



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 285 号

(創刊 1988.12.14)

2013.06.02.

見直しの年 25 年度のご挨拶



今年度も引き続き会長を指名されました比留間哲生でございます。

昨年度の横環南は、平成 7 年の都市計画決定から 18 年目のいわゆる「時のアセス法」に基づく 3 回目の事業評価が行われました。皆様ご承知の通り

新委員長の下で全く期待はずれの審議の結果、事業継続とされたのです。しかも「この道路は重要だから早く作れ」と第三者機関である事業評価委員会としてあってはならない付帯意見をつけました。

今まで 300 回以上の事業評価で凍結の実績がない委員会に期待はできません。しかし連協の 25 年にわたる「抜本的見直し」を求める活動でこの間厳しい法的追及も含め、横環南の完成供用開始を平成 9 年から平成 33 年まで延長させ続けてきたのは、皆さんの活動の成果であると思います。

今年は統一パレード 25 周年にあたりこの「連協ニュース」も毎月きちんと発行されて 285 号となりました。最近では事業者も焦りはじめ、手の付けやすい所から準備工事を始めています。地域住民に諦めを誘う事業者の常套手段です。このような状況に我々住民はどう対応すべきか、この 5 月に住民の皆様へ改めてご理解を頂くべく「環状南線の Q&A 特集」を配布いたしました。世の中は変わりつつあります。昔のように「お上が絶対」の時代は終わりました。決して住民を無視することを許してはなりません。

つい最近、防災を前面に出した国土強靱化法案(通称)が話題を呼んでいます。大震災を経験した国民に受け入れ易い言葉「災害対

策、老朽化対応」を謳っています。これに名を借りた公共事業の全面復活の意図は透けて見える法案です。国民不在で事業を進めてはならないとして連協も全国的な公共事業改革市民会議を通して運動に参加しています。

1,000 兆円を超える財政不安を将来に残してはなりません。今年も引き続き事業者および世間に横環南計画はすでに時代はずれである状況を一番よく知る地域住民をして訴えます。世論を味方に付け、「この状況では凍結致し方なし」との流れを作って行きましょう。

(会長 比留間)

再びの副会長

公田ハイツ 立ヶ谷千晴

何もわからないままに連協立ち上げ時に末席を汚し、諸先輩の背中を見ながら時の行政への申し入れ、仲間との連携運動、渉外運動、選挙運動と諸々の活動に参加してまいりました。仕事の関係で 12~3 年間お休みをしておりましたが、その間連協ニュースを通して、皆様の活躍には頭が下がる思いと感謝で一杯です。

私も 才になり、少し自分の生活に時間が取れるようになった今、「自分の住環境は自分で守るか」を、又々大きく受けとめる状況に置かれました。連協発足当時は、高校受験のため娘を塾に送りながら渉外活動をしておりました。その娘の子供(孫)の成長を考えると、老体にムチ打って出来る範囲でお手伝いをと考えるようになり、今回副会長をお引き受けする事にしました。20 年前も微力でした。今も変わりませんし、知識の置き忘れも多くなりました。でもこんな私が参加する事で、多くの女性がこの運動に参加される事が、今回の私の役割かなと思っています。

「ちょっと参加してみようかな」の気持が多くなるよう、この一年間協力させていただきます。宜しく願います。

平成 25 年度役員リスト

〔 は新任、無印は再任
任期は 6 月から 1 年間 〕

役員名	氏名
会長	比留間 哲生
副会長	高村 信夫
副会長	田中 克己
副会長	松本 昌司
副会長	立ヶ谷 千晴
環境部長	鈴木 伸之
環境副部長	高村 鈴子
環境副部長	横地 美農里
法都計部長	青木 達喜
法都計副部長	永田 親義
法都計副部長	高村 信夫
事務局長	長谷川 誠二
事務局総務・渉外	長谷川 誠二
事務局企画・学習	岩倉 正剛
事務局広報・編集 ニュース編集長	和田 雄偉
事務局 HP 担当	本田 瑛美
会計	関口 豊子
会計監査	佐藤 昇
顧問（渉外）	柴田 哲夫
顧問	中嶋 仁

対外活動報告

- 05/10 横浜市に情報開示請求
(南線決定関係書類)
- 05/15 連協ニュース号外の発行
(横環南線 Q & A 特集)
- 05/16 公共事業改革市民会議世話人会 (1 名)
田城、大河原参議員、荒井衆議員訪問
- 05/19 犬山環境を守る会総会出席 (1 名)
- 05/22 公共事業改革市民会議世話人会 (1 名)
田中直紀、穀田恵二議員訪問
- 05/31 中川春正議員訪問 (1 名)

新東名を走って

寄稿：長谷川誠二（事務局長）

故郷の浜松・豊橋には年 3~4 回車で往復している。往路は行先に到着すればいい訳で、急ぐ必要もない場合は東名に乗らず箱根を越して国道一号を走っていくことが多い。少し時間は掛るが高速代が不要(西湘バイパス 250 円のみ)で、風景を楽しみながらドライブしている。

静岡県の国道一号はノンストップで走れるよ！

国道一号は富士川から西は浜松までバイパスで繋がっており、ほぼノンストップで、60 km/h 位のスピードで走れる。従って、トラックを中心に延々と隙間なく繋がって走っている。「料金が掛っても早く」ではない日本の経済の現状を見ることができる。

今回、5 月中旬に車で帰省した。今回は行先が新東名の浜松北 IC に近い所から、新東名を使うこととして、大井松田 IC で東名に乗り御殿場 JC から浜松北 IC まで新東名を走った。

新東名はすごい道路だ！

お金が掛っている！

もう何回も走っているが、新東名は素晴らしい。一番は車がほとんど走っていないからのんびりと走れる。120 km 設計だから車線幅が広い。3 車線が出来上がっているのに 2 車線しか使っていないから視界が広い。そして、山はトンネル、谷は大橋梁で渡しフラットでどこまでも真っ直ぐ走っていける。「すごい」の一言である。

新東名の B/C(費用対効果)はどう？

B/C の事後評価が必要ではないの？

いや~ 待てよ？ 殆ど車が走らないのに通行料金で建設費がペイできるの？と考えるしまう。御殿場から三ヶ日までは既存の東名があり、人口減少化の今後、飛躍的に通行量が増えるべくも無い。経済成長期の人口も経済も延びていくという右肩上がり時代の置き土産か？

計画時の事業評価制度はあるが、事後評価を行って予測精度を向上させることが必要ではないかと考えさせられた。