

意見書

2004. 3. 4 栗林勝彦

外環計画のP Iは、様々な紆余曲折を経ながらも、どうやら、靡げながら見通しが垣間見えて来たようだ。今までの議論に関する一次整理を続けながら、地についての議論の白熱戦を期待したい。この際、外環計画は将来私たち住民の身に降りかかる問題であることを十分に認識する心構えが必要だと、あらためて思う。

このようなP I議論の節目に於て、再度、練馬の問題を取り上げることに、大きな意義があると思う。大泉以北の外環計画時に事業者（国都）が住民に約束したこと、また明らかにした将来見通しが、その後どんな結果を生んだかを確認することが重要だ。このような事例研究を現在の必要性の議論にトレースしてこそ、より実態的に問題点が浮上する。

言い換えれば、計画時に於て、地域住民が何を望み、何を懸念したか、そのことは計画にどう反映されたか、また住民が納得するカタチで解決されたかを知りたい。

国都は常套句のように、「外環は環八の交通渋滞を緩和する」「地下化によって環境影響の低減に役立つ」と云うが、私たちには検証の術が限られている。

交通量に関して、外環の断面交通量は6.6~8.8万台/日、環八は5.0万台（IC無い場合）と報告しているが、これは『平成11年度、道路交通センサス』に基づく交通量配分にしか過ぎず、自動車交通量の将来予測ではない。道路が増えれば交通量が分散し、それぞれの道路の交通負荷が減少するのは自明の理である。ある範囲の地域、外環の影響が及ぶ範囲と言ってもよいが、に於ける適正な道路面積の数値目標を想定するべきである。2002年の『自動車交通量予測』で、2030年頃から交通量は減少に転ずると予測されていることを鑑みれば、216, 217, 環八、外環の全てが揃った場合の地域の交通負荷を想定することが大切で、道路過多に陥ることを避けるべきである。

環境に関しては、第33回協議会で、「緑量を確保することが政策目標である」と、都は回答しているが、景観基本軸の考え方は緑量の確保だけを目的としているのではない。貴重な都市の自然環境の保全を目的としているのであり、そのためには特徴的で貴重な生態系や植生の保全を保証することが大切なのである。環境に配慮することは、地下化にして緑量を守れば良いという話ではない。

視点を変えれば、外環の必要性を考えるにしても、あるべき都市計画や地域の歴史、住む人の住み心地、地域特性などの観点も考慮すべきと思う。

今の「都市再生策」には、「豊かさ」は美しい景観からも得られるという視点がなく、フローのためにストックを台無しにしているとしか言いようがないと評する論者がいる。

サステイナブル・シティーという考え方が外環にも必要なようだ。