

平成 27 年 11 月 18 日

国土交通省関東地方整備局
事業評価監視委員会
委員長 家田 仁 様
委員 各位

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会（連協）
会長 比留間 哲生

貴委員会審議へのお願い要望（要請）

前略

横浜環状南線（以下「南線」という。）の第 4 回再評価のための貴委員会が 10 月 28 日に開催されました。当日の委員の方々からの質問と私達が 10 月 15 日に委員各位にお渡しした要請書も含めて次回の委員会での審議がされることを承知しております。

さて当日配布された資料には多くの疑問点が含まれており委員会をも欺く表現を指摘いたしたいと思い私達連協として取り急ぎこの点を下記のとおりお送りしますので是非目を通して頂き審議に反映して下さるようお願い致します。

草々

記

以上

平成 27 年度事業再評価資料の疑問および訂正の要請

1. 評価資料 3-3-① 25 頁

事業費増加の要因を 4 項目あげて 420 億円の増額としているが、正しい説明になっていない。何故なら、総事業費は前回の 4300 億円から今回の 4720 億円へ確かに 420 億円増えている。

ところが、事業費を工事費と用地及び補償費に分けて対比すれば、**工事費では前回の 2394 億円から今回の 3402 億円へ 1008 億円も増えている。**それを用地及び補償費で過大な予算を減額して辻褄を合わせたに過ぎない。

シールド予算が 360 億円増えているがこれには NATM からシールドへ変更した 64m の増額分も含まれているので、前回からの単価上昇分は 260 億円前後となる。

特に工事費の中で、橋梁費が平成 24 年度の 114 億円から平成 27 年度では 333 億円へ 2.9 倍に膨らんでいることについて何の説明もされていないことは承服できない。

こじつけではない説明をしてください。

2. 評価資料3-3-① 30頁

B/C の計算条件の基礎データとして今回も前回の平成24年度の再評価と同じ平成17年度道路交通センサスを使用しているが絶対に承服できない。

国土交通省が平成27年8月6日作成した事業概要書の23頁では、事業の効果（周辺道路の補完・代替機能）として完成前と完成後を平成22年度の道路交通センサスを使用して対比している。

B/C も当然平成22年度道路交通センサスを使用して算出すべきです。

3. 評価資料3-3-② 3頁

交通状況の変化で前回平成24年度で主な周辺道路として取り上げていた第一東海自動車道と（主）戸塚・15年の線が今回は抜けているが理由は何か？特に東名高速については評価資料3-3-① 7ページで、東名高速、保土ヶ谷バイパスに集中し、渋滞を頻発する交通を、圏央道経由のルートで分担と明記している都合が悪くなったので外したのではありませんか？

その他道路7424kmについても、交通量と走行時間の数字が無く、走行時間費用の対比だけでは果たして正しい数字かどうか不明であり、合計走行時間短縮便益が344.9億円と言われても信じられない。

4. 評価資料3-3-② 11頁

最初で触れたが、事業費の中の補償費については2013年に事業者と行った質問回答会議において、平成24年度再評価資料5-3-②の残事業の事業費の中、補償費の金額564億円は過大なので218億円へ346億円減額するよう求めたのに対し、事業者は「一見帳尻が合わない様に見えるのかもしれないが、元々、用地費と補償費とは必ずしも同時に減っていくものでもない。」と答え減額は認めなかった。

しかるに今年度の補償費は前回の890億円から385億円へ505億円も減額されている。以前にこちらが要求した金額の1.5倍近く減額した合理的な説明をして欲しい。

5. 評価資料3-3-① 6頁

事業の必要性（物流・都市拠点の連絡強化①）で横浜港の貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目であること、国際コンテナ戦略港湾として、国際物流機能の強化が図られている。との理由を上げている。

しかし、横浜港のコンテナ貨物取扱量は、2008年の348万TEUを大きく下回ったままで、ここ数年が305万、289万、288万TEUという取扱量になっている。取扱量が増えないのは横浜港の輸出を支えていた主要産業が、生産拠点を海外に移転し、国内生産を縮小している為であり、いくら大型コンテナ船が着岸できるふ頭を整備しても貨物量の増大は望む事はできず、しかも地理的に不利な立場の横浜港が韓国や中国の主要港と荷主の奪い合いで競争に勝てる望みは略ありません。

結論として戦略港湾へ貨物を集約するための国内輸送のネットワークは必要ないと断言できます。

6. 評価資料3-3-① 30頁

事業の進捗率として土地取得率を表示しているが「強制収用に係る土地取得率」とは平成15年の関東地方整備局長通達で「土地地権者の割合」と定義している。ところが昨年公表数字として「なお・・・」として地権者が多数の場合1件として計算し取得率を過大に見せることを始めた。これは地権者の権利を無視する憲法違反であり許せない。評価委員会には地権者数を正確に公表すべきであり委員は実態を把握すべく騙されないように願う。またこのようなことは許されない。

6. 評価資料3-3-① 6, 7頁

横浜環状北線、北西線の評価を追加すべきである。主要幹線との連絡のかなめであり冷静な判断を誤ることになる。南線の不要論がおのずと理解でき南線だけで論ずべきでない。

7. 評価資料3-3-② 12頁

連協は事業者と定期的に質問会等会議を開催し住民との対話を行っている。26年から現在まで9回開催しその内容は大変不満であるがその事実も記述すべきである。

8. 評価資料3-3-② 17頁以降

今や環境対策の基本はPM2.5でありその記述が必要である。

以上