

建設・企業常任委員会県内調査報告書

令和3年12月21日（火）に、「道路、河川その他土木に関する事項」について調査を実施したところ、その概要は次のとおりでした。

神奈川県議会議長 小島 健一 殿

建設・企業常任委員会 委員長 青山 圭一

建設・企業常任委員会県内調査報告書

令和3年12月21日（火）

1 調査の概要

- (1) 調査箇所 高速横浜環状南線（公田笠間トンネル、栄インターチェンジ・ジャンクション）
- (2) 出席委員 青山委員長、芥川副委員長
山本、山口（貴）、加藤（元）、桐生、森、脇、岸部、鈴木、北井の各委員
- (3) 調査日 令和3年12月21日（火）

2 高速横浜環状南線（公田笠間トンネル、栄インターチェンジ・ジャンクション）

(1) 調査目的

高速横浜環状南線は、首都圏中央連絡自動車道路（圏央道）を構成し、横浜横須賀道路から一般国道1号を結び、また、栄インターチェンジ・ジャンクションにおいて横浜湘南道路と接続する自動車専用道路である。

現在、2025年度の開業予定に向けて、国土交通省と東日本高速道路（株）が共同で建設事業を進めている。

本県では、本年度の県土整備局主要事業に「「かながわのみちづくり計画」に基づく幹線道路網の整備」を位置づけており、当路線の整備についても県として支援していることから、当道路の建設状況を調査することにより、委員会審査の参考に資する。

(2) 主な説明項目

高速横浜環状南線は、全長約8.9キロメートルであり、横浜市金沢区釜利谷町から栄区飯島町付近の5.9キロメートルを東日本高速道路（株）、栄区飯島町から戸塚インターチェンジまでの3キロメートルを国土交通省がそれぞれ担当している。

主な整備効果として、渋滞が慢性化している県内の東西軸で複線化が実現され、神奈川県を通過する広域交通や県内交通において東西方向を中心に円滑化・定時性の向上が期待される。

東日本高速道路（株）が担当している公田笠間トンネルは、約1.7キロメートルで、シールドマシンを使ったシールド工法を用いて地下を掘削する。

工事による周辺環境への影響を軽減するため、防音ハウスやモニタリングシステムなどによる取組を行っている。

また、事業への理解の促進のため、近隣の小学生や地域の方に向けて現場見学会を開催している。

一方、国土交通省が事業を行う栄インターチェンジ・ジャンクションは、高さがおおよそ30メートルの5層構造であり、横浜湘南道路と接続するために複雑な構造となっている。そのため、3次元の図面を使って、設計や現場での施工の確認

を効率的に行っている。

(3) 主な質疑応答

ア 公田笠間トンネル

質 疑 総事業費が5,820億円、工事をシールド工法で進めていて、シールドマシンの組み立てに1年半かかったということだが、シールドマシンの価格はどのくらいになるのか。

応 答 だいたい50億円くらいである。

質 疑 シールド工法では、1日にどのくらい進むことができるのか。

応 答 一月に250メートルは進めるマシンを設計したため、1日に換算すると、10メートル～12メートルくらい進む。1つのセグメントの幅が2メートルであるため、リングが5、6個できるというイメージである。

質 疑 これまで周辺住民とのトラブルはあったか。

応 答 工事によって周辺住民の方に影響があり、敏感な方もいらっしゃるので、苦情を頂くこともある。問合せを受けたら、一つ一つ丁寧に対応させていただいている。

質 疑 ここ2年くらい、新型コロナウイルスの対策をしながら進めていかなければいけないという状況の中、建設作業で工夫している点はあるか。また、工事への影響はあるか。

応 答 新型コロナウイルスが作業員に広まって、工期が遅れているということはない。感染拡大初期から作業員に対してかなり厳しく感染予防対策をしている。例えば、密にならないようにミーティングをグループ分けして行う、休憩室を分けるといった基本的な対策を実施しているため、大きな影響は受けていない。

質 疑 戸塚区内の国道1号線は全国的に見ても交通の難所であるが、高速横浜環状南線が完成することによって、国道1号線の交通量がどうなる見通しなのか。

応 答 今、車が新湘南バイパスの藤沢インターチェンジから、そのまま国道1号線に乗ってきている状況である。そういった車が広域交通網である横浜湘南道路や高速横浜環状南線を使って迂回することも考えられるため、相対的には交通量が減ると考えられている。

イ 栄インターチェンジ・ジャンクション

質 疑 柱は全部で何基になるのか。

応 答 下部工の基数は全部で124基となっており、現在、約8割が完成している。

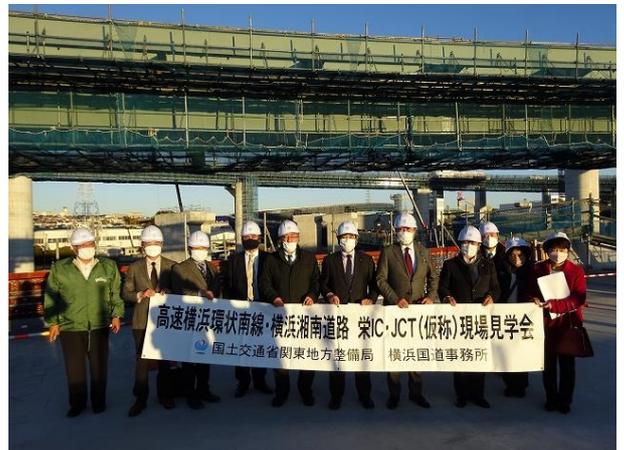
- 質 疑 上部工の総延長はどのくらいか。
- 応 答 区間としては、およそ1キロメートルだが、本線やランプ部分など橋梁の長さを足すと約7.9キロメートルになる。
- 質 疑 複雑で立体的な構造という感想を持ったが、工事を進めていくうえで、工夫されてる点があればお伺いしたい。
- 応 答 橋梁の構造が階層的で複雑になっており、これだけ複雑な構造もなかなか珍しいため、離隔や高さのチェックを2次元の図面ではなく、3次元のデータを使ってチェックをしている。このようなものを使いながら、安全に効率的に工事をしているという状況である。
- 質 疑 工事現場周辺の住民の方々に対して現場見学会などを行っているのであれば、どういう状況か伺いたい。
- 応 答 地域の方々からの要請があれば、お受けしたいと思っている。12月18日も町内会の役員さん向けの現場見学会を実施した。新型コロナウイルスの感染が徐々に落ち着いている状況もあり、建設の状況を見ることが一番理解いただけると思うので、近隣の小学生を招待することや、見学の御希望があればできる限り対応していきたいと思う。

(※ 上記以外の質疑については、現場視察中に随時行われた。)

<公田笠間トンネル建設現場>



<栄インターチェンジ・ジャンクション建設現場>



(4) 調査結果

高速横浜環状南線（公田笠間トンネル、栄インターチェンジ・ジャンクション）では、シールドマシンを使ったシールド工法や3次元の図面を活用した取組や進捗状況など、工事の詳細について確認することができた。

以上のように、高速横浜環状南線を調査したことにより、本県の今後の施策を審査する上で、参考に資することができた。

<参 考>

- 1 随 行 者 和田主任主事（議会局議事課）、青木副主幹（県土整備局総務室）、野崎課長代理兼グループリーダー（企業局財務課）

- 2 調査箇所側出席者
 - (1) 高速横浜環状南線公田笠間トンネル
東日本高速道路(株)関東支社横浜工事事務所長、大島県土整備局長、西山道路部長、瀬戸下国道調整担当部長、中丸総務室企画調整担当課長、近藤道路企画課長

 - (2) 高速横浜環状南線栄インターチェンジ・ジャンクション
国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所長、大島県土整備局長、西山道路部長、瀬戸下国道調整担当部長、中丸総務室企画調整担当課長、近藤道路企画課長