

必要性の有無についての意見書

平成15年3月3日

PI外環沿線協議会協議員

濱本 勇三

私達、外環道路反対連盟は宗教、政党に属さない普通の市民が、国、都から急に突きつけられた難題に対処するため結成した団体です。36年前、東京都市計画地方審議会は、新設する外環東京部分は「7区市を通る現ルート案を採用し、高架式片側3車線の自動車専用道路を建設する」という案を、出席した委員の賛成54、反対50の僅差で決めました。

私達住民にとっては晴天の霹靂でした。このルート沿いには一部を除いて既に良好な住宅街が形成されており、約3千世帯が安穏な生活を楽しんでいました。その土地を分断するだけでなく、ルート内の住民は好きなところへ立ち退けというのです。密集市街地の住民に一言の相談もなく勝手に決めて出て行け、などという乱暴な話は戦後民主主義がかなり定着した当時はもちろん、明治時代の足尾銅山鉱毒事件で塗炭の苦しみを嘗めた、谷中村の昔まで還るような出来事です。

「そんな一方的で無茶な話はない。なぜ外環がこのルートを通らねばならないのか」。住民たちは自然発生的に立ち上り、伝(つて)を求めて調査を始めると同時に、地元の都、区、市議会議員や、国会議員に理解と支援を求めました。

その結果、超党派の反対運動に発展、'70(昭和45)年10月、時の建設大臣 根本龍太郎氏は参議院建設委員会で「地元と話し得る条件が整うまで強行すべきでない。凍結せざるを得ない」と述べ建設の動き中断しました。しかし、それはあくまでも一時中止であり、ルート内に居住する人たちは、建設が決まったら速やかに立ち退く必要があるのでコンクリート造や、地下構造、3階建の店舗、住宅、アパートなどを建てられません。当然売りに出せば価格は買ったたかれます。そうした物質的被害に加えて、いつ新しい工法が開発され、住み馴れた我が家を追い出されるかという脅迫観念にさいなまれ、心の休まる暇もない日々を過ごしてきたのです。

扇さん、石原さん。あなた方が一個人としてこういう状況に遭遇した時、「自分も自動車に乗るのだから」と、両手を挙げて賛成し喜々として愛する我が家に別れを告げられますか。それとも「根本とかいうオッサン」が下した凍結判断は間違いで、建設を強行するべきだったのでしょうか。

私権を制限された住民たちの苦痛が想像できますか。「せっかく店舗を改装しても、直ぐ移転するのでは投下資本を回収できない」……。迷っているうちに客が離れ、不振に陥った商店街があります。3階建のアパートを建てれば安定した生活ができる、と考えていたのに、その夢が壊れ途方に暮れている老婦人もいます。外環ルート内の住民が置かれた状況は、ダム建設で水没する予定地の人々とそっくりだそうです。あるジャーナリストはルート内の地域は「まるで大都会のダム建設予定地だ」と形容しました。

近年になって地下トンネル構造での建設が可能になったことから、外環必要論が再燃しました。当初、反対運動の先頭に立った方々の多くが高齢になり、今や

第二世代が中心です。わたしたちはこの長期に亘るシンドイ運動に振り回され、かなり疲労しました。こんな非生産的な交渉を次の世代にバトンタッチしたくありません。何とか自分たちの世代で結着をつけたいと願っています。

こうした状況の時、外国ではどういう方法で解決しているのか。ある新聞社の勧めもあり、自費でフランス・パリ郊外を訪れました。そこで公共事業計画を行政と地域住民と一緒に話し合い考える、パブリック・インボルメント（PI）という手法の存在を知りました。これは外環のように一地域の利害を超えた大きなプロジェクトを再検討するのに、うってつけのように思えます。私たちは外環問題をこの方法で、原点に戻って話し合いたいと切望しました。幸い行政当局も同意し昨年6月5日PI外環沿線協議会が発足した次第です。

ところがそのPI協議会で必要性の議論にならぬうちに、国交相は「大深度で施工する」などと一方的に表明、都知事も凍結解除を期待する発言をしました。関係者が原点から真剣に話し合いをしている最中に、その歩みが遅いとじて工事することを当然視し、工法に言及するのはルール違反ではないでしょうか。大臣や知事にはそんな権限が付与されているのですか。大深度でもジャンクション部分は地表に出ます。一人も立ち退かなくてよいのならば別ですが、この工法でも被害者は出るのですよ。また、騒音、大気汚染、景観など環境負荷は、ルート外で移転補償の対象にならない沿線の人々が受忍せねばなりません。

行政と政治家が自分たちの都合で30年以上も放置していたのに、実現の可能性が出て来たら、1カ月でも早い着工を急がす。そこには少数者・弱者を思い遣る政治家の姿はなく、自分勝手に高圧的な人間の存在が際立ち、寂しいかぎりです。

さて、本題に入りたいと思います。その前に一言申し上げますが、私たち連盟は何が何でも反対、と言ってる訳ではありません。本当に必要だということを受容すれば、協力するにやぶさかではありません。

いずれにせよ行政側には説明責任があるはずですが、ぜひ私たち、いや国民が納得のいく説明を聞かせてください（時間が限られているので多くは書面で結構です。以下の三点は口頭で質疑したいと思います。）

予測値は期待値である可能性が強いので、現時点で論争してもあまり意味がなく、時間がもったいないと思います。それよりも大切なことは行政の取り組む姿勢でないでしょうか。そこで、

- (1) 影響の度合いがはっきりしない環境要因が明らかになり、実際に供用され問題が生じたら、行政側のみなさんはその時点で「止めることも視野に適切な対応をする」と宣言できますか。
- (2) PI協議会が持つ意義です。需要予測も含めて数字は変動しがちです。実際の動きを見るまで不明な点が多いと思います。従って、PI協議会は建設着手でその使命を終わらせず、建設中、建設後も数字をチェックし、かつ約束が履行されているかどうか監視する機能を、持たせるべきだ、と思いますがいかがでしょうか。外国には先例があるようです。ぜひ検討して下さい。
- (3) 行政側が外環の必要性をこれほど強調し、時間も十分あったのに東名以南のルートが未だに公表されないのはなぜですか。

必要性についての疑問点

(順不同。以下書面で返答して下さい)

1. 計画作成時点から40年近く経ったが、また必要な理由は？。
2. 完成目標年度はいつか。
市川を始め千葉県内(葛飾区部分も含む)の進捗状況と今後の見通し。
東京区間はいつまでに竣工するのか。
3. 料金制度はどうか。
4. 3環状1setについて。
中央環状の進捗状況と今後の見通し。
圏央道の進捗状況と今後の見通し。
外環の占める位置(中央環状が出来ても外環必要な理由。圏央道は外環の機能を代替しないのか)。
3環状が完成するまでの時間と、それまでの間の各ルートの補完計画。
パリなど先進国で環状道路ができた結果の変化は？。
5. 並行して進めるべき交通政策。
外環JCTの周辺に通行車両増加現象が起こる。こうした誘発交通量にどう対応するか。練馬の混雑を世田谷に移すだけでは無意味。練馬(谷原)の解消策を具体的に明示せよ。
ボトルネック解消対策を考えているか。
沿線での駐車場増設計画の有無。
貨物配送時間の限定はするのか。
機転したら復元しスムーズな現行をするまでの時間が3倍にもなったトラック、バスの構造強化、或いは乗入れ禁止は検討しているか。
公共交通、TDM、JRなどの活用計画も明示を。
6. 環境問題と対策費
大気(JCT周辺の予測と対策。換気塔の規模・内容などの概要)。
水(地下水脈対策は万全か、調査手法の説明を)。
騒音(タイヤから発する音を軽減するのが最も有効だろうが、他にどんなことを考え実施するのか)。
景観(ノッポで無機質の換気塔は周辺景観を破壊する。何十年も成長した樹木も移植するべきでは)。