

提出日 2013年5月17日

第14回話し合いの会における東京都及び国土交通省の回答に対する意見

構成員 古谷 圭一

1. 議事録 p. 18, l. 4-9 安西答弁 「安全な歩行空間というのは、…狭いほうが安全というようなお話だったかと思います。吉祥寺通りや井の頭通りのほうが危険ではないかというようなご指摘だったと思いますが、我々としましては歩道と車道を分離することは非常に重要なことだと思っておりますので、このような資料にさせていただいているということでございます。」

これは、理由を述べずに原則論を振りかざしての一方的な発言であって、安全な道路を危険にするやり方だという住民の実際の意見をどう評価するかを答えないのは、すれちがいのみで、住民と話し合いをする意志がないこととなります。まず、理解できるような回答(質問をどう評価し、分離の重要な理由、互いの違いの原因の説明)をし、お互いが納得し合ってどのようにこの矛盾を解決して行くかを話し合うべきです。これが「話し合い」の目的のはずです。これらを回答して下さい。

2. 議事録 p. 18, l. 17-20 安西答弁 「今回、この話し合いの会が外環の地上部街路を対象としているわけですが、当然、周辺の概成道路等の整備のあり方というものも大切だとももちろん認識しております。今回は地上部街路の話し合いの会ということで、地上部街路にクローズアップしている形になっております。」

地上部街路にクローズアップすれば、それに関連する道路についても触れるのが、本当のクローズアップではないでしょうか。関連性に触れないでそれだけを述べるのは、都の施政全体のバランスを考えないで、担当課題を強引に進めるのにもっとも有効なコスイやり方ですが、これを提示される人がデータを理解するためにはそれに関連している計算の前提を提示しなければ、住民にとって意味がわからず、貴重な時間の浪費に過ぎません。そのための質問ですが、その答えになっていませんので、周辺道路の完成度と予測交通量計算との関連性を説明して下さい。

3. 議事録 p. 20, l. 4-14 小口答弁 「まず、平成21年4月に国と都で公表した対応の方針の中には、女子大通りなどの拡幅を含めて周辺道路のあり方について検討し、必要な対策を進めるよう努めるというようなことをお約束させていただいたところがございます。東京都では、概ね10年で優先的に着手、または完成させる路線を選定し、整備を進めているところでございます。・・・概成道路ということで、繰り延べしているわけではございません。」

この答弁は、原則論を述べているだけで、具体的に外環-2に周辺の概成道路の整備、または、その遅れによって交通量がどう影響するかの答えになっていません。私たちに理解でき、納得できて、ともに良い計画をつくるための建設的な回答をして下さい。

4. 議事録 p. 20, 下から l. 9-1, p. 21, l. 1 小口答弁 「古谷さんの資料にも、「少なくとも10年間のブルーシートは緑化ですか」というようなご質問というか、意見が出ましたので、それについて東京都からお答えさせていただきます。ご指摘のとおり、街路整備を進める上でまとまった空間の用地取得後に工事を着手していくということはお指摘のとおりでございます。一定期間は空地状態で管理する可能性ということは当然出てくるといったところですが、しかしながら、都市計画道路の効果は10年という単位ではかかれるものではなくて、当然、将来世代に引き継ぐ財産でございます。また、空地の状態が10年という指摘でございますが、事業ごとに事情も違いますので、一概に10年という固定された期間でないことだけはお指摘させていただきたいと考えてございます。施行方法などの工夫で空地期間を短くすることも可能であるのではないかとこのように考えております。」

古谷質問では、少なくとも10年間のブルーシートの偽の緑化についてのもので、10年という固定された期間を述べていません。現在、地球環境において問題になっているのは、約10年(街路樹の生長を考えれば、30年以上)後のことではなく、現在一刻も必要とされている少なくともここ10年が、緑がもっとも大切な時期のはずで、「100年の計」の大切さはわかりますが、空虚な原則論で回答されては質問をした意味が無くなります。最初の10年間のマイナス緑量はどのくらいなのでしょう。

5. 議事録 p. 34, l. 10 辛嶋答弁 「基本的な認識としては大深度地下利用を前提としたアセスメントを実施してございます。」

諫早湾干拓工事でも粗雑なアセスメントが行われて、そのため、現在、前にも進めず、後ろにも引けない状態で環境の悪化が進んでいます。大深度法の適用例が神戸でのわずか100mの区間のものであるのに、外環本線、全長9kmの過去最大径トンネルについてのアセスメントは、同様な粗雑さですが、(具体的に、私が、武蔵野PIでは、中央ジャンクション付近の地下水位の変化予測計算におけるインプットデータの誤りを指摘したことをご存じだと思いますが、それが伝わっていないのなら、PI会議はその場限り住民対策であることとなります。) 技術系公務員としての責任は取れるのでしょうか。(土木工学会、土木工学者の倫理規定参照)