

## 「圏央道・高尾山から日本の公共事業を考えるシンポジウム」

### 司会

環境三四郎 教養学部 2年 渡辺喜敬

### パネリスト

高尾山の自然を守る市民の会事務局長 橋本良仁さん

明治大学教授 市川宏雄さん

環境総合研究所 青山貞一さん

### ～自己紹介～

司会「専門は何でしょうか？圏央道・高尾山に関する意見、これからの日本の公共事業のビジョンは？」

橋本「高尾山の自然をまもる市民の会、高尾山天狗裁判の原告団、全国道路公害運動反対連絡会の事務局長をやっております。このような場が開かれ、お招き頂いたことにお礼申し上げます。1945年、北海道の旭川、大雪山のふもとに生まれました。20年間電機メーカーでI・Cの製造や開発に従事してきました。18年前に国定公園高尾山にトンネルが掘られるという圏央道計画が発表されてからこの運動にかかわりをもつようになって、そのために会社をやめることとなり、現在にいたっております。

公共事業というものが突出したものになっており、そのために日本は700兆円近い債務を抱えています。最近見直しが図られている道路公団ですがその借金が国民にかかっていますし、若者たち、孫や21世紀以降の人に付けが回っていきます。環境先進国ではナショナルパークにトンネルを通すなど考えられない野蛮な計画であり、圏央道計画の是非はともかくとして高尾山ルートは通ってほしくはありません。高尾山は全国にもまれな植物豊かな山、都会の人たちにとって無くてはならないものと思っています。」

市川「私は東京の計画を作っている立場で、圏央道そのものではなく東京圏、首都圏のこれからの方向はどう考えていくかという説明をしようと思います。もともとの出身は都市計画で、現在は都市政策をやっており、東京都の都市計画審議会の専門委員として、これからの東京の都市構想にかかわってきております。

（パワーポイントを使う）この映像は東京都ではなくて、国の第5次首都圏基本計画でされたこれからの東京の都市構造です。国は常に首都圏を分散しようとしてきました。しかしその目論見は達成されず、現状追従型の、つまり都市の状況を前提にして計画を作ってきました。第5次首都圏基本計画の特徴は、東京都市圏の中核都市、業務核都市を作って地域の核を作るというものです。首都圏への集中を外に出したいというのは、第1次から第5次までの一貫した計画です。

次は、東京のこれからの都市の姿、首都圏内部の都市構造です。集中を郊外に出そうと様々な政策をしてきましたが、経済活動、都市活動が集中してしまいました。そのたびごとに、是正しようと政策が追随しました。東京は郊外に出て、特に居住地はスプロールという形で郊外にでました。本来はロンドンのように市街地周辺にグリーンベルトを作ってそこはいっさい開発しないということにしたかったのですが、日本の場合、土地所有者の権限が強いこともあって緑地帯の設定は失敗し、全部スプロールで広がってしまいました。結果として都心3区、5区の住民が出て、さらに、80年代後半に業務地需要が高いことが予想されて地上げが起きて、周辺部へと開発は広がった。しかしバブル経済が崩壊して、都心回帰という現象が起こり、人々は都心に戻りつつあります。これは業務地需要が高いと織り込みすぎた都市開発に対する反省であります。もう一つ大きな理由がありまして、今までは人口が増える、開発圧力が高まるという長い歴史がありました。ところが、人口は2007年にピークを向かえあとは減っていく、戦後初めて人口の外側に向かう圧力が止まる状況がいま出ています。今までは多くの計画が現状追随型の計画で、計画よりも開発・発展が上回り、常に政策が後手にまわってしまった。しかしここで政策が開発圧力を抑制しながらできるチャンスが訪れたと言えます。

センターコアと呼ばれる部分は環状道路の内側で今までの都心とは違う概念で、業務地機能だけではないとされます。業務も居住も文化も産業も含めた融合体としての地域を作ろうという考えです。その外側に緑とうす緑の地域がありますが、ここは木造密集地帯で、緑地帯形成の失敗したところでもあります。ここをどうするか、東京の一番かかえている大きなテーマです。その外側に核都市連携都市軸があります。今回の圏央道に関係した地域で、業務核都市の郊外にある拠点をバランス型にし、衣食住近接型の都市を作っていくところと考えています。首都圏については放射状の方向の交通網の整備水準が高いのです。それにたいして環状方向が遅れています。センターコアのふちにあるのが現在建設中の首都高の中央環状道路で、緑のところにあるのが外郭環状道路、さらに核都市の外側をつなげるものが圏央道。バランスを欠いた都市交通体系に東京がなっていることは確かですが、大都市というのは外側の環状方向の交通網が交通の流入を抑え、中に入れないのが常識です。東京ははじめから中に入れてしまった部分が大きい。分散政策をしていながら、そういう交通体系を先に作ってしまったことは結果的に一極集中を進めることとなりました。

しかし一極集中自体は悪くはなく、そのメリットはたくさんありまして、そのメリットを受けていながら一極集中から発生する外部不経済である都市問題、環境問題について文句を言う、良い部分は置いといて悪い部分だけ言うということがかなりあります。それを一極集中が悪いという言い方をされることがありますが、本来は良い面と悪い面の両方あるということです。ここに海外主要都市の環状道路の整備状況の図がありますが、ロンドンの場合は二つの環状道路があり、99%が完成、パリの場合は三つの環状道路が合って、4分の3が完成、ベルギーは一つあって、ほぼ出来上がっています。東京が考えている環状道路は、首都高の中央環状道路と外郭環状道路と圏央道と三つの環状道路があって、でき

ているのはその 2 割です。ロンドンの都市圏は 1200 万、パリは 1100 万、東京は 3300 万抱えています。そのことを考えると、首都圏の現在の交通体系において三つの環状道路ができないことで様々な問題が起きるのは確かです。構造的には環状道路はなくてはならないものだとは私は考えます。」

青山 私は大学を出てから 30 年間、環境問題の研究と実務をしてきました。最初は特殊法人、その後地球環境問題で有名な「ローマクラブ」の日本事務局に 9 年おり主として環境アセスメントの研究をしておりました。その後、環境コンサルタントを經由し、1986 年から今の環境問題専門のシンクタンク、環境総合研究所を設立しました。

今の時代、環境問題を考えない都市計画・街づくり・国土計画などありえません。しかし、他の国が環境と調和した経済を考えている中で、日本では経済優先、しかも江戸時代から続く一極集中を戦後も追認しています。道路、ダムなどの公共事業について言えば、諸外国に比べ日本は GDP 比で 2 倍から 4 倍、面積比でヨーロッパの 10 倍、アメリカの 300 倍もの事業費をつぎ込んできました。問題は膨大なお金がつぎ込まれたことだけではありません。大規模公共事業や都市計画をやっている人の脳裏にほとんど環境問題のセンスがないと感じることで。

他方、土木系事業に環境配慮をおもり込むべき環境アセスメントは、こと日本では歪んでおりほとんど役に立っていません。国家環境政策法（NEPA）と呼ばれるアメリカの環境アセスメント制度と、日本の環境影響評価は同じアセス制度でも異質です。日本の場合、公共事業を国、自治体が強引に推し進めてきたわけですが、アセスの本質であるはずの代替案の検討も無く、相対的な評価もありません。計画の早い段階からの住民参加もありません。

通常、土木計画は構想基本計画、整備計画、実施計画、建設・共用計画と時間をおって進みます。アメリカですと、計画に柔軟性がある段階で環境配慮ができるわけですが、日本の場合は整備計画、実施設計など、比喩的に言えば明日から工事がはじまる前日になって環境調査や数字上のつじつま合わせをしているのが実態です。しかも事業者からのコンサルタントへ調査業務の受注も問題です。談合と言うと土木工事だけと思われがちですが、現実にはアセスのような工事以外の調査などにおいても業者間だけでなく、官製談合と言って、役所の担当者の暗黙の了承のもとにどこのコンサルタントがそのアセスを受注するかが決められている場合も多いと思われます。本来、第三者的な立場で公共事業がもたらす環境影響を予測、評価すべき、アセスなどの環境調査が、政の意向に沿わないコンサルタントは入札にも参加させない現実があるのです。

官僚主導で計画を推し進めるうえで環境アセスメントも使われてきました。そこではまともな、住民参加、合意形成も行われていません。アメリカでは行政手続法が 1946 年に、情報公開が 1967 年に出来ています。日本は情報公開法が 2001 年になってやっと動き出しました。法整備が米国に比べて 30 年から 55 年遅れています。このように、日本では事業

が先行し、情報公開、住民参加、合意形成、環境アセスが後付でしかなされていません。これは行政の責任というより立法府の責任であり、さらに言えば国民が欲せず、大部分を行政にゆだねていたのが原因と考えています。

20年以上環境庁、建設省、東京都、横浜市、川崎市など国、自治体の環境政策、公共政策といった政策づくりにかかわってきましたが、このような日本のゆがんだ実態はいつころによくないのです。私自身、この10年間は、立法府、国会に法律を作る過程でNGO、NPOをつくり、政策代替案、立法代替案の作成など立法プロセスに関与してきました。この5年は行政訴訟、民事訴訟に証人として出廷し第三者的立場で調査をもとに証言するなどして住民側を支援してきました。なぜ政策提案、立法提案が実現しないのかを実態に即してお話できたらと思います。」

### 論点1～経済効果～

司会「圏央道によって、経済的に得られるもの、失われるものは何なのでしょう？それらの比較考量はどのようになされたのでしょうか？」

青山「東京都は戦後、グランドデザインとして東京都の円周に緑を配置し、スプロールしない、大きくならない東京を描いていたはずですが、結果的にこんなに大きな都市ができてしまいました。都市の規模だけから言えば、環状系道路は必要なのかもしれません。しかし、現在の時点、つまりあとから作るには多くの問題があります。一つは環境問題もう一つは首都圏50キロ圏内の土地利用が変わってしまうということです。新たな社会経済的な拠点ができることで、交通量が増え、環境がわるくなってしまうことが考えられます。環境は経済的な効果と同じくらい大事なものですから、それを考えた場合にどうなのかということの問題提起したいと思います。」

橋本「一つ頭の中で転換をしなければならないと思います。全国の都市バスは年間1兆2千億円くらいのお金が使われているのですが、これを全部国で出し、タダにしてしまうというような政策はどうでしょうか。これだけではばかげた政策ですが、言いたいことはそういうお金が全然無い国ではない、ということです。一方では年間10兆円以上公共事業に投入する国ですから。そのお金をどこに投入すべきかをまず考えていったほうがいいと思います。また最近若い人たち、特に20代から40代の自殺者が増えているのですが、このようなことが起こる日本という国は一体どうなっているのかと思います。

こういう切り口で考えると、圏央道による渋滞解消で2兆円の経済効果があげられています。その中でも私がとても認められないのは、道路整備のために住人に立ち退かせるわけですが、土地の取引が起こるから土地の流動化が起こって、2兆円の経済効果が起きます。これはとてもその住民にとって嬉しいものではありません。都市の豊かさというの

は、市民が、安心して暮らせるというのが一番大事なことなのではないでしょうか。長い間住んでいる土地を追い払われる、それが本当の公共事業と呼べるのでしょうか。その点で真の公共性を問うていかなければならないと思います。高尾山は大変豊かな価値をもっています。これこそ公共性の高いものだと思います。21世紀においては、いまさらということかもしれませんが、環境問題を優先していかなければなりません。日本ほど公共事業に対して反対運動が起こっている国はありません。都市計画のあり方そのものに大きな問題があるように思います。」

市川「青山さんに指摘されたのですが、私も海外が長いので、環境問題が前提になることはわかります。但し日本の場合、そもそもではなく、やっといまそのようになったという現象をお話したわけで、表現の違いだと思います。

公共の利益をどこに原点を置くかを決めない限りみんなが公共という。その話が先ではないでしょうか。環境を守ることを前提に考えることは、全ての公共のメリットは環境にあるという。平行線ですとやっていくのか、接点を作っていこうと考えているのかが私には見えません。」

司会「まとめますと青山さんがおっしゃっていたことは問題の妥当性を考えていくときに経済効果が優先されて、環境という要素が後回しにされるのはどうか、橋本さんがおっしゃられた側面は、公共性というのは地元住民が安心して暮らせるというものだから、それが失われて経済効果がいくらあってもあまり意味が無い。市川さんは、公共性の中身をもっとみんなで吟味する必要があるのではないかとおっしゃっていたと思います。」

司会「これからの公共事業では、どの側面での経済的効果が求められ、一方、失ってはならない利益とは何なのでしょう？効果・損失のバランスはどうとていけばいいのでしょうか？先ほど挙げられた公共というものを含めて、これからの公共事業で、経済効果のあるべき側面をお話ください。」

市川「橋本さんがおっしゃるのは、環境面を含めて地元の人が安心して生活できるのが大事であると。八王子市側の意見は、地元の陸運業者や具体的に産業を動かす人が安心して生活できるようにしたいと。両方とも安心を言っているわけです。解決点を求めるように話をすすめていくのなら都市にとって何が大事かということから話を進める必要があると思います。都市にとって今、環境が大事というのがやっと日本人がわかってきたというのを切に感じます。今までの日本は開発して都市が発展する際に環境をどう守るかという議論が弱かった。意見を聞くといってもそこらじゅうに意見がある。何が重要なのか、環境問題もそうですが、ほかにもいくつかあってどうやって接点を持つかという議論を住民側がしない限り、行政は扱いません。しかしだんだん変わりつつあって、戦略的な環境アセ

スをしようということで、事前に都市計画の決定段階から住民を巻き込んで決めていこうという動きも起きている。そういう中で答えを出していくのではないかと思います。解決策を求めていくのは、都市を作って、使って生きている限り避けては通れない議論だと思います。」

橋本「私は地元住民の安心という観点からだけではなく、よく言われる住民のエゴという観点からだけではないと思います。例えば高尾山天狗裁判に 1300 人も、そこに住んでいる人たちで無い圧倒的多数のかたが、高尾山の環境享受権、自然共有権を求めて裁判の原告になっているのです。

都市の安全というのは、まず道路は誰のためかということをはっきりさせなければならぬと思います。圏央道ができれば大変便利になる、ということをよく聞きますが、一年に何回使うかという庶民は普段はほとんど使わないのです。圧倒的に多くは物流関係などです。道路を作るのに、また道路ができて利益を得る人たちの利益というものが大きいのです。また政治家もそういう風に動くのです。官僚も道路特定財源を手放したくないということから道路を作り続けたい、そういう構造なのです。もっとわかりやすく言うと、道路を作る理由はあとからいくらでも付けるのです。私のところには全国の道路建設反対運動の情報がきますが、その住民はみんな、とってつけたような理由だといいます。道路は作ることに目的があるのです。一日に一億円の赤字を出すアクアラインのような採算の取れない道路をなぜつくるのでしょうか。誰のための道路かという視点から見れば、公共性が本当にあるのかというのがわかるとと思います。」

青山「日本では公共性という概念はあいまいで、よく間違った概念として流布しています。私は「公」と「共」は違うものだと考えます。公は英語では public、であり同時に power、権力でもあるのです。日本語で言えば公権力とか、昔で言う公家の公です。他方共というのは英語で言うと common, コミュニティー、地域です。公共性といって公と共を一緒に言うことによって、公と共がぶつかるのです。公というのは、必要性や経済効果が広域的にあるという視点です。共というのは高尾山のように途中ほとんどアクセスしないところに住んでいる人たちは共の世界に含まれます。そこでは「公」= 広域的道路ができてほとんど利用しないにもかかわらず、一日で中央道と圏央道と 10 万台も自動車が行き来します。また実質的にほとんど利用しないジャンクション近くに住む数百人の人もコミュニティー、「共」に属します。「公」と「共」がぶつかる時、こういう問題が激しくなるのです。仮に感情系の道路の経済的必要性があった場合でも、どうやってその「公」と「共」の調和をはかるかということが重要です。そのとき公共政策に欠けているものが合意形成です。また情報公開です。簡単に言えば、それらの計画策定仮定における意思決定や政策決定にほとんど住民が関われないということです。議論がなされないまま権力、power の一方交通的なもので地域に押し付けられてきたのです。その延長で環境問題も出てきます。

これが今日本で問われている公共性の名のもとにやられていることの根源であり実態です。公共性というものをひとまとめに言ってきた日本の今までの在り方、世界に類をみない公共事業天国を作ってしまったことに問題があると思います。」

**司会**「市川さんは都市にとって何が大切か、橋本さんは誰のための道路か、青山さんの公共という言葉からマクロとミクロ、誰のどういう利益をどう調性していけばいいのかという合意の形成がこれからの公共事業で大事になってくるのではないか、ということが読み取れると思います。」

**司会**「論点の一つ、経済効果が終わりましたので何か質問を伺いたいと思うのですが。」

**聴講者**「いろいろな公共事業でも問題が起こると大学の教授、研究者に調査の依頼が来て問題がないということで工事が進んでいくことが多いように思うのですが、都合のいい研究者を雇っているように思うのですが、実際のところはどのようなのでしょうか。」

**青山**「やはり、委員会、審議会、検討会、審査会に計画を作る担当者が自分たち周辺のリストから自分たちの都合で人を選んで委員会の中だけでやってしまうのは、日本に固有なものでしょう。立法府ではそういうものは少ないのですが、行政は日常化しています。第三者的なところで選ぶとか、選挙で住民が選ぶとか、そういうことはありません。行政の意向が強く反映されるということは現実にあるように思います。」

**市川**「政策を作るときに審議会を作って行う、また実際なにか問題が起きたときに検討するような審議会もある。その審議会には政府なり政策を作っている側の意見に近い側の学者が入るのは当然で、わかっていることです。チェック機能がないということが日本の社会の大きな問題で、これは我々も言うべきで、その構造を変えていくことがこれからの課題だと思います。政策を作らなかったところが審議をするというならわかりますが、作ったところが審議会を作るというのは始めからおかしな話だと思います。」

**橋本**「一番大事なのは情報公開です。審議会をガラス張りにすると、審議会の委員が自由に意見を言えなくなるというのですが、自分の意見表明をきちっと公開の場にて恥ずかしくない意見を言う。そのような委員でなければならぬし、また私たちは監視しなければならぬと思います。」

**市川**「私は、東京都のほうに関わっておりまして、青島知事、石原知事になって審議会にいくつか出ましたが、全部一般公開です。全部誰が何を言ったかも見られます。政策を作

る側としては、自治体レベルでは隠そうという発想はまったくないということをおきたいと思います。」

## 論点2～環境アセスメント～

司会「高尾地区での環境アセスメントの実施において、どんな点が優れた点で、どんな点が問題点であったと思われますか？」

橋本「まったくでない環境アセスメントでした。改正された今のアセスメントであればまだ少しはよかったかもしれません。20年も前の閣議アセスをやったわけですが、科学的なものには耐えられない、住民側が行った自主アセスにきちっとした解答ができないという状況でした。予測交通台数を五年足らずで超えてしまう、国民の車の保有台数はあつという間に予測を超えてしまうという状況でした。名ばかりのアセスメントであったと私は断言したいと思います。」

青山「私は研究や仕事の関係で道路のアセスはかなり見てきましたが、道路アセスほどレベルが低いといえますか、非現実といえますか、事業を直線的に地域に押し込めるものはないように思います。数字の上から見ても大気汚染や騒音など非現実的なことをずっとやってきました。首都高速中央環状の王子線というのが、4年後に出来上がって、環境基準を満たすといっていたのですが、満たすどころか、逆に1.5倍くらい悪くなってしまった。東京の真ん中で今の大気汚染はるかに良くなるなんてことはありえません。東京はNO2という指標で見ますと15年から20年間、特に沿道では、健康を考えた国の基準をはるかに超えているのです。さらに渋滞解消やバイパスという名のもとに環状経路を作っていたのですが、これだけ人口密度の多い、保有台数が多い、社会経済活動特の多いところでは、道路を作れば作るほどそこに新たに交通が呼び込まれる、呼び込み効果というのですが、本来当たり前のお話なのですが、考慮せず、またよくなるということが目標ではなく期待でしかない。

代替案が無い、スコーピング、つまり東京で一番自然が豊で守らなくてはならない高尾山を、道路が必要だとしても、どう高尾山を避けるかということが無い。アメリカのシアトルでは、何もやらないという案を含んだ19の案がでて、住民参加で5つに絞って5つから最後の1つに絞って事業に入るわけです。政策決定、意思決定過程にまったく住民の参加がなく、はじめからお役所が決めてしまっている。国や市役所の資料を見ましたら、一番良い案だから代替案は必要ないと書いてあるのです。何が一番いいかはお役所が決めるものではなく、みんなが見て一つに決めていくというのがあれば合理性というものがあるのですが、それがぜんぜん無いのです。

私の専門からみると二つ数字が明らかにおかしいのがあって、一つは、あそこは谷なのですが、平坦の、なんの山も谷も無いところでの大気拡散モデルを使っている。実際の風の流れ方、大気汚染の流れ方、乱流は違うでしょう。もう一つは同じ高速道路でもジャンクションやランプ、インターチェンジ、料金所というのは走り方がぜんぜん違うのです。加速・減速、上り車線の多いところでは、当然排ガスが多くなるのですが、それもほとんど考慮していない。やっていることが明らかに物理的にも科学的にもおかしい。理論的に考えれば、首都圏で行われている道路アセスはまるっきり科学の俎上に載らないのです。今のアセスの技術的なレベルではまったくダメです。他方、合意形成でも住民の参加の仕様が無い。住民は公聴会に多くの人を動員して、ということになります。これは民主主義の国としては悲劇なことです。どっちの味方ということはないですが、あまりにも現実がひどいので、第三者的な立場からこういうことを言い続けています。科学論から言ってももう少しまともなことをやらなければならないように思います。」

市川「スコーピングと代替案の二点を加えるのであれば、都市が存在し開発しなければならないとなったときに、どうやって環境の悪化を防ぐのかという手立てについても具体策があるでしょう。

民意の話ですが、自然環境の破壊で道路が通るとなったときに、そこらじゅうに反対があります。かつてある場所で障害者施設を作るといったときに猛烈に反対があるのです。反対の理由は環境問題なのですね。とても貴重な鳥がいて、という話なのです。そのようなことを考えていくと、これからいっさい開発してはいけないという結論があった場合に、ではどうするか、そういう議論が必要だと思います。」

司会「代替案というものが焦点になっていたと思いますが、ではそれをテーマにこれからの公共事業で、環境アセスはどうあるべきかということについて、お話を伺いたと思います。」

市川「パブリックインボルブメントを行う、つまり早い段階での都市計画の原案作成時点で、地域住民、関係ある人を巻き込んでやっていくというのが正統的な意見ですね。一点引っかかるのが、日本という過密な状態の場所では、アメリカでは大丈夫なことが日本ではかなり大変であろうとは思いますが。また例えば 100 人中何人が賛成ならばいいのかと、ある種合意がないとパブリックインボルブメントは現実性を持たないだろうと思います。そのために都市に何が重要かということをはっきりするべきであって、環境問題なのか、都市活動なのか、人の便益性なのか、これは議論が必要だと思います。」

橋本「便益性と、安全、経済、環境そういうものを総合的に評価するシステムが必要だと思えます。高尾山のような、景観、自然、歴史的な遺産、こういったものは全て国民の共

有の財産です。さまざまな問題を、数量的に表すなど研究して、アセスメントをきちんとできるようにしていくと。形の上だけでなく、本当に住民が公共事業にともに関わって、自ら作り上げていくという在り方にしていかなければならないと思います。土地や立ち木をトラストするというのは住民の最後のやむをえない抵抗の手段ですから、積極的な公共事業の在り方をもとめるものではないのです。しかしそこから一步でも二歩でも進めて、行政のあり方を正していくというようなことを考えていかなければならない。一日も早く環境先進国に追いついて、国民との合意の得られる事業のやり方、そしてその事業を評価する方法、情報公開や透明性が確保されていることが必要だと思います。」

青山「道路計画であれ、空港計画であれある日突然実施設計や実施計画が来るわけではなく、基本構想、基本計画、整備計画、実施設計が場合によっては10年15年かかるわけです。10年15年お役所の中で固まってしまったものを持ち出して、そこでアセスといっても、やるのが前提になっているし、住民の側も無力感がはっきりしているから、そんなものやってもダメだということになるのです。基本計画の段階でこそ代替案を作るべきで、また役所が一方的に必要性を言える時代でもないのです。それをやってきて世界に冠たる借金大国になり、意思決定に参加もしていない若い人たちがそれを返していくというのが現状ですから、決まる前の段階で代替案を考える。代替案も一部の御用学者やコンサルタント会社だけでなく、住民も入る。本当に必要な事業を行うにも様々な方法があるのです。規模、立地、土地利用、構造設計、施工の技術、など問題があって、それらを組み合わせで代替案を示せるようなものがないと、アセスとは言えないし代替案とも言えない。基本計画くらいのところで代替案を作って、さらに環境だけでなく、社会、経済の項目も入れて、議論を広範にやるべきです。住民の出番が無い、情報が公開されない、科学的であるべき環境アセスがあまりにも非科学的、住民も勉強して頭がいいので、そんなことをやっている行政、事業者のやることは信用できないようになっている。日本は非常に悲劇的な状況にあると思っています。

田中康夫のやりかたを見ますと、99%決まっていたのを1からやり直して、審議会に地元からの学者と、東京からの学者、住民の選んだ学者とを入れて賛成、反対、中立まで入れてやっていますから、やり方しだいで絶望的なところから戻る可能性はあると思います。」

司会「お三方ともに、これからの環境アセスの実施において、パブリックインボルブメント、住民の合意が必要だとおっしゃっていたと思います。橋本さんは総合的なアセス、青山さんは、計画の早い段階での住民の議論が有効なのではないかというヴィジョンを提示していただけたかと思います。

### 論点3～民意の反映～

司会「環境アセスにおける住民参加の話題が出ましたが、もっと広い意味で、民意の反映という論点を、高尾山・圏央道に関する問題点を含めた形で、これからの公共事業でどういう形での民意の反映が理想と思われるかを話していただきたいと思います。」

青山「田中康夫さんの話をしましたが、ほとんど決まっていた焼却炉、処分場、200回お役所は説明をしたそうです。その前にアセスもやっています。前の知事的时候には200回やったということを強調していましたが、その200回というのは、ほとんど一方通行で同じことを刷り込みしている200回だったのです。そういうのは、いくらやっても民意の反映ではないのです。田中さんになってから、振り出しに近い形で事業の本当の必要性の議論をやりました。そこには賛成、反対、中立もいますので、反対の人も、逆に事業をやめるとなった場合賛成の人も了解するはずです。本来の意味でのパブリックインボルブメントを圏央道でもやってほしいですね。事業が必要な場合でも、そちらの方が場合によっては時間的に早いこともあります。今後そういう議論ができればいいなと思っております。」

市川「おっしゃることは正しいと思いますが、問題はそれを具体化する際どうすれば行政の現在の仕組み、長年やってきた行政マンが受け付けてくれるか、難しい問題だと思います。理想形はわかります。

民意の反映でわからないところがあって、道路建設はおかしいという話はわかるのですが、お金を変に使っている、だからいけないというように普遍化していくと、その一言で行政はドアを閉めてしまう。今問題になっているのは、使うことがあまりない地方の幹線道路を作ることに對しておかしいという議論の一方で、アクアライン、圏央道が同時になってしまう怖さがあります。アクアラインがなぜ使われないかという、当たり前で、両側ができていないからです。それは前からわかっていたことですが、アクアラインを作ったから道路はダメだという議論になってしまうと、住民と行政の話し合いが始まるのかという不安があります。その根底にあるのは情報公開で、日本の行政は今まで情報を出してこなかった。反対の話も行政マンはわかるのですが、すごい時間がかかることも経験しているのです。反対派も賛成派も、上手くいった成功例をやることですね。圏央道の問題は、圏央道が無かったときに、これからの交通の運営は大丈夫だということを、反対派はどれくらい自信を持って言えるのか。言えなくてもいいという議論で進めているのか、なんらかの代替案があつて言っているのか。いただいた資料で反対派の方がおっしゃっている、圏央道がいらないという理由では無理だろうという気がします。住民はどこまで行政側と話を突っ込んでやればいいのか、自分たちの利害だけで言えばいいのか、マクロに言うべきなのか、是非橋本さんに伺いたいと思います。」

橋本「この道路計画は最初から一貫して情報公開、住民合意がなかった。住民の意見はま

まったく入らないと、これではまずいという議論が最近だいぶあって、行政の側からも住民との合意という考えも出てきています。しかしまだ議論は未熟で、それは私たちも今後考えていかなければなりません。

圏央道のことですが、高尾山にトンネルを掘らせないという方策はないのかどうか、最大限考えなければならぬと思います。圏央道が必要かどうかという議論はさておいても、このことは実行してほしいと思います。ハンセン病で小泉さんが決意すれば、ああやってできることですから、そう難しいことではないと思います。アメリカやイギリスのような環境先進国でも、一足飛びにいまのアセスメントがあったり、住民合意ができていないわけではありません。ですから日本が遅れているのは現実として仕方のないことですので、現実的に立脚して地道にすすめていかなければならぬ。

私たちはもう反対だけの運動団体ではありません。土地収用法の審議の時でもそうでしたが、与党の案に対抗する形で、私たちの方から対案を提出する力量を持ちつつあります。環境保護団体や住民団体は大変連携がすすんで、環境を守るだけの団体や反対のための団体ではなくなりつつあります。そうしていかなければ成熟はしていかぬと思います。行政がダメだからやめてしまえということをするような過去のものからは脱却していかなければなりません。私たちの方からも案を提示していかなければならぬ。変えていくための近道がそこにあるのではないかと思います。行政と協力するべきところは協力する、ということがこれからはあってしかるべきだと思います。

そのまえに冷静になって、圏央道はいったん凍結し、高尾山をどうするかということを含めて、同じテーブルについて話し合いたいというのが切なる希望です。一度壊した自然は絶対に元に戻りません。今までの日本の中でやられてきた開発の在り方、それを今こそ変えていかなければいけない。そういう点に今立っていると思います。」

司会「マクロな視点で道路の必要性を説く市川さん、環境保護するチェック機能をどう保っていくかという視点で青山さん、ミクロな立場でそういう利益をどうやって保護していくのか、そういう話が聞けたと思います。」

～まとめ～

司会「最後にお三方に一言ずついただきたいと思います。」

橋本「時間はかかるけれども、これは私たちが避けては通れない道だと思います。日本の将来を考えるとこれからの人たちに大きな付けは絶対に残したくないと思っています。その付けは二つあって、一つはお金の付けで、もう一つは自然破壊という付けです。高尾山という先人から受け継いできた大変貴重なものをここで壊すという権利は誰にもないと思います。国にもないと思っています。ですからこれは冷静に考えなければならぬと思

います。日本は経済優先の国ですから、富士山にだって地下にトンネルを掘れないことはないと聞きました。そういう経済優先の国からはもう転換しなければならないのです。そのためには、車依存社会からの転換をしなければならないと思います。経済は右肩上がりではなく、ゼロ成長、もしくはマイナス成長となり、私たちはこれから着実に人口も減るわけです。そういう中で安心して暮らせるということを考えたときにどうすればいいのか。医療や福祉などにもっとお金を使わなければいけない。そういう方面での公共事業はもっとやらなければならないと私は考えています。また遅れている生活道路や、障害者の方が安心して使える道路を作る、そういうものに期待したいと思います。そのために私たちも全力をあげていきたいと思います。」

青山「昨今の日本流の国家主義といいますが、国が、官僚がなんでもやりたいことをやってきた、その最たるものが今の国土交通省の河川局と道路局だと思っています。そういうやり方がいろいろな意味で俎上に上がっています。従来のように何も考えないで右肩上がりの経済と財政、税収を元にただ単純に他のものを蹴散らせて道路、ダムや堰を作れる時代ではなくなった。頭を本当に使わなければならない時代になった。科学、サイエンスの話もあれば、人々の心の問題もあります。そこに住んでいるのは、生身の人間であり、生身の動物なわけです。そういう時代になることを、最後に皆さんに伝えたいと思います。」

市川「圏央道のことを考えると三つあります。一つは環境問題を軽視していた、二つ目に民意を軽視していた、三つ目に情報を公開していなかった。日本の公共事業、土木事業の典型例であって、高尾山というきわめて著名な自然の山に穴を開けるという衝撃的なことで、おそらく20世紀の一つの大きな記念碑になると思います。

最近若手の官僚も悩んでいて、今までの自分たちのやっていたことは何かが違うのだという価値観の転換に悩んでいるのです。21世紀になって、公共事業がどう変わるかという、開発だけだったのが、開発と保全とがセットになるということがわかっている。これはお金がもっとかかるのです。開発しながら保全するわけですから倍くらいかかるのです。ですから事業の優先順位、場所が決まってくるだろうと思います。もっと問題なのは、90年代後半は、建設投資の4分の3は新規投資で4分の1が補修だったのが、2020年にはこれが逆転し、4分の1しか新規に使えない。これから作るということには、後になって、大変負担がかかる時代がきます。作るものに対して真剣にならなければいけない。作るときに環境問題を考えなければいけない、大きな転換の時期になっていることは確かです。

最後に言えることは都市がある限り、自然は破壊せざるを得ないのです。人間がいる限り何らかの破壊はするわけですから、これからそれを自分たちで償いながら生きていくという時代にもう入ってしまっています。2007年から人口は下がるということは、経済成長がもうないということで大きな価値観の転換が始まっています。これからは慎重にものを作っていき、公共事業を行っていき時代に入っていくと思います。」