

# 横浜環状南線 設計・用地説明

(神戸橋交差点付近から釜利谷ジャンクション付近まで)

## 議事要旨

### 1. 開催状況

日 時：平成21年6月29日（月） 19：10～21：20

会 場：横浜市栄区庄戸4丁目（事業用地内）

参加者数：約23名（説明者側除く）

### 2. 説明者側の主な出席者

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所	計画課長	平岩	洋三
横浜市道路局横浜環状道路調整部	事業調整課係長	秋本	圭一（司会）
〃	事業調整課係長	居塚	宣明
東日本高速道路(株)関東支社横浜工事事務所	栄東工事長補佐	中野	博信
〃	用地課長	照井	秀男
〃	環境技術課長	渡辺	陽太

### 3. 議事要旨の取りまとめ

- ・ 質疑応答を、わかりやすい表現でまとめました。
- ・ テーマ毎に分類しました。
- ・ 質疑応答を行う前の説明は省略しました。
- ・ ご意見・ご要望については、末尾にまとめました。

### ■道路設計、事業計画

Q トンネルが盛土箇所を通るそうなので、地盤沈下が心配です。地下水への影響など、ありませんか。

A 盛土箇所は、地表面から地盤改良することを考えていますが、トンネル工事には、沈下抑制のための様々な補助工法がありますので、適切な工法を選択していきます。また、地下水への対応は、今後の詳細な調査を踏まえた上で、検討していきます。

Q 「地盤沈下は起こさないように工事です」と口で言われても安心できません。現場近くに計測器を設置装着した家を建てるなどして、誰でも状況を確認するようにはできませんか。

A トンネル工事では、施工中に代表点におけるトンネルの壁や、地表面の変位などを計測し、この計測結果をトンネル工事に反映させながら施工していきます。また、皆様に安心していただけるような情報発信のあり方についても今後、検討していきます。

Q 開削工事となった場合、ダンプや工事用車両が住宅地を頻繁に往来することになりませんか。周辺

街路に何台ものダンプが並ばれては大変迷惑なので、対策を考えてください。

A 基本的には、地上からの作業を少なくするような施工方法を考えておりますが、工事の初期段階では、ダンプによる土運搬は避けられません。具体的な車両台数などは、今後の施工計画で検討していきますが、諸基準・諸条例を遵守し、皆様の生活に支障がないように努めます。

Q 開削工事となった場合、バス通りなどが通行止めになるようなことはありませんか。

A 交通量の多い道路の場合は、非開削工法など、交通に支障が無い工法を選択します。一方、交通量が極端に少なく、近くに迂回路がある場合は、一時的に通行止めにさせていただく場合もあります。いずれにしても、具体的な施工計画は、今後、検討します。

Q トンネル断面図（D-D'）における、官民境界の位置は、正確な測定の結果ですか。トンネルと建物の離隔は、どの程度ありますか。

A 官民境界の位置は、現地測定の結果ではなく、おおよその位置を示したイメージ図です。

Q 庄戸トンネルにシールド工法は適用できませんか。

A 断面変化が大きい区間、土被りが確保できない区間などがあるため、シールド工法の適用性はありません。

Q 片側3車線の道路は過大ではありませんか。将来の需要に応じて、道路計画も見直すべきではありませんか。

A 車線数はH42年度の推計交通量に基づき計画されています。先般、見直した最新の推計交通量は44,200～50,300台/日となっており、安全性・利便性の観点からも、6車線は必要と考えています。

Q トンネルの上部空間は、施工後、どのようになる計画ですか。

A 例えば、樹林化による自然環境の創出を想定しています。一方、地元管理を前提に緑地（園地）として開放している例もありますので、皆様とのお話合いにより、望ましい管理方法を見出していきたいと考えております。

## ■用地補償、事業損失

Q 住宅の用地買収が必要となった場合、移転先は確保されていますか。

A 代替地の事前確保はしておりませんが、神奈川県宅地建物取引業協会の協力を得て、ご希望・ご要望に沿った代替地をご紹介します。

Q 家屋損傷が発生した場合、補償はどうなりますか。

A 工事被害が発生しないように、施工することが原則ですが、万一のために、工事着手前と工事完了後に、家屋調査を行わせていただきます。その結果、道路工事が原因で家屋損傷が発生したと確認された場合には、補償させていただきます。

Q 工事後、長期間経過していると、家屋損傷が発生しても、事業者は、道路工事が原因と認めないと聞きます。泣き寝入りすることになりませんか。

A 長期間経過している場合についても、被害が発生した場合に、道路が原因であると考えられる時は、専門家の意見を聞くなどして、因果関係を調べます。その結果、道路工事が原因であることが確認された場合には、補償いたします。

## ■環境保全

Q 環境定点調査の追加調査をしてもらえませんか。

A 横浜環状南線周辺の環境現況調査として、平成20年度から通年実施したところです。今後は大気環境等状況を見ながら対応していきます。

Q 環境影響の予測値は信頼できるものですか。

A 「道路環境影響評価の技術手法」における標準手法で予測を実施しており、予測値は十分信頼できるものであると考えています。

Q 大気汚染が心配です。換気塔の高さは、何mですか。換気塔からの排気ガスの濃度はどの程度ですか。接地逆転層が発生した場合は、排気ガスが滞留し濃度が高くなるのではありませんか。

A 公田換気塔の高さは約45mです。トンネル内の排気ガスは接地逆転層の影響も考慮し、ファンにより上空まで吹き上げます。このため、地表に到達するときには、拡散希釈され、NO<sub>2</sub>濃度の予測値は0.00002ppmとなります。これは、バックグラウンド（現況）濃度の約1/1000程度であり、計測できないほど、低いレベルです。

Q 大気汚染が心配なのですが、神戸橋に蓋はかけられませんか。

A 換気塔からトンネル内の排気ガスを排出する際に、排気ガスの濃度を極力抑えるため、新鮮な空気で希釈します。神戸橋は、新鮮な空気の取り入れ口ともなるため、蓋はできません。

Q 神戸橋に蓋ができないのなら、ルーバーを設置するのですか。

A ルーバーは基本的に騒音対策として採用されるものです。ルーバーの採用については、今後の総合的な環境対策のひとつとして検討していきます。

Q 低周波が近年問題になっているようですが、対策が必要ではありませんか。

A 低周波音の予測結果は、環境保全目標を達成しており、問題が生じるレベルではありません。

## ■その他

Q 横浜環状南線の整備により、道路が通過するだけの地元住民にも何かメリットはありますか。

A 大型車などの通過交通が、横浜環状南線に転換することにより、環状4号線の渋滞が緩和されます。このため、渋滞緩和による南線周辺の大気環境の改善や、事故の減少が期待できます。

Q 横浜環状南線の完成時期はいつですか。

A 平成２２年度までに用地買収が完了することを前提に、平成２７年度の開通を目指しています。

Q 庄戸のように第二種風致地区で高速道路が計画、もしくは建設された例は、他にありますか。また、道路整備に伴う、風致地区の解除や、建築基準の緩和の手続きはどのように行ないますか。

A 風致地区における道路の建設例は、確認の上、後日回答いたします。

風致地区の解除等については、都市計画マスタープランにおいて、円海山周辺は緑地を保全する方針であり、一部地域の用途変更を含め、変更する予定はありません。

Q 緑ヶ丘や長倉町なども、円海山と一連の地域と思いますが、庄戸と同様に、規制の厳しい風致地区に指定されていますか。

A 確認の上、後日回答いたします。

Q 不安が解消される前に、工事を始められることが、一番心配なので、設計や工事内容については、継続して説明していただけますか。

A お話しは、今後も継続的に行います。

#### ■ご意見、ご要望

- 施工については技術的レベルが上がっていると感じているので問題はないと思います。今後は、地球温暖化対策についても「日本は、こうやっています」と言えるようにしっかりやって欲しい。
- 道路の必要性は認めるが、環境も考えないといけない。事業者には、環境に与える影響を抑える努力を求めます。
- 道路建設を前提とした説明になってしまっている。海外では、道路の在り方についても住民と議論するなど、もっと住民側の立場で行政は取り組んでいます。
- 町内で、もっと議論する必要があります。住民同士の話し合いが必要だと感じます。声の大きい一部の人間に妨害され、説明を聞きたくても聞けないような説明会は問題ではありませんか。
- 国土交通政策研究所などが、住民の相談を受ける窓口を設けるなど、市民レベルで意見交換できる体制を構築すべきであると思います。
- 説明資料の図が、簡略化しすぎて、かえって判りにくくなっている。工夫して欲しいと思います。
- 本日の質疑応答は、町内会長に回答してください。また、不安なことが生じたら、速やかに協議の場を設けていただきたい。

以 上