり直し、換気所に対する脱硝装置の設置、公田シールドトンネル工事の見直しの3点について、強く要求した。

国土交通省側は、概して“——問題ないと(NEXCOから)聞いている”と言う表現が多く、残念ながら監督官庁としての自覚が感じられなかった。



(国交省での交渉)

(副会長 田中克己)

桂台西地区の最近状況

桂台西地区では回転立坑が完成し、目下シールドマシンがUターン中です。

シールドマシンが回転立坑に近づいてきた時はなぜか騒音が激しく第4公園に響きわたりました。工事長に抗議して夜8時以降は騒音を出さない約束をし、それが守られてきましたが、Uターン完了後本格稼働したときの騒音は心配です。

公田排気所の建設工事は敷地周辺の傾斜地の整備が大規模で低騒音の重機を使用しているとの説明はありましたが、10台もの重機が同時に作動するので設置された計器を見ると騒音、振動は75.45 近辺を表示しています。今後削岩機などが作動した時の騒音も心配です。（桂台 鈴木）

3月28日&4月16日質問・回答会議報告(工事費増問題:その4)

質問③:公田笠間トンネルの土被りの小さい区間（笠間地区～トンネル北側出口間）でトンネル浮上り対策費**137億円**は当初の計画発進立坑を北側に130m移動させたことに問題がある。元の立坑位置であれば浮き上がり対策は工事中に必然的に実施可能である。2019年から4回の都市型トンネル施工技術検討会での計画変更経緯と移動させた理由の提示求める

(事業者回答)この区間は軟弱地盤で、そこを開削で構造物を構築することは土留め工、掘削量が増え周辺住環境への影響が大きいことから、この部分もシールドトンネル化(浮上り対策として重いセグメント化で工事費増)が良いだろうと総合的に判断。

(再質問)元々は NATM 工法だったものをシールドトンネルに変更した。その変更は笠間地区に立坑を設置し、その先北側の軟弱地盤帯部分を開削で計画したのであり、土

留め工・掘削量・コストが大きいことは当然解っていたはずだ。それを見損じしていたことが判明しシールド区間を延長化したのだろう。そのシールド化したことが浮き上がり対策として137億円の工事費アップに繋がったことである。**計画ミスだ、理由を隠すために「住環境への影響をこじつけた」と我々は思う。**見損じミスの工事費増分は自分で払うべきである。

(再回答)金井汚水幹線との離隔問題からの縦断位置変更、トンネル上の調整池の位置変更協議から、荷重条件が変わり浮き上がり対策追加が必要になったこともある。

(我々の見解・意見) 離隔問題からのトンネル深さ変更は1m弱深くなるのであって浮き上がり対策とは無関係だ。また、調整池位置は当然事前協議があったはずで、それに基づき発注された工事中の中で、何故工事費増となる位置変更が出てくるのか？変更要求した横浜市の責任か？事業者として安易な妥協か？**関係した責任者が工事費増分を負担すべきである。**

(事務局長 長谷川誠二)

【対外活動報告】

- 06/22 工専用ダンプ走行スピード計測
(西ヶ谷ハイツ地区インフォメーションセンター前)
- 07/07, 21 外環道低周波騒音振動調査会、zoom 会議 (会長参加)
- 07/11 国交省道路局要請行動
(会長、2 副会長参加)
- 07/16, 22 公共事業改革市民会議世話人会
(ZOOM 会議、会長参加)
- 07/26 高木基金公開プレゼンテーション
(外環道低周波騒音振動調査会上田会長による外環道・横環南線騒音振動調査結果報告)