



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 045-893-4877 <http://renkyoueditor.web.fc2.com/>
Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第 258 号

2011.03.06

原宿交差点立体化と 横環南線の B/C

交通渋滞で悪名高い国道 1 号線原宿交差点の立体化工事が、平成 22 年 12 月 12 日完成した。完成後僅か 3 ヶ月だが、環状 4 号線(六浦～原宿線)の円滑化を実感された方も多いたろう。NEXCO 等が発行する PR 紙「みなみかぜ」Vol.26 によれば、国道 1 号線下りで最大 22 分短縮したと誇らしげに発表している。同 12 月 22 日の記者発表によれば、環状 4 号線では笠間から原宿方向で最大 11 分の短縮となっている(同発表では、“ほとんどの時間帯で大幅に通過時間が短縮しています”と述べているので、最大値と平均値の差は大きくないと思われる)。

さて、横環南線の B/C(費用対効果)分析においては、環状 4 号線への効果として、48 分の通過時間が 45 分となり平均 3 分間の短縮効果があるとしているので、この立体交差工事の効果 = 11 分が、如何に大きいかが分かる。国道 1 号線への効果は B/C ではわずか 1 分で、立体交差工事の効果は最大 22 分である。

この事から 2 つの事が言える。1 つは、既存道路の改修・改良の効果は非常に大きく、新設道路(特に高速道路)の効果は、それほど大きくないと言う事である。これは、鎌倉女子大前から公田までの環状 4 号線拡幅 4 車線化によって、交通の流れが大幅に改善された事でも既に経験済みである。

連協は環状 4 号線の拡幅整備を主張している。特に、神奈中車庫から金沢八景(六浦)までについても 4 車線化と歩道の整備が必要と考えている。(現状で市にはその計画は無い。)

2 つ目は、B/C(1 以下では建設しないとの表明もある)における通過時間の短縮効果(便益)が、既存道路の改修によって先食いされると言う事である。

つまり、環状 4 号線における横環南線の整備効果 = 3 分が、立体化で大幅に改善されてしまうことによって、結果的に横環南の効果(B/C)は大きく縮減するはずであり、来年の横環南線再評価においては、立体交差化などの最近の既設道路改修結果を反映させねばならないと言う事である。

筆者は、「みなみかぜ」に付いているアンケート用葉書に、この旨質問したが、データはコンピュータの中に入っているので NEXCO からの答えは期待できそうもない。

(庄戸三、田中)

不当な栄区の区民意識調査 行政不服審査請求へ

先月号で紹介された栄区の横環南に関するアンケートの不当性を追及して、2 月 23 日に連協の有志 4 名が横浜市長に対し法に基づき行政不服審査請求を行った。アンケートの基本に悖る不当な方法で実施し公表したこと、

その集計で初歩的かつ重大な誤りを冒しこの誤った情報を、税金を使って広く公表したことを追及した。その直後プレス発表を行い情報メディア各社にこの発表文を流した。また以下のように行政関係者にその文書を持参または翌日送付した。

国交省道路局長、神奈川県知事、
国道・防災課長、横浜市議各会派
関東地方整備局長、神奈川新聞他報道各社
横浜国道事務所長、
NEXCO 東日本横浜事務所

このアンケートは来年度に予定される事業評価監視委員会へ向けて地方の意見を重視せよとの民主党政権の方針を逆手に取り「栄区区民意識調査により、思った以上に早期完成を望む意見が多いことが分かった」と意識誘導したものであり到底許されないものである。

土砂災害防止法と宅地造成規制法

昨年末、土砂災害防止法による警戒区域の指定調査が終わり、予定箇所地図が完成した。県による指定説明会の後、1月13日に配布された図面上の疑問点につき県と現地確認を行った。この法律は自然災害時に住民を守ることを基本とし、道路建設など開発への規制はなく、事業開始に当たり県と協議することが前提となっているが道路建設の歯止めならないことが判明した。すなわちこの協議を公開させるのが今後の課題となる。

地すべりや地盤沈下などの要因となる住宅地盛土問題は、宅地造成等規制法が問題であることが新たに判明した。横浜の約2/3が「宅地造成工事規制区域」に指定されており横環南の予定地もほとんどが指定区域であることが21年までの調査で判明している。当区域内の開発を行うときは知事の許可が必要であり今後詳細を行政当局と詰めていく必要がある。

圏央道トンネル工事で陥没

昨年10月19日、千葉県側圏央道の笠森トンネル工事で畑と林の2ヶ所で陥没事故が発生した。また皮肉にも、3回に及ぶ事故原因検討委員会が終了した翌日の12月28日に、その西側の山口トンネルで同様の陥没事故が発生した。

横環南は半分以上がトンネルである。我々はこの様な地盤沈下事故を見逃すことは出来ず、直ぐに当局に見学を要望した。長島議員秘書より国交省を通して申し入れたところ、千葉国道事務所より返事があり見学は危険につき議員といえどもNOと断られたが、笠森トンネル3回の検討会と継続中の山口トンネル検討会の詳細なる報告書を手に入れたので概略を報告する。

笠森トンネル（市原市）



直径8m 深さ8m以上



直径7m 深さ5m

山口トンネル（木更津市）



4m x 7m 深さ5m

笠森トンネルの陥没原因は盛土部分の工事で水脈を切ったための大量出水が原因と見られる。一方、山口トンネルは掘削中のトンネル天井が流砂により崩落したとの説明があった。NATM工法での事故だが横環南では大規模宅地造成地での工事であり、このような事故の可能性を示唆し、許されるものではない。先ずはやらせないのが先決である。

なお次号で庄戸三の本田さんから解説がなされる予定である。

活動報告

- 02/08 最高裁への再審申立書提出
(事業評価監視委員会行政不服審査請求却下に対する訴訟)
- 02/13 馬淵澄夫元国交大臣シビックミーティング1名参加(目黒さつき会館)
- 02/17 高尾山トンネル事業認定取消し新行政訴訟の控訴審第一回口頭弁論1名参加(東京高裁)
- 02/21 第6回国際シンポジウム「民主的合意形成の要・計画審査官制度」参加2名
講師：元英国計画審査官・
7賢人会議委員
プライアン・ドッド氏
(衆院議員会館国際会議室)
- 02/23 林横浜市長への行政不服審査請求書の提出及び記者会見 参加2名
昨年度栄区が実施した「区民意識調査」に関する行政不服審査請求
- 02/24 かながわ大気汚染・道路公害連絡会 参加1名
- 03/02 NEXCO 東日本(株)横浜工事事務所長宛、回答要求書の提出
(1/11付け「よこかんみなみ」記事に対する抗議並びに質問(要望)書)を無視しているので回答を再要求)