

---

# 庄戸地区話し合い資料

---

～ 第5回話し合い ～

2013年6月12日

# 話合い経緯(概要)

着色枠内: 合同委員会の意見

H24.11.15 庄戸四町会合同道路委員会(以下「合同委員会」)より「下越庄戸住民案」の提示

## H25.1.15【第1回話合い】

- ・「下越庄戸住民案」の道路構造(車線数・勾配等)を聞取り
- ・現計画の懸念事項を聞取り

### 【第1回話合い】

- ・現計画ありきで検討しないでほしい。
- ・先入観なく合理的客観的に検討すること。
- ・私たちも理のあることは理解する態度で臨む。

## H25.2.27【第2回話合い】

- ・検討にあたっての設定条件
- ・評価項目と評価の考え方
- ・今後の検討手順 について確認・合意


### 【第2回話合い】

- ・評価項目について特段異論はないが、必要に応じて追加できるものと理解。
- ・検討期間「概ね半年」に拘って、話合いを打ち切らないでほしい。

## H25.4.11【第3回話合い】

- ・話合いで出た意見を基に「下越え住民案」を作成・提示
- ・釜利谷JCT部での課題「折込長不足」について意見交換
- ⇒立体交差とするケースで比較案を作成・・・合意

### 【第3回話合い】

- ・丁寧な資料を作成してくれたと思っている。
- ・課題「折込長不足」を解消するために釜利谷料金所やループランプを西側に移設することは得策ではない。 

## H25.5.13【第4回話合い】

- ・話合いの進め方について

### 【第4回話合い】

- ・検討のスピードが遅い。
- ・下越え住民案の車線数は多過ぎるのではないか。

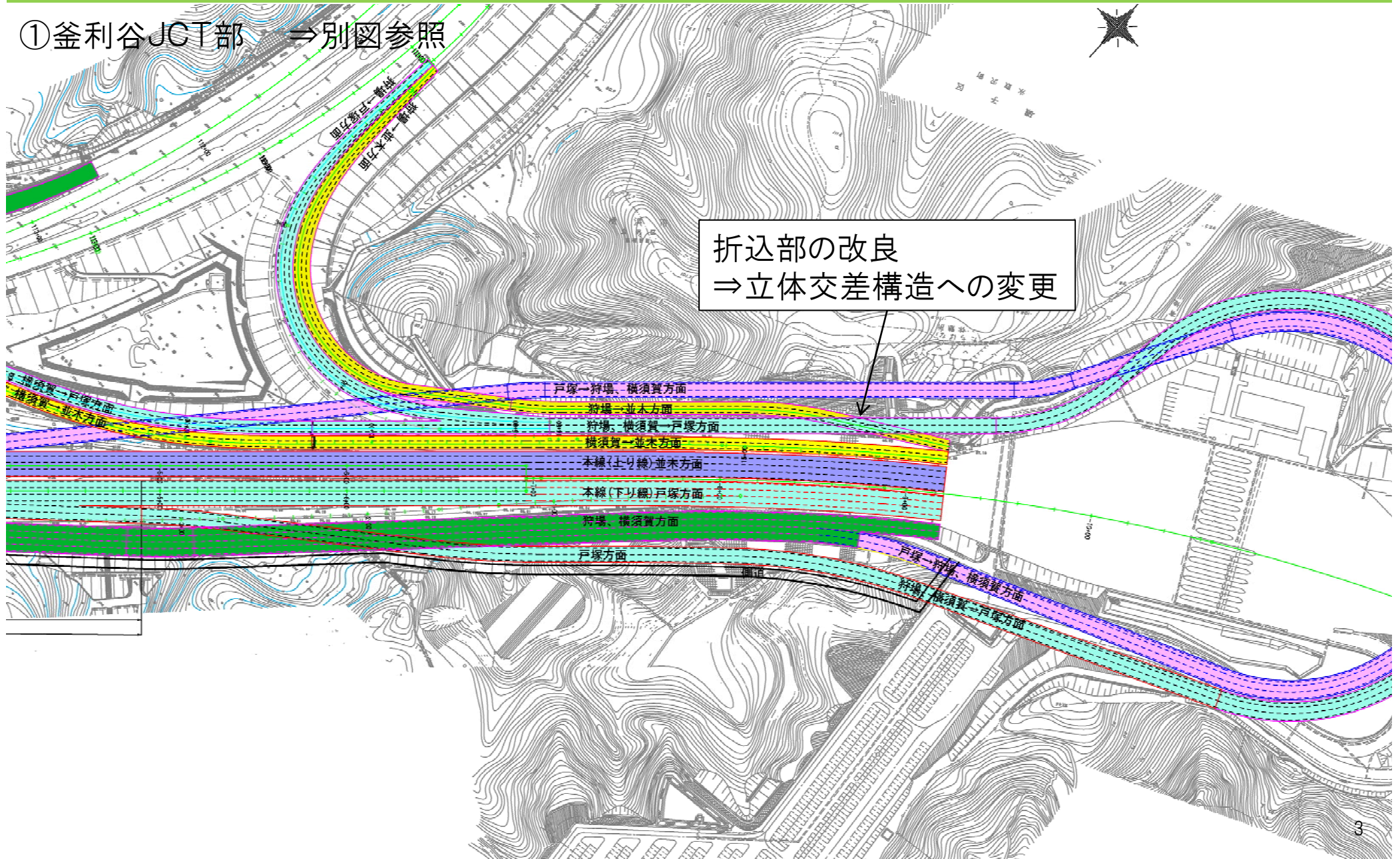
H25.6.12【第5回話合い】⇒今回

# 説明内容

1. 比較案(下越え住民案)の道路構造について
2. 現計画の環境影響と対策について
3. 現計画と比較案の比較評価(意見交換たたき)について

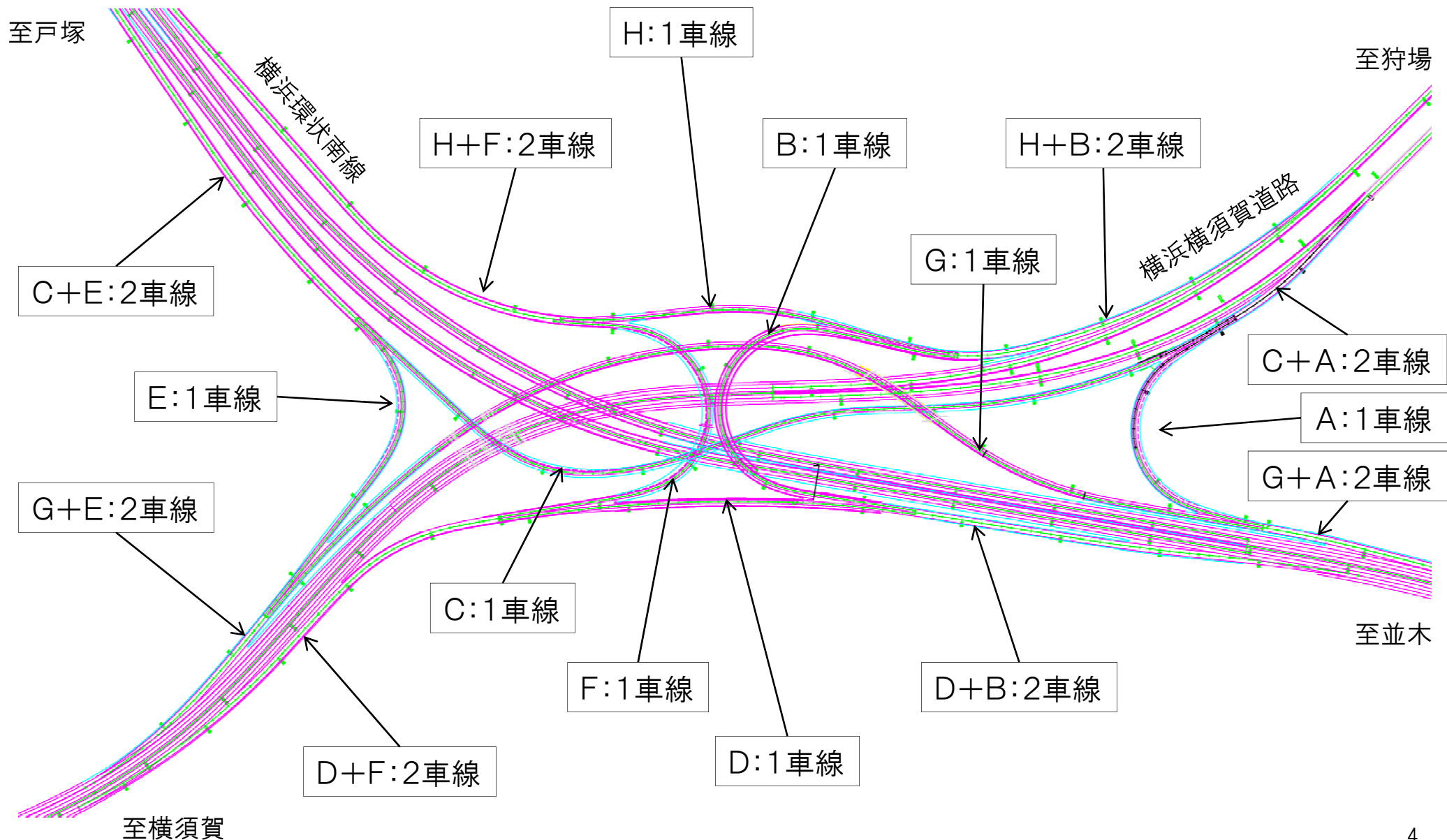
# 1. 比較案(下越え住民案)の道路構造について

①釜利谷JCT部 ⇒別図参照



# 1. 比較案(下越え住民案)の道路構造について

## ◆釜利谷JCT ランプ車線数 (現計画)



# 1. 比較案(下越え住民案)の道路構造について

## ◆釜利谷JCT ランプ車線数 (現計画)

### 1. 計画交通量

台/日

方向別		計画交通量	A	B	C	D	E	F	G	H
自	至									
圏央道(戸塚)	→ 横横(狩場)	7,600								7,600
圏央道(戸塚)	→ 横横(横須賀)	7,100						7,100		
金沢支線(並木)	→ 横横(狩場)	7,300		7,300						
金沢支線(並木)	→ 横横(横須賀)	10,100				10,100				
横横(狩場)	→ 金沢支線(並木)	7,200	7,200							
横横(狩場)	→ 圏央道(戸塚)	7,500			7,500					
横横(横須賀)	→ 金沢支線(並木)	10,600							10,600	
横横(横須賀)	→ 圏央道(戸塚)	7,100					7,100			
計			7,200	7,300	7,500	10,100	7,100	7,100	10,600	7,600

・設計交通量からk値(30番目時間交通量比)を用いて換算 k値= 0.09

台/時		A	B	C	D	E	F	G	H
a 30番目時間交通量	日交通量×k値	648	657	675	909	639	639	954	684

適用要領

設計要領第四集

【インターチェンジ幾何構造設計要領】

東日本高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社

西日本高速道路株式会社

### 2. 1車線当りの交通容量

・1車線当りのランプ交通容量

1,200台/時(設計速度50km/hランプ)、1,500台/時(設計速度60km/hランプ)

設計速度	50	50	60	60	50	50	60	60
交通容量	1,200	1,200	1,500	1,500	1,200	1,200	1,500	1,500

・大型車混入率28.6%より容量低減率77%にて補正

容量低減率	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77
b 補正後交通容量	924	924	1,155	1,155	924	924	1,155	1,155

### 3. ランプ車線数

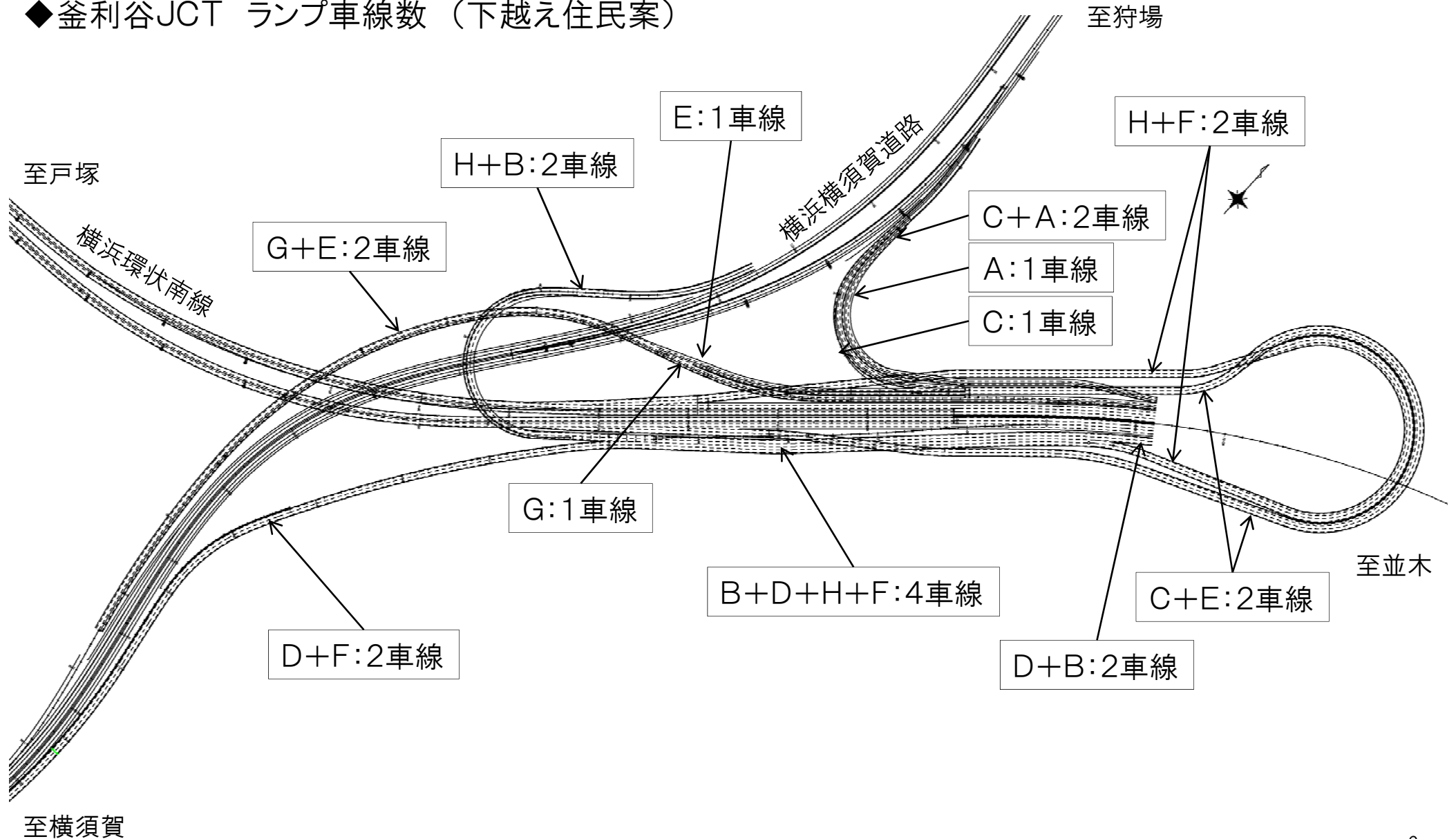
a÷b	0.7	0.7	0.6	0.8	0.7	0.7	0.8	0.6
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1

二方面ランプ

C+A	G+A	D+B	D+F	G+E	C+E	H+F	H+B
1.3	1.5	1.5	1.5	1.5	1.3	1.3	1.3
2	2	2	2	2	2	2	2

# 1. 比較案(下越え住民案)の道路構造について

## ◆釜利谷JCT ランプ車線数 (下越え住民案)

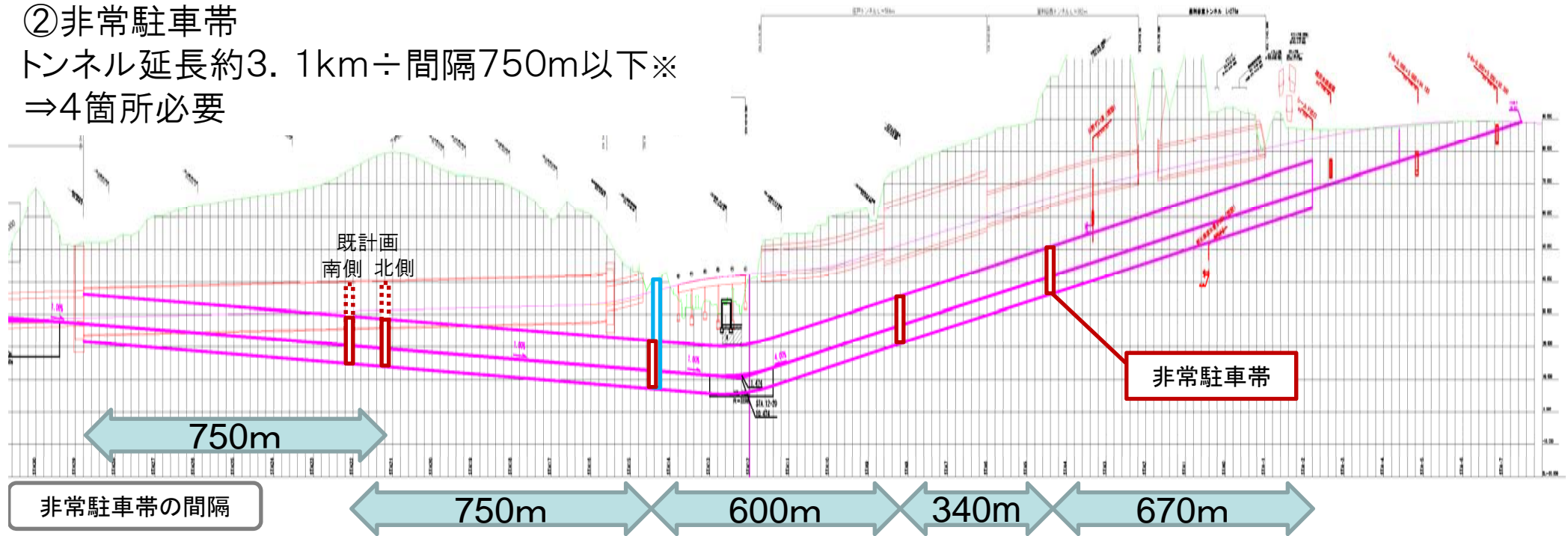


# 1. 比較案(下越え住民案)の道路構造について

## ②非常駐車帯

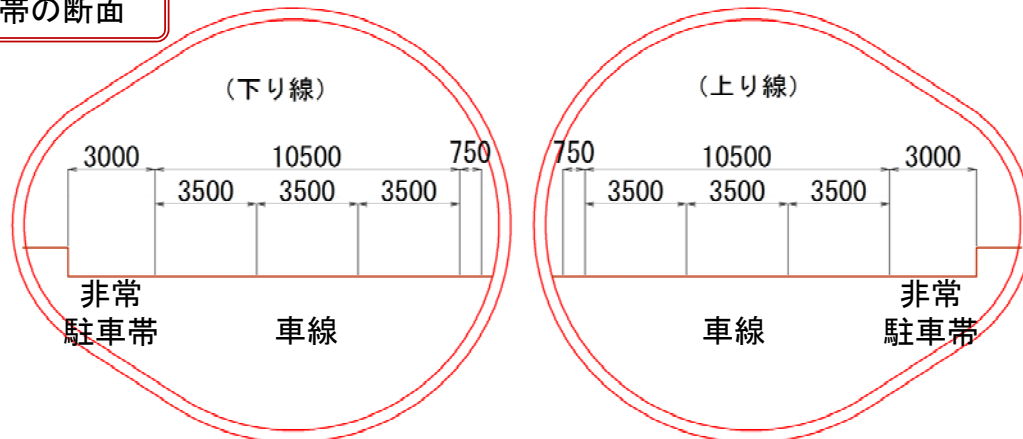
トンネル延長約3.1km÷間隔750m以下※

⇒4箇所必要



非常駐車帯の間隔

非常駐車帯の断面



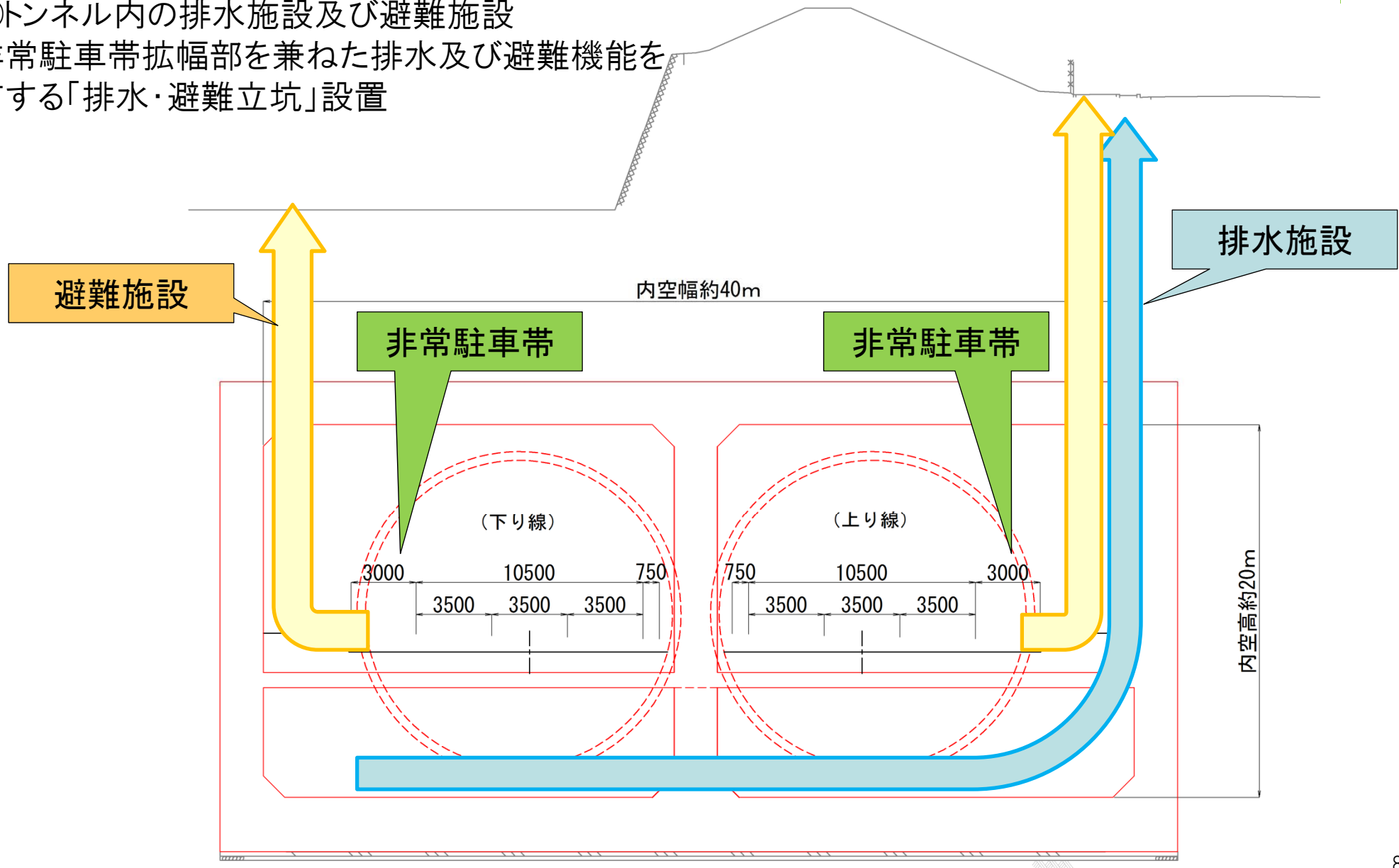
※適用要領:設計要領第四集【本線幾何構造設計要領】



# 1. 比較案(下越え住民案)の道路構造について

## ②トンネル内の排水施設及び避難施設

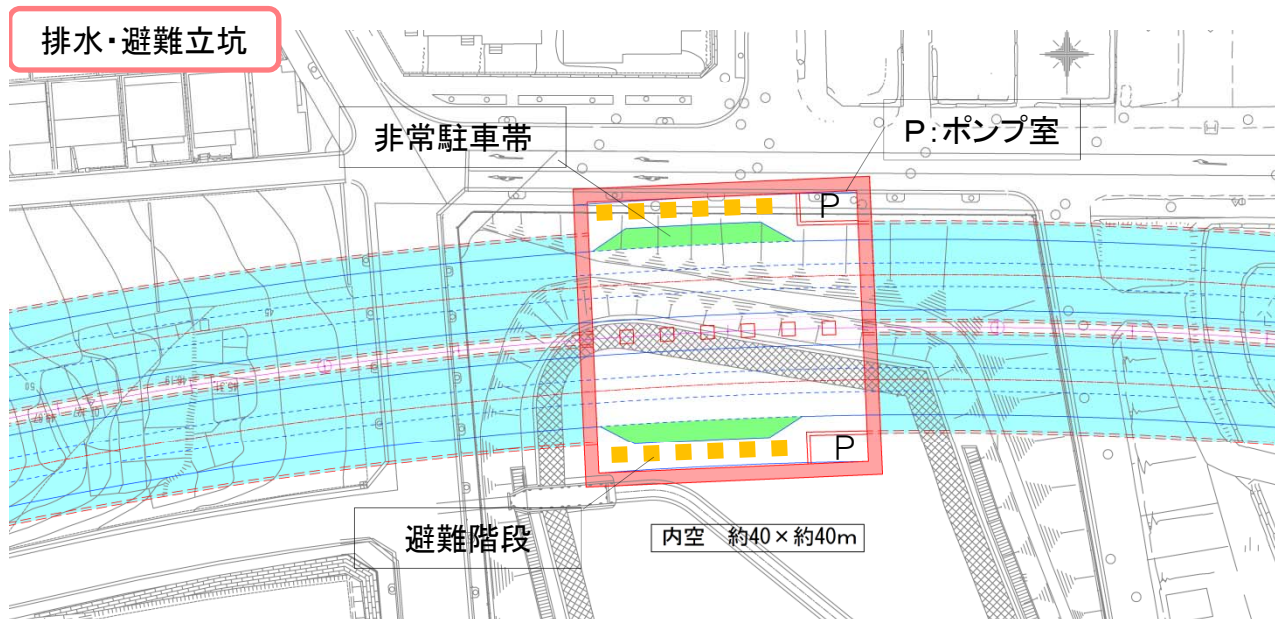
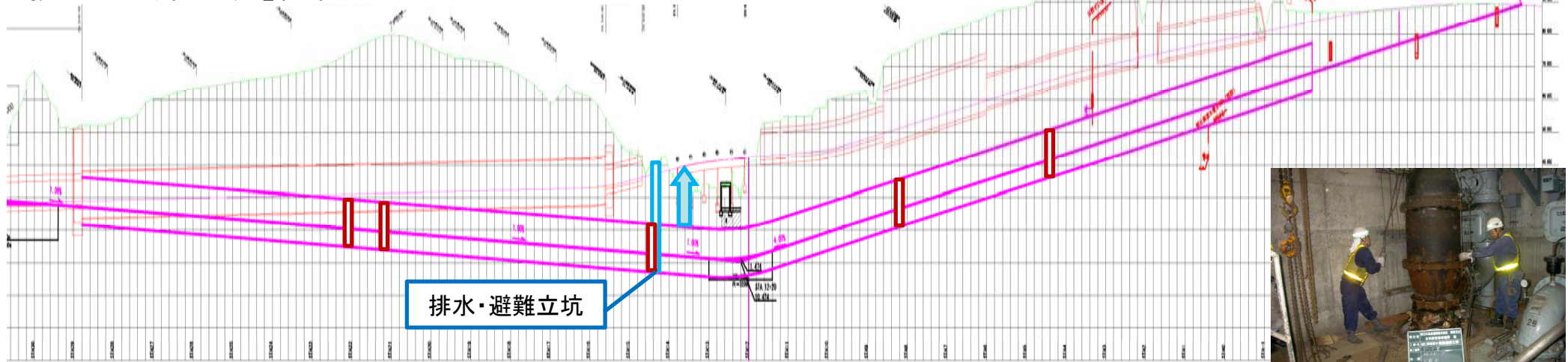
非常駐車帯拡幅部を兼ねた排水及び避難機能を有する「排水・避難立坑」設置



# 1. 比較案(下越え住民案)の道路構造について

## ③トンネル内の排水施設及び避難施設

非常駐車帯拡幅部を兼ねた排水及び避難機能を有する  
「排水・避難立坑」設置

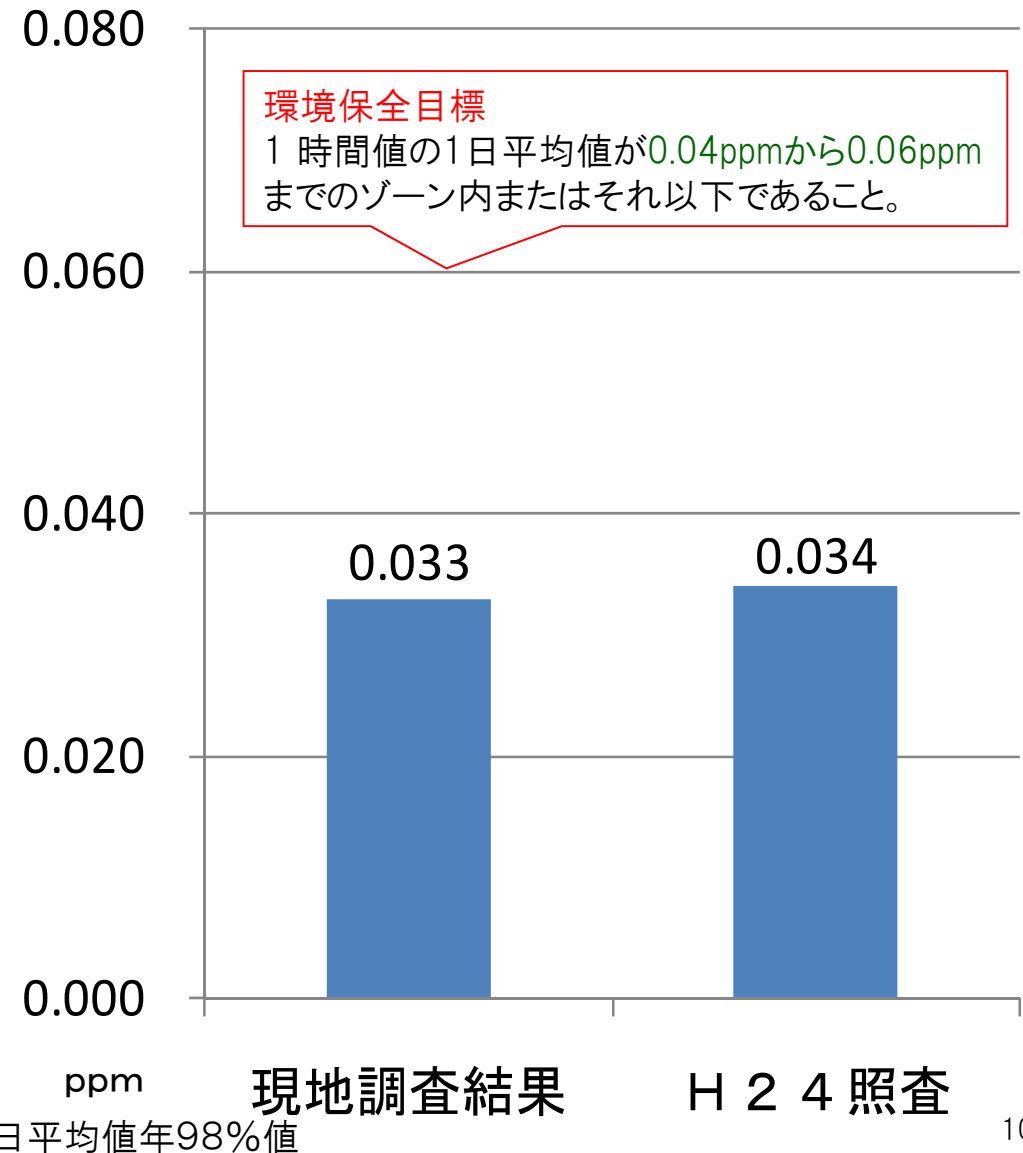
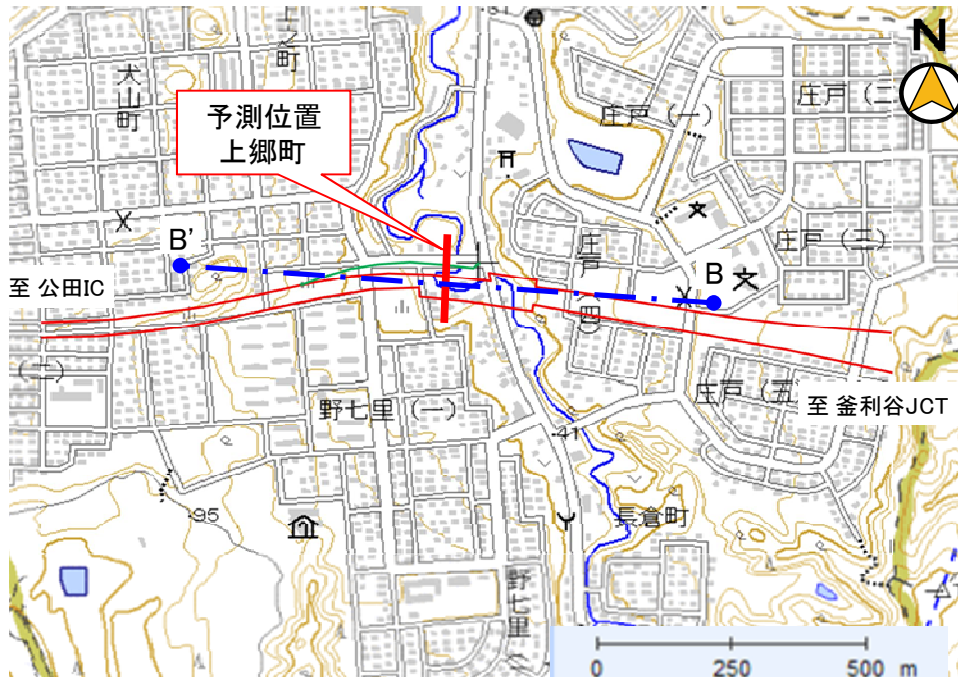


ポンプ室イメージ

# 2. 現計画の環境影響とその対策

## ■環境影響の照査 (H24) 二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)

現地調査期間:H20.6.1~H21.5.31



### ■予測値(二酸化窒素)

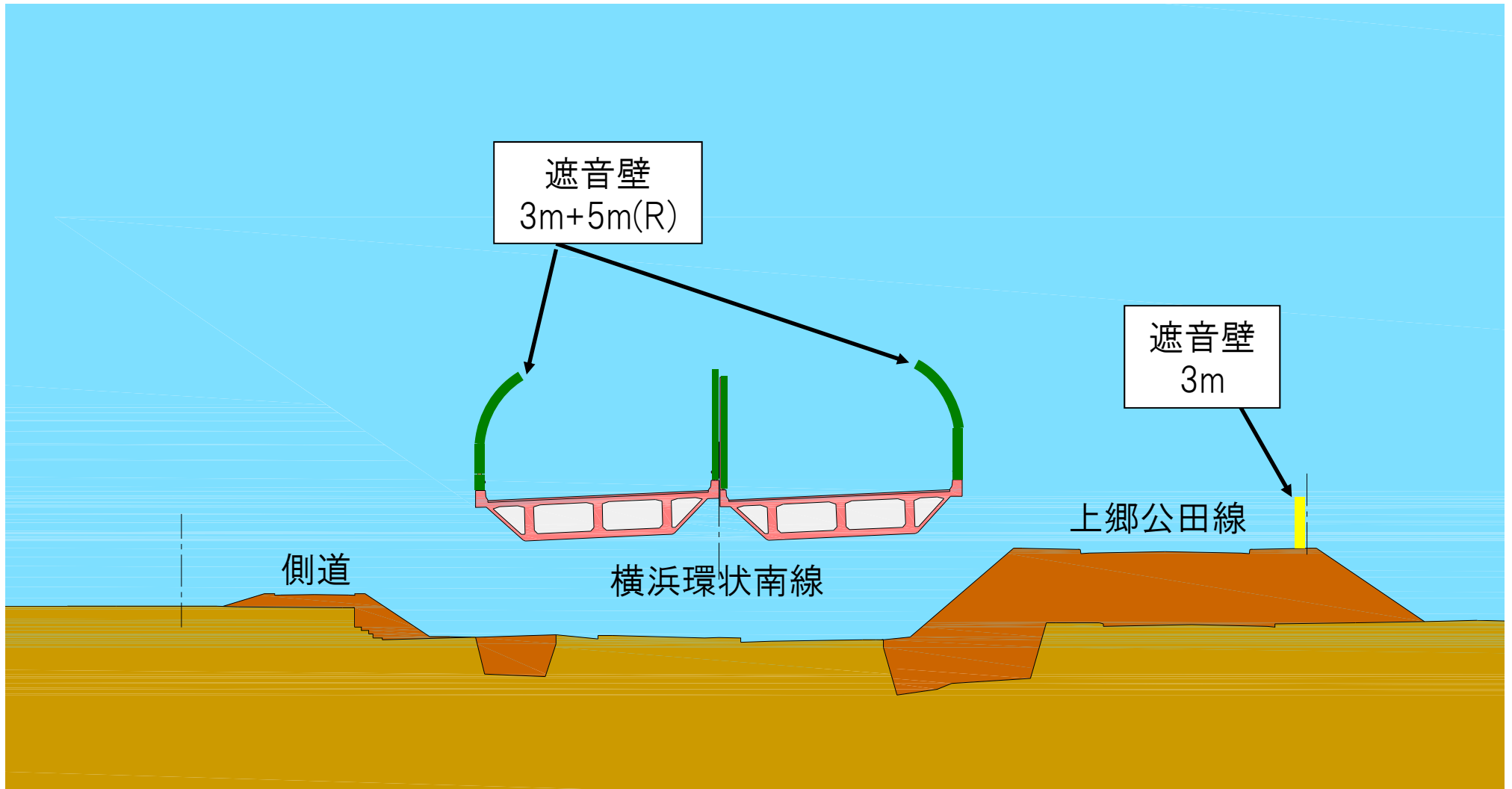
単位:ppm

時点	交通量 (台/日)	道路 寄与 濃度	バック グラウンド 濃度	年平均 濃度	日平均値 年98%値	評価
H42年 予測	60,600	0.0012	0.016	0.017	<b>0.034</b>	環境保全 目標を満足

※環境保全目標:1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下であること。

## 2. 現計画の環境影響とその対策

### 騒音対策イメージ

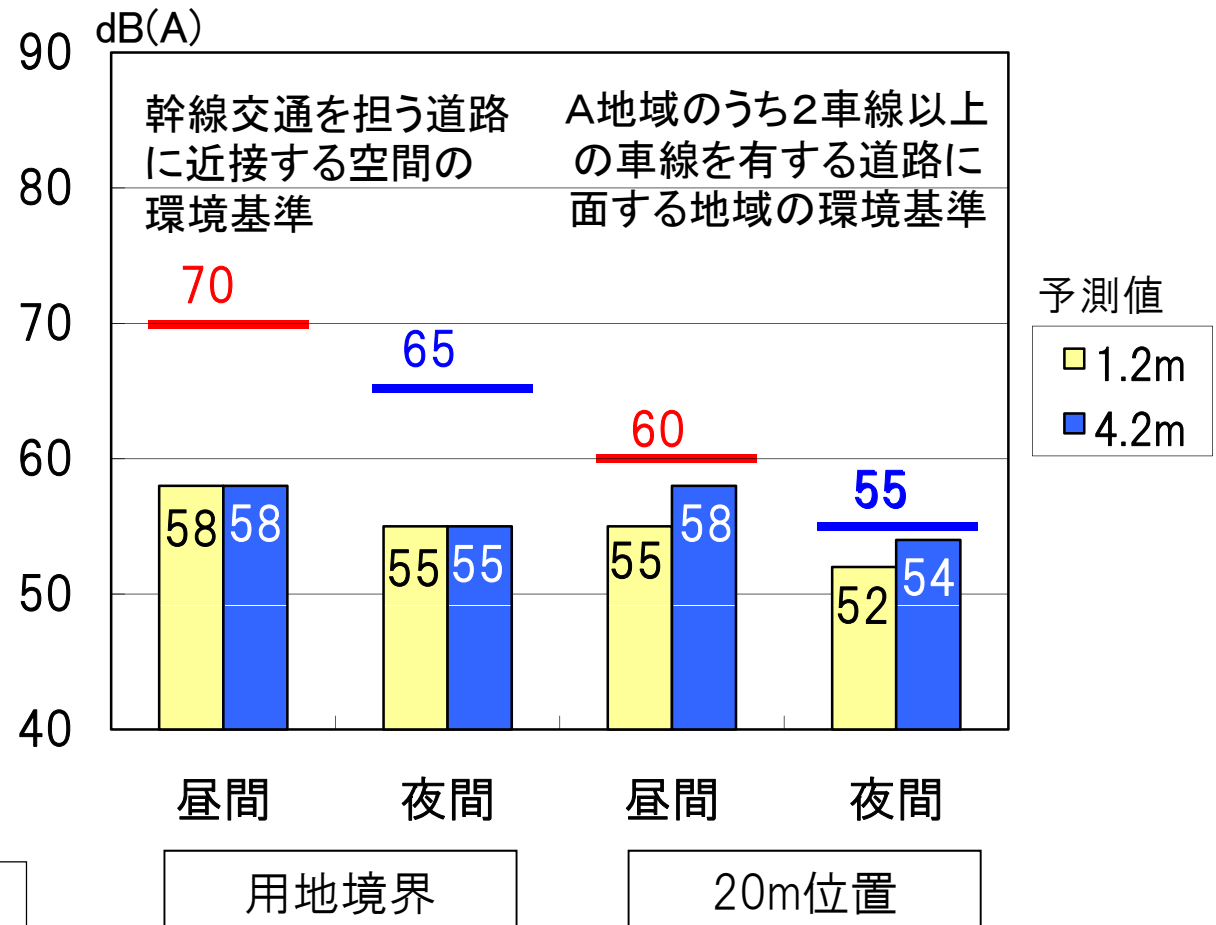
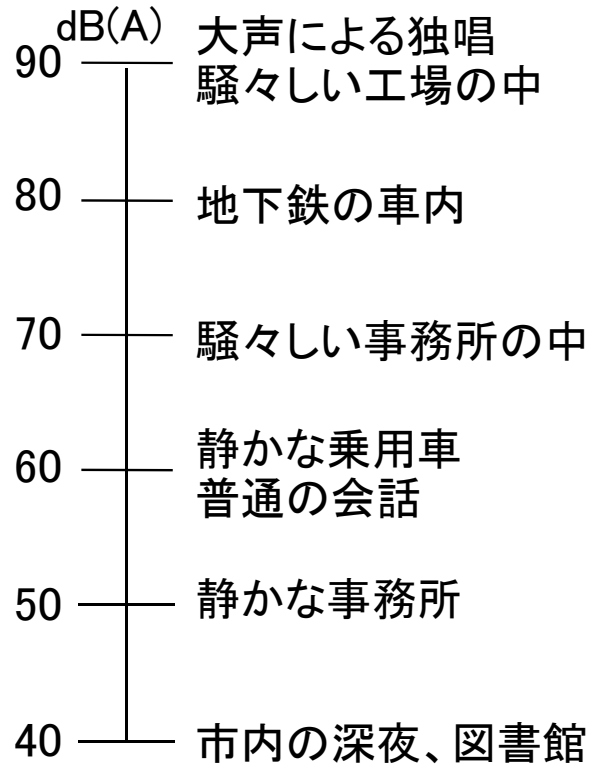


## 2. 現計画の環境影響とその対策

■ 環境影響の照査 (H24)

騒音 (対策後)

予測位置：上郷町



現地調査結果

昼間: 52dB(A)、夜間: 47dB(A)

調査日: 平成20年10月21日~22日

(注) 昼間: 午前6時から午後10時まで  
 夜間: 午後10時から翌日の午前6時まで  
 (環境対策) 3m+5m(R)の遮音壁設置

# 2. 現計画の環境影響とその対策

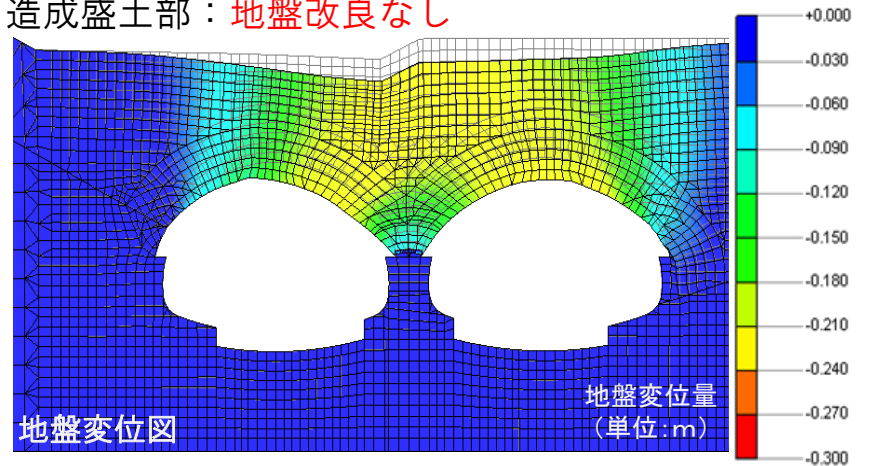
## トンネル掘削に伴う地盤沈下影響【解析結果】

⇒地盤改良により周辺建物の構造部材に有害な応力が発生しない、かつ常時の使用性に支障をきたさない地盤沈下に対する目安値(※)を満足する事を確認。

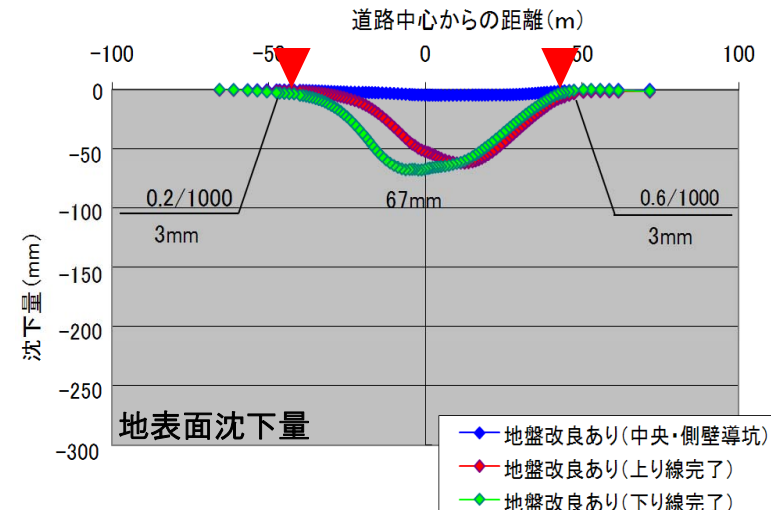
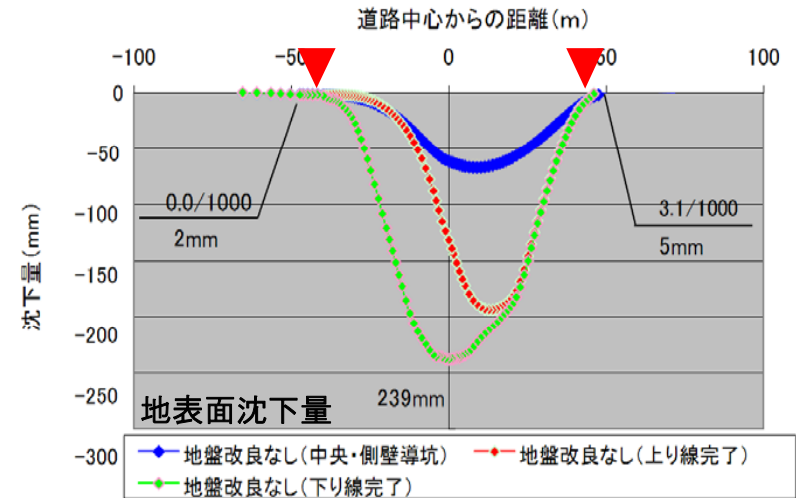
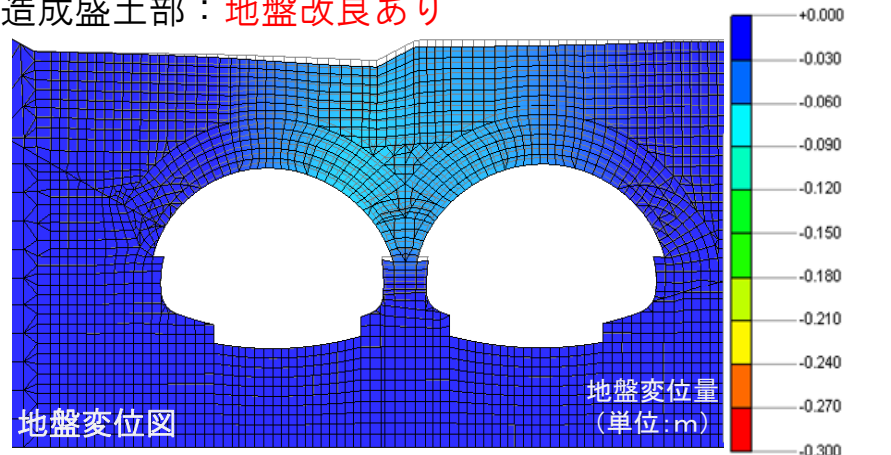
※目安値 = 地表面沈下量:用地境界で25mm以下、  
地表面沈下による傾斜角:用地境界で1/1000(rad)以下

### 数値解析結果 (ケーススタディ)

造成盛土部: 地盤改良なし



造成盛土部: 地盤改良あり



## 2. 現計画の環境影響とその対策

### ■ 工事中の環境対策

#### 安全囲いの設置



#### タイヤ泥落とし装置の設置



#### 生活道路の確保



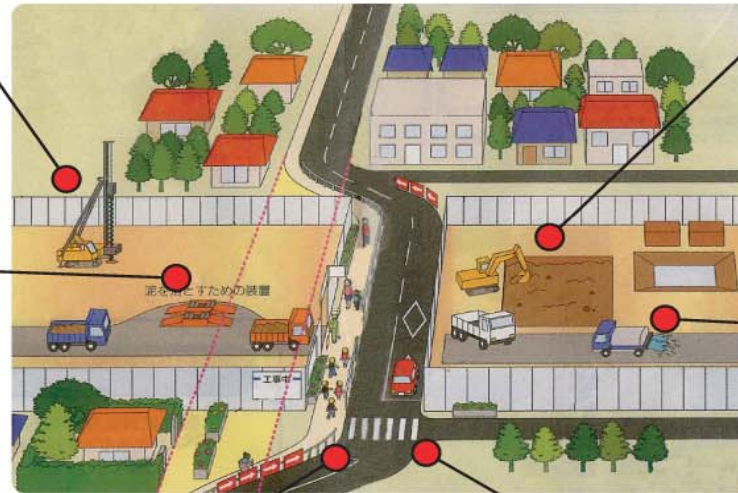
#### 低騒音・低振動機械の採用



#### 粉塵防止のための散水



#### 通学路の確保

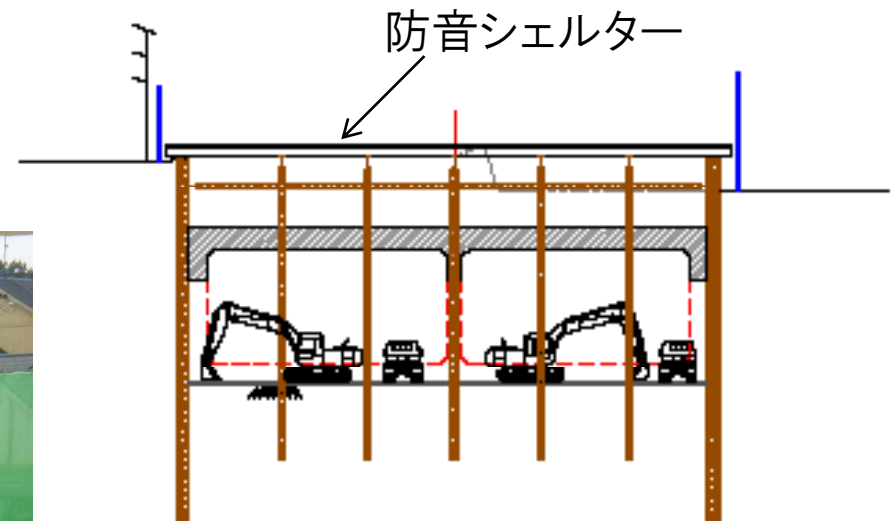


## 2. 現計画の環境影響とその対策

### ■ 工事中の環境対策（事例）



防音シェルターの施工例



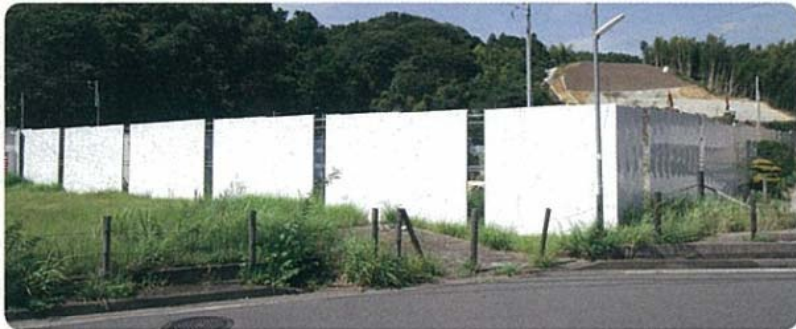
開削工法の施工例

○更には、第一種低層住居専用地域・風致地区等の当地域の特殊性を考慮し、工事中の環境負荷を低減することを目的に、低土被り区間の非開削工法の適用について検討。



## 2. 現計画の環境影響とその対策

### ■ 公田地区整備工事の環境対策



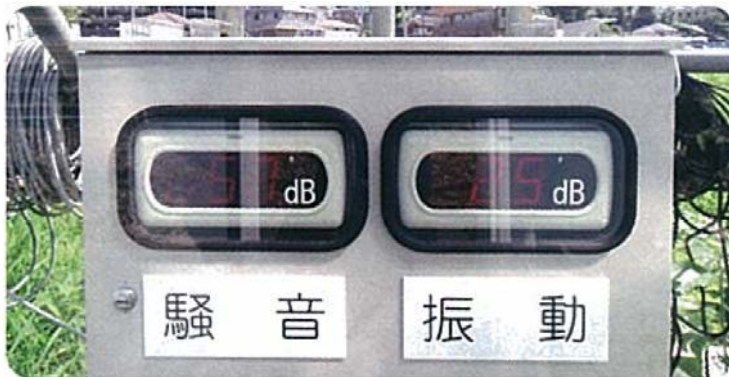
安全囲いの設置



ダンプトラックに土を積み過ぎていないか計測しています。



走行中に土が飛ばないようにシートで覆っています。



騒音計・振動計の設置



道路に土を落とさないように、タイヤを洗っています。

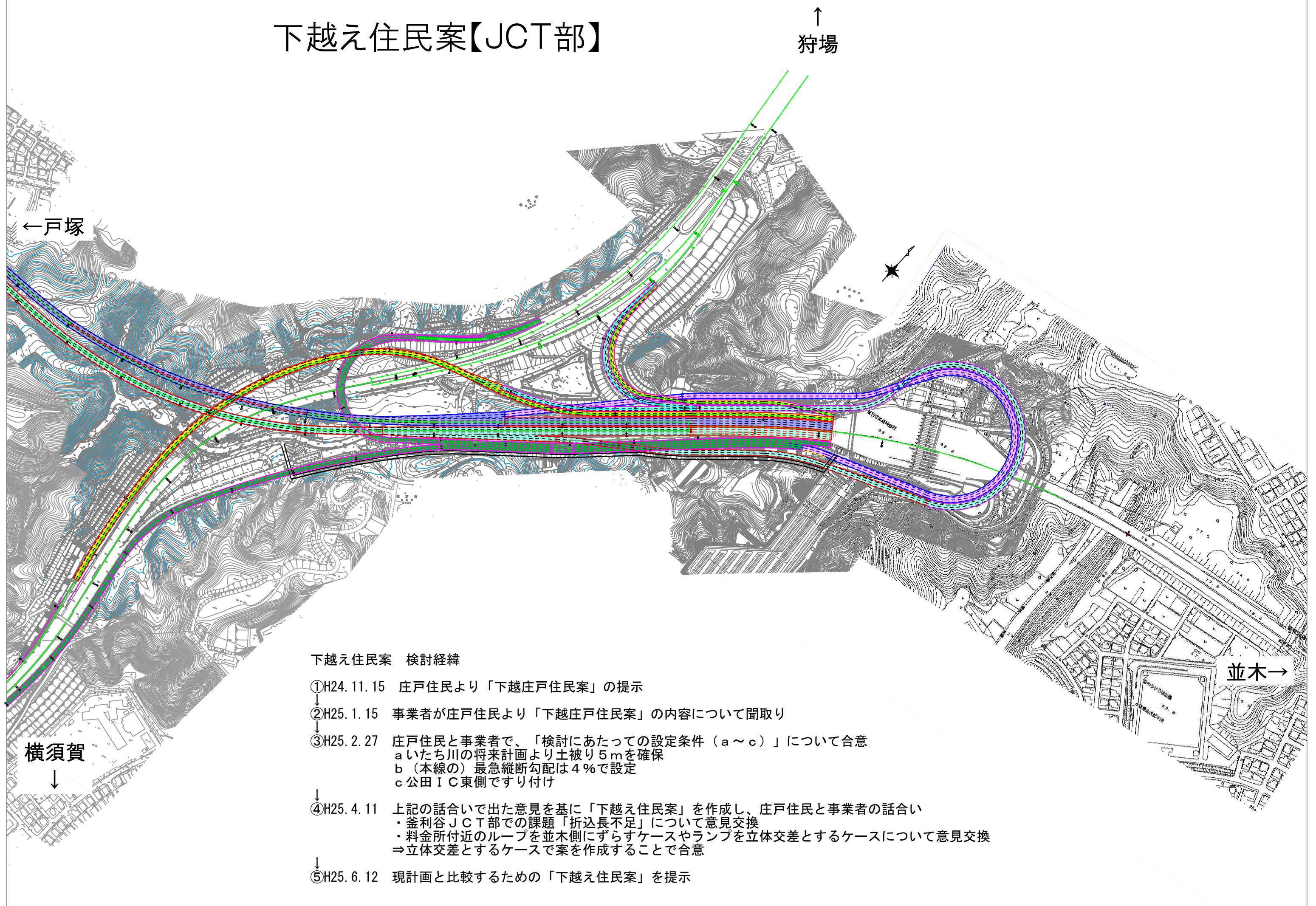


地元車両優先、歩行者優先で交通誘導を行っています。



end

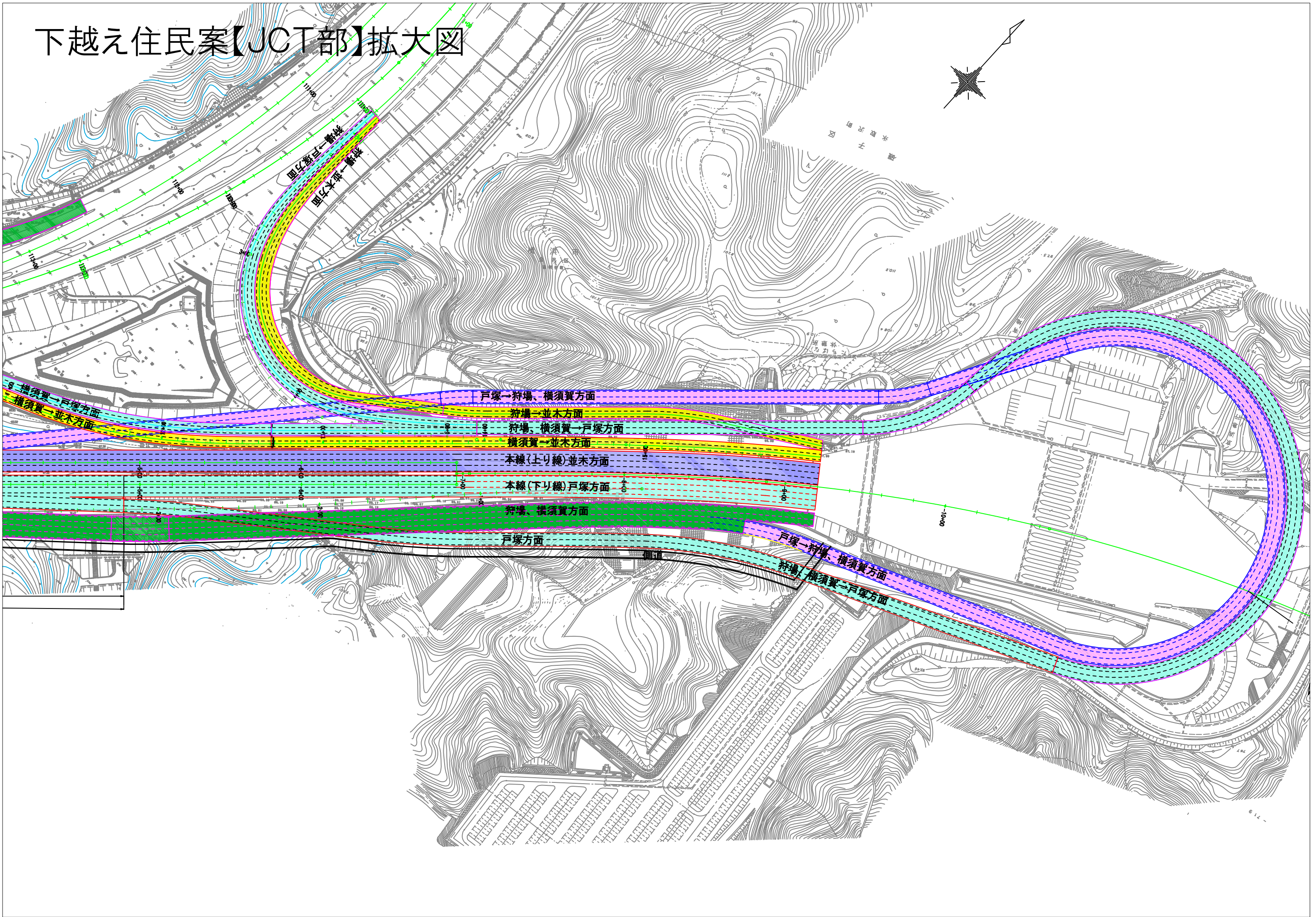
# 下越え住民案【JCT部】



## 下越え住民案 検討経緯

- ①H24. 11. 15 庄戸住民より「下越庄戸住民案」の提示
- ↓
- ②H25. 1. 15 事業者が庄戸住民より「下越庄戸住民案」の内容について聞取り
- ↓
- ③H25. 2. 27 庄戸住民と事業者で、「検討にあたっての設定条件（a～c）」について合意
  - a いたち川の将来計画より土被り5mを確保
  - b（本線の）最急縦断勾配は4%で設定
  - c 公田IC東側ですり付け
- ↓
- ④H25. 4. 11 上記の話合いで出た意見を基に「下越え住民案」を作成し、庄戸住民と事業者の話合い
  - ・釜利谷JCT部での課題「折込長不足」について意見交換
  - ・料金所付近のループを並木側にずらすケースやランプを立体交差とするケースについて意見交換
  - ⇒立体交差とするケースで案を作成することで合意
- ↓
- ⑤H25. 6. 12 現計画と比較するための「下越え住民案」を提示

# 下越え住民案【JCT部】拡大図



現計画と下越え住民案の比較評価(意見交換たたき)

※1: 検討区間は公田IC東側～釜利谷JCT

※2: 現計画から下越え住民案に変更した場合の事項を相対的記載

H25.6.12

		現計画 → 下越え住民案		
評価項目	評価指標	庄戸・上郷地区	他地区	
住環境等への影響	1. 工事中の環境影響	・騒音、振動 (建設機械、工事車両)	・地上作業が減少することから、工事に伴う騒音・振動が減少  ・釜利谷JCT東側で地上作業が増加することから、騒音及び振動が増加  ・桂台地区のシールドトンネル回転立坑において、立坑の使用期間が長期化	
		・地表面沈下	・トンネル位置の深度化やトンネル断面縮小により、地表面沈下量が減少。  ・地表面沈下量に大きな変化はない。	
		・同 (造成盛土部)	・縦断勾配の変更により造成盛土を回避。  ・地表面沈下量に大きな変化はない。	
	2. 供用後の環境影響	・大気	・トンネル化に伴い地上区間及びトンネル坑口からの排出が生じない	・釜利谷JCT東側に全方向ランプが集中し断面交通量が増加するため、排出量が増加。  ・公田IC付近及び公田換気所の排出量が増加。
		・騒音	・トンネル化に伴い地上区間及びトンネル坑口からの騒音が生じない	・釜利谷JCT東側に全方向ランプが集中し断面交通量が増加するため、騒音が増加。
		・振動	・トンネル化に伴い振動が殆ど生じない。	・釜利谷JCT東側に全方向ランプが集中し断面交通量が増加するため、振動が増加。

現計画と下越え住民案の比較評価(意見交換たき)

※1: 検討区間は公田IC東側～釜利谷JCT

※2: 現計画から下越え住民案に変更した場合の事項を相対的記載

H25.6.12

評価項目		評価指標	現計画 → 下越え住民案	
			庄戸・上郷地区	他地区
安全性・利便性	3. 利用者の交通安全性	・勾配変化点	・本線縦断線形の変更により勾配変化点が新たに生じる。	・本線サグ点(下り→上り)なし
		・合流→分流 ・交通流の交差、誘導案内		・釜利谷JCTのランプ交通において、合流後の分岐箇所があり、交通の折込が発生。(合流→分流:1箇所)
		・トンネル内の防災対策(トンネル延長 現計画:約2.6km、 下越え案:約3.1km)	・トンネル化及びトンネル延長増加に伴い、火災報知機、スプリンクラー、避難施設等の防災対策設備が新たに必要。	
	4. 利用者の交通利便性	・工事に伴う交通規制(規模、期間)	・上郷地区のトンネル化及び縦断線形の変更により、避難施設が必要。	・釜利谷JCT東側の全方向ランプが集中する工事により、既供用区間の長期間の通行止めや交通規制が生じる。また、釜利谷料金所付近のランプ橋架設時には通行止めが生じる。
施工性	5. 既存構造物への影響	・釜利谷JCT既存ランプ		・釜利谷JCT既存ランプ4本全ての2車線化が必要。橋梁やBOXの拡幅が新たに発生。
		・側道及び交差道路	・上郷地区の既存市道をそのまま使用可能。	・釜利谷地区の既存の側道の付替・移設が必要。特に、交差道路(BOX)は現状の位置での付替は検討が必要。
		・交差水路		・釜利谷地区の既存の交差水路(BOX)の迂回・移設が必要。
		・送電線及び鉄塔		・釜利谷JCT東側の送電線及び鉄塔の移設が必要。
その他				