

必要性の議論について

2003.12.18 栗林勝彦

一年半続いている Ｐ Ｉ 協議から、外環に関する重要な問題が見えています。

道路関係四公団の民営化問題で様々な考え方が錯綜しています。東京外環道路については、公式な検討の対象とはなっていないものの、仮想されている通行料では建設費の償還は不能となり、将来の国民負担となることは明白です。

１２月１５日、小泉首相は、「必要な新規の高速道路計画については、出来るだけ国民負担を少なく抑える。」と発言しました。従って、外環をつくるとなっても、全国の道路計画の中での外環事業の優先順位を客観的に示す、高い公益性を世間に証明するなど、国民的な利益に適う事業であることを公知することが重要です。

また、外環完遂の観点からは東名以南の計画が問題です。東名・湾岸間を結ばなければ道路のネットワーク機能を果たせず、経済効果が生じないばかりか、東名ＪＣＴ周辺の交通負荷は増大します。この点は、世田谷区長も沿線７区市長会の度に主張しています。一方、国都は東名以南について、現在まで何の具体的な方針も示していません。

一昨年六月、国は将来の自動車交通量需要予測を公表し、全国の自動車交通量は２０３０年を過ぎて減少に転じると予測しました。しかし、外環の将来交通量については、未だ算出できていません。交通センサスに基づく交通配分によれば、環状８号線用賀瀬田間は渋滞が緩和されることになっていますが、それは将来予測ではありません。

環８の渋滞緩和のためにという外環建設の理由づけは、むしろ必要性の議論を矮小化させることにもなり、Ｐ Ｉ 協議の柔軟性を失わせることにもなります。本来、環８渋滞緩和の最良の方法は、環８の交通容量を拡大するか、環８を補完するバイパス道路を整備することです。

Ｐ Ｉ 的アセスメントとは環境調査箇所や調査方法を Ｐ Ｉ 協議会に相談することと考えるとすれば、それはアセスの在り方をミスリードさせることになります。今回のアセスは外環の無い状態でのアセスです。外環が出来ることによって生じる環境影響を回避低減させることに住民意見を反映させることが、Ｐ Ｉ 的アセスの本質的な在り方です。

このように、Ｐ Ｉ 協議には大きな問題が山積しています。これらの問題について国都が考え方を示し、Ｐ Ｉ 協議会において十分に議論しておくことが大事なことでないでしょうか。