



連協道路ニュース

発行 横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会 事務局

Tel&Fax892-9113 <http://www5e.biglobe.ne.jp/~renkyou/>

Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第 233 号

2009.03.01

費用対効果 (B/C) 計算のからくり

横環南線の費用対効果は、費用が 3,715 億円、効果(便益)が 8,354 億でその比率は 2.2 とされている。つまり、費用に比べて 2.2 倍の利益があり、南線建設根拠の一つとなっている。

費用は、総事業費 4,300 億円の内、土地代など 850 億円を除いた 3,450 億円に維持管理費 265 億円を加えたものである。土地代を差し引くのは、固定資産は費用とにならないからだが、道路用地は転売できないから、費用計上すべきである。土地代を引かなければ費用は 4,565 億円となり、B/C は、1.8 となる。

便益の計算は複雑だが、供用後 40 年間の合計で 8,354 億円、その内訳は走行時間の短縮による人件費便益(その時間分生産ができる)が 7,902 億円、燃料費など走行経費の削減が 317 億円、交通事故減少で 135 億円である。

走行時間短縮による便益は、時給 2,000 円の人が釜利谷から原宿まで環状 4 号線で 1 時間かかっていたものが横環南線のおかげで 15 分で行ける様になったとすると、その経済的便益は、45 分短縮で(2000X45/60=)1500 円/台・人と計算される。乗車人数は 1.2 人と想定されており、横環南線の想定走行台数は 55,000 台/日だから、55,000X1,500X1.2 で 9,900 万円/日=361 億円/年の便益となる。これを H24 年供用開始(評価時予想)から 40 年間分加算し H16 年度の現在価値に換算すると 5,400 億円となる。

質問集会で事業者は、横環南線の開通により周辺道路 1,600Km にも同様の効果が及ぶと考えていると述べた。その分を加えて計 7,902 億円の便益となるとの事である。

質問集会で、事業者は総人口が全て就業者であると仮定していると回答したが、実際は

レジャーや帰省など非生産目的に高速道路を使う方が多いだろう。レジャーの人が 1 時間早く目的地に着いたとしても、ゆったりした気分になれると言う効用はあっても 2,000 円の生産活動をするとは考えられない。非生産的利用を控えめに見て半分と仮定すると上記の便益は 3,950 億円となる。また現在の供用開始予定は H29 年だが、その頃には環状 4 号線の拡幅が終わり公田の交差点の渋滞も解消しているだろう。そうすれば釜利谷～原宿間は 40 分位に短縮されるだろう。結果、上記の便益は更に半分になり、2,000 億円程度となる。

燃料費や交通事故の効果は変わらないとすれば、総便益は、2,450 億円となり、B/C は、2,450 億円/4,565 億円=0.54 でしかない。

更に、国土交通省は、既に使ってしまった事業費を総事業費から差し引き、残事業費に対する費用対効果と言う概念を導入し、H16 年度の評価で、横環南線は 2.7 としている。使ってしまった税金に対し何の責任も感じない官僚らしい発想にあきれるばかりであるが、このように数字を細工することで B/C の値は何とでもなるのである。

(本記事は、2/1 の質問集会での事業者答弁と国による費用便益分析マニュアルを基にしたが、話を分かり易くする為に大胆な集約を行ったので、個々の数字は必ずしも正確なものではない) (質問集会実行委員会)

活動報告

- 02/22 質問集会実行委員会(於：庄戸中コミュニティセンター)
- 02/24 高尾山天狗裁判に関わる最高裁への公正判決要請支援、連協より 2 名参加)
- 02/24 首都圏道路公害連絡会(新宿)
- 02/24 かながわ大気汚染・道路公害連絡会(県民センター)

南関東地震の恐怖 盛土部の危険

南関東一帯は地震の空白地帯であり、近い将来大地震が発生する事は以前から予告されており、横浜市が震源域に含まれることも解っていた。その場合、盛土で谷間を埋めて造成された庄戸から湘南桂台にかけての造成地に何が起るかも、行政レベルで事前に警告されていた。又、三浦半島一帯は活断層の巣であることも解っていた。

何日も降り続いた梅雨末期の大雨がやっと上がった。〇〇月〇〇日午前*時、それはやってきた。

大雨のために地下にしみ込んだ水は、本来の地山と盛土の境界を流れ、盛土部はたっぷり水を含み軟弱化し、一部の断崖部で異常出水と地割れが生じていた。

そんな時マグニチュード7・8、震度6強の直下型地震が起こった。

その被害・結果は想像に難くない。平成七年一月十七日の阪神淡路大震災や、平成二十年六月十四日の「岩手・宮城内陸地震」の二の舞、いやそれ以上の被害であった。

地震に伴う軟弱地盤崩壊は、誰の目にも水を含んだ地盤の脆さを見せつけた。損壊家屋は、半数以上に及び、何よりも被害を大きくしたのは、庄戸から桂台に至る盛土部の液化化現象と地盤崩壊であった。

庄戸から桂台に至るトンネル部の高速道路本体は、地震対策が十分のためか残存していた。しかし、盛土部の流出に伴い、軟弱地盤に乗っていた多数の住宅は地盤諸共流され破壊されるといふ、以前にテレビニュースで見た光景が眼前にあった。笠間付近の沖積層地帯でも、液化化現象のため各地で

建物の倒壊が起こった。地震国日本の宿命とはいえ、トンネル工事に伴う地下水脈の異常が無ければ、又盛土構造でなければこれほどまでにはならなかったはずだ。



写真は国交省資料より。
能登有料道路盛土部の
地盤崩壊を示している。

盛土崩壊の危険性が十分に分かって以上、血税を投入して住民に害をする道路を造るより、住民の生命財産を守る事が国の責任であるはずだ。

盛土崩壊とは

盛土部は元来地盤自体が弱く、雨で軟弱化した場合は特に軽度の地震でも液化化や崩壊を起こしやすい。

(20.9.2. 朝日新聞参照)

本文はあくまで仮想記事である。しかし阪神淡路地震や能登地震から類推すれば、それらがもし東京神奈川の盛土部の人口密集地で起ればどうなるかは、行政でもシミュレーションしている。盛土地帯の庄戸から桂台にかけては、地盤崩壊危険地帯とされているのに、水脈変更を伴う大規模工事があれば、地盤沈下や崩壊の危険は更に増すと考えるべきである。