



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 409 号

(創刊 1988.12.14)

2023.10.01.

連協 35 周年

今年の 9 月で連協設立 35 周年にあたり
ます。30 周年までは関係者をお呼びし
て、本郷台の「あーすぷらざ」等で記念行
事を行って参りました。環状南線工事が強
制収用、本格的着工されたことに伴い 2
016 年に基本的活動方針「白紙撤回を含む
抜本的見直し」のスローガンから「この素
晴らしい住環境を守る」に舵をきった当会
として既に行事の意味がなくなりました。

しかし私たちはこの 35 年にわたる経験
を全国の公共事業に悩む仲間たちに伝え、
生かす責任を感じています。

そこで連協も参加している「公共事業改
革市民会議」の活動を活性化し、休眠中の
国会議員による「公共事業チェック議員の
会」を再稼働させました。

昨年 12 月、今年 1 月の事業評価監視委
員会に於いて、横環南の事業評価の B/C
(費用対効果)が 1 を切る 0.8 でありなが
ら事業継続としたあまりにもひどい事業者
に黙っていられず、同様の苦しみをもつ仲
間たちに声を掛けたものです。

この流れで 9 月 28 日に衆議院第一議員
会館で開催された「公共事業を糾す」の大
集会の様子は是非ご確認ください。その様
子は web でいつでもご覧になれます。

(会長 比留間哲生)

大集会「公共事業を糾す」の参加報告

9 月 28 日(木)午後 3 時より衆議院第一
議員会館の最大の会議室である多目的ホー
ルにて国会議員、全国各地の道路、ダム、
公共事業問題関係者が集まり、元一橋大学
教授の寺西俊一氏による講演を中心に大集

会が開かれました。会場参加は 80 名、
zoom 参加は 50 名で、連協からも編集長が
参加しました。日本環境会議の理事長も務
める寺西名誉教授から 1 時間にわたり日本
の公共事業の問題点が呈示されました。

- ① 社会整備資本が道路に偏る、
- ② ゼネコンから政党に対し多額の寄付、
- ③ 国交省事業を国交省自らが評価するシステム、
- ④ 最高裁裁判官の任命は、内閣。
- ⑤ 国が事業決定しながらその評価を国が行う
- ⑥ 最高裁裁判官は国の任命。

つまり国の意向に従うシステムがおのずと
出来上がっている。このような体制で公平
な事業評価が出来るはずがないとの報告で
した。

連協からは会長が参加し各地報告の一環
としてあまりにひどいこの度の事業評価内
容等連協の抗議活動を全国に訴えました。

- ① 高秀元横浜市長の公文書があるにも拘ら
ず裁量決定したウソ裁判。ウソ広告を信じ
多くの人が騙された。
- ② その結果「白紙撤回を含む抜本的見直し」
求める連協がその後 35 年活動している。
- ③ 事業を進めるに当たって住民の合意を得
ることが不可欠」事業評監視委員会の付帯
意見に基づき事業者との質問集会を開始。
- ④ 今までの 6 回の事業評価で事業費 2000 億
円から 8000 億円に増加するも事業継続を
認める事業評価委員会。
- ⑤ 金子国交大臣が平成 20 年に B/C=1 以下
は見直しとの国会発言を無視して今回 0.8
であった横環南を事業継続とした。圏央道
として供用済部分を入れれば 2.8 であるとの
暴論である。

以上 35 年の経験から国会を通じて国を
含めた事業者を守る第三者委員会なるも
のを国民も含めた第三者委員会にするよ
う法律改正すべきであると訴えました。
土地収用法における社会資本整備審議会
も同様です。(事務局)

3月28日&4月16日質問・回答 会議報告(工事費増問題:その6)

質問⑥: 庄戸地区トンネル工事の施工方法変更190億円及び公田地区開削工事方法変更250億円において、生活環境への影響を低減する為釜利谷開口部と公田IC地区において各々コンクリート製造プラント設置が必要になったとしているが、プラントの設置費用はいくらか、生活環境への影響低減とは何か。

(事業者回答): 庄戸地区のプラント設置費用は40億円です。仮設プラントを設置しない場合、市中のプラントから環状4号線を通って神戸橋の防音ハウスから搬入することになる。環状4号線の渋滞、生活環境への影響が懸念される。ミキサー車で2万台分の削減になる。公田IC地区では4万台分になる。

(再質問): 神戸橋付近の4号線交通量は概ね22000台/日程度であり、数年間に亘たるミキサー車通行からの交通量増加の影響は微々たるものだ。南線の工事では公田地区掘削土の搬出150台/日が行われているが4号線の交通量が渋滞問題になったことは無くどこからの環境影響低減の要求か。

(事業者回答): 特に要請は無い。我々事業者として、これ以上の4号線の渋滞防止による沿線環境への配慮を計画したもの。

(我々の見解・意見): ミキサー車2万台分のコンクリート数量は7万 m^3 になるが仮設プラントでこの数量の生コンを製造するには砂利、砂、セメントを10tダンプとセメントローリー車で1.4万台搬入する必要がある。2万台ではなく6千台しか削減できない。公田地区では4万台削減できるわけではなく2.8万台の骨材搬入が必要になるので1.2万台の削減ということになる。これでは4号線の渋滞緩和も影響低減も殆ど見込めない。40億円 \div 7万 m^3 =5.7万円/ m^3 は生コン単価の2倍近い金額になる。これだけの費用をかけてプラントを設置するのは生活環境への影響低減が目的ではなく、

渋滞した場合の僅かな搬入時間の変化によるコンクリート打設を計画通り進めるための安定供給が真の目的でしかない。当初計画段階で当然必要となるコンクリート数量は算出され、その時点で調達手段も検討されていなければならない。

今回、環境対策というその理由をこじつけての事業費追加計上は認められない。事業者が負担すべきだ。

(副会長 大橋 宏)

東京外環の近況

大深度地下(40m以上の深さ)では地上の住民に説明責任なしで工事可能とする法に基づいて東京外環道の建設が行われています。直径16.1mのシールドマシンによる掘削工事です。横環南も15mのシールドマシンによるもので我が事のように動向を注目している毎日です。

しかしご承知のようにこの工事により3年前に調布市で2か所の道路陥没事故と3か所で地中に巨大な空洞を生じさせたことが明らかになったのです。

現在その復旧のため事業者は事故直上の住民を30軒退去させこの8月地盤補強工事を強引に始めました。ふるさとを奪われ戻るにしても2年後以降という乱暴なものです。この苦しみは全国的な理解が必要であり横環南からも20回にわたる事業取消訴訟を傍聴し続けています。

(会長 比留間哲生)

【対外活動報告】

- 09/01 外環道低周波振動騒音調査会
(zoom会議、会長参加)
- 09/05 東京外環道事業取消訴訟第20回
口頭弁論&報告集会
(第2衆議院議員会館、会長参加)
- 09/15 外環道低周波振動騒音調査会
(zoom会議、会長参加)
- 09/18 公共事業改革市民会議世話人会
(zoom、会長参加)
- 09/28 公共事業改革市民会議
9.28大集会「公共事業を糺す」
第一衆議院議員会館(会長参加)