

意見書

2005.8.23

栗林勝彦

(1) 国は、「外環の必要性」の一頁目で、渋滞緩和策としての外環の効用を、必要性の第一に挙げている。加えて、都市機能の選択的分散、拠点のネットワーク化という効用にも触れている。しかし、それでも全体的な論理構成がダイナミズムに欠けているとの印象は拭えない。それは、将来の都市構造に関するヴィジョンが説明出来ていないからである。

8月14日付け日経新聞で、「国交省の発表では、2030年時点で都市圏の9割が人口減少し、人口を維持できるのは東京、札幌、福岡など十一都市圏に限られる」と報じられた。また、7月の新聞では、「全国のうち東京都心部の一部のみが前年に比べて地価が上昇した」と報じられた。事実、地下鉄ネットワークの完成、超高層マンションの建設などから都心の生活機能が向上し、人が都心に回帰するだろうという有力な学説もある。一部を除いて、郊外電車の利用客数は横這いであるとの情報もある。これらの現象を見ると、都市化→郊外化→再都市化という東京の都市システムのサイクルの進化が顕在化しつつあることが見てとれる。

外環の必要性に関しても、このような将来的な都市構造の変化を織り込む視点が必要である。

(2) ビッグ・ディッグで有名なボストンのウォーター・フロント開発事業……外環 PI の手本の一つにもなっている……では、ボストン地区に居住する市民を最も重要な意思決定主体と位置づけたこと、また、開発のコンセプトやガイドラインにしても市民との対話を開始するための単なる手がかりと位置づけたことで、この計画が成功したと言われている。それは、人を中心とした文化的、社会的な生活の重視が成功の重要な要因であることを示唆している。

外環の場合、「外環の必要性」で述べられている必要性の理由を、ゆるぎない絶対的なものと位置づけようとしていることに問題がある。それよりも、必要性の理由を関係する住民と共有することの方が重要である。そのことによって、次の段階での関係する住民との話合いの展望が開けてくる。

(3) 環境問題は、外環道路のような都市施設とは対極の関係にある。周辺に居住する人々の営みから見れば、環境影響の回避は重要なファクターである。今回のアセスメント法に基づく環境調査は、外環という単体事業を対象に実施されたものであるが、これを基に評価に進むことになれば……技術専門委員会の委員長はそれに言及しているが……、環境影響の検討が矮小化されるというリスクを伴う。言い換えれば、アセスメント法に基づく環境影響調査という枠が嵌められているため、構想段階における外環計画

の妥当性を判断するという側面目的があるにもかかわらず、地域の累積的な環境影響など、外環を軸とする地域全体の環境影響を予測評価することに限界がある。

このPI会議を通じて、環境問題の中で、CO₂、NO₂のような客観的な基準値が設けられている項目については、曲がりなりにも成果が得られた。しかし、生態系のような定性的な評価にとどまる項目については、それが重要な評価項目であるにも拘らず、期待した成果が得られなかった。

都市における自然環境の保全に関する真摯な配慮は将来の重要課題である。とくに、世田谷の国分寺崖線と野川は、東京都の景観基本軸、世田谷区による風景軸に指定されている。ここは、自然環境の保全にベストを尽くすべき地域である。外環計画と環境保全は整合性を保つべきである。環境保全に的を絞って、地域住民と話し合う場を開設することを、提案する。

以上の理由から、現時点で国が掲げる外環の必要性の理由に関して、私は是としない。