



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&Fax892-9113 <http://www5e.biglobe.ne.jp/~renkyou/>
Mail: renkyueditor@mail.goo.ne.jp

第 234 号

2009.04.05

連協運動と天地人

天の時、地の利、人の和は古来戦いにおける勝利の絶対条件とされてきたが、これは戦いに限らず人々のあらゆる営みに関しても必要な基本条件である。連協の横浜環状南線反対運動もこの条件の例外ではあり得ず、以下この観点から運動の経過と現状を眺めてみる。

人の和：1988年に行政が突如発表した南線計画は、都心の喧騒から逃れて漸く緑豊かで静かな地に終の棲家を得て安堵していた沿線住民にとって寝耳に水の驚きであった。住民無視の一方的計画、さらに高速道路用地を一般道路用地と偽って宅地販売してそこに高速道路を作るやり方への怒りと、首都圏随一の素晴らしい環境を守るという住民の強い意志が集結して1988-89年にかけて15団体5,000戸からなる連協が結成された。同じ利益と目的を共有する人の和の上に連協は過去20年間着実に成果を挙げてきており、未だに本線未着工のままである。

地の利：南線について当初行政は三つの候補のうち人口密集が予想されていた現ルートを選んだが、これは公害防止のため「大型トラック用道路は住宅地を避けるように」との中央公害対策審議会の勧告に明らかに反する。

同時にこれは住民の生命、財産、健康よりも開発と成長を優先した行政の判断の誤りであり、現南線ルートは地の利に反するために大気汚染、騒音、地盤沈下など問題が山積みして計画を阻んでいる。逆にこれは住民にとって地の利である。

天の時：この南線の建設費4,300億円の内訳は道路特定財源から1,200億円、横浜市負担金600億円、残り2,500億がNEXCO東日本の自己調達である。今年は政権交代が俄然現実味を帯びてきたが、その時特定財源は医療、介護、教育などに一般財源化される事は

間違いなく、1,200億円は無くなり、横浜市の600億円も当然出ない。その結果南線計画はストップせざるを得ず、このことは事業者側も認めている。こうして今や天の時が訪れようとしており、自分達の世代だけでなく子孫に素晴らしい環境を残すという王道を歩んだ連協の運動は、「天地人」と手を携えての歩みでもあったのである。(法都計部)

圏央道におけるB/C(費用対効果)検討会開催される

人口減少・車保有率低下等の社会変化を反映した形の道路事業評価手法の見直しが昨年11月に行われ、将来交通量重要推計手法やB/C算定マニュアル等が改正された。横浜環状南線は4,300億円以上(1Kmに約500億円)もかかって、費用対便益があろうはずがないことが東京湾アクアラインの例から見ても明らかである。(なお、3/31の国交省報告では前述の改正マニュアル適用により、**交通量予測は、47,300~**

55,100 44,200~50,300台/日へと下方修正され、B/Cも2.2から1.7へ訂正された)

連協は去る2/1日の質問集会において、設定・計算根拠の詳細データを質問したが、「事業者は電算機での計算故データは出せない、マニュアルに基づきやっているので問題ない」、等の解答をするだけで、その詳細について未だ出されていないため、4月に再度質問集会を計画している。難しい問題と手をこまねいているだけでは埒が開かないので、首都圏道路公害連絡会各団体参加のもとに、圏央道のB/C検討会が3月24日(火)新宿の公害センターにて開催されたので、連協からも4名が参加した。

これからも、各団体等との情報交換、交流を深めB/Cの知見を高め、事業者と対応していきたい。(事務局)

馬淵議員と首都圏道路公害連絡会 懇談会開かれる

3/2日(月)午後、議員会館にて、首都圏道路公害連絡会メンバー(約20人、連協3名参加)と議員との懇談会が行われ、圏央道におけるB/C(費用対便益比)の問題点等について問題提起と議論が行われた。主要点は以下の通り。

道路を作り続けて行くという道路族・国交省・ゼネコンという強大なエネルギー集団がある。

また、道路は土木技術集団の頂点。国交省の諮問委員会は人的・学閥的環境が整った中で行われている。

道路を作り続けるためには、データなどは恣意的に作り上げて行くだろう。追及・情報公開等から、困ると次からはどんどん曖昧にしていく。

交通センサスからの通過交通量将来推計、リンクの仕方など物象を大きく出すために鉛筆をナメナメやっているとされる。数値を出せと言っても都合の悪いものは出さない。

典型例は、**イージス艦愛宕の事故であり、航海日誌が無かった。(捨てる罪より、公開の問題の方が大きいから恣意的に捨てたと想像)**

全ての情報公開が行われないことが問題。隠す体質になりきっている。今の政治体制では望むべくもない。

等々、懇談会ではいろいろな議論が行われたが、改めてB/C問題に取り組む必要性を認識した。また、馬淵議員からは、地域での情報公開で出てこないもの等について、「政治家として対応できるものもあるので、言って貰えば」との力強い言葉を得た。

(事務局)

区長との懇話会

昨年12月に「まちづくり懇話会」と称して区長が広く区民の声を聞きたいとしながら特定の団体の人たちと話し合いをスタートしたことを連協が察知した。その昔「よこかんみなみ」の都市計画時に区民会議と称して一部の意見を聞いて「これが区民の声だ」と都合よくその決定に利用したことの二の舞と危惧して、直ちに区長に抗議を行ったのがこの度の懇話会の発端だ。これらの意見をそのまま政策に反映するというのではなく、あくまで参考にするという趣旨で区長の私的な懇話会という説明であった。

この度当方の意見も聞くべきであるとの要求を受け入れ4月2日(木)午後、我々は連協の有志という立場で区長、区政推進課長、係長と懇談した。すでに道路に関する団体として庄戸合同委員会の意見(6車線でなく4車線で地下構造ならば公害は少ない)が公表されており、それは一部の意見であり連協として「我々は0車線を求めている」と確認した。その他、「栄区の宝である緑の保持をすること」、「高速道路より4号線の整備が最優先」、「交通弱者からの観点の道路になっていない」、「これからシニア化への対応」など居住している区民の立場で具体的な例を挙げ栄区の問題点を指摘した。これらの指摘に対し区長は前述の「まちづくり懇話会」と同等の扱いとすること、今後もこの懇話会を必要に応じて開催することを約束した。今後の区側の対応に注意を払っていくこととする。

(庄戸3比留間)

活動報告

- 3/02 馬淵議員(民主党)と首都圏道路連絡会との懇談会参加(議員会館、3名)
- 3/18 第二東京弁護士会主催のシンポジウム~くるま社会を考える~「真に必要な道路を問う」に参加(東京弁護士会館、4名)
- 3/24 首都圏道路連絡会主催の「圏央道におけるB/C検討会」に参加(4名)
- 3/24 かながわ大気汚染・道路公害連絡会(県民センター)