



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 414 号

(創刊 1988 .12.14)

2024.03.03.

国交省は世論を無視！

公共事業があまりにも勝手にやられていた当時の世論の要求に応じて事業評価法(略称)が成立し、平成10年から進行中の公共事業をチェックする第三者を入れた事業評価監視委員会が開始されました。

評価の物差しは事業に掛かる費用(cost)とそれによって得られる利益(benefit)の比であるB/Cというものです。

横環南の事業は都市計画決定後10年で初めて評価が行われた2005年ではB/Cは2.2でした。その後評価は5年毎(民主党政権時に3年に短縮)に行われ、昨年1月の第6回目の評価では何と**0.8**になったのです。事業評価を5年間隔に戻したのですが事業が迷走しており、3年に戻さざるを得ず短縮して評価した結果です。

国交省は平成21年に金子国交大臣の国会での追及に応じた発言に基づき次のように発表しました。「B/Cの値が1以下の事業については、(中略)事業執行を当面見合わせることにし、(中略)、再評価を実施して事業継続の可否を決定する予定です」また「B/Cが1以下の事業については、(中略)事業内容の見直し等を検討します。事業評価監視委員会において、(中略)ご審議頂く予定です」。

これが横環南だけではなく後述する日経新聞の例のように無視されているのが現実です。この件については私たちの仲間である上岡直見さんが昨年4月に衆議院、長谷川茂雄さんが5月に参議院でそれぞれの国土交通委員会で国交大臣出席のもと上記のようなご指摘をして頂きました。

また昨年10月19日に行われた財務省の社会資本整備審議会「人口減少が今後進んでいく中で、インフラ投資が費用対効果

を出しているのかをよく見ていく必要。B/Cの分析にあたっては、人口減少が進むことなどをよく考慮していく必要」との意見が国交省に向けて出されました。財務省も事業評価のひどさに我慢が出来なくなったのです。

2月21日の日本経済新聞の2面に大々的に「公共事業見積もり甘く 費用対効果、着工後に悪化 政策判断誤る恐れ」と特集記事が出ました。その根拠は人口減少の問題と別途調べた事後評価127件の実測交通量の7割が計画交通量を下回ったことです。また事業者が事業の採択を受けるための「費用の過小評価」が問題であり、B/Cが1を下回った場合の責任の所在が曖昧との指摘もされています。なお横環南に接続する湘南道路がB/C=0.8として例示されています。

2月22日に東京地裁で東京外環道の青梅インター訴訟裁判がありました。連協道路ニュースでもいつもシールドマシンによる工事として我が事のように取り上げているトラブル続きの事業ですが、訴訟団は現状を無視した最新の交通センサスを使用しないB/C(現在1.0)の問題を厳しく訴えました。連協として6月の訴訟に向けての準備書面へ、「横環南の例を引用したら良い」と応援を送りましたことを報告します。

以上述べたように全く国交省は世論に現れている日本の現状認識、将来認識を全く無視し続け、一度開始した事業が誰のためのものか反省しない姿勢を断じて許せません。また今まで500件近くの事業評価を実施してきましたが道路事業を停止した例は皆無です。事業評価監視委員会が第三者委員会ではなく「身内による事業推進委員会」となっているということです。

(裏面へ)

これらを追求し日本の将来のためこの姿勢を糺していくことは、この事実を知る我々の責任と感じています。連協が先頭に立って国民の権利としてこの姿勢を修正していくよう頑張っていく所存です。この度の能登半島地震を経験し近くに三浦活断層を抱える我々は公共事業の在り方を財務省、日経新聞の指摘にあるように大きく見直すべき時と確信しています。

(会長 比留間)

東京外環訴訟 提訴 6 周年記念集会

去る 2 月 3 日、吉祥寺の武蔵野公会堂で題記の大集会が開催されました。横環南と同じ大口径のシールドマシンを使用する事業であることから、我が事のように絶えず注目し続けている連協も参加しましたのでここに報告します。

40mの深さを越える大深度では地上の住民の方々の同意を得ず、従って説明もせずトンネルを掘削することが許される「いわゆる大深度法」に基づき事業者が勝手に事業を進めることができます。これにより現在は調布市を中心に結果として住民に対する健康被害を中心として大問題が現在際限なく発生し続けています。

2017年に現地の方々が大深度工事は財産権を守る憲法第 29 条違反であると訴訟を開始して以来、21 回の弁論を経て現在進行中です。その工事の結果 2020 年 10 月に調布市内の道路で陥没事故があり、その後近辺の地中に 3ヶ所に大空洞が認められたことで、正に大深度法的前提（深いので地上には影響がない）が明らかに崩壊したのです。地裁判決に基づき工事は現在中断していますが、事業者は「この地盤が特殊である」との屁理屈を振りかざし事業推進のため地盤強化の工事に入りました。しかしこの工事の結果、また改めて色々な別の問題点が噴出しその工事自体も停止に追い込まれています。

集会で弁護士の方々から「司法消極主義」との言葉が紹介され、「憲法の違法性判断を嫌う司法の姿勢を正していく」とのご挨拶がありました。私は連協を代表して「我々

のこの 36 年の活動の原点は、当時の高秀横浜市長が『横環南は高速道路ではなく一般道路である』と事業者の要望に応えた公文書を横浜地裁が証拠採用しなかった『ウソ裁判』が原点であり、その結果この事業を開始、これが我々のトラウマとなっている。何としてでもこの司法の姿勢を突破して頂きたい」と挨拶致しました。

(会長 比留間)

三浦半島断層群地震の懸念

最近、阪神淡路、東日本、熊本、能登、と大きな地震が頻発し、今後も南海トラフ、相模トラフ、首都直下型の地震が予想されています。

三浦半島断層群は、三浦半島に存在する断層帯であり、地震発生確率は 30 年以内に最大 11%。発生確率は S ランク (30 年以内の地震発生確率が 3%以上) で最も高い部類に位置し、東日本大震災の影響で発生危険率が高まっているといわれます。この地震では、横浜市内でも沿岸部を中心に最大で震度 7 の揺れが起きると想定されています。

連協は、2012、2016 年の 2 回地震問題に関する講演会を開催し、庄戸や桂台地区は切土・盛土地帯であり地滑りや液状化による家屋被害が想定される事を学びました (ニュース 271、325 号)。

特に 2000 年 (平成 12 年) 以前の旧耐震基準で作られた家屋は倒壊の危険性が高いとされ、又 2013 年以前に作られた道路も崩落の危険性が高いとされています。

地震への備えをすべき時です。(事務局)

活動報告

- 02/07 篠原弁護士お別れの会 (川崎 会長)
- 02/12 公共事業改革市民会議世話人会 (zoom 会長)
- 02/16 低周波調査定例会 (zoom 会長)
- 02/22 外環青梅インター裁判 (東京地裁会長)
- 02/29 NEXCO 説明会 (庄戸会館 会長 副会長他)
- 03/01 低周波調査定例会 (zoom 会長)

事業者との質問・回答会議 予告

3 月 27 日(水) 13~15 時
西ヶ谷ハイツ集会所

多数の参加をお待ちします。