

P I 協議会、会議の総括的な意見

(背景)

- * 平成 14 年 6 月、P I 協議会が設立されたが、なぜ P I 方式で話し合うことになったかを今いちど考える。それは 41 年の都市計画決定が、住民との話し合いがなく線引きをしたことに国と都は深く反省し、今後沿線地域の環境や生活に与える影響が大きい公共事業においては、「住民の意見を反映する仕組みを住民と協議して構築する」ことが確認されたことからにほかならない。国と都は、地域 P I やオープンハウス、各地域での意見を聴く会を開催し、住民の生の声を聴く等の努力を重ねられたが、これら多くの沿線住民の意見をどのように反映させ、計画を修正し合意をまとめていくかが「今後の課題」の大きな柱である。

(地域での P I の実情)

- * 3 年間を振り返って先ず申し上げるべきことは、練馬区が他の 6 区市に比べ突出した行為を行ったことである。15 年 1 月の「方針」でインターチェンジ無しを検討の基本とすることが発表されるや、これを不満とした当時の区長は、トップダウンで青梅街道インターと上部街路の整備を要望したことから、3 月の方針に追加されるという事態が起きた。

練馬区は、国と都と同じ行政として、ましてや地元の行政として、むしろ地元住民の意向を聴く立場にあるが、P I による原点からの議論をしている中その主旨にも反し、インターが立地される地元住民の意向を完全に無視し続けていることをここで今いちど断言する。地域 P I 等での地元住民の意向は、青梅街道インターの設置には絶対反対である。これは地元 P I 委員として地元意向を把握している立場としても事実と断言する。

練馬区は他の区と同様、地元の意向をまじめに考慮しインター反対を示すべきである。

いままで練馬区は、P I による原点からの議論を地元で一切行っていないという実情を本会議にも報告する。

- * われわれ地元住民が長年外環に反対してきたのは、計画線が市街化区域の住宅密集地にあるため、地域が分断され、地域が破壊されるからである。当時の建設省や東京都もそのことを考慮せずにいられなかったから、40 年近い間この計画を凍結してきたのではないか。

- * 青梅街道インター予定地の地元町会の者を代表するP I 委員として、立ち退く人も残る人も大きな被害を受けるため強く反対してきた立場からも、青梅街道インターが設置されるのなら、本線を通すことにも絶対に反対する。

(必要性の議論と地域の実情)

- * 練馬区は、大泉周辺の混雑解消のために青梅街道インターが必要と主張している。これに対して地元住民は、P I 協議会に提示された資料と区の資料によって検討した結果、必要性が大変低いことを数字で示した上で、インター設置によって新たな交通集中の発生が大問題であることを意見書として提出している。P I 会議に於いても外環の必要性の議論の中で将来交通量が討議されたが、大泉、練馬インターの利用交通量は2万2千台減ると推計され、また環八は本線が仮に整備されれば、青梅街道インターがなくても1万4千台減ると推計されているが現在の混雑を緩和するためには本線が早く整備されることによって効果は見込まれる。
- * 青梅街道インターを設置してしまうと、成田空港での立退拒否の例で見ると、本線工事にプラスして土地の買い取りにも膨大な時間がかかり20年、30年と延びるところか目処が立たなくなり大泉の混雑解消にはマイナス効果となる。
- * 本線が大深度地下方式であらたに青梅街道インターの設置は、1カ所1.5kを必要とする大工事となる。現在でもすでに道路許容量を超えた交通量の青梅街道と住宅密集地での工事による影響は計り知れない。専門家も不可能に近い超難工事になると疑問視している。
- * 車を持っている一部の人へのサービスのために、青梅街道インターに2千億円という巨費を投じて行う必要性は全くない。2千億円の金利を計算すると、年3%として60億円となるが料金収入の試算では年25億5千万円で、金利の返済すらできない。これでは費用対効果の観点からも、適正な公共事業とは云いがたいものであり、到底社会的合意がえられるようなものではない。次世代にまで借金を残すことになる。

(結論)

- * P I 方式による原点からの議論の主旨に沿い地域P I も行われるべきである。また、地元住民の意向に沿うこと、必要性の観点からも、青梅街道インターチェンジの設置及び上部街路には絶対に反対する。