

## 東京外環道路についての意見書

2003.3.22

栗林勝彦

平成15年3月15日に「成城地域フォーラム」が開催され、この間の諸動向を踏まえて地域住民から外環道路の検討方法やP I協議会のあり方について、多くの意見が出されました。今後の検討にあたっての参考に意見書として提出します。

## 1. 沿線住民アンケート調査について

本年1月に実施された沿線住民アンケート調査は、ひとつの参考資料となるとは考えますが以下の問題点があり、この結果からだけで政策判断をすることは問題です。

- ①アンケート調査の内容や方法について、何らP I協議会での検討や討議を経ないで実施したことは大きな問題です。何のためのP I協議会なのか疑問が残ります。
- ②このようなアンケート調査は、今後の検討資料とするためには十分な情報提供や周知期間が必要です。今回、ほとんど情報提供がなくて調査が実施されたことは、多くの住民への折角の情報提供の機会をのがしたことが残念であるとともに、結果の有効性にも疑問が残ります。
- ③回答者の利害に直接関係する調査としては、回収率が1/4程度と著しく低い点が気になります。調査方法（郵送回収、秘密保持、調査期間など）に問題があると考えます。
- ④将来、最終的な政策判断にあたっては、民主主義の原則からいって住民投票のような取り組みも検討すべきと思います。その場合は、対象の設定及び十分な周知期間や情報提供を配慮する必要があります。

## 2. P I協議会について

P I協議会については、プロセスの不明確さに関して以下のような多くの疑問がだされています。新たな公共事業の取り組みとして極めて重要な意義をもつ場であると考えますので善処を要望します。

- ①今までの協議経過をみると、相互に一方的に主張しっぱなし、説明しっぱなしに終始しています。形式的に実施するのではなくて、公平かつ有効な協議の場とする必要があります。
- ②そのような場を担保するために、P I協議会などの進行管理を行い、市民と行政の間に入って調整する新たな有識者委員会のような機関の設置を要望します。その点では、既存の有識者委員会が、本来のP I方式の進行管理や適正評価という役割を放棄して解散したことは遺憾です。
- ③また、より実質的な討議や検討を進めるために、地域の状況を加味した区や市単位での「(仮称)地域P I会議」のような場を設置すべきです。地域による状況や条件の差が大きいと考えられるからです。
- ④いずれにせよ、P I協議会のような場では、それを推進する行政の資質や姿勢が大きく問われます。合意形成=社会資本といった認識のもとで、誠意ある積極的な取り組みを期待します。その点では「大深度地下活用」などの報道が、P I協議会と無関係に突然発表されるのは大問題です

### 3. 世田谷の環境への影響について

外環道路の予定位置周辺は、世田谷区内では貴重な自然環境の宝庫である野川や国分寺崖線があります。ここには、23区でほとんどみられないゲンジボタルやカワセミやカブトムシも生息しています。自然環境への影響について以下の意見がだされています。

- ①資料として提出されている「環境調査」は、多くの植物などがリスト化されていますが、目・科・種の整理がいい加減であったり不足しているデータもめだちます。また、リスト化するのみで評価や影響の視点がありません。再検討が必要です。
- ②この「成城地域フォーラム」には、長年、国分寺崖線周辺で動植物調査を継続しているボランティアの方が多数参加しています。自然環境の調査を市民参加で実施するように要望します。
- ③外環道路の自然環境への影響は、多くの住民が心配しています。計画や事業の決定前に、いわゆる計画アセスメントを行う必要があります。そのアセスメントは、市民が参加でき、検証ができる方法を講ずるべきです。少なくとも、その方法についてPI協議会で検討すべきです。
- ④その他、大気汚染、騒音・振動、防災をはじめ、生活環境全般への影響も懸念されています。時間をかけて、市民とともに計画アセスメントを実施することを要望します。

### 4. その他の質問や意見

その他、以下のような質問や意見がだされています。ご検討ください。

- ①一般住民には、外環道路はどんな道路で何のために作るのかについてのイメージがさまざまです。大深度とは何か、ジャンクションやインターチェンジがあれば大深度のままではすまないのではないかと、などです。正確な情報の提供を求めます。
- ②外環道路の必要性で最も強調されているのは、環状8号線の渋滞緩和です。しかし渋滞緩和につながるかどうかは、これからの社会経済条件の変化や類似事例での検証などを含めた十分な検討が必要です。今までのデータでは極めて不十分です。
- ③外環道路が決定したとしても、そのルートの変更が可能なのかどうかも不明です。計画事業を凍結した時点と現在では大きく都市構造が変化しています。多様な代替ルート案の検討も必要です。
- ④いずれにせよ、世田谷区内でのインターチェンジの設置は世田谷通りの現状をみても、環境への影響からみても非常識です。検討対象から除外すべきです。
- ⑤PI協議会をはじめとした住民意見の聴取・反映を前提としたうえで、この計画や事業のプロセスはどのような流れとなるのか、どのような都市計画の手続きが必要なのかを明らかにしてほしい。

以上