

意見書

必要性の有無（効果と影響）の議論を始めるに当たって、

(1)最近、新聞テレビなどで、道路建設費の償還問題や将来の自動車交通量予測の見直しが報道されている。従来の建設費償還方式は、破綻状態にある。大部分の高速道路や一般有料道路は、自力での償還が不能になっている。7月23日付け朝日新聞によれば、最も赤字の大きいアクアラインの場合、収支はマイナス424億円である。別な情報によれば、平成11年度の実績交通量は、平成9年に下方修正した計画交通量に対してさえ30.5%という状況である。しかも、公団は、交通量の増加を期待して、ETC利用車の通行料を23%下げる改正案を国交相に申請した（7月10日、朝日）。償還を先延ばしする手法だと、新聞は報じている。

東京外環道路でも、一部区間の建設費は1m当たり1億円にのぼるなど建設費は高騰していて、採算ベースに乗せるのは困難だと見られている。

一方、償還方式に代わる仕組みについては、現在、検討段階である。自動車道路のような公共性の高い事業は国が責任を持つべきだという反論もあるが、いずれにせよ、それは将来の国民負担になる。

国交省は、2030年以降、自動車交通量は減少するとの予測を発表した。これは、いみじくも、人口構成比の予測に類似している。

そこで、PI協議に入るに先立ち、行政は外環建設費償還の見通し、財源調達の見込み、外環利用車両数の見通しを明示すべきである。

何故なら、外環建設の必要性があるとの結論に達すれば、外環計画が具体化出来るという大前提があってこそその必要性の議論であり、実現不能であれば、そもそも議論をする必要は無いことになる。

(2)始めに、PIに於けるPI外環沿線協議会の位置づけ、また、協議会が関与するPIのありかたについて、協議員全員が確認し合い、必要な議論をしたい。とくに、行政の説明責任と住民の発言権利について、互いに約束すべきである。

その上で、

- ①協議会の議論を、どんな手段で広報し、それを聞いた市民の声をどのように集め、公表するか。
また、この場合、誰が、どんな立場で、何を言っているかを仕分ける基準の設定が必要である。
☆市民の範囲については、合意形成研究会提言の中で、若干触れられている。
- ②協議員以外の市民との意見交換の場の設定、意見集約の方法などはどう進められるのか。これらの合意形成を図り、計画に反映させることも重要な案件。各区市の責任分担も選択肢の一つと考えられる。
- ③協議会での話し合い、また、上記のような多方面の市民意見を、誰が、どんな基準で評価し、意志決定に繋いでいくのか。
- ④有識者委員会とPI外環沿線協議会の関係、それぞれの役割についても明確にすべきである。もともと、委員会はPIプロセスを管理することが主務である。しかし、8月9日の第9回委員会では、外環道路の必要性についても議論するとの示唆があった。二頭立の議論になり、議論が並立しないように配慮すべきである。
- ⑤上記のような話し合いのプロセスは、どの時点で終了したと考えるべきか。

(3)話し合いのテーマについて

先ず、以下を確認しておきたい。

行政が提出する資料を市民が吟味する時間が必要である。何故なら、市民は、資料に対して、市民自身の考え方を表明する権利を有する。

とりあえず、東京都が発表した「東京がいかく環状道路及びその周辺地域のまちづくりに関する調査報告書」に基づいて考える。同報告書では、移動利便性の向上、道路混雑の緩和、走行条件の改善などを外環の効果として挙げている。さて、

- ①予測値は結論のみが記載されているので、積算根拠を示してほしい。
- ②調査対象地域が沿線に限られているので、広範な交通量予測の一つとして、誘発交通の予測を示してほしい。
- ③圏央道、中央環状道路との関連を示してほしい。
- ④現在、東京都が推進しているTDMについて説明してほしい。

また、TDMの一環として、JR貨物線やエイトライナーの流通機能の効果や問題点を検討項目としたい。以上は、前回配布された「効果と影響に関する資料」に対する追加資料として要望する。

2002.8.19 栗林勝彦