

= 第二次 P I 協議のまとめにあたって =

2005年8月23日

## 市民参加の都市づくりが鍵

P I 外環沿線会議 委員 武田 佳登

はじめに 東京外環の P I 協議は、約 3 年間に 100 回近い会議をへて、ようやく取りまとめの段階になりました。

しかしその内実は、(1) 希薄な都市観をベースとした住民意識むきだしの要求。(2) 多様な地域特性による認識と意識の乖離。(3) 各委員の資料要求に、敏速に対応できなかった国と都の当事者能力。(4) 意見開陳の場に限定し、明快さを欠いた会議の運営方式などは、違和感と苦痛の連続でした。

沿線住民は 20 年から 40 年にわたり、関越と外環の厳しい条件下におかれ、交通安全の確保、教育と生活環境の改善。権利制限と相続・業務継承。生活再建などをふくむ外環問題の、一刻も早い解決を期待してきました。

このような沿線住民のねがいに対し、今回の第二次 P I とりまとめが、ささやかな方向づけに終わったことを、委員の一人としてお詫びを申しあげたい。

練馬の轍を踏まぬために 練馬地域のうけ入れ基盤を未整備にしたまま、関越と外環の大津波に襲われた周辺住民の要求は切実なものです。これは、他地域の方がたの意識次元とは明らかに異なるものです。関係住民は外環構想と計画の併行論議による現実的な検証論議を期待し、外環問題の進展を求めてきました。

そのような練馬の実態にご理解を求めるとともに、他の地域の方がたが練馬の悪しき轍を踏まぬため、P I 協議のなかで練馬問題を検証し焦点が明らかにしました。今は小異をふくみつつも、カルテは明らかにされたと認識しています。

後は国と都の行政が手抜きをせず、「造って良かったといえる外環づくり」と「地域の都市づくりの基盤整備に必要な予算を」配分すること(この手当は、永年にわ

たり住民を苦しめた地域への償いであり、安易な費用対効果論は全く不要です。

また、身近な基礎的自治体である区市の行政は区民市民とともに、国と都に対し P I 協議で指摘された車公害と地域格差の解消を厳しく求め、区市みずからの都市づくりに積極的に取り組むべきである。

構想・計画・事業段階と事業後の P I 評価 P I 協議のなかで、国交省と東京都は構想から事業後の各段階で（環境影響評価の市民アセスを含む）P I 評価を実施することを表明しました。この内容は、会議録と第一次 P I 協議会の「中間とりまとめ」に集約し公表されています。抽象的かつ未回答部分が多い P I 協議のなかの、価値ある合意事項であり「外環 P I 東京方式」といえるものです。ここに特記し風化させぬことを、国と都および区市の自治体に強く求めておきます。

この構想から事業後にいたる P I 評価は何年か後の検証評価となります。これは、武蔵野台地の地域特性を生かした「豊かな緑と水と風の道を確保した都市づくり」に不可欠な作業です。各委員が P I 協議のなかで厳しく指摘し求めた、多くのアメニティー都市資源は、克明に記録されているのでここでは割愛します。

予測される作業スキーム 今後は、過去 3 年におよんだ P I 協議の総論的集約をふまえ、大泉目白通り・青梅街道・東八道路と中央高速・世田谷通りなどの各地域の課題に特化検討し、地元要求の概括的とりまとめが望まれます。

その作業内容は、地域の特性により異なるが、おおよそ（１）構想段階からの論議（２）構想・計画段階平行の施設計画等の検討（３）各段階の個別課題の検討などが予想されます。これらは地域ごとに一定期間の検討をへて、関係自治体の意向等を調整し P I 会議に報告され、とり扱い方針を協議することが望まれます。

補遺 時あたかも、わが国戦後 60 年の、行財政制度と公的資金の投資動向をめぐる制度疲労。既得権の横行腐敗と墮落の蔓延から、国民資産の適正配分と運用の転換という歴史的な大変革を、直近の国民投票に求めています。P I 委員の意識変革と行政改革の視座もここにあり、大いに注目しています。（以上）