
庄戸地区話し合い資料

～ 第9回話し合い ～

2013年11月25日

あなたに、ベスト・ウェイ。



話し合い経緯(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回話し合い】

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

【第1回話し合い】

- ・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回話し合い】

- ・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回話し合い】

- ・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、話し合いを打ち切らないでほしい。

H25.4.11【第3回話し合い】

- ・話し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回話し合い】

- ・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東側に移設することは得策ではない。

H25.5.13【第4回話し合い】

- ・話し合いの進め方について

【第4回話し合い】

- ・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回話し合い】

- ・第3回提示した案に改良を加えた「下越え住民案」を提示
- ・現計画の環境影響と対策について説明
- ・比較評価(意見交換たたき)について説明・意見交換

【第5回話し合い】

- ・この下越え住民案では比較できない。もっと有効な下越え案を事業者が考えるべき。
- ・新たな下越え住民案も提示していく。
- ・地表面沈下解析の事例を提示してほしい。
- ・地下水調査の計画を教えてください。

話合い経緯(概要)

着色枠内: 合同委員会の意見

H25.7.24【第6回話合い】

- ・現計画の環境影響とその対策
(地表面沈下解析の事例、地下水関連調査計画案)
- ・(合同委員会より)下越え住民修正案の提示
- ・事業者で修正した比較表(意見交換たたき)を提示

【第6回話合い】

- ・解析結果の内空変位を提示してほしい。
- ・事例トンネル開通後の変位実測値を提示してほしい。
- ・前回議論の下越え住民案はランプ車線が多く重なり改変規模が大きくなることや鉄塔の移設が必要となることから、今回の修正案の提示となった。
- ~~・当初の要請にて満足すべき要件であった「分合流部を横浜横須賀道路の東側とする」には拘らなくてよい。~~
- ~~・比較表で「庄戸・上郷地区」と「他地区」を並列するような表形式は改めるべき。~~

【訂正】※

- ・修正案は基本的な考え(横横道東側での分合流等)を守れば事業者でいかように変えてもらって良い。
- ・比較表は、現計画と下越え住民案を比較するようにすべきであり、比較項目の重軽をつけるべき。

※第7回話合い時において合同委員会より訂正依頼があり、話合い後に訂正したもの。

H25.9.5【第7回話合い】

- ・現計画の環境影響とその対策
(地表面沈下解析、地下水関連調査計画)
- ・下越え住民修正案の検討結果について説明
(このままでは加減速車線が幾何構造上成立しない)
- ・同案改良の方向性について説明・意見交換

【第7回話合い】

- ・地下水変動が大きく数値解析は不可能。
- ・地下水関連調査が不十分。同調査にあたっては下越え前提でお願いしたい。
- ・修正案で不足する加減速車線長は狩場方向に延伸し氷取沢高架橋を拡幅すれば良い。

(H25.10.9 釜利谷JCT関連の平面図、縦断図、既存交差構造物一般図を事業者より合同委員会に手渡し)

話し合い経緯(概要)

着色枠内: 合同委員会の意見

H25.10.10【第8回話し合い】

- ・現計画の環境影響とその対策
(地表面沈下解析、地下水関連調査)
- ・下越え住民修正案の検討結果について説明
⇒前回話し合いのとおり、加減速車線を狩場側に延伸
- ・比較表(意見交換たたき)として事業者意見を提示
⇒合同委員会意見の検討を依頼
- ・事業用地管理について説明

【第8回話し合い】

- ・当初要請文書にある3つの要件を再確認。
- ・本日提示された修正案は実現可能なのか確認が必要。
- ・事業者は実現可能な案と言っている。それで良いのでは。
- ・事業者作成の比較表には重みづけがなされていない。
- ・下越えが出来る出来ないが重要。重みづけに時間かけるべきではない。
- ・比較表の合同委員会意見は検討したい。
- ・地震時にトンネルがつぶれて家屋に被害が出た時の補償が心配。
- ・事業用地の管理のために用地境界を明確にすることは事業進捗に負担することになるので協力できない。

H25.10.25【個別打合せ】

- ・下越え住民修正案についての質疑応答
- ・今後の話し合いの進め方等

【個別打合せ】今後の進め方等

- 合同委: 修正案の課題を事業者が考えて解決すべき。修正案はより良くできるはずであり、まだ比較表を議論する段階ではない。
- 事業者: 提案を基に比較案となりうる修正した案を提示している。前回話し合い時にも依頼したとおり、修正案及び比較表に対する合同委員会の意見を頂きたい。
- 合同委: 比較する下越え案は、実現が前提でないと進められない。
- 事業者: 第8回提示の比較表は先入観なく合理的・客観的な観点で記載した。次回の話し合いでは事業者の考えをまとめて提示したい。

本日の説明内容

1. 現計画と比較案の比較評価

1. 現計画と比較案の比較評価

◆検討の方針

・H24.12.19付けの合同委員会からの文書に基づき、先入観なく合理的・客観的に下越え案と現計画を比較評価。

【参考】H24.12.19付合同委員会からの要請文書『「下越え案」についての話し合いについて』の抜粋

1. 私達は、「神戸橋の橋梁部をなくし釜利谷から湘南桂台まで全区間地下化すること」「横浜横須賀道路との分合流部を横浜横須賀道路の東側とし、庄戸地区の大断面トンネルを避け、可能な限りシールド工法を採用すること」を満たす案を求めています。私達は今回提示した住民案に拘るつもりもなく、上記条件を満たす下越え案について誠実な検討の協議(話し合い)を行いたいと考えています。
2. 事業進行を急ぐあまりに、合理的理由無くこの話し合いを打ち切る様なことはしないでください。私達も、理のあることは理解する態度で臨み、いたずらに長引かせようというつもりはありません。
3. 上記1の条件を満たす下越え案と現行案を、先入観なく合理的客観的に比較検討し、より環境への影響が少ない案を採用するという姿勢を忘れないようにお願いします。

※1: 検討及び評価対象の区間は公田IC東側～釜利谷JCT
※2: 下越え住民修正案に対する現計画での事象を相対的に記載
※3: 現計画に対する下越え住民修正案での事象を相対的に記載
※4: 評価項目は、住環境等への影響のほか、道路利用者の安全性・利便性、工事の施工性の観点も考慮

1. 現計画と比較案の比較評価

◆事業者の評価(住環境等への影響)

評価項目	評価指標	現計画(※2)	下越え住民修正案(※3)	
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)	<ul style="list-style-type: none"> ・釜利谷JCT(金沢区)東側で地上作業が増加することから、騒音・振動が増加。 ・庄戸・上郷地区において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。 ・上郷地区のシールドトンネル発進到達立坑を釜利谷地区に移設することから、上郷地区でTN掘削土搬出等に伴う騒音・振動が減少。 ・上郷地区のトンネル化及びトンネル延長増加に伴い、排水・避難立坑が必要であり、上郷地区で立坑工事の騒音・振動が発生。 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・釜利谷地区の横浜横須賀道路(以下「横溝道」)本線掘削に必要な仮設土留め工は数m程度で沈下は小さい。 ・庄戸地区でトンネル位置が浅く、トンネル断面が大きいことから、地表面沈下を抑制するための補強が必要。 	
		・同(造成盛土部)	<ul style="list-style-type: none"> ・庄戸地区においてトンネル断面が造成盛土部を通過することから、地表面沈下を抑制するための補強が必要。 	
	2. 供用後の環境影響	・大気	<ul style="list-style-type: none"> ・検討区間全体における最急縦断勾配の適用延長減少等に伴い、総排出量が減少。 ・釜利谷JCT東側にランプが集中しないことから、局所的な排出量が減少。 ・上郷地区が地上区間であるため釜利谷地区の排出量が減少。 ・上郷地区の地上区間及びトンネル坑口からの排出が生じる。 ・上郷地区が地上区間であるため公田C付近及び公田換気所の排出量が減少。 	<ul style="list-style-type: none"> ・検討区間全体における最急縦断勾配の適用延長増加等に伴い、総排出量が増加。 ・釜利谷JCT東側にランプが集中するため、局所的な排出量が増加。 ・上郷地区のトンネル化に伴い、釜利谷地区の排出量が増加。 ・上郷地区のトンネル化に伴い、庄戸・上郷地区で地上区間及びトンネル坑口からの排出が生じない。 ・上郷地区のトンネル化に伴い、公田C付近及び公田換気所の排出量が増加。
		・騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・釜利谷JCT東側にランプが集中しないことから、局所的な騒音は減少。 ・上郷地区において地上区間及びトンネル坑口からの騒音が生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・釜利谷JCT東側にランプが集中し断面交通量が増加するため、局所的に騒音が増加。 ・上郷地区におけるトンネル化に伴い、庄戸・上郷地区で地上区間及びトンネル坑口からの騒音が生じない。
		・振動	<ul style="list-style-type: none"> ・釜利谷JCT東側にランプが集中しないことから、局所的な振動は減少。 ・上郷地区において地上区間より振動が発生。 	<ul style="list-style-type: none"> ・釜利谷JCT東側にランプが集中し断面交通量が増加するため、局所的に振動が増加。 ・上郷地区におけるトンネル化に伴い、庄戸・上郷地区で振動が多少生じない。

1. 現計画と比較案の比較評価

◆事業者の評価(安全性・利便性及び施工性)

評価項目	評価指標	現計画(※2)	下越え住民修正案(※3)	
安全性・利便性	3. 利用者の交通安全性	・勾配変化点	・本線サグ点(下り→上り)なし	・本線縦断線形の変更により勾配変化点が新たに生じる。
		・本線とランプの分合流部	—	・釜利谷JCTの戸塚方向分合流部は地下10m～30mの掘削構造内に設置。
		・合流→分流 ・交通流の交差、誘導案内	・釜利谷JCTでの本線分岐又は本線合流が連続しないことから、行き先案内や交通安全上、有利。	・釜利谷JCTでの本線分岐又は本線合流が連続するため、行き先案内や交通安全上、劣る。
		・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: 約3.0km)	・トンネル延長等に対応した防災設備を各々のトンネル内に設置。 ・上郷地区の地上区間において緊急避難口が設置可能。	・トンネル化及びトンネル延長増加に伴い、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。 ・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。
4. 利用者の交通利便性	・工事に伴う交通規制(規模、期間)	・釜利谷JCTランプ橋1橋の架設に伴う夜間通行止めのみ。	・釜利谷JCT既存ランプの2車線→3車線、本線橋梁の3車線、既存ランプ橋の橋脚作り替えに伴い、長期間の通行止めや車線規制が生じる。	
	・ランプ延長(1車線換算)	・約7.7km	・約7.0km	

評価項目	評価指標	現計画(※2)	下越え住民修正案(※3)	
施工性	5. 既存構造物への影響	・横断道本線間に大きな擁壁は不要。 ・釜利谷JCT加減速車線の延長確保のために水取沢高架橋を拡幅する必要なし。 ・釜利谷JCT既存ランプを利用可能。(土工部の部分的な拡幅は必要だが既存BOXの拡幅はない) ・釜利谷JCT既存ランプ橋の橋脚に抵触しない。	・横断道本線間において地下30mの掘削構造が必要。 ・釜利谷JCT加減速車線の延長確保のため、水取沢高架橋の拡幅が必要。 ・釜利谷JCT既存ランプの2車線化が必要で、既存BOXの拡幅が新たに2箇所発生。 ・釜利谷JCT既存ランプ橋の橋脚に抵触し、橋脚の作り替えが必要。	
		・側道及び交差道路	・釜利谷地区の既存側道や既存交差道路をそのまま利用可能。 ・庄戸・上郷地区において既存市道を付替。	・釜利谷地区の既存側道の付替・移設が必要。 ・釜利谷地区の既存交差道路(BOX)は現状の位置での付替は困難。 ・庄戸・上郷地区の既存市道をそのまま使用可能。
		・交差水路	・釜利谷地区の既存交差水路をそのまま利用可能。	・釜利谷地区の既存交差水路(BOX)の迂回・移設が必要。
		・その他	・釜利谷地区の既存調整池をそのまま利用可能。	・釜利谷地区の既存調整池が新設ランプに抵触。容量確保のため、新たな調整池が必要。

1. 現計画と比較案の比較評価

◆事業者の評価(まとめ)

現計画から下越え案に変更することにより、

・住環境等への影響に関しては、庄戸・上郷地区は工事中の環境影響や供用後の環境影響を小さくできるが、影響が大きくなる地区もあることや、路線全体の総排出ガスが増加することから、現計画に比べ下越え案は不利である。

・道路利用者の安全性・利便性に関しては、本線分合流が連続し、無理な割込み及び速度低下の発生や、誘導案内が複雑化すること、工事に伴う交通規制が長期間になることなどから、現計画に比べ下越え案は不利である。

・施工性に関しては、庄戸・上郷地区の既存市道の付替工事は不要となるが、供用中の橋梁やBOXの拡幅及び橋脚の作り替えが必要となるなど、現計画に比べ下越え案は不利である。

・以上の観点に加え、新たな用地取得等の観点も含め、総合的に判断した結果、現計画が妥当と考えられる。

・今後は現計画を前提として、沿線住民のみなさまが懸念されている住環境への影響(地盤沈下、地下水流動、大気、騒音、非開削工法の適用性及び建設機械の稼働等)に対して、現実的な範囲で最善を尽くすべく検討していく。

・については、検討の基礎資料として必要となる現地での各種調査において、ご協力の程、よろしくお願いしたい。

【参考】住環境等への影響(イメージ)

現計画に比べ下越え案は、

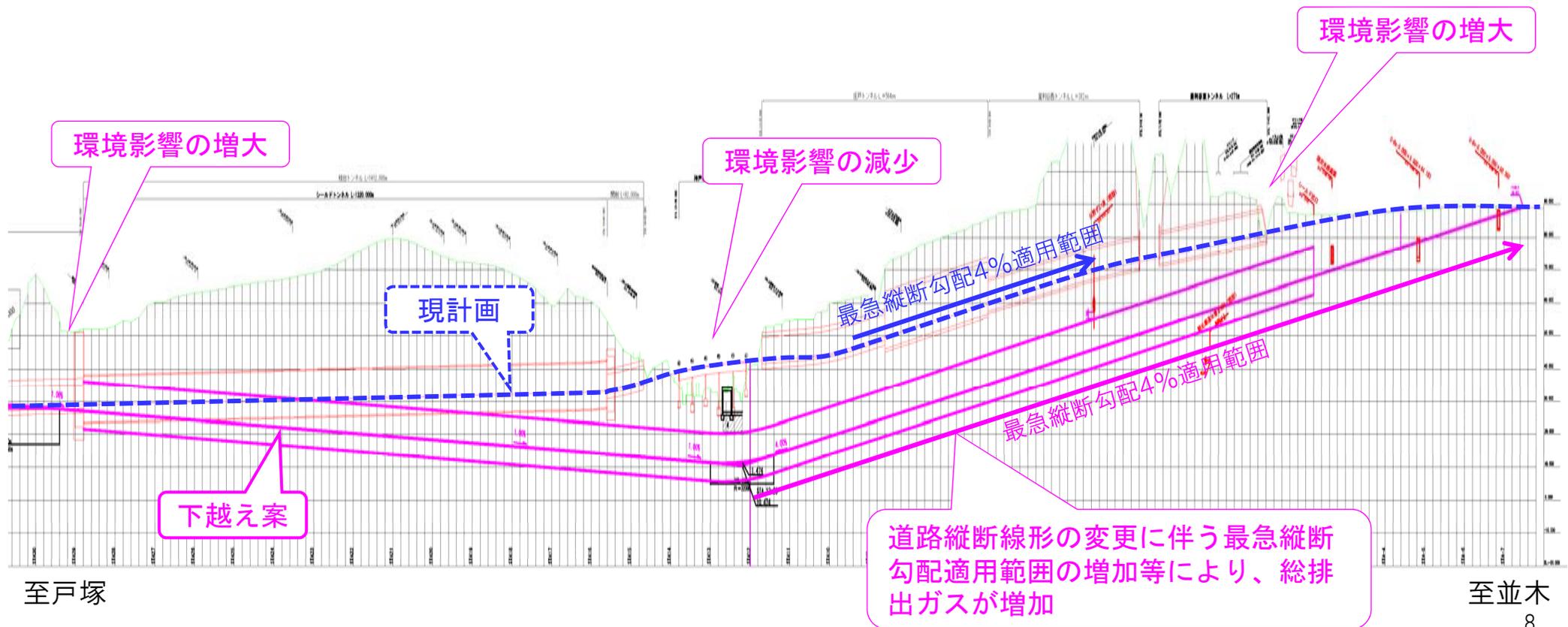
- ・庄戸・上郷地区は工事中の環境影響や供用後の環境影響が小さくなる。
- ・一方で影響が大きくなる地区がある。
- ・最急縦断勾配(4%)の適用範囲増加等に伴い路線全体の総排出ガスが増加。

公田・桂台地区

上郷地区

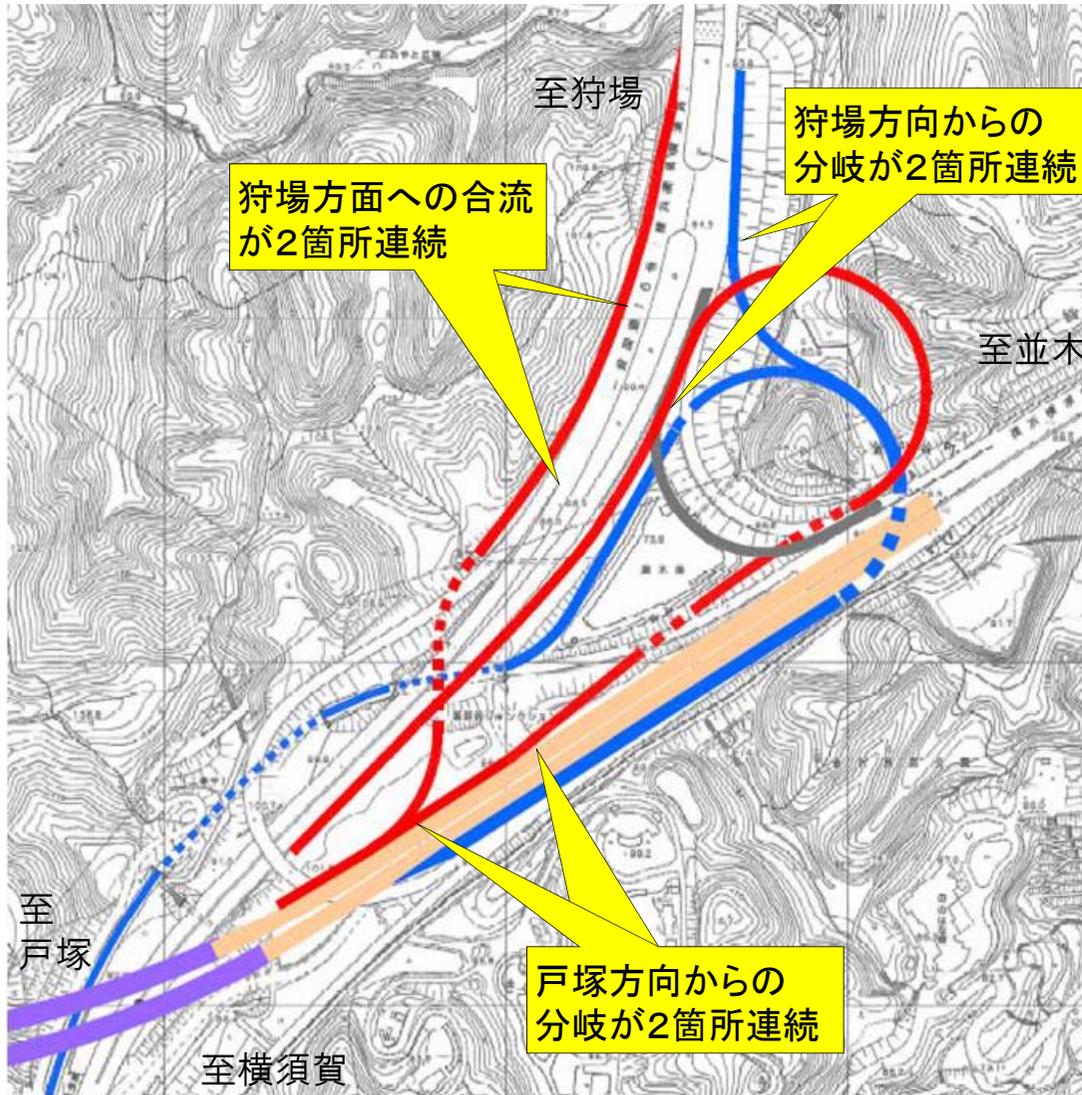
庄戸地区

釜利谷地区

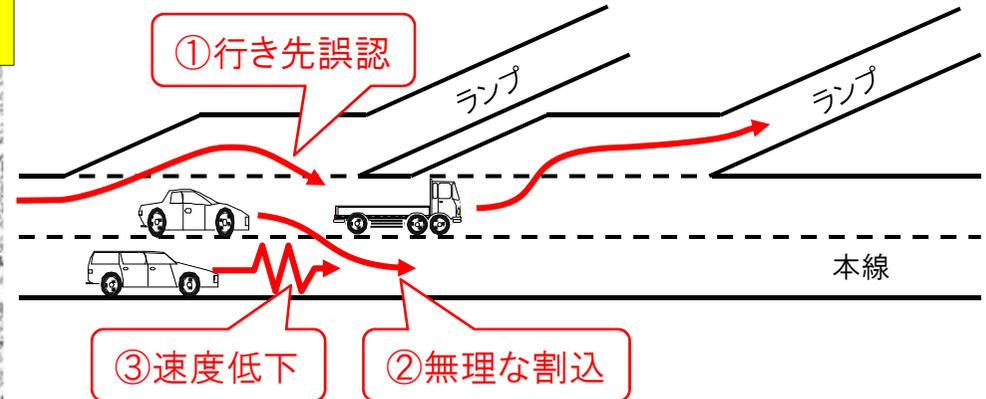


【参考】安全性・利便性(イメージ)

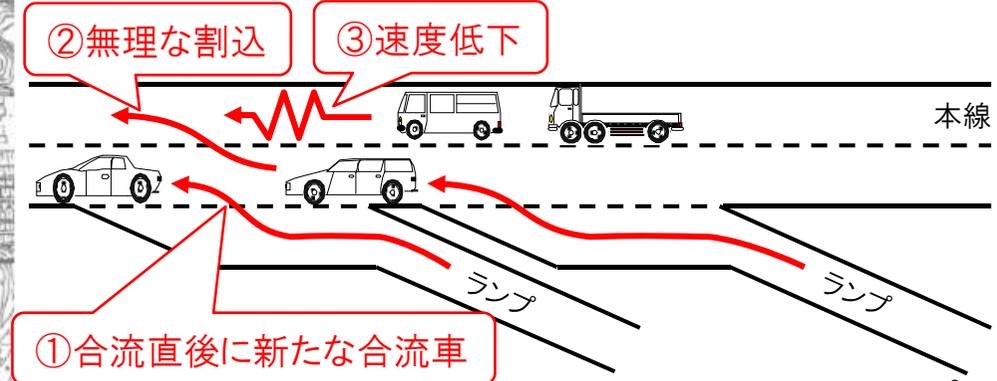
- ・本線分岐が連続すると、走行方向の選択肢が増加し行き先の誤認、無理な割込、速度低下が発生。また、分岐点手前での案内標識が複雑化。
- ・本線合流が連続すると、合流直後に新たな合流車が出現し、無理な割込、速度低下が発生。



本線分岐が連続する場合



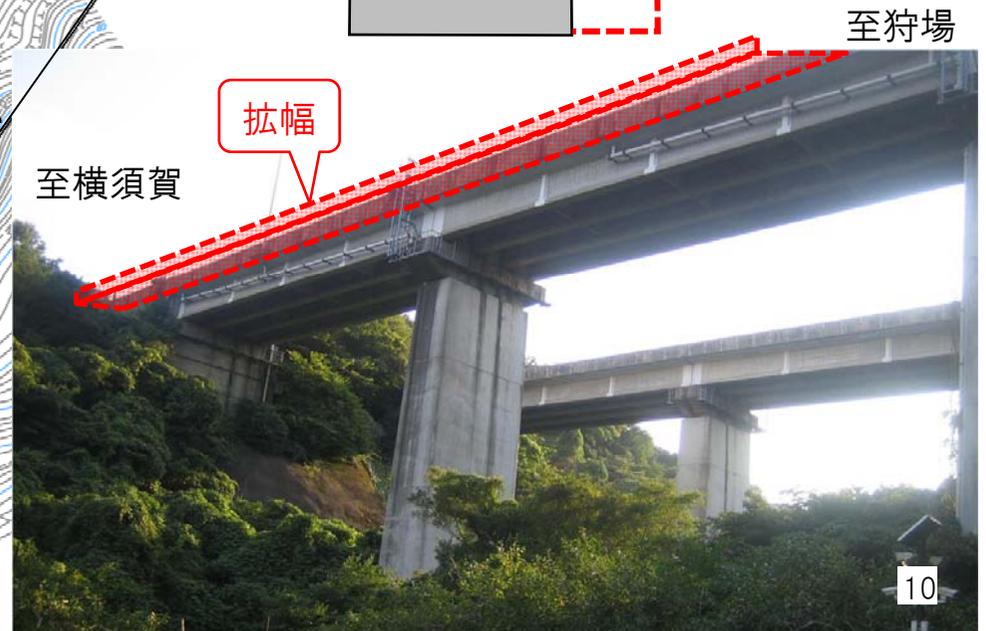
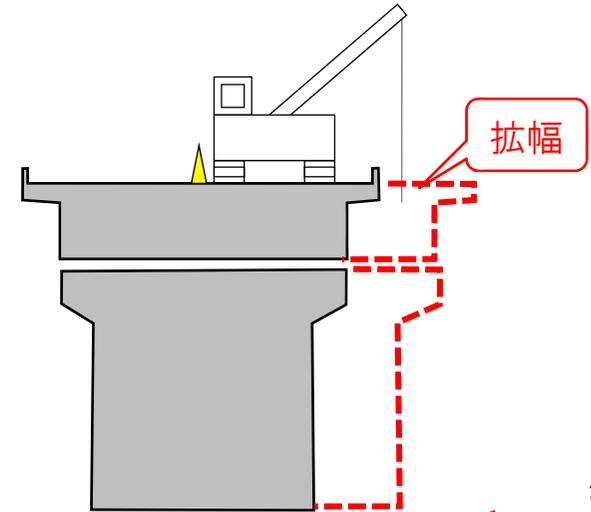
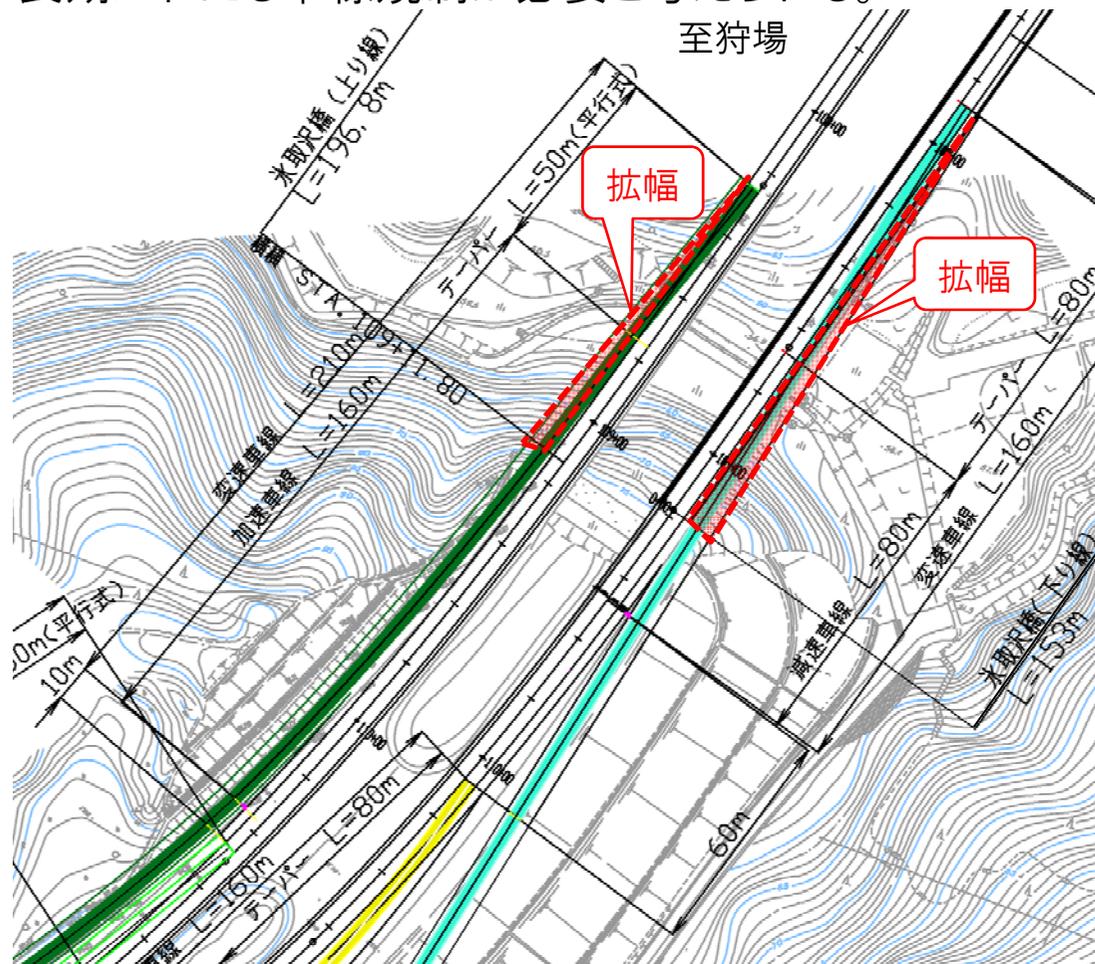
本線合流が連続する場合



【参考】安全性・利便性及び施工性(イメージ)

氷取沢高架橋……………(橋脚高:基礎底面より34m)

- ・加減速車線を確保するため、上部工及び下部工の拡幅が必要。
- ・桁下に至る道路が狭小で進入する工事用道路が確保できないことから高速道路本線からの施工となり、長期にわたる車線規制が必要と考えられる。



至横須賀

【参考】安全性・利便性及び施工性(イメージ)

GランプBOX……2基(BOX延長:①163m、②81m)

- ・現況1車線を2車線に拡幅必要。
- ・内空が広くなることから、BOXの頂版、底板及び側壁の全てを一旦取り壊して、作り替える必要あり。
- ・施工中、Gランプの長期にわたる通行止めが必要。
- ・BOX上を横浜横須賀道路本線及びBランプが交差しており、交通規制等が発生。

