



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: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第 235 号

2009.05.10

第 6 回質問集会報告

去る 2 月 1 日、本郷地区センターで参加者 140 名の熱気の中で、第 6 回質問集会(テーマ:騒音・振動、居住環境と路線問題、費用対効果)が開かれた。3 時間 45 分にわたる真剣な質疑応答にも拘らず多くの問題が積み残されたため、4 月 24 日にミニ質問集会を朝日平和台自治会館で開催した。

事業者側から 9 名(国交省 4、横浜市 2、ネクスコ 3)に対して住民 11 名が午後 1 時から 5 時間にわたり前回の積み残しを中心に次々と厳しい質問を行った。

しかし今回も住民の納得のいく回答は得られないままに終わった。長時間にわたる質疑応答の繰り返しにも拘わらずなぜ納得のいく回答が得られないのか、その原因は結局、住民と事業者の基本的スタンスの違いによる。すなわち **事業を進める前に徹底した対策を講じてそれを示すようにという住民に対して、事業者はまず事業を進め、問題が起きたらその時に適切に対策を講ずる**という回答の繰り返しである。

こうして今回も沢山の積み残しがあったが、これについては文書回答を求めることとした。今回、前回分と併せて冊子を作成し、今年度中に開かれる事業評価監視委員会に提出して公正な審査に委ねることとする。

(質問集会実行委員会)

PM2.5(微小粒子状物質)の環境基準設定に向け大詰めに

先に第 231 号(2009.1.18)にてお知らせした環境省による PM2.5 環境基準設定に向けた作業が進んでいます。中央環境審議会の中に設置された二つの専門委員会で審議が進められています。このうちの環境基準専門委員会では 3 月以降 3 回の委員会が開催されています。このテンポで行けば、今後は 5 月中にも基準案が提

示され、これをパブリックコメントに供した上で、最終案を確定し、基準告示という流れに進むことが予想されます。

PM2.5 って何だ?

空気中に漂っているチリの中で、特に小さいもののこと。直径が 2.5 ミクロン以下のチリのことを PM2.5 と呼んでいます。

PM2.5 って、どこから発生するの?

PM2.5 は、自動車の排ガスや工場、事業所の煙などが主な発生源です。特に自動車からはき出される粒子は大半が PM2.5 なのです。

自然にある土埃、黄砂、海からの塩分などは PM2.5 より大きく、人体に害はありません。これに対して、人の活動から生み出される PM2.5 は、有害物質を多く含み、粒が小さいため、より肺の奥深くに入り込み、私たちの健康に重大な影響を与えるのです。

PM2.5 はこんなに有害

都市部で今なお喘息患者が増えている

全国で文部科学省が毎年実施している学校保健統計によれば、この 10 年間で喘息患者が 2 倍以上に増えています。そして都市部の喘息患者は、全国平均と比べて、2~3 倍に達しているのです。この喘息患者増加の大きな原因が PM2.5 だと見られています。

深刻なわが国の PM2.5 汚染 米国と比べてもこんなに深刻

	PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
アメリカ(1999~2001)(中央値)	13
日本(2001~2006)自排局(各年度平均値の分布)	20 30
都市部一般局(“)	20 23
非都市部一般局(“)	14 15

アメリカ基準より甘い値は許されない!

[アメリカの PM2.5 の環境基準]

1997 年基準		2006 年基準	
年間基準	24 時間基準	年間基準	24 時間基準
15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

・年間基準：年平均値の 3 年平均値

・24 時間基準：24 時間平均値の 98% 値の 3 年間の平均値

(出典：全国公害患者の会連合会、大気汚染公害裁判原告団・弁護団全国会議のパンフレットより抜粋)

くるま社会を考える

「真に必要な道路」を問う

シンポジウム

第二東京弁護士会主催

3月18日、上記シンポジウムが開催され、連協から4名が聴講。冒頭、第二東京弁護士会庭山会長から「道路建設のあり方に関する意見書」が発表された後、～「真に必要な道路」を問う～をテーマにパネルディスカッションが行われた。

パネラーは以下の方々。

菅直人（民主党代表代行、途中退席）
馬淵澄夫（民主党）
山本有二（自民党、道路調査会長）
寺西俊一（一橋大学大学院教授）
中島 敏（弁護士）
石黒 徹（司会）

パネラー夫々が、「真の道路とは」について自説・見解・なぜそう考えるか等発言、いろいろ興味ある話もあったが、肝心の国交省の参加は無く、主催者も「出席頂けなかったことは残念」と言っていたが、国民への説明責任をも回避しようとする態度に不信を感じざるを得なかった。

【 弁護士の意見書要旨 】

政府は2008年5月13日の閣議で「道路特定財源制度を廃止し、2009年度から一般財源化」と決定しながらも、2009年度予算案は、従来と実質上変わらない予算が手当てされていること、加えて、2008年11月に「道路の将来交通需要推計に関する検討会報告書」、「道路事業の評価手法見直しについて（案）」、「費用分析マニュアル（案）」が公表されたことから、これらを検討して道路建設のあり方に関する意見を述べるとともに、都市交通に関して、くるまに依存しないコンパクトシティを構築するために、公共交通機関の強化、歩行者と自転車の安全、快適な移動空間の整備が不可欠であるとし、以下を具体的に提言している。

一般財源化の推進と優先分野への配分

一般財源は元々最適配分義務に服するものであるから、道路特定財源を一般財源化する以

上は、社会の持続的発展の観点から福祉、医療、環境、雇傭、教育文化等、人々が必要とする優先政策分野に配分すべきである。従来のように道路に偏重した投資を続けてはならない

人命、健康、自然環境の優位

道路の建設とその後の供用は人命や健康に対して大気汚染、騒音等急迫または持続的な危険をもたらすことがあり、一度被害が生ずると取り返しがつかない場合がある等から、被害が具体的に危惧される場合は経済的便益が如何にあるとも道路計画は認められない。

他には

自動車交通抑制策等の導入

社会的費用の勘案、環境評価の厳正化

誘発交通、代替的交通手段の重視

コンパクトシティ化、歩行者・自転車重視の交通・道路政策、等について、具体的な意見が提言されている。

又、道路事業の評価手法の見直し案については、抜本的かつ構造的な問題がある。すなわち事業費について、計画時予定された建設費に止まらず、その後に種々の名目で費用が加算され数倍に膨れ上がることが稀ではないが、**便益は計画時の予定額で計算**される。これは現実の事業費と便益を反映した評価とはいえず信頼性が無く、評価出来ないとしている。

連協も質問集会にて、B/C(費用対便益)計算には問題ありと追及しているが、正に我が意を得たりである。（事務局）

活動報告

4/24 第6回質問集会 於：朝日平和台会館

4/27 かながわ道路公害連絡会

訂正とおわび

前号(第234号)の「圏央道におけるB/C(費用対効果)検討会開催される」記事中の数値に誤りがありました。深くお詫びするとともに、以下の通り訂正します。

(1mに約500億円)

(1Kmに約500億円)