



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 408 号

(創刊 1988.12.14)

2023.09.03.

桂台トンネル上り線 工食用道路運用要請

8月初旬、NEXCO 東横浜工事事務所長宛に西ヶ谷ハイツ自治会単独及び、連協と湘南桂台生活環境を守る会連名で各々要請書を送付しました。

8月18日に工事長が西ヶ谷ハイツ自治会道路委員長宅を訪れ、口頭による回答がありました。内容は工事説明会での回答と同じで、トンネル内を通行できるまでには1年かかるとのこと。

連協と湘南桂台連名の要請に対する回答がないので29日に工事長へ電話確認したところ、連協へは次回話し合いの際に説明する積りでしたとのこと。任意団体へは回答不要と考えているのかと抗議しました。

1年かかるとの回答についても、できる限り短縮するよう努力しますくらいの誠意を見せるよう申し入れました。

(副会長 大橋 宏)

桂台地区のシールド機進行状況

8月28日現在、換気所予定地まで進んでいます。(「よこかんみなみ」HPより転載)



深度は13メートル、マシンが動いていないため騒音は感じておりません。

8月21日以来、マシンの先頭位置を示すマーク(立坑から63m)は日付のみ更新されておりますが、位置はこの間全く動いておりません。「よこかんみなみ」のHPでは初期掘進のためと説明。(桂台 鈴木)

注記:(初期掘進とはゆっくりと掘り進めながらマシン後方に設備を整えている期間)

公共事業を糾す!

公共事業改革市民会議は、連協も加入している全国的な公共事業見直しを求める市民会議です。この度国会議員による公共事業チェック議員の会から後援を頂き、下記集会を一橋大学名誉教授寺西先生の講演を頂きながら開催することになりました。

今年1月の事業評価監視委員会で、14年前の国交大臣の発言(B/Cが1以下の事業は見直し又は凍結)を無視し、B/Cが0.8と発表しながら事業を継続するとした事業者の横暴さを連協も訴えます。下記QRコードよりZOOM視聴も可能です。



目的: 公共事業を糾す
日時: 9月28日(木)
15:00~18:00
場所: 衆院第一議員会館
多目的ホール

ミーティングID: 811 5699 0653,
パスコード: 637679

(比留間)

【対外活動報告】

- 07/31 西ヶ谷ハイツ自治会長からNEXCO 東横浜工事事務所長へ要請書送付
- 08/09 連協と湘南桂台生活環境を守る会連名でNEXCO 東へ要請書送付
- 08/09 外環道低周波騒音振動調査会 (zoom会議、会長参加)
- 08/14 高瀬司法書士打合せ (会長)
- 08/18 外環道低周波騒音振動調査会
- 08/19 公共事業改革市民会議世話人 zoom会議、会長参加)
- 08/23 早稲田議員講演会出席 (会長)
- 08/24 山崎誠議員打合せ (会長)
- 09/01 外環道低周波騒音振動調査会 (zoom会議、会長参加)

3月28日&4月16日の
質問・回答会議報告
(前号に続く:工事費増問題:その5)

質問④: 栄 JCT～戸塚 JCT 間の機能補償道路・横断施設の追加 (8カ所) 99 億円について、栄区住民に配布された 1999 年 10 月「みなみ風 vol.8」の図示では横断道路 4 か所であり追加は 4 か所と考えるべきである。また、既存市道の機能補償道路として 4.2 km が高速道に並行して設置されることになっているが、これは何か。

(事業者回答): 「みなみ風 vol.8」はイメージを示したものである。既存道路の形態を踏まえて、地域 (横浜市) との協議調整の結果、令和 3 年に歩道橋 2 橋、跨道橋 3 橋、函渠 3 基の 8 カ所の設置と高速道に並行する機能補償道路の整備が必要となり追加工事として 99 億円を計上した。

(再質問): 「みなみ風 vol.8」はイメージ図としてもそれなりの道路計画全体像を完成予想姿として住民に図示したものであろう。それを今になって現実性の無い絵空事とするなら住民をペテンにかけたことに相等しく事業者たる資格はない。

機能補償道路については、現状並行道路には見当たらずに高速道路により横断阻害される道路の両端のみを接続することで十分なはずだ。

(事業者回答): 広域迂回道路として、横浜市との協議の中でやって来たことである。

(市道路局説明): 計画地内には幹線道路は無いが、畑等で小さな道路があり全部を横断方式でやると橋梁が一杯出来てしまう。地域の分断、市の道路がないことによって迂回することになるので、広域迂回避のための並行道路が必要になる。

(我々の見解・意見): 広域とは? 過剰補償ではないか。跨道橋の両端に接続される道路が複数ある場合は、それを横に繋ぐ少しの道路だけで事足りるはずだ。田畑・裸地が現在の巨大な高低差を持って既存道路との接続困難であるならば、市との協議・指摘以前のイメージ図時点で工事費等を含めて当初から計画されていなければならない。明らかな当初計画ミス、事業者責任だ。

質問⑤: 栄 JCT～戸塚 JCT 間の調整池追加 62 億円について、この区間は地表面での道路計画である。当然、畑、裸地がコンクリート道路となることによる道路表面の雨水処理は当初計画で考えられていなければならないことである。当初はどのような処理で計画したのか。

(事業者回答): 当初計画は河川管理者との協議は未了、道路からの雨水は道路側溝で受ける設計で機能補償道路、調整池の計画は無かった。河川管理者の横浜市との協議結果、流末河川の影響を考慮して道路排水を一時的流量調整しながらの処理が必要となり、調整池 12 カ所、排水側溝・管路 2200 m、集水柵 90 カ所、油水分離柵 20 カ所を追加工事として設置する。

(我々の見解・意見): 道路表面積と想定雨量から道路から発生する水量は子供でも簡単にらせる。それをどう処理するかは計画の基本中の基本、当然、しっかりした計画がされていなければならないことである。今になって横浜市から指摘され、協議が整ったから追加費用というのはおかしい。明らかな事業者の計画ミスである。

そもそも、1995 年の都市計画決定時点の事業費は 2,000 億円であった。その 4 年後に前述の「みなみ風 vol.8」にあるような全体計画像が示され、更に、測量調査等に基づく基本計画の構築を経て、10 年後の 2005 年の第一回事業評価監視委員会に於いて、**事業費 4,300 億円(B/C 2.2)で完成させることで事業継続が認められた。それが今や約 8,000 億円(B/C 0.8)なのだ。**

この基本計画が今回の質問・回答会議報告で明らかになったように、**如何に杜撰で、超甘々の事業費見積もりであったか!**を物語っている。誰の責任か? 当然、計画ミスは事業者責任だ、事業者が負担すべきものだ! 横浜市民に転嫁させてはならない。

有料道路事業の通行料金は本年 6 月に 92 年後の 2115 年まで取り続けることになった。事業者負担は長期通行料金で回収が充分可能だ。 (事務局長 長谷川誠二)