

17-8-23

P I 外環沿線会議委員

濱本 勇三

## 原点に立ち戻ったP I 協議会・会議のまとめにあたって

## はじめに

平成16年10月21日付にて、私は「2年間 のまとめ（論点の整理と外環の必要性）」について報告致しておりますが、改めて原点に立ち戻ったP I 協議会・会議のまとめにあたって述べさせていただきます。P I 外環沿線協議会・会議は国家的道路建設事業に際し日本で初めて導入されたもので、「建設の必要性について初めに計画ありきではなく、もう一度原点に立ち戻り計画の構想段階から検討する」ことを基本としたP I 方式による行政側と住民側が対等な立場で外環の必要性から議論することとなった。その結果による、成果、課題もあるが一つの区切りとしてまとめたい。

## P I の成果

- (1) 三年間にわたり、行政と住民が対等な立場で、原点に立ち戻り、外環の必要性の議論が曲がりながらもできたこと。
- (2) 会議を公開することにより、問題点、課題が明らかになった。
- (3) P I の重要性、必要性が確認され今後も引き続き住民参加のP I を実施していくことが確認された。
- (4) 過去の行政の手続きなどについて謝罪があった。

## 問題点・課題

- (1) 原点に立ち戻り構想段階からの議論を行っているなかで行政側から平成15年1月、3月の二度に渡る地下構造方針案の発表や住民が必要性の議論のため「現地調査」を要望すると東京都は「環境 アセスメント」を実施するなど協議会を混乱させ、また外環の必要性の議論の真っ最中で平成17年1月からは外環計画作りに反映させる目的による「オープンハウスと意見を聴く会」を開催する、また技術専門委員会なるものを設立して「より具体的に検討を進めるにあたり、沿線住民や関係自治体等に示していく資料に関し、技術的見地から、その妥当性について審議することを目的とした委員会」とのことであるが、この委員会は7月3日まとめと称して一方的に「構想段階での議論を早急に総括して都市計画の変更まで進むべきで今後は具体的な計画に基づいて詳細な検討を進めるべきだ」と指摘したが、P I 会議ではこれから「まとめ」に入る段階前で、技術委員会に「P I 会議について構想段階での議論を早急に総括して都市計画の変更まで進むべきだ」と言わしめて、これに基づき国・都が P I 会議のまとめを促進する根拠にするなど無責任ではないか。この様に国・都は初心の目的を自ら放棄して、P I 会議を無視した行動を続けたことはP I 協議会、会議を軽視したもので信頼関係を失う重大な違反行為であり、たび重なる行政側の無礼も国家的事業の話し合いの場の途中と隠忍自重してきました

たが、この度の「原点に立ち戻った構想段階からのP I」については、住民側にとつては不満の残る話し合いであつた。

- (2) 行政側の人事異動により交渉相手があまりにも早く交代することにより、信頼関係についても検討する必要があります。信頼関係維持のためにも議論の収束時までには同一担当者の配置を国・東京都の責任者は全うできるよう配慮していただきたい。
- (3) 必要性の議論が十分まとまらなかった。「外環の必要性に対する賛否」について各委員の信義が不明確部分があり、結論を出す場でないことが本当によかつたのか疑問である。(P I協議会・会議が法律上認定がないための要因か)。
- (4) P Iの主な目的達成にはオープンハウス・地元住民との意見交換会が基本である、あまりにも形式的なやり方であり地元住民らには不満が残り残った。(真の意見交換等が出来なかつたと思われる) 国・都は構想段階からのP I協議会・会議を進めるためにオープンハウス・地元住民との意見交換会を行うべきところを「外環計画促進」のためにすり替えて沿線住民を扇動し、もう外環が出来るとの印象づける事になったことは大変重大な違反行為である。なぜそんなに急ぐのか
- (5) 議論に必要なデータが出てくるのが遅かつた、P I会議委員に納得させるため「技術委員会」を設置してその会の評価された資料が示された。  
(多くの資料は提示されたが住民の納得するわかり易い資料が不十分であつた)
- (6) 会議に時間がかかりすぎた。まとめを含め時間管理について考えるべき。
- (7) 「外環ジャーナル」は現在、行政側からの一方的な広報紙であり、今後は住民側も参画したP Iでの広報紙を今後作るべきと思う。(あまりにも「外環ジャーナル」は行政側の考えを入りすぎる公平性が欠けている)
- (8) 事務局の公平性から考えて住民側に対する配慮が必要である。
- (9) 行政側は会議の後半、外環計画に関する技術専門委員会を設置してP I会議に提案する資料について検討され評価された資料が提示されたが、住民側に対しても技術専門者を配置して対等の議論と議論の高度化を促進すべきである。今のままの議論の仕方では公平性が保持出来ない。(住民側にも公平な立場を保持持させるために、行政側は何をしなければならぬか真剣に考えるときである)。

## 必要性の議論と私見

### 1、主な 行政側からの必要性

(外環整備のねらい・整備効果)

- \* 道路のネットワーク化により、多様な機能を実現
- \* 道路の機能分担の適正化
- \* 自動車専用道路で、効率に大量の移動ニーズ対応
- \* 安全で円滑な幹線道路網が形成されると東京23区の大型車の走行量の減少、自動車の素行速度がアップ、環八の交通量が減少、首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量が減少する、外環本線の交通量約7~12万台/月
- \* 広域交通の利便性の向上(高速道路が連結されることにより移動、輸送の時間が短縮される)
- \* 経済効果(外環が整備されると年間3,000億円の経済効果が見込まれる?)

\*費用対効果は3・3、環境改善

など効果があると必要性を訴えますが住民側から申すならば

## 私見

(1) 昭和41年計画決定時の整備のねらい・整備効果の考え方、変化がみられない

当然外環以外の道路整備計画も39年間には変化があるべきだが？

例、39年前計画したルートがそのまま良いと簡単に行政側は言うが整備計画が長期間凍結されていれば時代の状況変化もあり整備計画の見直しがなされ、三環状の位置についてもよくよく議論をし、外環を造るべき必要性があるかどうか議論すべきで、都市計画決定している場所だからといって安易に決めるべきではない。昭和41年に都市計画決定というのがいかに災いの基であったのかということがよくわかったことですが、今、原点から初めて外環の必要性を議論するならば安易な行動は許されるものではない。外環が絶対に必要であるならばどこが一番必要な場所なのか、真剣に検討することが39年間建築制限等を受け苦勞してきた住民に対する礼儀であろう。(新しく決められた場所の住民には納得のいく説明が必要)

(2) 慢性渋滞の中に環状八号線の渋滞を問題化するが、これは練馬問題の一つであって外環の必要性の重大な項目ではない。また環八周辺的生活道路の渋滞についても同じ問題であり、整備しなければならない道路については国、都、練馬区が真剣に取り組むをしていけば解決できることで、あまりにも無責任な行政施策のつけまで外環の必要性にすることではない。(練馬問題解決については未だに明解な回答がないのが今の行政側の姿であることが残念である)。

(3) 東京湾アクアライン及び本州四国連絡道路の事業評価について説明を受けたが、事後評価についてはよくわかるが当初の計画施工段階での資料は不明のためよくわからない。しかし、事実今稼働している以上計画、施工段階で費用対効果については当然、何らかの形で現場に於いては発表・説明などがされていると確信する。資料がでないのは何か不信を感じる。(平成11年12月、東京湾アクアライン事業事後報告中間報告によると計画交通量25,000台に対して実績交通量は10,000台とある)

(4) 外環に関する交通量(交通需要)予測について質問致しましたが、再度確認したい。首都圏の環状道路は、北関東、圏央道、外環、中央環状、都心環状と第一湾岸、第二湾岸、東京湾アクアライン(横断道)等があり、外環本線の交通量は約7~12万台が予想されていますが、これは今事業中の中央環状新宿線やアセス手続き中の品川線が供用されると相当の交通量に変化するのではないかと思うのは私一人でしょうか。交通量予測は大変難しいものと考えられますが、しかし大事な事であることには変わりありません。施工後、予測違いが大きくならないことを願っている。

(5) 将来一時的には人口増も予想されるが、最終的には(外環が完成される頃)少子化になり人口は減少する。

(6) 自動車機能については今後20~30年後には大変化が起こる事が予想される。

(7) 環境問題については十分議論がなされなかった、特に、J・C・I・C周辺にて起こる

環境の変化や地下化に対する（トンネル内について等）問題点については、もう少し議論すべきであった

(8) 東名以南について

第12回PI会議にて方針が発表されたことについては一步前進であるが、構想段階における必要性の議論には時間的には間に合わず残念であった。

(9) 有識者会議でも提言されているように、整備しなかった場合の都市の生活環境や都市活動への影響など外環の功罪についても議論すべきとあるが、代替機能については国・都は当初から議論する気はなく住民側からの指摘についてのみ対応したようで、外環の必要性の有無を論じる前に国・都は代替機能について十分納得のいく説明ができなかった事は残念である。

(10) 利便性のみで議論すれば大変な効果と思われるが、今、地球の温暖化問題や近く起こる可能性が高いといわれている関東直下型大地震（7/23都内、近県地域において震度5発生）のことを考えるならば、これに対する対策として、今、稼働している一般道路（生活道路）、高速道路の改善整備を急がなければならない。また障害者が安心して生活できる道路整備が今一番住民に望まれている。この様な次元の違う問題は外環計画と別問題だといわれるかもしれないが、我慢するところは我慢をし利便性のみを高望みしないで現実を直視する。また国家財政を振り返っても約730兆円の赤字財政を考えると外環建設に1兆2,000億円以上の税金を使ってまで、今、本当に造る必要があるのか、国民一人一人が真剣に考えて見直すべき時期であると思われる。国・都はそれでも外環を建設する必要があると考えるのか。

(11) 外環の必要性の度合い

今回、PI協議会・PI会議の3年間の議論を踏まえ意見集約がなされ、学識経験者、経済界、各区市長・議会その他の幅広い意見を踏まえ国・東京都が社会的判断として、もし外環が利便性等から建設されたとしても外環の価値は「あれば便利だけど、なくても不便を感じない、あってもなくてもどちらでもよい外環」ではないだろうか。今は批判されても「外環計画を中止すべき時期である」と声を大にしてでも全国民に訴えるべきではないか。構想段階からの外環の必要性の有無にまだまだ様々な問題点があり、また賛成の根拠について色々と主張されている。しかし現況を考えるとこの外環道路建設に賛成されている諸氏に、もう一度考えを見直していただけないだろうかと訴えたい。

## 結 論

以上の理由で私は、国・東京都が「原点に立ち戻り構想段階からのPI」について、PI外環沿線協議会・会議において住民に対して納得出来る説明が十分なされていないこと、また現在の世情・国家財政から考えても外環計画は反対であることを表明致します。