

欧米には「計画段階」でのアセスがあるといわれている。日本でも近年そのような発想は出てきてはいるものの、未だ実現に至っていない。

その目的は、計画されている事業の必要性和妥当性乃至合理性を国民・住民が合議し、その理解の上に立って関係住民の同意を得、事業を進めるというものである。

そこで、先ずこの道路計画の合理性・妥当性について触れたい。見解書P. 108に示された事業者の住民を嘲るにも等しい見解について考える。

私たちの3・3・8号線に関して考えてみると、「計画段階アセス」などない時代に、計画発表と同時に異議を唱え小平市と東京都に請願を提出し、共に議会全会一致で請願が採択され、特に昭和41年の都議会では「住民の願意に添えるよう努力されたい」との付帯意見が付されたのである。その本旨は、見解書P. 82⑩～⑪に記載する現道のない、見解書P. 81①～⑨に記載する主に住宅地を通過する当該道路計画が住民にとって無謀なものであると認めたのであり、我々住民はそのことに期待したのであった。

1. ならば何故事業者はその結論に沿った行動をしなかったのか。

見解書では先ず、①平成5年に当自治会が提出した「計画再検討」の請願を都市環境委員会や建設住宅委員会で審査して不採択にしたと述べている。事業者が何らの提案もなさず、我々の請願を単に不採択にしたから事はすんだという問題ではない。折角再検討をと申し出ているのにも拘らず再検討を怠った。行政の怠慢を如実に物語っている。

②さらに、平成7年に出した「建設反対」の陳情も不採択としたから、先の昭和41年の請願採択は消滅したといわんばかりの見解である。これこそ我々が時代を見据えつつ、住民自らが再検討をし提案をしているのであって、請願採択の主旨が全く理解されておらず、行政の責任こそ問われるべきではないかと思料する。

2. 当時の都計審の議事録を見ると、「都市の機能増進を図るため」となっているに過ぎず、言わば道路を造ろうとする人々の事業計画承認のための都計審であったとしか考えられない。
3. その後時の経過と共に必要性については表現が色々と変化してきた。それは時々の社会事情に照らしたものであって、いかにも道路が必要かを訴えてはいたが、住民を納得させるものではない。我々は計画決定から30年過ぎても施工されないこの道路計画については、今から20年前既にこの道路は不要と考えていたのである。
4. 時代の経過でいうならば、妥当性・合理性に欠くいくつもの現象を挙げることができる。

①人口は減少の一途を辿っている。2050年には人口がピークであった2004年比で

1/4以上減少の9,515万人になると予想されている。

②国の借金だけでも1012年度末には1030兆円にもなろうとしている借金大国である。明日はわが身のヨーロッパの信用不安ではないか。国際の格付けも最低は5段階目のA+（シングルAプラス）に成り下がった。その理由は、債務残高がGDPの2倍を超え世界で最も比率が高いことと、財政再建の取り組みが遅れていることとされている。今更新しい道路など造っている余裕はないはずである。

医療の現実も社会保障費の減額から、在宅介護と称して大変な事態になっていることは皆さんも承知の通りである。

③既存の社会資本の維持管理費だけで今後50年間で190兆円必要だとの試算がある。国の予算

投資額が変わらないとしても、2037年には維持管理費さえ賄えなくなると結論。

④見解書P. 33②で交通量予測の算出方法を述べているが、東京都における交通手段のトリップ数を見ると、1998年～2008年の10年間で自動車は7%の減少であり、一方、鉄道は24%も増加している。勿論鉄道以外の交通手段（バス・自転車・歩行）も全て増である。つまり、都民は自動車を敬遠し公共交通にシフトしていることが明らかである。このことを予測評価ではどのように勘案しているのであろうか。

⑤道路を造って土の平面を奪うことは大気環境を悪くする最大の原因になる。その証拠に、大気中のCO₂の月単位での平均濃度が400ppmを超えたと報じられ、年平均気温は日本を含め世界的に上昇の一途にあることが明らかにされている。原因は当然森林の減少や化石燃料の使用に歯止めがかからないことである。舗装道路を造ることは環境悪化を増長させることは云うまでもない。見解書P. 34では資源の再利用にしか触れず、肝心の地球環境への影響には言及していない。

振り返ってみると、平成5年（1993年）に「世界に誇れる21世紀の生活都市を目指して」と題して第2回の多摩北都市会議が持たれ、アメリカ・イギリス・フランスの各国から学識経験者を招きワークショップを開いた。この時「庭園都市構想」が提言されているが、問題はこの時に指摘された内容である。即ち、現行の都市計画制度と土地に関する法律では構想の実現は容易ではない。改革の一端として計画の代替案として考えられる選択肢や望ましい実現方法について情報が知られることが重要であると指摘している。先に述べた「計画アセス」の提起である。更に、現在の様相で都市化が進行した場合には、騒音・排気ガス・歩行者や自転車への危険性といった道路環境が一層悪化する。新しい幹線道路沿いに、車に依存した商業開発が行われ、街の中心部への活動が弱まる。現在計画中の幾何学的なグリッド状の道路が伸びるに従い、地域の特色は失われていくとも指摘しているのである。当に道路行政を総括した意見である。

たった一両日の考察でこのように素晴らしい判断を下されたにも拘らず、日本の行政には全く生かされていない状況は嘆かわしい限りである。これらのことを考慮し現代に生きる我々が、将来の世代に何を残すべきかを真摯に検討し、当計画道路は見直されるべきだと考える。

以上述べたように、当都市計画が策定されてから50年間の時代背景は、全く様相を異にしていることが明白である。当該地域が緑豊かな武蔵野の自然に囲まれ、環境にやさしく人々が安らぎ快適な生活を送れる場所であるにも拘らず（小平市第3次長期総合基本構想で言っていること）、ここを道路ごときもので破壊しようとするのは許されるものではない。この大切な大地には先ず人間が居住するということを忘れてはならない。

そもそも環境影響評価を行う理念及び目的は、見解書にも再三登場する環境基本計画や評価条例に明らかなように、「環境に関する影響を可能な限り回避又は低減する」ことにある。とかく、構造物を造ることによって考えられる環境影響のみが考えがちなものであるが、構造物を造らないことによる環境の保全という考えがないように思われる。従ってB/Cの発想がない。人間は今日まで自然支配の虜になって環境を破壊してきた。その結果が今日見る地球規模での異常なのである。

即ち、「自然への回帰」が叫ばれる所以である。

3・3・8号線に関わるアセスの結論が、微視的な視野に基づいて、しかも正しいと思われない数字によって分析され、「環境に影響はない」、「影響は少ない」、「環境基準をクリアーしているから問題ない」

との表現に満たされた環境影響評価書は、住民を納得させられるわけではない。

公述申し込みの際の主旨の冒頭に戻って、評価の疑わしい点を数点付け加える。

- ① 車の交通量の予測が過大である。見解書P. 31～P32に、人口・GDP・乗用車保有台数の伸びを勘案したと述べているが、誘発交通量はさておき、該当するものはない。よしんば、この一部について数年先までの伸びを肯定したとしても道路を造る理由にはならない。
- ② 3・3・3号線の存在について、その道路構造が明らかでないとの理由で、大気汚染・騒音・振動などではその影響を無視し、評価書には触れられていないが、計画交通量の予測には評価書P. 77⑮～⑯でその完成を見込んでいるのは如何にもご都合主義ではないか。
- ③ PM2.5の環境基準が示されているのに評価されていない理由は、見解書P. 37に述べられているが、環境基準が成立し、測定中（見解書P. 28）ならば、住民の意見（見解書P. 38）も提示されており、環境基本法第16条に照らしても都は積極的に予測評価すべきではないか。
- ④ 生活道路への車の侵入が少なくなるというが（見解書P. 20）、具体的に示されていない。我々は寧ろ益々増えるのではないかと予想する。見解書では今其処に住んでいる人々のデメリットなど微塵も評価されていない。
- ⑤ この道路を含め、五日市街道・府中街道・青梅街道によって作られる三角地帯に取り残される人々への環境影響評価が行われていない。見解書P. 75～76⑨～⑭の見解は、単に点として評価しているに過ぎない。当に棄民地帯と認めているのか。
- ⑥ 少子高齢化社会に向けて、避難のためという道路よりも50年間培われてきたコミュニティの維持のほう遥かに重要であるのに、見解書P. 98では分断されることはないと述べており、それを破壊することの重要性は全く省みられていない。
- ⑦ 見解書P. 55で、緑の増減は1.16haで同じだから影響はないといっているが、玉川上水や中央公園の雑木林は、植樹帯で代替できるものではない。森と街路樹では緑の質が違う。また、200～250人の土地所有者が育てている緑を奪うことは、市の長期基本計画で宅地や空閑地の緑化を目指すことを謳っていることとも相反する。
- ⑧ 見解書P. 30に述べられている計画交通量の予測推計に使われたとされる「計画されている大規模開発」の内容を明確にされなければ、計画交通量の正否の判断が出来ない。

最後に、真実を歪めているアセスはやり直し、適正・適切な予測評価を下すことを提言する。