

外環道路の構想について

新 守一

外環の構想について意見を求められれば、私は、この道路は構想段階から、計画策定、都市計画決定に至るあらゆる局面で、自治体の主体性を無視し、住民の意見を全く用いず、一見論議を尽くしたように、取り繕って成立された計画で、見方によっては人権無視もはなはだしく、しかもその成立も戦前の勅令をもって行われ、この決定そのものも憲法の理念に全く反するのではないかと思っています。

PI 協議会及びその後の沿線会議に参加して原点からの協議というものに加わりましたが、国及び都は、構造こそ地上部から大深度へ変更しましたが、ルートの変更については検討の話し合いにさえ入れませんでした。しかも、地上部街路の問題を持ち出し、本線が地上部になくとも計画上は付属道路は残るといふ詭弁としか思えない論理を持ち出され、反省して原点から考えると言ったのは一体、何だったのかと考えました。

私はこの構想には問題点が多いと考えています。以下いくつかを列挙してみます。

国や東京都は、この東京に流れこんで来る人や車を将来どうしようとしているのか判りません。このまま膨張を続けるのですか。

現在でも大問題ですが将来も含めての災害への危機管理は間に合いますか。

東京には高齢者も子供も沢山住んで生活しています。

現在の環境汚染は限界だと思っています。住民の多くは、これ以上の大気汚染や交通渋滞はごめんだと心の底から思っています。道路を新しく作っても車が集まってくるだけだと知っています。出来る限り住民の健康や安全を考えるべきです。

東京湾アクアラインと本州四国連絡道路の中間報告書を見せてもらいました。当初の計画との乖離に唖然としました。費用対策効果 B / C の考え方

の危さ、特に長期的展望の甘さにも驚きました。経済効果の視点だけでは国益までも誤ります。

しかも最後のつけが自治体や国民に廻って来ます。この二つの道路の抱える問題は大きな教訓です。ですからこの外環がどういう資金で作る計画なのかも大きな問題です。

尚、本州四国連絡道路は支出が収入の二倍で、東京湾アクアラインは三倍強です。

B / Cが道路建設のガイドラインだとすると練馬の現在の状況を考えます。当時外環の練馬部分については、アセスその他で問題は発生しないとされて来ました。しかし開通の当然の結果として周辺街路への車の侵入、渋滞。目白通りや谷原の大渋滞を引き起こしました。十年たって、今でも状況はあまり変わっていません。大気汚染、騒音、振動、歩行者の危険はこの外環によって加速されたものです。費用対効果を言うのであれば住民が生活を脅かされる実態は被害であり、反価値といえます。反価値をコストで割ったものDB / Cが、B / Cと等しければこの道路は住民にとって無価値であり廃止すべきものとなります。いずれにせよ、健康被害がもたらされる大気質の悪化と騒音、振動、市街地の車の氾濫による歩行者の危険は絶対に看過できません。

結論として、国や都が推進するこの道路計画は従来 of 両者の進め方を見ると、やはり経済至上主義、効率的発展のための一極集中主義の範疇^{はんちゆう}を出ていないと思われる。官僚諸兄が悪いのか、政治家が能力を失ったのか判らないが、この危機的な財政状況の中で、何を最優先にするのかよくよく考えて欲しい。住民の立場から見れば国土交通省、東京都が協力して、一般住宅の耐震、耐火構造への転換、市街地一般道の歩道、自転車道の整備へ向けて尽力して欲しいと思っています。以上のような理由で現在の状況ではこの構想に反対です。どうしてもこの道路を造りたいのであれば、関係自治体や住民と徹底的に話し合い、その考え方や危惧の念を理解して、そ

れを原点として注意深く計画を練り直すべきです。住民の側から見ると計画の別の視点が見えて来ます。