



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 090-4825-7174 <http://renkyoueditor.web.fc2.com/>

Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第 404 号

(創刊 1988.12.14)

2023.5.7

国会にて横環南線の問題点を指摘

4月4日の衆議院国土交通委員会で「高速道路の料金をいつまで徴収し続けるか(92年後の2115年まで延長)」の法律改正について参考人意見聴取が行われた。

斎藤国交大臣も出席し、**環境経済研究所代表の上岡直見さん**が参考人として意見を述べられた。

会議冒頭の自由発言で、「12月末と1月初めにあった事業評価監視委員会での横環南線事業を継続すべきと進言したことはあまりにもひどい事業評価」と追及された。

(会長 比留間哲生)

【上岡さん陳述要旨】(国会中継録画より)

- ① (高速料金徴収が今後)92年という長期予想はあまりにも不確実要素が多すぎて、明確な説明が伴わなければ利用者、国民の理解は得られないのではないか。
- ② 事業に関する予測の不確実性の問題として横環南線を例に挙げ、平成7年の都市計画決定時に事業費2,000億円とされたものが、物価指数上昇は10%程度にも係わらず、本年1月には7,920億円と4倍に膨張しており、遅延要因が発生して供用時期が不明の事態である。
- ③ 需要予測に対する疑問として、道路公団民営化の発端時も過大な需要予測、楽観的GDP予測というものが指摘されていたが、20年近く経過して人口減少等の環境、施工環境も今後より厳しくなっていく。**横環南線の事例では、平成17年の第一回事業監視委員会時はB/C(費用便益費)2.2とされたものが令和4年度第6回委員会時ではB/Cは0.8と1.0を割ってしまっている。**

今後の整備する期間においては、人口動態予測から都市部以外では人口減少が非常に顕著と予想され、道路が出来上がった頃には使う人がいない無人地帯に向かって高速道路を伸ばしているようなものである。92年後の遠い将来の評価でなく、もう少し現実的な評価が必要ではないか。

④ 事業評価に関する疑問として、元々評価基準に不明瞭な部分、恣意的な評価が可能な部分が多いと思われる。例えば、便益集計する道路のネットワークの範囲をどこまで取るかで結果が大きく異なってくる。国交省では算定マニュアルを提供しているが抽象的な文言が多く、ある意味では恣意的な運用が出来るようになっている。

事業評価監視委員会やそれに類する評価の場において委員からは様々な議論が出ているが、それが事業にどのように反映されているか、横環南線の事例のように事業費が4倍にもなっており、チェック機能が機能しているのか疑問がある。

⑤ 道路は全体ネットワークとして捉えるべき。高速道路利用にはその前後に一般道路、自宅周辺街路の通行が介在する。これらの走行環境はかなり貧弱である。歩道もなく、車に子供が轢かれるというようなことがしばしば起きている状況である。道路と財源の負担をどうするか。今後、数十年の-spanからは化石燃料を使わない車が出て燃料課金による財源調達でなく距離過金へ移行せざるを得ない。そもそも無料道路なんて存在しない。単に有料道路事業だけをいつ無料化するかの問題でなく、日本の道路ネットワークをどうするかについても議論を広げていくことが必要である。それをしない限り国民の方々の理解は得られないと思います。(事務局長 長谷川誠二)

大型車両の速度計測を実施しました



西ヶ谷ハイツ住民から連協事務局にダンプの走行音がうるさいとの苦情が寄せられたので、4月27日（木）午前と午後1時間ずつ西ヶ谷ハイツ道路委員のTさんと一緒に市道を通行する工事用大型車両の速度を計測しました。

数日前に請負者の大成建設に「速度超過があればその場で通行を止める」と通告してあった為、どの車両も15Km/hを下回る低速度で通行していました。

これから夏に向かい窓を開けることが多くなります。騒音と塵埃被害を抑える為今後も抜き打ちで速度計測を行う予定です。

（ネオポリス H.O）

3月28日質問・回答会議の回答報告 （前号に続く:その2）

昨年12月に明らかになった工事費2,100億円の増大、総額約8,000億円には呆れてものが言えないところである。それ以前の昨年9月8日の市議会本会議において横浜市長は「**事業費の増分に懸念、増分の地方分担への配慮を求める要請をした**」と答弁している。

今回の2,100億円の増分には、①関係機関の協議によるもので198億円 ②現地条件の変更で223億円 ③計画工法の具体化で1,148億円と説明されている。我々には真にやむを得ないもの以外に「事業者の安易な当初計画、見損じ、ミス等が多くある」と見受けられ、当然それらは**市民、県民でなく事業者が負担すべきものである**。

そのような観点から15項目について工事費増理由の質問書を提出し回答を求めた。

何が行われているのか皆さんに確認して頂き、今後も質疑の結果をお示ししていきます。

質問①：トンネルの発生土(重金属含有)の搬出先の変更の24億円増について

前回（2020年）工事費増において270億円が計上されており、両者の違い、発生場所、発生土量、処分方法（搬出先）を示してください。

回答： 前は工事着手前の調査で分かった分について、専用の処理施設で処理することで270億円を計上（庄戸トンネル以外のトンネル）。今回は庄戸トンネルで実際に掘った段階で重金属が検出されたので、前回と違う廃棄先の公共事業再利用処理業者を搬出先とした。

（処置量、処分先については回答拒否）

関連質問： 前回は、2017年以降、横浜市は本牧第5ブロック埋め立てに公共事業の残土受け入れが始まっていたはず。なぜそこを検討しなかったのか。そうすれば極めて安価で処理できたのではないか。

回答： 前は我々の事業だけではないので協議が整っていなかった。

関連質問： 270億円も掛かることであり、横浜市を巻き込めることが出来たのではないか。業者任せで「これだけかかります、ハイ！解りました」の如くの270億円ではないか。

回答： 埋め立て事業の進捗状況もあり、一気には埋め立てられないという、そういう協議があるので、お金だけの問題ではないと思っている。

**（筆者感想：とても理解できない。270億円
の大半をドブに捨てたようにも映る）**

（事務局長 長谷川誠二）

【対外活動記録】

- 04/06 法律相談、区政推進課（会長）
- 04/10 山崎誠議員打合せ（会長）
- 04/17 高瀬司法書士打合せ（会長）
- 04/23 公共事業改革市民会議 zoom(会長)
- 04/27 西ヶ谷地区ダンプ走行速度測定