
庄戸地区話し合い資料

～ 第10回話し合い ～

2014年2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と。

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

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

(H25.11.15 地表面沈下解析の入力値等資料、GランプBOX下の排水管関連資料、第8回提示縦断図の標高値追記資料を事業者から合同委員会に送付)

H25.11.25【第9回話し合い】

- ・下越え住民修正案についての質疑応答
⇒合同委員会作成の案を基に最善の検討を行った旨を説明
- ・地表面沈下、地下水関連についての質疑応答
⇒現計画又は下越え案でも諸対策を実施することにより周辺地盤への影響を最小限に留めることができる。
- ・現計画と比較案の比較評価⇒事業者の評価(まとめ)を説明

【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加担することになるので協力できない。

【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。

【第9回話し合い】

- ・下越え住民案は、次々と果てしなく提案することができる。
- ・事業者の評価(まとめ)は容認できない。

話し合い経緯(概要)

着色枠内: 合同委員会の意見

- H25.12.20【合同委員会と国土交通省(本省)の打合せ】
(合同委員会より国土交通省(本省)に資料提示)
- ・下越住民案と現行事業案との比較検討表
 - ・下越住民案第三案

【合同委員会と国土交通省(本省)の打合せ】

- ・事業者は比較表の議論が無いまま、事業者の評価(まとめ)を打ち出した。下越えの話し合いを継続するよう申し入れる。
- ・合同委員会は次なる案を準備している。

- H26.2.19【個別打合せ】
- ・第10回話し合いの進め方について
(第10回話し合い資料(案)を合同委員会に手渡し)

- H26.2.25【第10回話し合い】
- ・現計画と比較案の比較評価について
 - ・現計画の改良案について

1. 現計画と比較案の比較評価

【前回提示資料】

◆事業者の評価(まとめ)……………H25.11/25第9回話し合い提示

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。

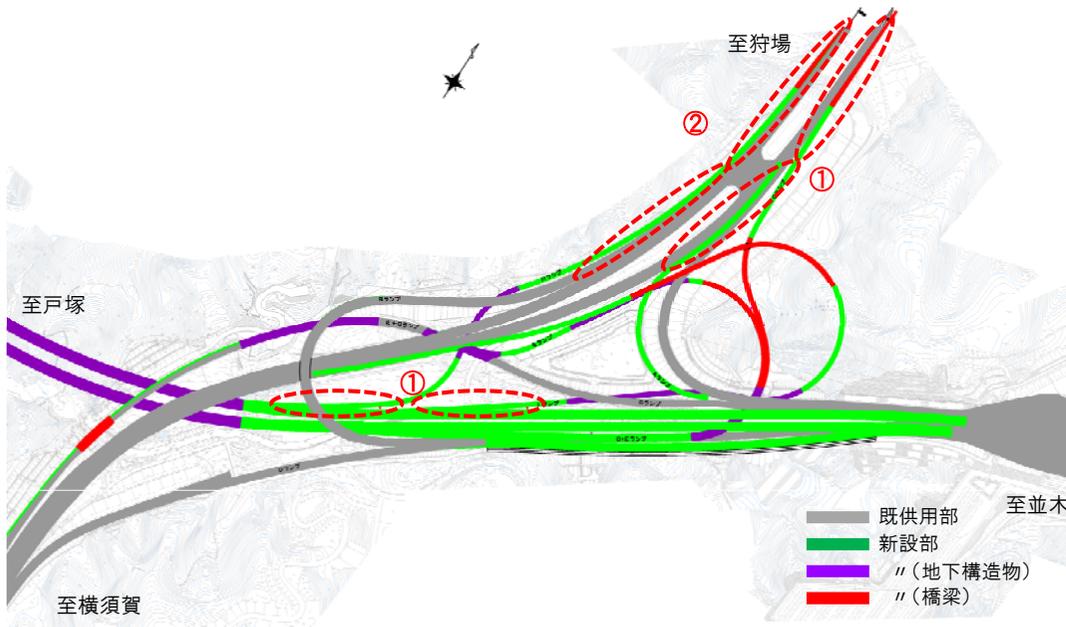
・以上の観点に加え、新たな用地取得等の観点も含め、総合的に判断した結果、現計画が妥当と考えられる。

・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。

1. 現計画と比較案の比較評価

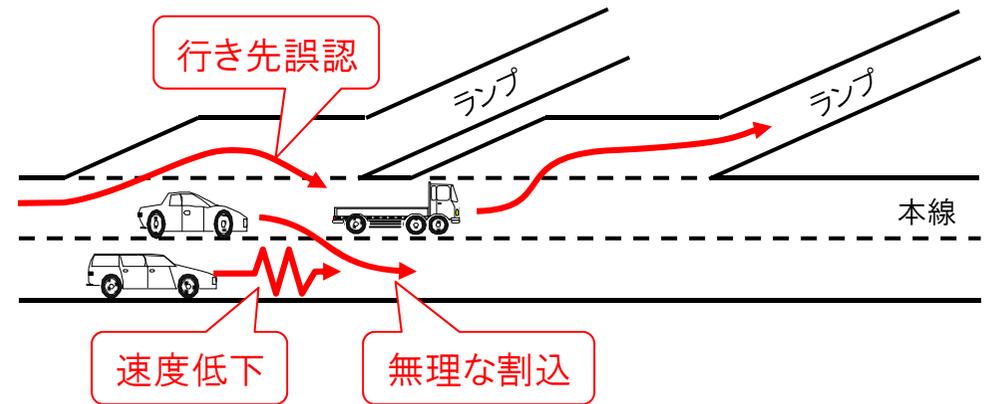
◆分岐合流の連続



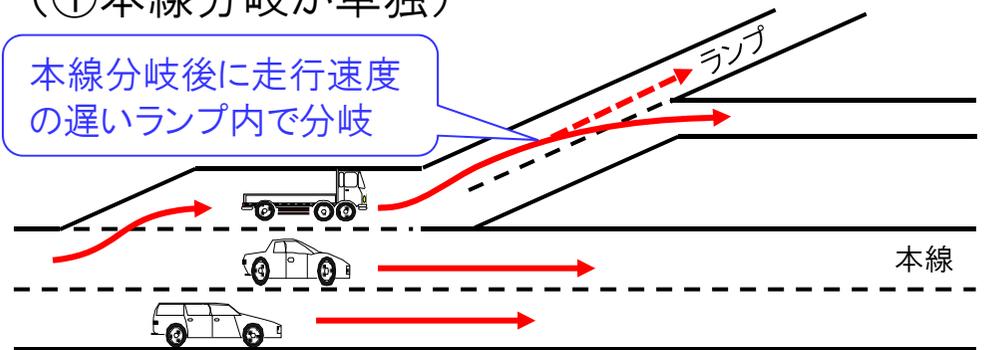
①走行速度の速い本線からの分岐が連続すると、行き先の誤認、無理な割込、速度低下が発生。また、案内標識が複雑化。

一方、本線分岐が単独の場合、本線分岐後、走行速度の遅いランプ内で分岐となり、行き先誤認のリスクが軽減し、無理な割込、速度低下の発生を抑制。また、案内標識も単純化。

■下越え住民修正案 (①本線分岐が連続)

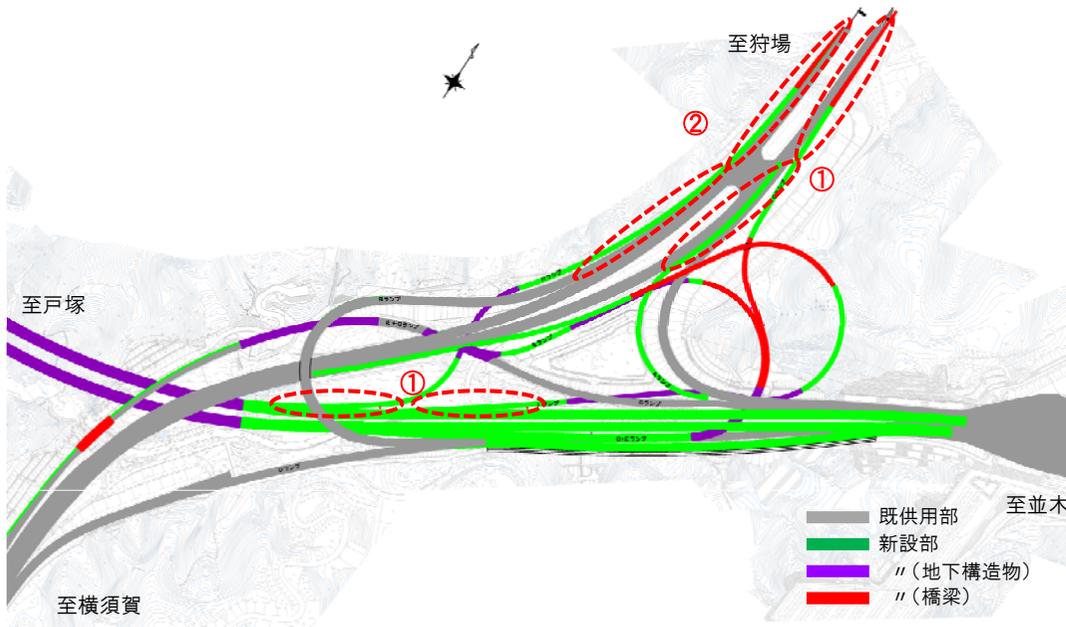


■現計画 (①本線分岐が単独)



1. 現計画と比較案の比較評価

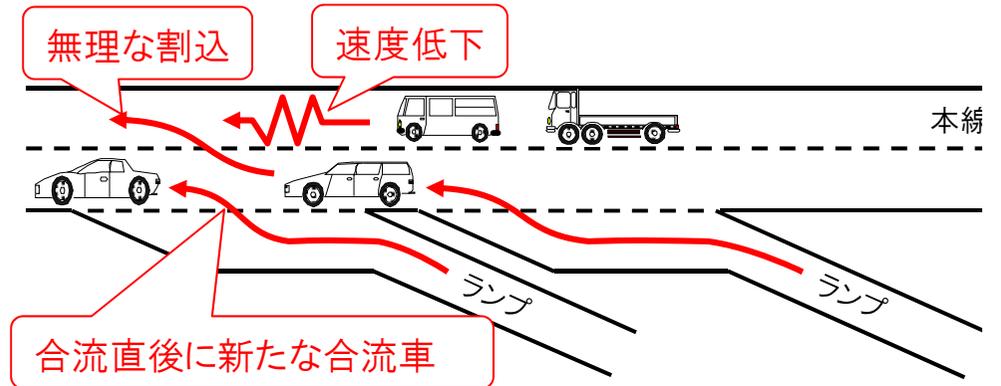
◆分岐合流の連続



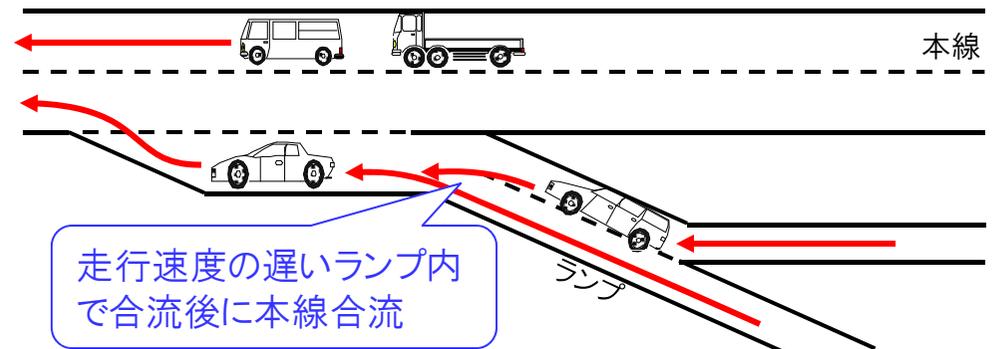
②本線合流が連続すると、合流直後に新たな合流車

が出現し、無理な割込、速度低下が発生。
一方、本線合流が単独の場合、走行速度が遅いランプ内で合流後、本線合流となり、スムーズな交通の流れになることで、無理な割込、速度低下の発生を抑制。

■下越え住民修正案 (②本線合流が連続)



■現計画 (②本線合流が単独)



1. 現計画と比較案の比較評価

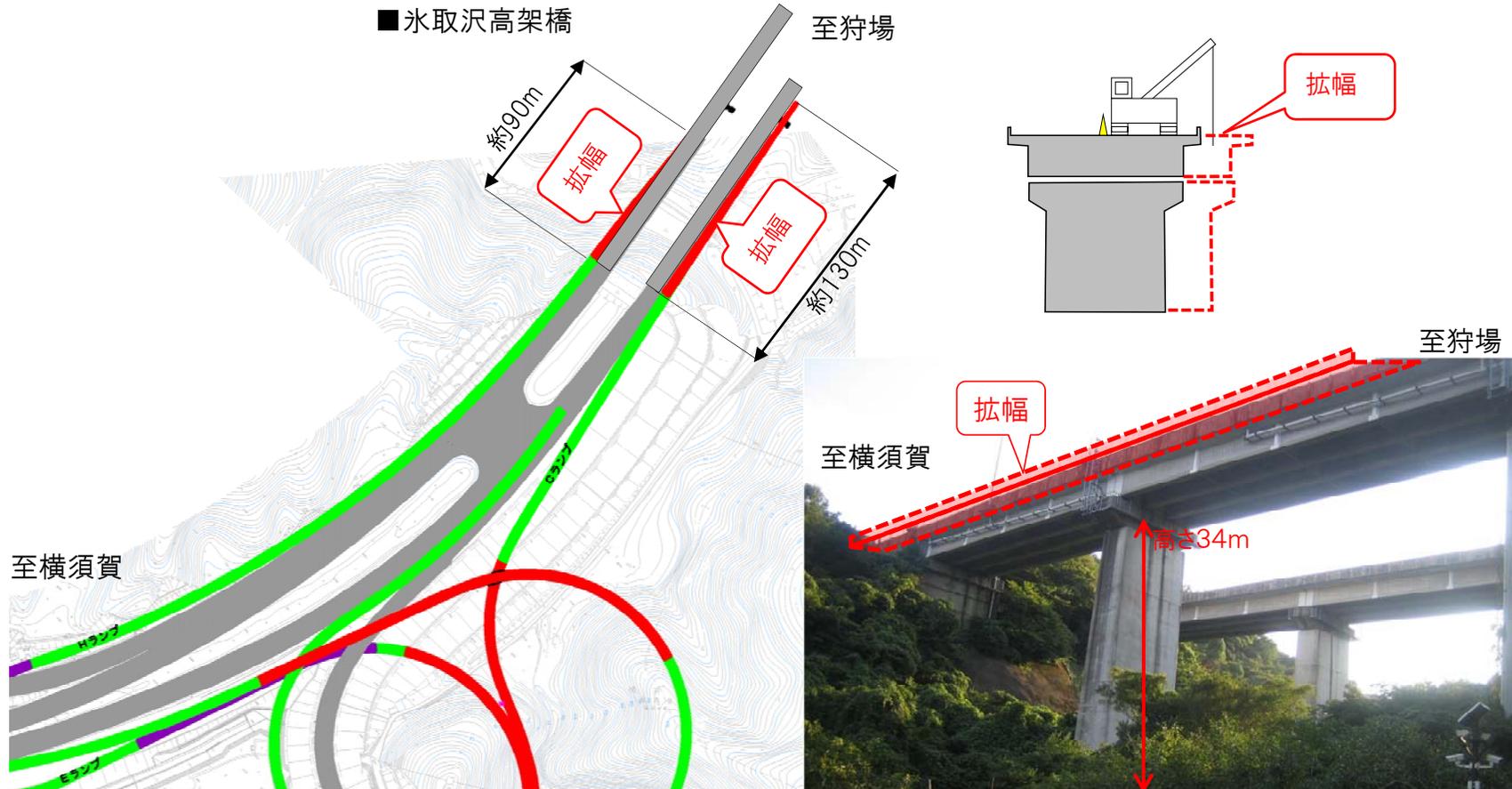
◆ 橋梁拡幅に伴う長期にわたる車線規制

- ① 加減速車線を確保するため、橋梁の拡幅が必要。
- ② 高速道路本線上からの施工となり、数年にわたる車線規制が必要と考えられる。

■ 施工例(東関東道谷津船橋IC)



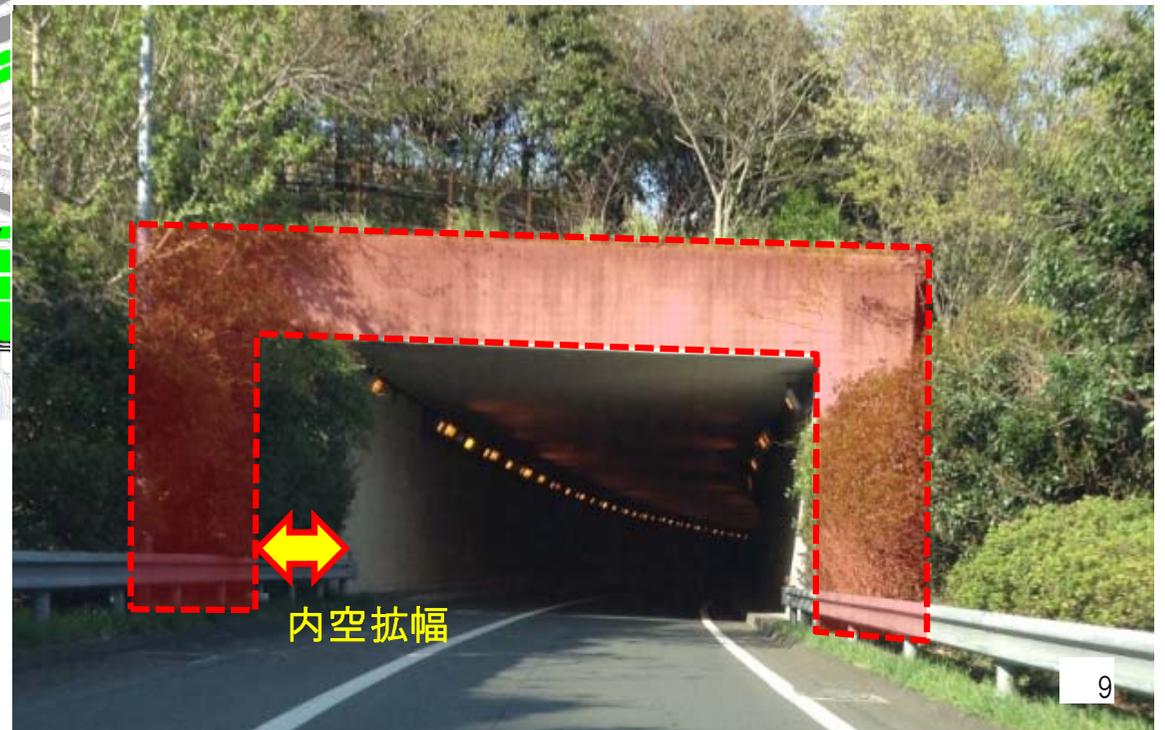
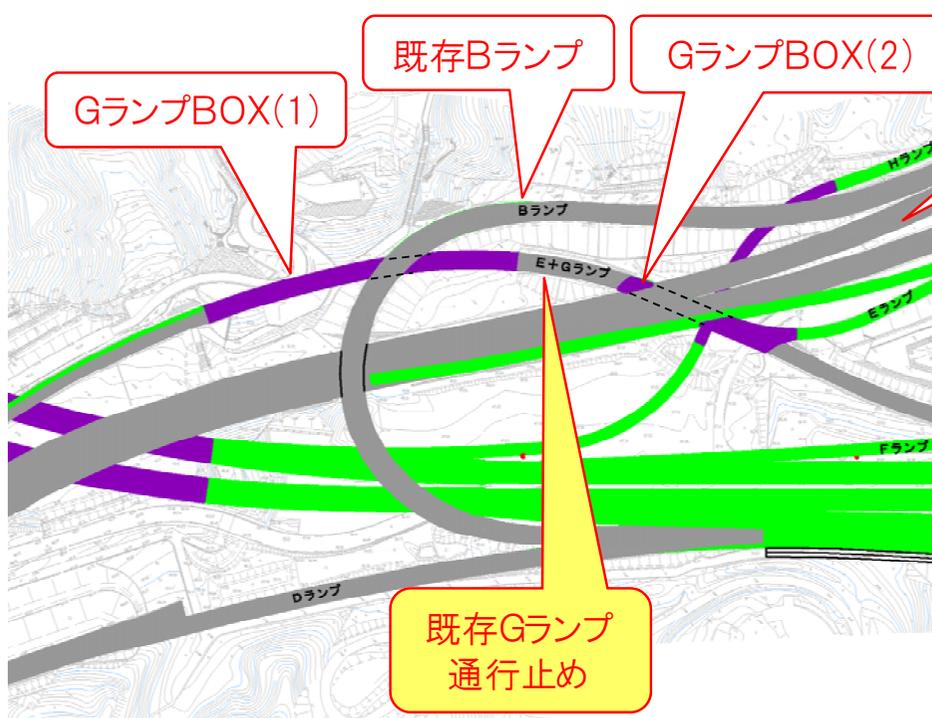
■ 氷取沢高架橋



1. 現計画と比較案の比較評価

◆BOXの作り替えに伴う長期にわたる通行止め

- ①現況1車線を2車線に拡幅が必要。BOXを作り替える必要あり。
- ②施工中、Gランプの年単位の通行止めが必要。
- ③BOX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(通行止め等)が発生。

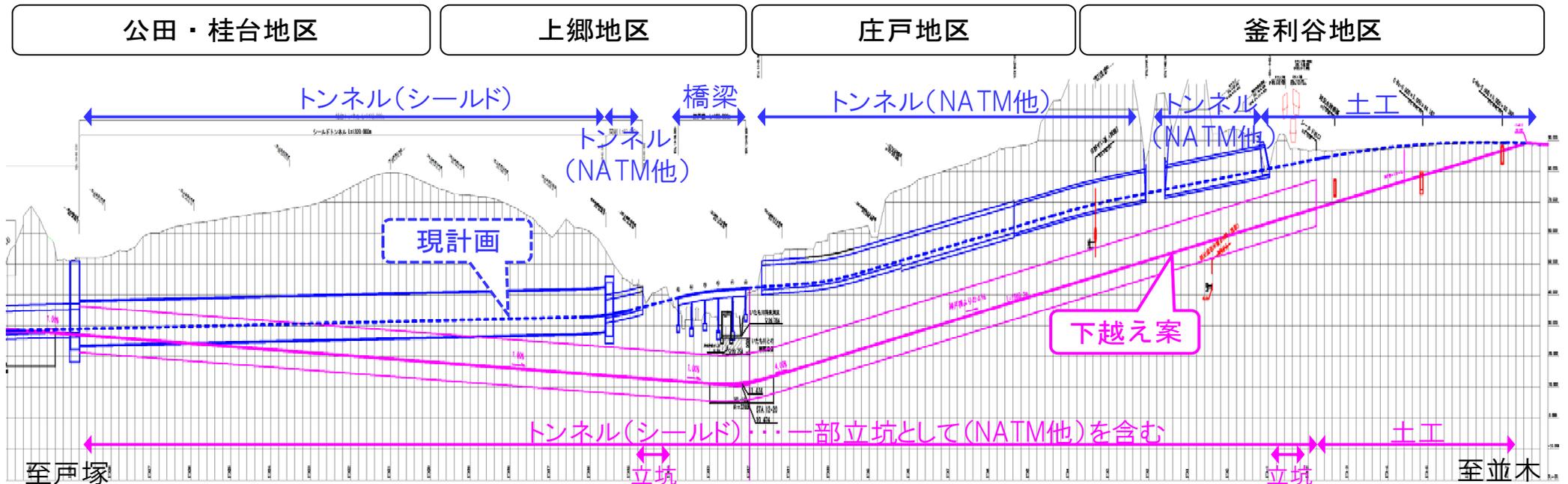


奥: 並木
手前: 横須賀

1. 現計画と比較案の比較評価

◆ 工事費の増加(本線部)

- ① 下越え(橋梁→トンネル)にすることにより、6車線の本線トンネル延長が約500m長くなることから工事費が増加する。

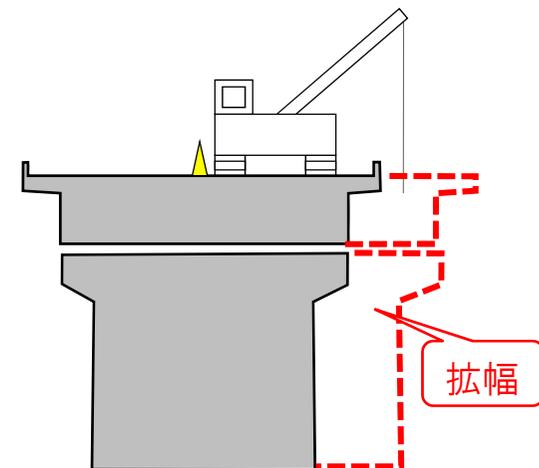
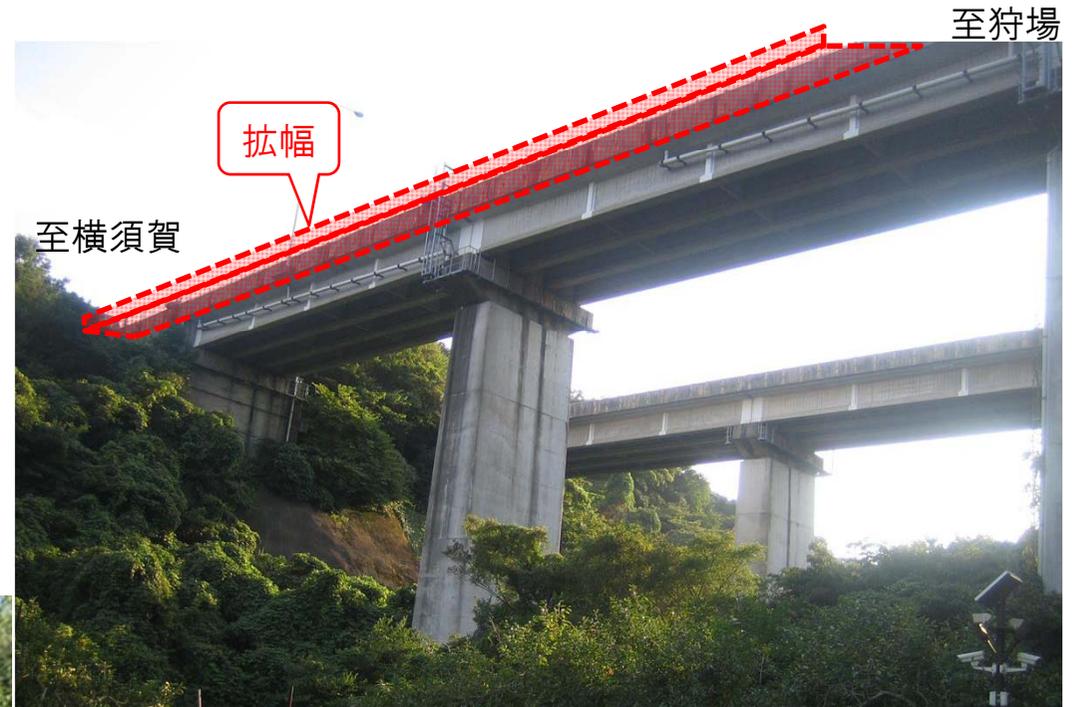
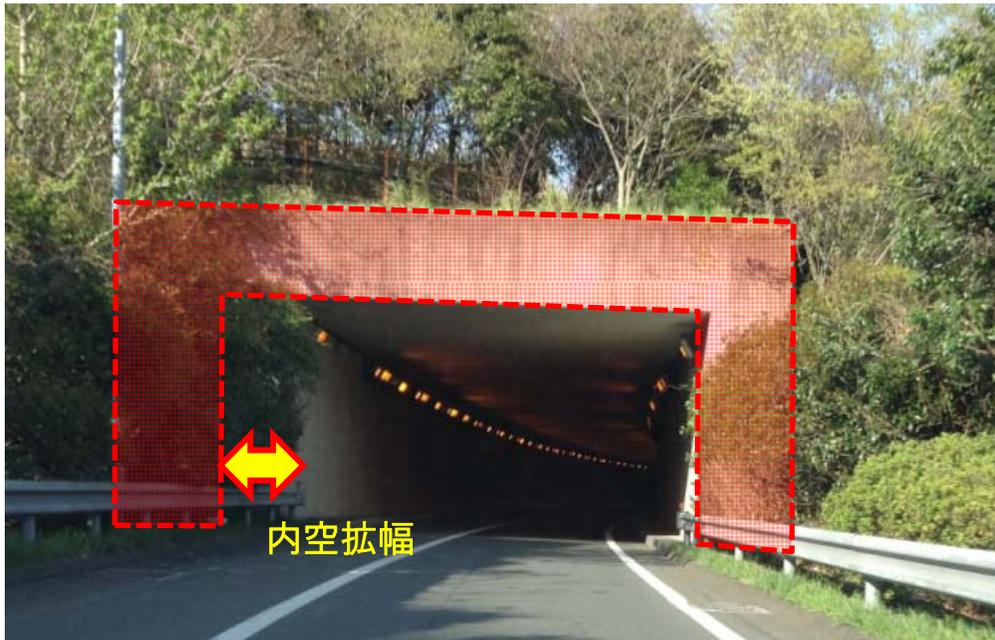


1. 現計画と比較案の比較評価

◆工事費の増加(釜利谷JCT部)

- ②既存ランプの車線拡幅が必要なことから、橋梁やBOXの拡幅又は作り替えのための工事費が増加する。
- ③既存橋脚が新設ランプに抵触することから、作り替えのための工事費が増加する。

奥:並木
手前:横須賀



2. 現計画の改良案 ◆神戸橋付近の更なる環境対策

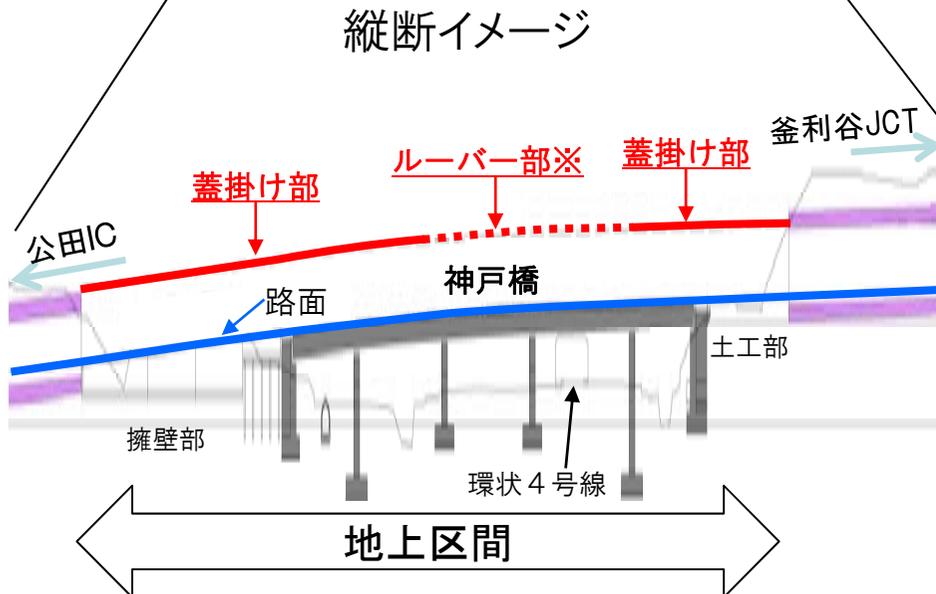
上空から見たイメージ



環状4号線から見たイメージ



縦断イメージ



※ルーバー部の具体延長については今後検討。

ルーバー設置例



2. 現計画の改良案 ◆神戸橋付近の更なる環境対策

■ルーバー(※) (トンネル坑口の排出ガスの漏れ出し抑制)

※ルーバーとは、細長い板を枠組みに隙間を空けて平行に組み道路上部に設置するもの。トンネル坑口の明暗緩和による視認性対策や騒音対策、排出ガスの漏れ出しを抑制するもの。

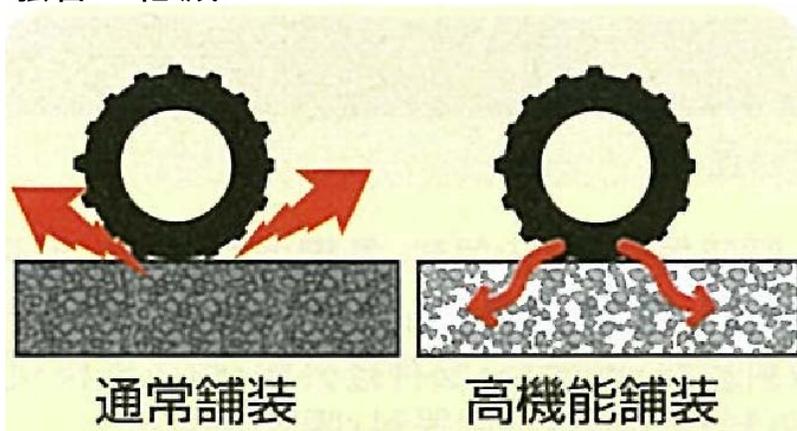


(名古屋環状2号線の設置例)

・模型実験などにより、その形状と排出ガス漏れ出し抑制効果について検討。
その結果、ルーバーの設置により、漏れ出し抑制にある程度の効果があることを確認。

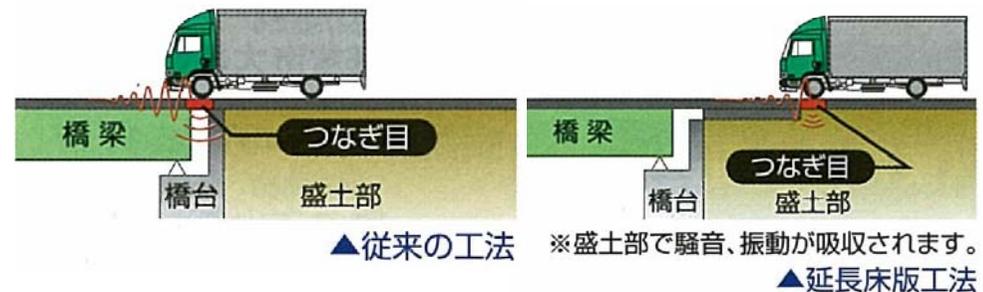
■高機能舗装

・舗装面の隙間に走行音の一部が吸収され、騒音が低減



■橋梁継ぎ目部の延長床版

・橋の継ぎ目(伸縮装置)を盛土部に配置することで、騒音や振動を低減させる「延長床版工法」。





end

※1：検討区間は公田IC東側～釜利谷JCT

H26.2.25

※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

評価項目	評価指標	現計画(※2)	下越え住民修正案(※3)	下越え住民第三案
【比較評価の方針】 (H24.12.19付け庄戸四町会合同道路委員会より文書提出『「下越え案」についての話し合いについて』から抜粋)		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。		
		注1：この協議について国土交通省本省と合意した「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」(2012年12月)を基本に作成。 注2：「環境基準を守るというのではなく、事業によって現在の良好な環境を悪化させない。工事について庄戸住民に対し迷惑をかけないことを基本にする」合意(2007年6月)に基づき作成。【合意の事実はありません】 注3：この比較検討表は、ランプ部について修正論議が継続している状況で本線部を中心に作成。従って、今後のランプ部の検討結果を反映させ修正する。評価は以下の5段階とする。【AAA】特に優れている。【AA】優れている。【A】評価出来る。【B】解決すべき課題が残る。【C】問題がある。 ※2012年11月提示住民下越え案を第一案、2013年7月提示案を第二案、11月提示案を第三案と呼称する。赤字の記述は、今後十分協議検討すべき内容を示す。		
	評価の基本	◇私達は、精神的にも肉体的にも健康的な生活を継続する事、これまで通り静穏な住環境を維持する事を望んでいます。また、財産権を侵害されるのは絶対嫌です。 ◇しかし現計画では、工事中も、南線が出来てからも、以下の通り静穏な住環境を維持する事は出来ません。 ◇既に、今自宅を売却しようとしても、庄戸地区は他地域より数%価格が下がっています。不動産業者は、「工事が始まればもっと下がる。予定地沿いは売るのが難しい」と話しています。これは、南線予定地沿線に共通する問題です。 ◇私達は、このような事を少しでも解決する事が、協議の大前提、評価の基本と考えております。		
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)	・釜利谷JCT(金沢区)東側で地上作業が減少することから、騒音・振動が減少。	・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。	
		【C】釜利谷JCT西側で大規模な法面改変等を実施し、C及びEランプ建設を行う。また、約45m四方のトンネル開口部が建設されるため、騒音・振動等大規模な工事公害が発生する。尾根を隔てて庄戸3、5丁目住宅地と隣接し、後述する自然環境への影響と共に住環境へ影響を及ぼす。	【B】第二案は、釜利谷JCT東側で本線及びランプ工事が行われ、騒音・振動が発生する。しかし、工事区域がジャンクション内及び周囲に人家の無い場所であることから住環境への影響は無い。JCT西側工事が殆ど無く、現計画に比べ影響は小さい。	【A】第三案は、現行案に比べ法面改変等はなく、JCT西側・東側の影響は小さい。
		・庄戸・上郷地区において地上作業に伴う騒音・振動が発生。	・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。	
		【C】公田インター東側からシールド立坑までの間、シールド工法。神戸橋交差点東側までの間、開削トンネル、掘削、橋梁、土工。庄戸地区は低土被区間(庄戸四丁目、現行案では開削工法。非開削工法検討中)、分合流区間(庄戸3～5丁目、NATM工法、盛土部で地上工事検討中)。釜利谷区間はNATM工法。一部区間で幅約45m長さ45mの開口部を計画。特に神戸橋周辺の開口部及び開削区間、庄戸の開削区間、870mの大断面トンネル区間、釜利谷開口部での工事被害は計り知れない。大半の住宅地で、閑静な住環境を維持しながら工事を進めることが不可能。	【AAA】本線部は、公田インター東側から横浜横須賀道路東側まで完全地下構造。全線シールド工法採用。このため、神戸橋周辺の開口部、釜利谷開口部等が不要。神戸橋周辺のシールド立坑(西ヶ谷・上之町・コートハウス付近)、開削トンネル(同左)、掘削(コートハウス・上郷町・ネオポリス付近)、橋梁(同左)、土工(上郷町・庄戸四丁目付近)、庄戸低土被区間、分合流区間、釜利谷開口部等がシールドトンネル工法に変わり、地上部での工事はほぼ完全に無くなる。全ての住宅地で、閑静な住環境を維持しながら工事を進めることが可能。	
		・上郷地区にシールドトンネルの発進到達立坑が設置されることから、TN掘削土搬出等に伴う騒音及び振動が発生。	・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。	
		【C】現行案の住宅地直近のシールド立坑設置では、①立坑建設のための工事、②立坑周辺でのシールドマシンに係わる工事の影響。例えば、シールドマシン組立(現地数ヶ月要する)、掘削残土排出、トンネル部材等の搬入、それ等の一時保管等。それ等に係わる作業ヤードの確保、搬入搬出車両の運行等の問題のため、閑静な住宅地の環境を維持出来ない。	【AAA】現行案のシールド立坑(上之町・犬山町・西ヶ谷・コートハウス付近)は、釜利谷ジャンクションに移される。この結果、これ等住宅地でのシールド立坑に係わる工事の影響が無くなる。新たな技術開発による地上発進・到達シールドマシンを採用すれば、釜利谷側の立坑や桂台側の回転立坑も不要となる。	
		・上郷地区が地上区間となることから排水・避難立坑は不要。	・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。	
		【A】現行案ではトンネル内に排水施設を設置する必要はない。	【B】神戸橋交差点付近のトンネル最下部に、排水施設・避難立坑を設置する必要がある。設置箇所、工法等検討を要する。	
		・桂台地区のシールドトンネル回転立坑において、立坑の使用期間が短縮。	・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。	
			【B】桂台地区の回転立坑を設置するため、周辺環境への影響低減の検討を要する。	【B】首都高中央環状品川線、横環北線の施工例を参考に、二機のシールドマシンを稼働させる事や、新たな技術開発による地上発進・到達シールドマシン採用により、釜利谷側の立坑や桂台側の回転立坑も不要となる。工期も大幅に短縮出来る。
・地表面沈下	・釜利谷地区の横浜横須賀道路(以下「横横道」)本線脇に必要な仮設土留め工は数m程度で沈下は小さい。 右欄参照	・釜利谷地区の横横道本線脇に地下30mの仮設土留め工が必要で、本線沈下を防ぐための補強が必要。 【B】二案では、シールドマシンの選定等で問題は回避出来る。	第三案では、ランプ分岐合流が東側で行わないことから、問題はない。	
	・庄戸地区では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。 【C】庄戸3～5丁目間のNATM工法区間では、870mの大断面工事による振動・騒音・地盤沈下等の工事公害が懸念される。30mの盛土部をNATMトンネルで施工するため、地盤沈下対策として地上での地盤強化工事が検討中。周辺の閑静な住環境を維持出来ない。また、地盤沈下・大震災対策、地盤強化工事の有効性等未検証。	・庄戸地区におけるトンネル位置の深度化やトンネル断面縮小により、地表面沈下が減少。 【AAA】庄戸3～5丁目間がシールドトンネル工法に変わり、地上部での工事がなくなる。特に、①分合流部の870mの巨大なトンネルが不要②盛土部の下を通過、する事から地盤沈下の可能性は小さくなる。十分に調査検討を行い事業実施する事。		
	・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。 【C】「地表面沈下」の「現計画」の項、青字部参照。FEM解析評価の有効性の検証、詳細な地質・水文等の調査が必要。	・庄戸地区において本線縦断計画の変更により造成盛土を回避。 【AAA】「地表面沈下」の「下越え住民案」の項、青字部参照。		
・同(造成盛土部)				

※1：検討区間は公田IC東側～釜利谷JCT

H26.2.25

※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

評価項目	評価指標	現計画(※2)	下越え住民修正案(※3)	下越え住民第三案	
住環境等への影響	2. 供用後の環境影響	・大気	・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。	・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。	
			[B]下越え案評価と別紙資料「下越え案で排ガス量が増加し、本当に環境が悪化するのか？」を参照	[A]本線が4%勾配を適用することで増加する排ガス量は僅か5%程度。完全地下化で神戸橋及び釜利谷開口部が無くなり、新たな対策が無い場合でも、神戸橋周辺の大気環境は改善される。(別紙資料参照)	
			・釜利谷JCT東側にランプが集中しないことから、局所的な排出量は減少。	・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。	
			これまで、比較表を提示されるだけで議論されておらず、評価の意図不明。 [C]西側での排ガス量が多く、生物の生息に大きな付加を与える。	これまで、比較表を提示されるだけで議論されておらず、評価の意図不明。 [A]下越え案は、西側での排出ガスが少なく、自然環境への負荷が少ない。	
			・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。	・上郷地区のトンネル化に伴い釜利谷地区の排出量が増加。	
			[B]評価の意図が不明。事業者の環境照査では、釜利谷開口部、釜利谷JCTからの南線排ガス寄与濃度が示されておらず、評価出来ない。	[B]完全地下化で換気所での排ガス処理は容易となる。環境への影響を考慮し、脱硝やPM2.5等の排ガス処理の検討が必要。換気所での排ガスの影響は別紙資料参照。	
			・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	
			[B]別紙資料参照	[A]別紙資料参照	
			・上郷地区が地上区間であるため公田IC付近及び公田換気所の排出量が減少。	・上郷地区のトンネル化に伴い公田IC付近及び公田換気所の排出量が増加。	
			[B]別紙資料参照	[A]事業者の評価では排出量が予測値の20倍でも数値に影響を与えず、何ら問題ない結論になる(別紙資料参照)。実際には、事業者の予測評価手法が不適切で、排ガス処理を検討すべきだが、下越え案では容易に処理することが可能。	
	・騒音	・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。	・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。		
		[C]釜利谷JCT東側は、車の走行を目的としたエリア。これに比べ、西側は、自然環境を保全すべきエリアであり、現行案はここにC、Eランプと45%四方の開口部が設けられることから、騒音の影響は深刻。	[A]釜利谷JCT東側は、車の走行を目的としたエリア。これに比べ、西側は、自然環境を保全すべきエリアであり、下越え案はこの地域に殆ど騒音の影響を与えない。		
		・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。	・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。		
		[C]神戸橋地区の開口部(掘削、橋梁、土工)からの騒音は、完全蓋掛け等の対策をしない限り現在の静穏な住環境を守ることは出来ない。	[AAA]神戸橋、庄戸地区では、現行案より20~25メートル道路面が深くなり、騒音の影響は回避出来る。		
	・振動	・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。	・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。		
		[B]釜利谷JCT東側は、車の走行を目的としたエリアで、振動に影響されにくい。しかし、C、Eランプと45%四方の本線開口部が建設される西側は、生物の生息に多大な影響を及ぼす。	[A]釜利谷JCT東側は、車の走行を目的としたエリアで、振動に影響されにくい。しかし、西側は生物の生息に多大な影響を及ぼす。この地域の本線が完全地下化されることから、振動の影響は抑えられる。		
		・上郷地区において地上区間より振動が発生。	・上郷地区におけるトンネル化に伴い庄戸・上郷地区で振動が殆ど生じない。		
		[B]神戸橋開口部、釜利谷開口部から振動が発生。庄戸の低土被り区間では民家と極めて接近しているため、構造物から振動が発生する。神戸橋橋梁部からの低周波振動も発生する。	[AAA]本線の全線トンネル化と深度が約25%深くなることから、庄戸・神戸橋周辺地区では振動が殆ど生じない。		
	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(渋滞の原因となる速度低下が発生しにくい)	・本線縦断線形の変更により勾配変化点が新たに生じる。(渋滞の原因となる速度低下が発生しやすい)	
			[B]南線空区トンネルでは、1%の下り勾配と4%の上り勾配のサグ点存在する。	[B]神戸橋付近に、1%の下り勾配と4%の上り勾配のサグ点が存在する。当初提案の様に、公田インターから下越え検討を行えば、サグ点は解消出来る。	
		・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。	
評価内容、意図が不明		評価内容、意図が不明			
・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。		
		[B]地下で分合流する事から交通安全確保の検討が必要。	[A]第二案は、あかり部での分合流となり、交通安全上優位。 [B]第二案は、本線分岐、合流が連続するため、行き先案内や交通安全上劣る。	[B]第三案は、現計画と同じく地下で分合流する事から交通安全確保の検討が必要。	
・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)		・トンネル延長等に応じた防災設備を各々のトンネルに設置。(下越え案に比べて設備は少ない)	・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。(現計画に比べて設備が多く、その分コストや故障等リスクも上昇)		
		意図が不明	[B]必要な施設・設備の設置を検討する。		
		・上郷地区の地上区間において緊急避難口が設置可能。(本線路面と周辺道路路面が近い位置で避難口の確保が可能。避難者の高さ方向の移動量が小さい)	・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。(本線路面と周辺道路路面が離れており避難階段が必要。避難者の高さ方向の移動量大きい)		
意図が不明		[B]必要な施設・設備の設置を検討する。			
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車線に拡幅、本線橋梁の拡幅、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。		
		[B]釜利谷JCTランプ橋1橋の架設に伴う夜間通行止めの検討。	[B]第二案は、通行止めや車線規制を支障のなく実施するため、検討が必要。	[A]第三案では、上記問題を回避出来る。	
	・ランプ延長(1車線換算)	・約7.7km これまで具体的な資料提示がないため、比較評価出来ない。	・約7.0km	[A]第三案では、道路延長はより短くなる。	

※1：検討区間は公田IC東側～釜利谷JCT

H26.2.25

※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

評価項目	評価指標	現計画(※2)	下越え住民修正案(※3)	下越え住民第三案	
施工性	5. 既存構造物への影響	・横横道本線脇に大きな擁壁は不要。	・横横道本線脇において地下30mの掘削構造が必要。		
			[B]より合理的な工法の検討を要す。最近の新たなシールド工法の採用で可能。		
		・釜利谷JCT加減速車線の延長確保のために氷取沢高架橋を拡幅する必要なし。	・釜利谷JCT加減速車線の延長確保のため、氷取沢高架橋の拡幅が必要。 (谷津船橋ICでの実績：工事期間約39ヶ月、車線規制延べ約900日規制)		
		[A]氷取沢高架橋を拡幅する必要はない。 [B](公平な評価の観点から)別項に記載の通り、現計画では釜利谷JCTランプ橋1橋(ランプ)建設が必要。	[B]第二案では、Cランプの減速車線確保のため、氷取沢高架橋(横須賀方面)の拡幅が必要。Hランプについては、検討次第で拡幅を回避出来る。	[A]第三案では、氷取沢高架橋の拡幅は不要。	
		・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既存ランプの2車線化が必要で、既存BOXの拡幅が新たに2箇所発生。		
		[A]支障なく利用出来る。	[B]Eランプの一部新設を検討。		
		・釜利谷JCT既存ランプ橋の橋脚に抵触しない。	・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。		
		[A]支障なく利用出来る。	[B]第二案では、橋脚の補強が必要だが、本線擁壁と兼ねる事が可能と考えられる。今後検討を要す。	[A]第三案では不要。	
		・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。	・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。	
			[A]支障なく利用出来る。	[B]一部で付替・移設が必要。詳細は今後の検討課題。	[B]第三案では、一部の付替・移設が不要。詳細は今後の検討課題。
	・庄戸・上郷地区において既存市道を付替。		・庄戸・上郷地区の既存市道をそのまま使用可能。		
	[C]工事のため庄戸のバス通り(二箇所)、西ヶ谷団地入口交差点等が一時通行止めや通行に支障を及ぼす。神戸橋交差点付近も、橋梁工事等で同様の問題発生。		[A]下越え案では、地下深い所で工事が行われるため、交通止め通行の支障は起こらない。		
	・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。		
		[A]支障なく利用出来る。	[B]この問題は検討が必要な課題。		
	・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。		
		[A]支障なく利用出来る。	[B]第二案でも調整池の移設不要との議論をしたところで、解決可能。	[A]第三案では、この問題は発生しない。	
	6. トンネル上部の土地利用	・地域の方々と今後検討。	・地域の方々と今後検討。		
		[B]庄戸区間では、土被りが浅いため、利用が限定される。	[AAA]庄戸区間の事業用地は、トンネルが約25m深くなり、構造物、上部の土地利用の制約がなくなり、利用の範囲が広がる。		
	7. 用地取得	・釜利谷JCT東側で新たな関係者は生じない。	・釜利谷JCT東側で新たな関係者が発生。		
			[B]第二案では未利用地を特に選定しており、解決可能だと考えます。 [A]JCT西側での取得用地が不要となる。自然回復などに活用可能。		
8. 自然環境・景観	・釜利谷JCT東側で新たな改変は生じない。	・釜利谷JCT東側で新たな改変が発生。			
	[C]釜利谷開口部及び、周辺地域を二つのランプが予定され、大幅な自然改変が避けられない。横浜横須賀道路で南北に分断され、今度は更に東西に分断され、自然環境への影響は甚大。	[AAA]釜利谷の豊かな生態系が残された地域の地下を、現行案より約20m深く通過し、貴重な自然環境への影響が抑えられ、自然の回復も実現可能となる。			
	[C]橋梁等巨大な構造物により、神戸橋周辺の景観は破壊される。橋梁は地域分断、ゴミの投棄等や橋梁下での犯罪を誘発させる懸念がある。 [C]コートハウスでは、上郷公田線の路面高さが大幅に嵩上げされ、景観が損なわれ、プライバシー侵害等住環境が悪化する。この道路面嵩上げにより、上郷地区センター等経由する側道の上郷公田線への接続が直接出来なくなる。 [C]庄戸区間は土被りが浅く、建築、利用が限定される。	[AAA]神戸橋周辺地区では、南線が完全地下化し、橋梁等視界を遮る構造物がなくなり、良好な景観を創造出来る。ここは、いたち川で唯一川窪の自然蛇行が残り、生態系が豊かな地域です。いたち川河川改修の際、一帯を親水公園化が可能。 [AAA]ネオポリス、コートハウス、西ヶ谷、上之町、犬山町等周辺の景観悪化を防ぎ、公園整備等で飛躍的に景観が向上し、住環境が改善される。 [AAA]庄戸区間の事業用地は、トンネルが約25m深くなり、上部の建物や土地利用の制約がなくなり、利用の範囲が広がる。			
その他	コスト	---	本線トンネルの延長、橋梁やBOXの拡幅又は作り替えにより、工事費が増加	---	
	その他	---		H25.12.19付庄戸合同道路委員会発出文書に合致しない。	

横浜環状南線の全体概要

1. 鳥瞰図



2. 地域住民の主張

- 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
 を満たす下越え案(※)について検討の協議(話し合い)を行いたい。

- 3、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こと

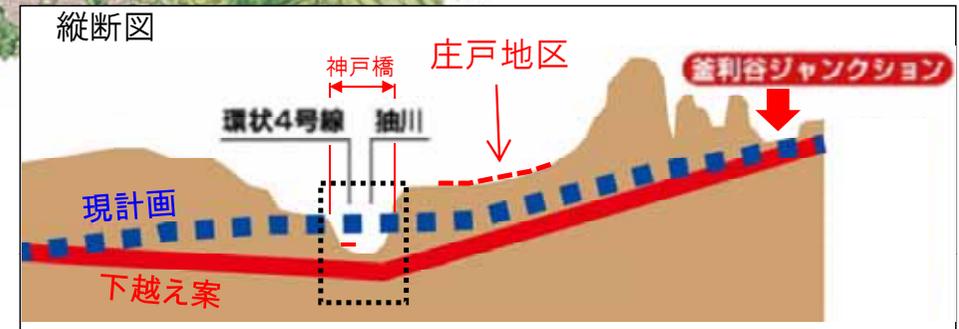
H24.12.19付け地域住民より提出された『「下越え案」についての話し合いについて』から抜粋

※「下越え案」とは、上図の通り、環状4号線との交差部を地下化する案のことをいう

3. 事業再評価における付帯意見(抜粋)

- 3、本件の用地買収は、…(中略)…進んできている。しかしながら地区によっては、住民と事業者との間で、円滑な対話が行われているとは言いがたい状況にあった。このたび、道路構造の比較検討について地域住民との対話を行うこととなったと聞くが、今後は本件の重要性に鑑み、こうした対話をさらに進め、事業を進められることを強く期待する。
- 4、本件に関する環境対策については、…(中略)…環境対策に積極的に取り組むことを望む。この際、国土交通省と東日本高速道路株式会社が協力し、その担当区間にとらわれず、地域住民との十分な対話を実行することが必要である。

下越え案の検討区間



4. 話し合いの経緯

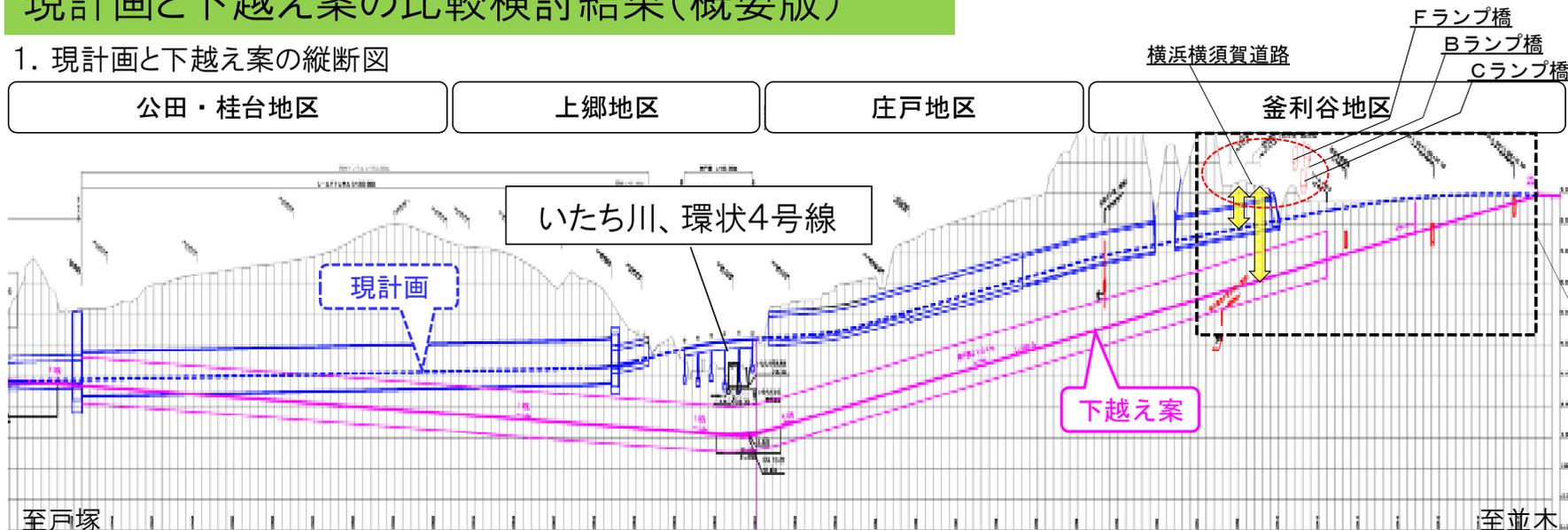
- (1)地域住民と事業者で、下越え案に関する話し合いをこれまで9回開催。その中で、住民から下越え案が2度提出され、その都度事業者にて下越え案に対する課題や改善案を提示し、改良を重ね意見交換を実施。
(最初の下越え案は住民が取り下げ、2度目の下越え案で検討を行った。)
- (2)第9回にて事業者の評価(まとめ)を提示。地域住民からは、「比較表の議論がなされていない」「まとめを出す段階ではない」との意見が出される。

【参考】第1回～第9回までの話し合いの概要

- H25.1.15 (第1回) 下越え案の考え方や懸念事項を聞き取り
- H25.2.27 (第2回) 検討の前提条件、評価項目、検討手順を合意
- H25.4.11 (第3回) 下越え案に対する事業者検討結果を提示
- H25.5.13 (第4回) 事業者検討結果に対する質問・確認
- H25.6.12 (第5回) 住民意見を踏まえ、下越え案の改良案及び比較表(たたき台)を提示
- H25.7.24 (第6回) 住民より、新たな下越え案が提案され、その考え方を聞き取り
- H25.9.5 (第7回) 新たな下越え案に対する事業者検討結果を提示し、改良の方向性を確認
- H25.10.10 (第8回) 住民意見を踏まえ、新たな下越え案の改良案及び比較表(たたき台)を提示
- H25.11.25 (第9回) 事業者の評価(まとめ)を提示

現計画と下越え案の比較検討結果(概要版)

1. 現計画と下越え案の縦断面図

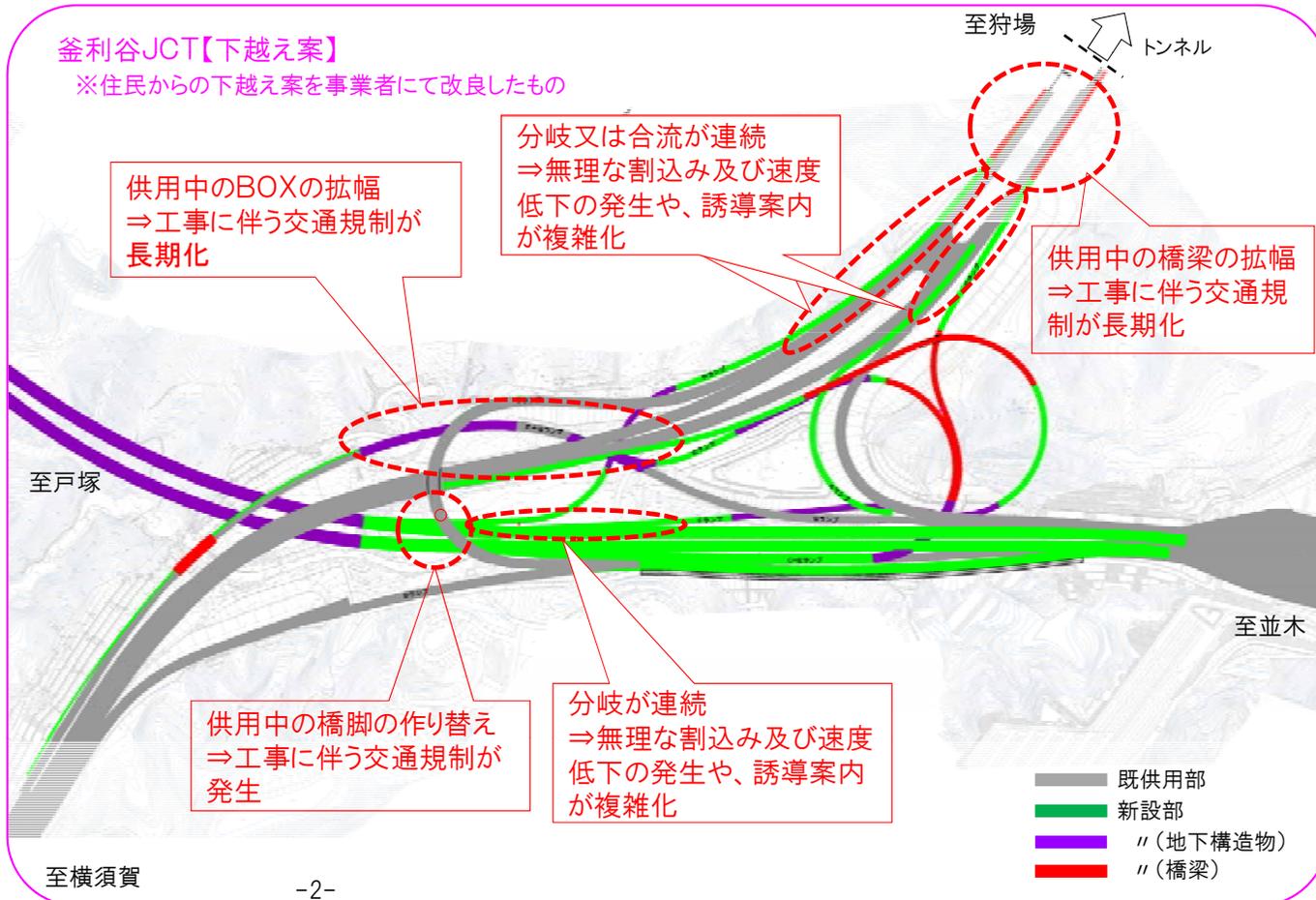


※現計画から下越えに変更することにより、横浜環状南線と横浜横須賀道路との高低差が大きくなるため、釜利谷JCTの構造変更

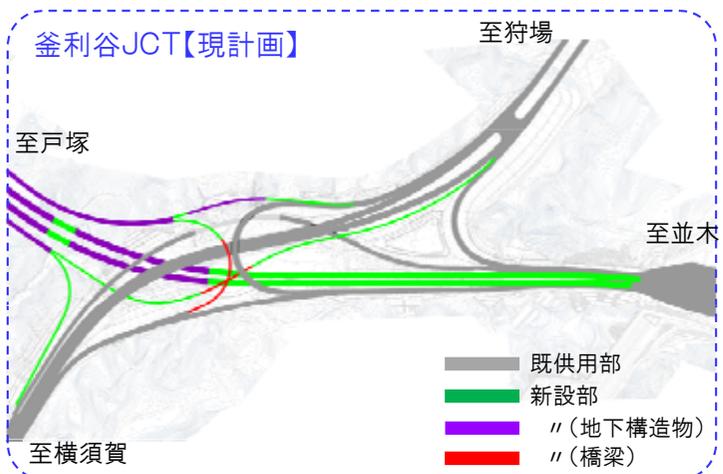
2. 下越えに伴う釜利谷JCTの構造変更

釜利谷JCT【下越え案】

※住民からの下越え案を事業者にて改良したもの



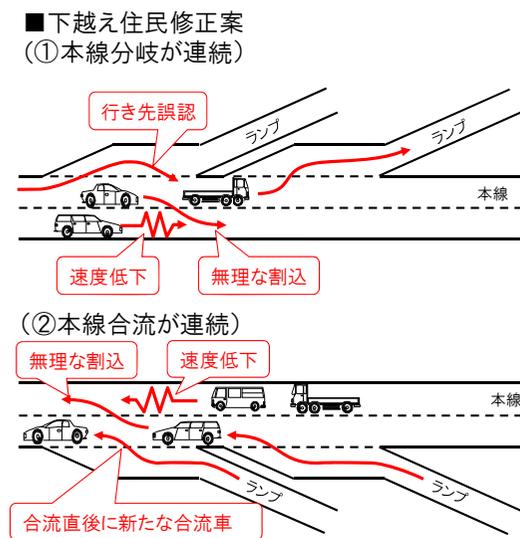
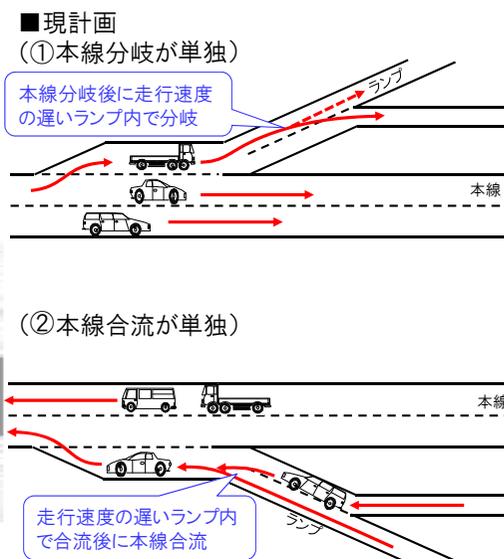
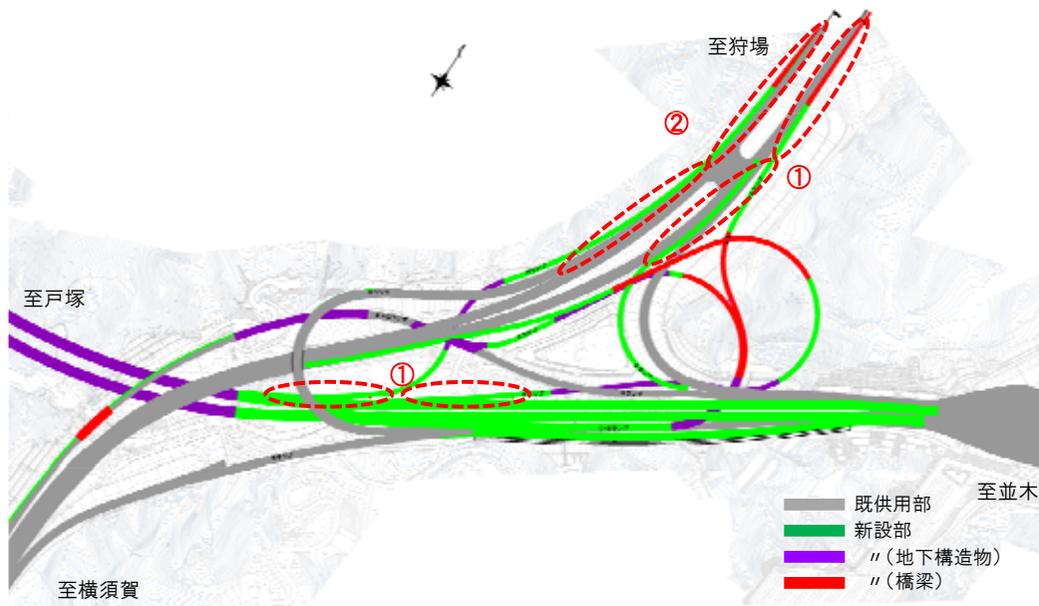
釜利谷JCT【現計画】



現計画と下越え案の比較検討結果(概要版参考資料)

(1) 分岐合流の連続

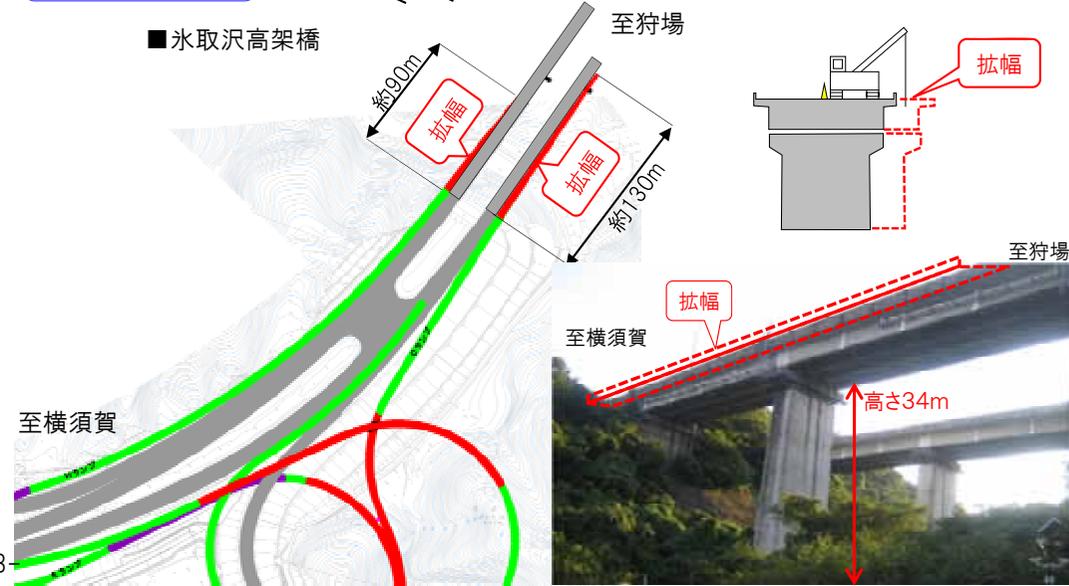
- ① 走行速度の速い本線からの分岐が連続すると、行き先の誤認、無理な割込、速度低下が発生。また、案内標識が複雑化。
一方、本線分岐が単独の場合、本線分岐後、走行速度の遅いランプ内で分岐となり、行き先誤認のリスクが軽減し、無理な割込、速度低下の発生を抑制。また、案内標識も単純化。
- ② 本線合流が連続すると、合流直後に新たな合流車が出現し、無理な割込、速度低下が発生。
一方、本線合流が単独の場合、走行速度が遅いランプ内で合流後、本線合流となり、スムーズな交通の流れになることで、無理な割込、速度低下の発生を抑制。



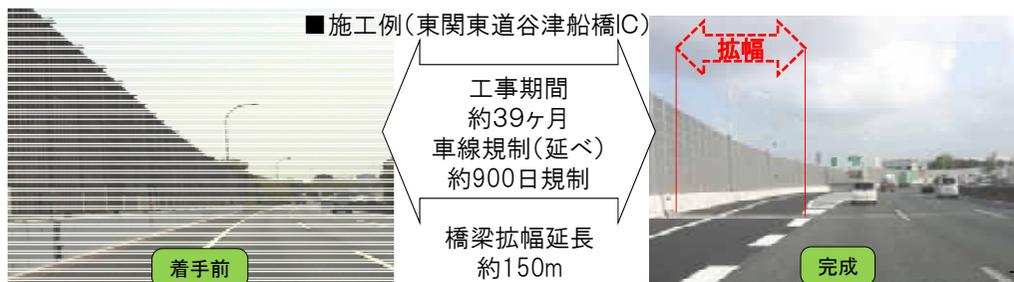
(2) 橋梁拡幅に伴う長期にわたる車線規制

- ① 加減速車線を確保するため、橋梁の拡幅が必要。
- ② 高速道路本線上からの施工となり、数年にわたる車線規制が必要と考えられる。

■ 水取沢高架橋



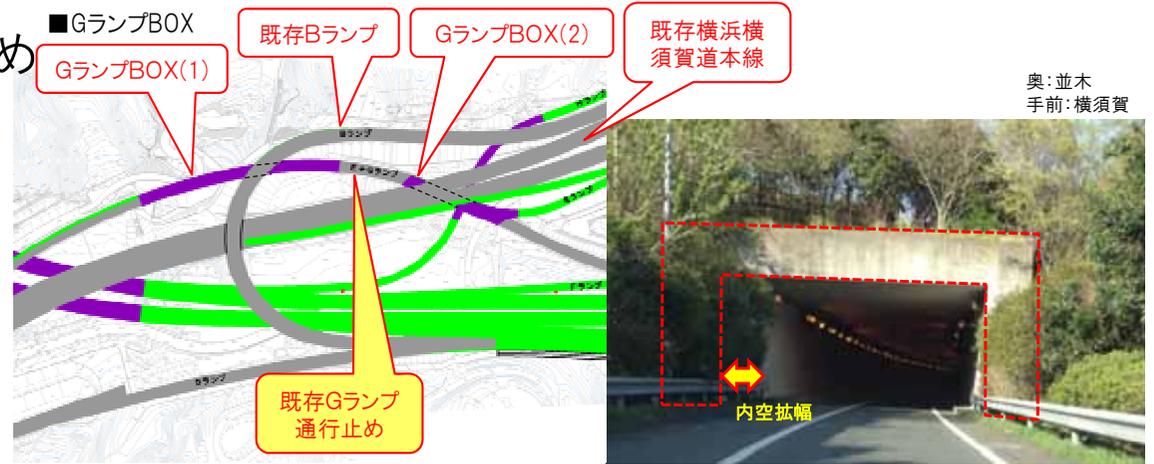
■ 施工例(東関東道谷津船橋IC)



現計画と下越え案の比較検討結果(概要版参考資料)

(3)BOXの作り替えに伴う長期にわたる通行止め

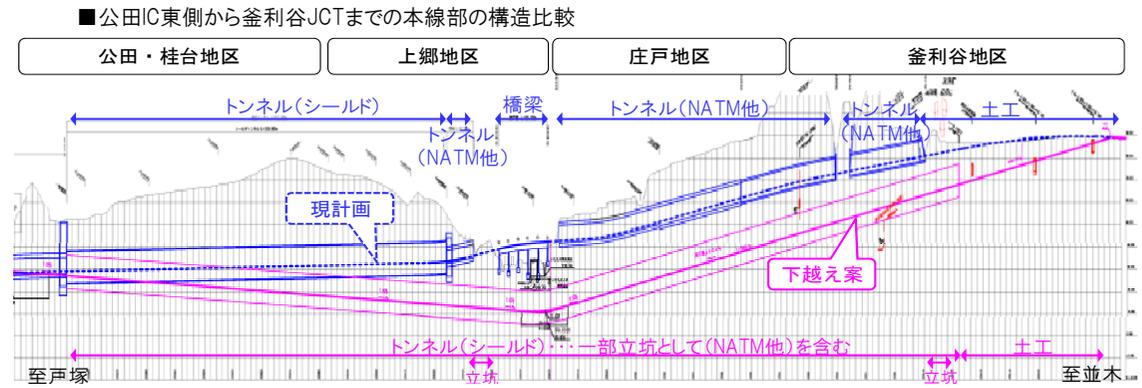
- ①現況1車線を2車線に拡幅が必要。BOXを作り替える必要あり。
- ②施工中、Gランプの年単位の通行止めが必要。
- ③BOX上を横浜横須賀道路本線及びBランプが交差しており、交通規制(通行止め等)が発生。



奥:並木
手前:横須賀

(4)工事費の増加

- ①下越え(橋梁→トンネル)することにより、6車線の本線トンネル延長が約500m長くなることから工事費が増加する。
- ②既存ランプの車線拡幅が必要なことから、橋梁やBOXの拡幅又は作り替えのための工事費が増加する。
- ③既存橋脚が新設ランプに抵触することから、作り替えのための工事費が増加する。



■事業者の評価(まとめ) H25.11.25 第9回話し合いにて提示
 比較検討の結果、現計画が妥当 と判断

環境対策について

(参考)ルーバー() (トンネル坑口の排出ガスの漏れ出し抑制)

※ルーバーとは、細長い板を枠組みに隙間を空けて平行に組み道路上部に設置するもの。トンネル坑口の明暗緩和による視認性対策や騒音対策、排出ガスの漏れ出しを抑制するもの。

⇒ 今後、地域住民との話し合いにて検討していく予定



(名古屋環状2号線の設置例)