

P 外環沿線協議会のみなさんへ

平成14年11月18日

東京外環道路検討のための要望

栗林勝彦

1. はじめに

私は、東京外環道路が成城のまちづくりにどのような影響を与えるのか、広く地域住民で考えてみようとする趣旨で平成11年に成城在住の有志が集まって発足した「成城地域フォーラム」の代表をしています。

このフォーラムは賛否を問わず誰でも参加できる場として、世田谷区まちづくりファンド助成を受けながら、「外環道路計画」「国分寺崖線の環境」「P I方式」「環境アセスメント」「交通需要予測」などの学習会、現地の見学会、参加者間での討議やワークショップなどを行ってまいりました。

私は、フォーラムに参加している方々の声から、「はじめに計画ありきではなくてゼロベースから出発する」としたこのP 協議会方式の試みが、今後のわが国の公共事業の検討のあり方や住民参加のあり方に一石を投ずるものとして期待されており、関心をもたれていることを実感しています。

しかし残念ながら、このP I協議会はそもそもの会のあり方や進め方をめぐって混乱を繰り返しており、その一方で行政当局は次々と事業の必要性及び計画内容の説明を進めるという妙な進行になっているように感じられます。

このような状況のなかで、一方的に事態が進行していくことを懸念して、私は成城地域フォーラム参加者の討議結果を集約して、この要望書を提出します。外環が計画されている沿線である成城地域住民の声として、行政当局及びP I協議会の皆さんに今後の検討の一助になることを願います。

2. P I協議会の進め方について

P I協議会は基本的な位置づけがあいまいなまま進行しているように見受けられます。以下の事項を明確にするように要望いたします。

この協議会は、いつの時期までに何を獲得することをめざしているのかを明確にすべきだと思います。また、そこに至るまでの道筋の考え方をお示しいただきたいと思います。

この協議会の役割はどのようにお考えでしょうか。ここで協議した内容はどのように反映されるのでしょうか。住民参加は決定に至るプロセスが見えないと形骸化します。また、別途進んでいる有識者委員会との関係はどうなっているのでしょうか。基本的な問題ですので明確にすべきだと思います。

この協議会は、7区市にまたがりますが、それぞれの自治体によって問題の所在も異なるように思います。この協議会に地域住民の声をどのように反映していくのかは大きな課題です。協議会からの発意で地域住民の声を反映させる措置をとることを行政当局に要請すべきかと思います。

今までの協議の進め方は、参加者がそれぞれ一方的に発言をしっ放しに終わっているように思います。少なくとも何が論点で、何が確認され、どこの意見が分かれているかなどを整理していかないと、協議会の体をなさないと思います。善処をお願いします。

また、行政当局から提出され説明される資料は、多くの場合いきなり結論が示されており、検討過程での資料を全面的に公表することが必要だと思います。一方的な調査結果や資料提供はゼロベースからの協議においては不適切だと思います。

なお、本年10月に実施された外環道路に関する東京圏住民対象のアンケート調査はどのような意図で実施されたのでしょうか。以前、実施されたアンケート調査と同様なのではないのでしょうか。成城フォーラムでもアンケート調査を実施したことがありますが、明らかに広域的な範囲での対象者の意向と周辺住民の意向には大きな隔りがあります。現在、その他にも外環関連の調査を実施しているようですが、どのような調査を行うのかという事こそP I協議会で検討すべき事項ではないでしょうか。

3. 外環道路の必要性について

P I協議会では、渋滞緩和や費用対効果をもとにした行政当局からの外環道路の必要性の説明が続いています。しかし、この根拠は極めてあいまいです。主に行政当局に以下の事項を要望します。

道路の必要性の検討は渋滞緩和や費用対効果だけでなく多方面から行うべきです。また、問題解決のためのオルタナティブな方法も検討すべきです。国土交通省でも、来年度道路予算の配分にあたって18の客観指標を示してより総合的な判断の必要性をうたっています。

外環道路の必要性として渋滞緩和がしばしば指摘されていますが、道路交通センサスによると交通量が減少していること、既存の外環道路事業が必ずしも周辺道路の渋滞緩和に結びつかないこと、将来人口の減少により将来交通量の減少予測があることなど総合的な判断が必要な事項を意図的に排除しているように思えます。より公平で客観的な資料提供がないと協議会の意味をもちません。

特に将来交通量予測は、東京のまちづくりビジョンに関連する配分ネットワークや土地利用転換、予測の前提となる路線の配分条件としての発生集中交通量・料金抵抗・TDMとの関係・立体交差化などの交通状況の変化をどう考えるのかが重要です。これらの資料を示したうえで、多路線の整備状況も踏まえたケース別の予測配分を行ってほしいと思います。

また、費用対効果として、時間便益・走行便益・交通事故減少便益による経済便益を年間約3000億円としています。一方、費用は1kmあたり1000億円として約1.5～2.0兆円としています。これらは、極めて恣意的な資料といわざるをえません。実際には外環道路建設によるマイナス効果も予想されます。どのような根拠によって算出されたのか示して十分に協議すべきだと思います。以上の交通量予測や費用対効果は、東京圏全体からの広域的な判断だけでなく、より地域的な検討も必要かと思えます。広域的に有効だと判断だけで地域が犠牲となることには大きな問題が残るからです。

4. 自然環境等への影響について

外環道路のルート案からみて、世田谷区部分ではその位置が世田谷区の自然の宝庫である国分寺崖線と野川の間にあることが問題とされています。以下の事項を要望します。

今までのPI協議会の討議においては、自然環境への影響や景観についてほとんど言及されておりません。また、一部示された関係資料もごく限定されています。国分寺崖線周辺のみどりは貴重な自然資源であり、多くが風致地区にも指定されています。また、このみどりは長い間市民がその保全のために努力してきた結果でもあります。適切な現況の自然環境の実態と評価及び外環ができた場合の環境影響予測についてきちんとした対応を要望します。

特に、世田谷区においては国分寺崖線から湧き水がでて、それが野川の水源となっています。この水源調査並びに地下水脈の実態については、改めて正確な調査を実施するように要望します。また、国分寺崖線周辺には、都内では希少かつ貴重な絶滅危惧種を含む動植物が生息しています。これらの厳正な実態把握と影響予測も要望します。なお、インターネット等で示されている動植物の実態データは、日々観察を行っている市民から見ると多くの不備が指摘できることを付記します。

また、既定計画に示されている外環ルートでは、世田谷通りにインターチェンジが計画されています。この場合、区内の大部分が開削されることとなり自然環境への影響が心配です。

さらに、この地域一帯は東京都の景観基本軸にも指定されている都民共通の景観資源でもあります。外環道路がこれらの国分寺崖線の景観にそぐわないことが危惧されます。

これらの自然環境の調査や影響予測の作業は、是非住民参加で進めていただくように要望します。多くの地域事情に通じた方々、長年自然観察を行っている方々などの参加による公平で納得ができる環境調査の実施を要望します。

従来環境アセスメントは、事業者が実施して「何も影響がない」という結論のもとづいて実施されているように思います。新たにPI方式によって検討を進めていることにふさわしい住民参加による

自然環境実態調査と環境影響調査を、P I 協議会からの発意によって実施するように要望します。

私はこの画期的な試みといえる P I 協議会に大きな期待をもっています。より実りある協議が進むことを願ってこの要望書を提出するものです。また、P I 方式という新たな公共事業の検討方式は、P I 協議会に限定されるものではないと考えています。正確かつ公平な情報提供や調査、ワークショップなどによる住民参加の実施など、多様な方法を講じて幅広い討議を P I 協議会からの発意で進められることを希望します。

特に、P I 協議会のメンバーの母体である地域（自治体）単位で、協議会メンバー・関係自治体・専門家なども加わった地域住民による討議（仮称 地域 P I 会議）を進めることを提案します。それらの意見を持ち寄って協議会での討議を進める必要があると考えます。