



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 045-893-4877 <http://renkyoueditor.web.fc2.com/>

Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第 256 号

2011.01.09

新年のご挨拶



連協の皆様、新年明けましておめでとうございます。

去年は高速道路事業にとって期待はずれの年でした。公共事業という美名の下に「真の事業仕分け」は行われませんでした。920兆円もの借金がある国が最優先で高速道路を造り続けることはできません。

今我々には高度成長時に始まった環境破壊の修復という大きな波に押し流されています。正道に戻るのが政治の仕事です。この一年我々は国民目線の政治を標榜する民主党政権にこの仕事を委ねてきました。しかしこの大目標に気付かず営々と築かれてきた官僚のレールに乗ってしまい、「コンクリートから人へ」のスローガンは降ろされてしまいました。

しかし少しずつではありますが変化も見えます。世間の圧力により公共事業評価の方法を少し変えました。昨年末にも会計検査院が国交省に対してB/C計算の外注丸投げを指摘し税金48億円の無駄遣いを追及しました。評価サイクルが今までの5年から3年に短縮され横環南は来年に3回目の再評価を受けます。一昨年の事業監視委員会は「事業継続ありき」の儀式に過ぎませんでした。全く住民無視の一方的な決定に連協はその手続きを咎め最高裁では未だに審理中であります。12人中8人の委員が交代したこと、B/C問題がより一層厳しく問われていること、新しく平成22年の交通センサスを採用することなどにより、次回の委員会では我々の要求に沿った評価になるものと確信します。今年はこの再評価に向けて23年間の連協の総力で「横環南は既にこの時代の要請ではない」ことを証明し、抜本的見直しを訴える年となります。

「国がやることは止められない」と諦めないことが大切です。連協は「住民の合意が前提」との事業継続の付帯条件を振りかざして目の前に見えてきた事業凍結に向けて道路全国連の仲間たちとともに力を結集しましょう。各地で展開されている行政裁判もボディーブローのように効きつつあります。皆様ご承知の通り横浜市も以下に示す新聞記事のように財政難が目前に迫っています。国民の1%に過ぎない今年の新成人に借金を引き継いではなりません。今こそ頑張りどころです。自信を持って皆様と一緒にうさぎのようにこの難局を飛び越えましょう。

平成23年1月9日 会長 比留間 哲生

横環南線建設 黄信号

横浜環状南線

国の予算化見送り

補正10年度市、起債できず

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の一部として事業中の横浜環状南線(南線)をめぐり、国が2010年度補正予算で事業費の計上を検討したものの、横浜市が見送ったという。国が23日分かった。起債時の関係で市債が発行できなかったのが理由という。国庫ハブ(拠出)として期待が高まる京浜東北線(京東北線)と南線との整備が急がれる中で、市債の発行がなくなった。

横浜環状南線は用地取得、地味した。ところが市は資金不足の理由で、市債の発行がなくなった。そのため対応できないとして、予算化を見送るよう国に求めた。市は中期計画で「市債発行額は毎年5%削減」の方針を打ち出している。見送った理由として「市債発行額は10年度は1000億円を超えていたが、補正予算は11年度は1000億円を超えていない」と説明している。補正予算は11月26日、横浜環状南線の事業費の計上をめぐり、

国が2010年度補正予算で事業費の計上を検討したものの、横浜市が見送ったという。国が23日分かった。起債時の関係で市債が発行できなかったのが理由という。国庫ハブ(拠出)として期待が高まる京浜東北線(京東北線)と南線との整備が急がれる中で、市債の発行がなくなった。



横浜市が国庫コンテナ敷設事業に選定され、京浜東北線(京東北線)が整備されることにより、横浜市は国庫内蔵力の確保が多岐にわたる。横浜環状南線(南線)は、京東北線と並行して整備される。南線の整備は、京東北線の整備と並行して進められる。南線の整備は、京東北線の整備と並行して進められる。

(神奈川新聞 2010/12/24)

国が2010年度補正予算に南線の事業費を計上しようとして横浜市に分担金の拠出を求めたが、市は起債枠の関係で市債発行ができず事業化は見送られた。これは6兆円超の負債を抱える市が市債発行額を毎年5%減と決めているためである。市が南線整備を国への重点要望項目としながら財政悪化を理由に分担金の拠出を断ったのは自己矛盾に見えるが、これは市の財政が想像以上に厳しく無い袖は振れないということである。

補正予算とはいえ市が南線分担金を拠出できなかったのはおそらく初めてと思われ、これは南線建設に黄信号が灯り始めた事を示している。

大気汚染公害被害者に対する 「新たな救済制度を求める請願」 6月までに50万人目標の署名活動にご協力を！！

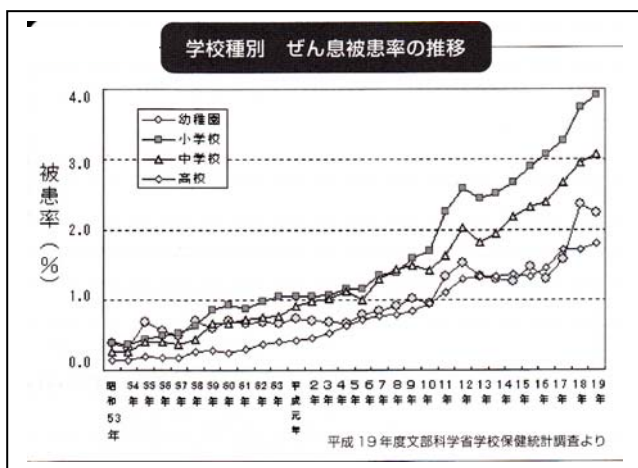
全国公害患者の会、他公害被害者団体は、「大気汚染被害者に対する医療費や生活保障などの救済制度の創設と大気汚染公害を根絶するための施策の充実」を求める請願の署名活動を全国規模で行っています。**連協も趣旨に賛同、署名活動を行うことにしました。**

読者の皆さん、夫々の自治会、生活環境を守る会等からの署名簿が廻ってきましたら、ぜひご賛同ご署名をお願いします。また、ご家族、ご友人にもお声を掛けて下さい。

今、なぜ救済制度が必要か？

増え続ける喘息等患者

一例：子供の喘息患者（文部省統計より）



公害健康被害補償法は存在するが、この法律では20年以上も前から、新たな患者は救済されていない！

昭和30年代～40年代に川崎・四日市等全国的に大気公害による気管支喘息等による健康被害を国民に及ぼし、そして、1974年(昭和48年)に「公害健康被害補償法」が施行され、全国41か所の公害指定地域における大気公害病患者に対し医療費全額補てん、重症度患者への生活保障、療養手当、遺族補償等が行われました。

しかし、国は1988年(昭和63年)に、「公害は終わった」として新規患者の認定を打ち切っています。その結果1988年当時の国の認定患者は11万人であったのが、患者死亡等により21年後の2009年には4万台に減っている。

2010年現在、喘息患者への医療費助成患者は 全国で10万人を超過

患者・住民の要求によって、医療費だけ自治体が独自に助成している喘息患者は1990年の4万人から2010年には12万人と増加している。

2年前に東京都は最高裁の和解勧告を受けて喘息患者の医療費負担分の**全額補助**を始め、この2年間で東京都民の認定患者は5万5千人となっている。

川崎市では医療費負担分**10%を助成**している。

横浜市には、このような助成制度は無い。

喘息の最大要因は 自動車の排ガス

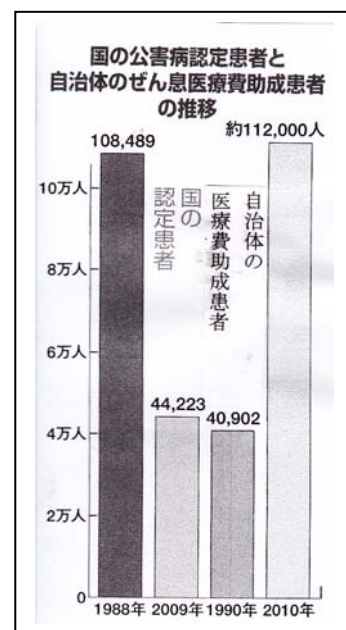
大気公害病の原因物質は工場の排煙に多く含まれる硫黄酸化物から自動車排ガス中の窒素酸化物や浮遊粒子状物質へと変わってきています。

近年、自動車排ガス中の目に見えない微小粒子状物質(PM2.5)が呼吸器疾患だけでなく心筋梗塞や循環器疾患、肺がんの原因になって

いることが明らかとなり、2009年9月にPM2.5の環境基準が制定されています。現在測定されている観測局の殆どでこの環境基準を超過している実態です。

【出典：全国公害病患者の会連合会ニュース他より】

(事務局)



活動報告

- 12/09 西東京 3・2・6号調布保谷線建設工事差止訴訟控訴審の証人尋問傍聴2名参加(東京高裁)
- 12/09 中島隆利衆院議員(社民党)、穀田恵二衆院議員(共産党)の議員館事務所訪問し、横環南線問題への状況説明と対応要請(秘書対応)
- 12/09 光田栄区長宛回答書を提出
11月4日付栄区長からの文書に対する回答。
(3月26日東京地裁に提訴した訴状の栄区街づくり行動計画に関する記述内容について栄区長からのクレーム出され、その妥当性について数回にわたって文書のやりとりをしている)
- 12/14 大桑正貴市会議員事務所訪問
12月8日の市会における栄区アンケート等に関わる市長への質問内容の趣旨の確認及び横環南線に係る訴状等一連の書類を渡し状況の確認と運動への理解要請を行った。
- 12/17 林横浜市長への「栄区の現状(要望)」文書を提出(横環南線に係る栄区民の意見が曲げられた形で市当局に伝えられているのではないかとの危惧から、前述の栄区長とのやりとり文書、訴状関連資料を添えて、栄区民の意見を直接お報せしたいとの趣旨の要望書)
- 12/17 井上さくら市会議員事務所訪問(秘書対応)
林横浜市長への要望書を提出等現況報告、関係書類一式を渡し市会における対応等要請