

資財高騰！

東武野田線連続立体交差事業への影響は？

人手不足！

東武野田線連続立体交差事業の近隣住民の皆さんへの説明会が実施された時のことです。説明後に「当初の予算で出来るのか？」という質問がでました。その説明会当日の朝刊に木更津市の「新庁舎建設の延期に関する記事」が掲載されていました。木更津市は、新庁舎建設に、労務費や資材価格の急激な高騰を受け、事業者側の見積額が予定価格を上回り入札参加辞退があり、建替えを延期という記事を目にしていたので当然の質問だとお聞きしました。実は、ご存知の方も多いと思いますが他の自治体でも入札不調や事業の見直しを行わなくてはならない状況になっています。

被災地の復興は遅れ、福島第一原発事故の収束は見通しも立たない中で、公共事業が増大し、東京オリンピックも影響し野田市の高架事業も少なからず影響がでるのではないかと危惧しています。説明会の質問に対しては、「経費削減、企業努力をする」にとどまり、具体的でもなければ、疑問に応えうる回答ではありませんでした。

この事業の総工費は353億、野田市の負担する55億は合併特例債を充てることが決まっています。55億のうち、95%を合併特例債で賄うため、5%を一般財源。合併特例債は約7割が後年度に交付金で交付されるという借金ですから、残り3割と合わせると約17億円（利子分を除く）を野田市が負担することになります。

千葉県のホームページから引用した資料

評価実施年度	平成16年度	平成21年度
供用開始年度	平成27年度	平成29年度
総費用	310億円	307億円
総便益	696億円	354億円
B/C	2.2	1.2

◆B/C 費用便益比

【B→移動時間短縮（自転車、歩行者、自転車）、走行経費減少、交通事故減少などのそれぞれの便益】

【C→連続立体交差事業費、関連道路整備費、維持管理費】

◆総事業費：約353億円【都市側負担 約324億円（うち55億が野田市負担）
鉄道側負担約29億円】

評価としての便益は約1/1.8になってしまいました。この評価は、5年ごとに行っているため千葉県の県土整備部道路整備課に電話で問い合わせしたところ、今年（11月）にも再評価するとのことでした。一体、どのような数字でこの事業が評価されるのでしょうか。市民の方から、「工事は遅れていますね。」と指摘する方もいらっしゃいます。今後の進捗にもよりますが、大型土木事業に偏ることに反対してきた市民ネットとしてはこの状況を厳しい目で見えていきます。