

## 意見書 — PI 協議会一年を経過して

2003.6.26 栗林勝彦

広域的なインフラ計画に於ける日本初のPIというタイトルの下、この一年間、凍結されている外環計画を、原点に立ち戻り、その必要性について議論を続けてきた。この間、いくつかの事務的な問題について激論が交わされ、また、しばしば試行錯誤が繰り返されたことも、この国の将来のPIのあり方のためには、必要なことであったと言える。

しかしながら、外環の必要性について、ことに本質的な問題について、どこまで突き詰めた議論が出来たかを考えると、忸怩たる思いに駆られずにはいられない。

思いつくまゝに、以下、いくつかの問題を列挙したい。

(1)大深度を含むシールド・トンネル方式が高架方式に優る案として提案され、かつ容認されているように見える。しかし、シールドは高架よりも環境負荷が本当に軽減されるのか、安全性は本当に確保されるのかについて、未だ十分に検討されていないし、PI協議会の場でも議論されていない。

(2)「東京外環の建設費はkm 当り約一千億円と、巷間、噂されている。税金投入は暗黙の了解なのか。将来の国民負担になるかもしれないという心配があるならば、なおのこと、予測通行料収入はいくらか、その内いくらを維持費に充て、いくらを償還に充てるのか、言わば収益はいくらと評価するのか、建設費をどのように捻出し、それはどのように償還していくのかについては、外環計画のもっとも重要な論点である。

(3)外環の予測交通量は、IC 無しの場合で一日約8万台と国は言っている。しかし、交通需要予測に基づく交通量はまだ確定していないので、この予測交通量は平成11年の実測交通量に基づく配分交通量ではないのか。誘発交通量の推定や設定通行料が明確化されていないため、外環の将来交通量は現実に予想すらできない。

さらに言えば、外環完成後の地域経済・土地利用と交通を関連づけて精密に分析し、最適な予測収益を算出した上で、赤字を生まないと判断されたとき、外環計画についての必要性が可とされる。

(4)首都圏ネットワークに於ける外環道路の整備という国都の主張は、外環が湾岸道まで通じなければ、合理的説明がつかない。東名JCTの断面交通量は上下合わせて約22万台である。同JCTの交通負荷が許容量を超えることは想像に難くない。一方、東名以南については、全く都市計画が準備されていないので、予想計画線上の都市開発が進んでいる。必要性の議論の中で、このような現実を踏まえつつも、東名以南の議論は避けられない論点である。

このような基本的な疑問について、国都はどう考え、対応しようとしているのか、一日も早く、本質的な課題について、PI協議会の場で協議されるよう申し入れます。