

◆連載 プロデュース&コミュニケーション型行政への転換 ⑦

東京外かく環状道路にPI手法を導入

—住民とのビジョン共有へ説明責任&情報公開の徹底—国土交通省・東京都

福田 志乃 日本工営(株)地域計画部地域政策開発グループ チーフプランナー(地方自治体実践ネット世話人)

公共事業は何が間違っていたのか：

バブル崩壊後の「失われた十年」が叫ばれるようになって、一般市民による「公共事業パッシング」が手厳しい。計画が決定されて何十年も事業が実行されていない、また実現の目的が立っていない事業がある。そこで、「事業の必要性(事前)」や「何故進まないのか(事中)」「事業は妥当であったか(事後)」さらには「公共事業に絡む既得権」を問う形で、「時のアセスメント」という公共事業の見直しを行ったのは、読者の方々もご存じの通り北海道である。

その後、公共事業の事前・事中評価は全国的に導入され始めた。財源不足の自治体にとっては、必要性の低い事業は中止・休止し、歳出を抑える手法としても見直されている。ある政令指定都市では市民に情報公開・意見聴取しながら大型公共事業の事前・事中評価を徹底し、一年間で一千万円もの歳出削減の効果を上げた。従来は、多くの

時間と手続きをかけて造ることを決定した事業について、「止める仕組み」が欠如していたことに反省の意を表す自治体も急増。都道府県レベルでもダムや空港や臨海部埋め立て等、事業の是非を改めてオープンに議論するのが本流となりつつある。今では首長が中心となって公共事業を中止に追い込む光景がマスコミで報道されるのも珍しくない。それどころか、選挙といえは「公共事業の見直し・中止」を公約に掲げるのが流行のようなご時世になった。

また、二十世紀末には、住民運動や住民投票が活発化し、住民投票は政治や政策決定への一つの市民参加手法として注目されるようになった。もはや景気回復などを名目に政治的に公共事業を「生み出す」これまでの国のやり方には、一般市民が黙っていない。二十一世紀になって医療・福祉の負担増など「痛み」の実態が明らかにされつつある。それにつれ、一般市民は国の政治への不信・不満、補助金に代表されるバラ撒き型公共事業への疑問、道路特定財源のように「取り分」が

先に決まっている硬直化した制度への批判など、「公共事業」という言葉へのアレルギーを一層強めるばかりだ。

一方で、道路特定財源の見直しでは、二十七県の知事が慎重論を唱える現実があり、筆者が本連載の初回(2001年9月6日号)で書いたように「総論賛成、各論反対」の特徴が見られる。「公共事業自体の見直しは重要。しかし、自分たちの地域の道路整備が終わる五年後まで道路特定財源の見直しは待ってほしい」という、地元利益を優先した話になってしまふ。一般市民も同様に、まだまだ自分たちの利害でよしあしを叫ぶのが日本の特質であるようだ。

マクロに見れば、一般市民の公共事業批判のトレンドは、ブームでもなければ思想的な反対運動でもなく、税金の使われ方の適切性・妥当性を問いたい、施設建設後の健全な運営まで知りたい、建設により「得られるもの」と「失われるもの」とをトータルに見極めて判断したい……という「当たり前の論理」である。しかし、これを国民

的な議論にできない本音が、日本の地域・市民の中に潜んでいるのも事実である。

Public Involvement のチャレンジ

道路に限って見れば、国土幹線として位置づけられる高規格幹線道路や国道もあれば、広域地域の骨格となる自動車専用道路や主要地方道路もある。

また、自治体の中で完結する都市・地域活動を支える道路もあれば、市民生活密着型の道路もあり、道路規格や事業主体や管理・運営(有料・無料など)も多様で、お金の出所も違うために一概に「道路整備の在り方(一般論)」とくくるとはできない。

そこで今回は、公共事業そのものは是非、地域

「行政責任」

ヨーロッパの話と聞いていたら日本でも狂牛病にかかった牛が見つかったことには、本当に驚いた。過剰反応はいけませんが、極めて危険な疾病であるだけに、被害が拡大しないよう折るばかりだ。安全対策における行政の責任は極めて重い、どうも対応に不安を感じてしまう。

狂牛病にかかった牛が肉骨粉として再利用されていたという、初期対応の信じがたいずきんさんが、まずもって行政不信を招いているのは言うまでもない。加えて、対策を講じる前から安全を説くのに性急で、やるべきことをやっていたのかという疑問もわいてくる。



も、できる限り科学的な手法を駆使して行うべきだろう。こういったことの積み重ねこそが、安全への信頼性を高めるのであって、やるべきことをやる前から大したことではないとPRすることは、何か生産者に軸足を置き過ぎではとの疑いを生み、逆効果ではなからうか。そして、何より、消費者に問題点も含め情報をどんどん出すべきだろう。

例えば、狂牛病にかかった牛でも、人体に害があるのは特定の部位だけであり、牛肉そのものは安全だとPRするのはいい。しかし、聞き取り調査と牛の外見を見ただけで、安全宣言をする自治体当局が散見されるのは、どういうことだろう。科学的には、死んだ牛の脳などを分析しないと、厳密な意味では狂牛病かどうかは、分からないはずではないのか。

食肉処理をした後の肉骨粉への再利用は、十月になってやっと流通全面停止を決めるありさまで、それ以前に一部自治体で出されていた安全宣言とは何だったのかと思ってしまう。牛の安全チェック

かつて我が国は、食べ物や薬を介して深刻な健康被害を起こした経験を持つ。狂牛病では、欧州の前例も知っているだけに、絶対に人間の健康被害を起こしてはいけない。折しも、薬害エイズ問題では、当時の厚生省課長個人に有罪判決が下りた。関係する行政当局者は、その責任をかみしめて任に当たってほしい。

(A)

を巻き込んだ進め方の是非……といった観点から全国レベルで注目を集める東京外かく環状道路(以下、外環とする)にスポットを当てた。国土交通省と東京都としては、

①「外環の整備は必要か？」という、そもそも論。(計画当初)から市民に投げ掛け、

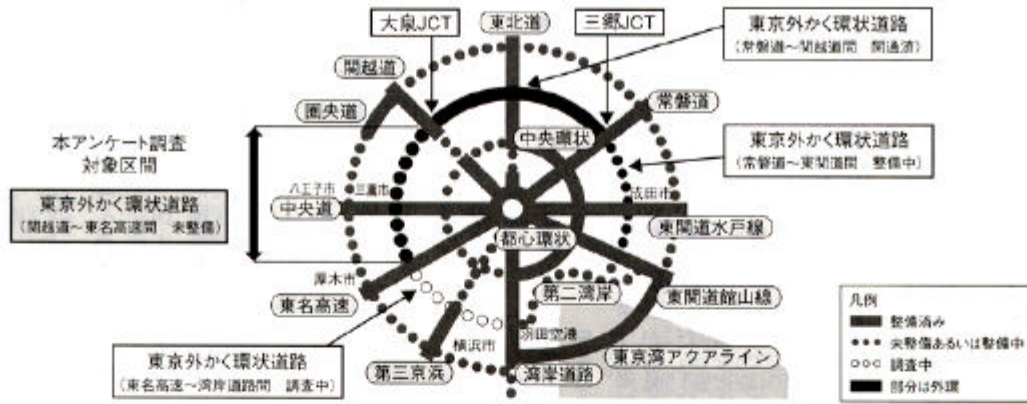
②整備計画・事業に至るまでの議論に幅広い市民の参加を求めながら、一つ一つの問題点や課題を話し合いでクリアにし、

③従来の「手続き行政」(行政の一方的な説明会や縦覧)をやめて、行政の説明責任・情報公開を誠意を持って果たし、

④計画・事業の決定を「ガラス張り」にし、現在進行形で市民の理解を得ていく
……という新しい手法「Public Involvement (PI)」を導入し、まずは沿道住民に外環の「必要性を一緒に考え議論しましょう」という行政側からの積極的な投げ掛けで、正面から向き合い始めた段階である。

政治的な景気・雇用対策のための公共事業は、議論のプロセスや内容をオープンにすることで、必要性についての検討や説明の不十分さが次々に出てくる。しかし、本当に必要な公共事業ならば、とことん透明にし、一步一步理解(納得・妥協)を得ながら進めることこそが、不毛な反対運動を事前に回避し、より多くの民意を反映した公正かつ適切な事業となるはずだ。国や都の関係者には、正々堂々たるそんな思いがある。

図7-1 首都圏の道路計画 (3環状、9放射)



戦後、日本の社会・経済活動の要となる東京と地方各地を結び、東京とともに地方部の活性化を図るため、近畿・東海方面には東名自動車道、東北方面には東北自動車道、山梨・長野方面には中央自動車道……と、東京都心をセンターとする九つの放射状国土軸（広域高速道路）が次々と整備された。

しかし、東京への人口や都市機能の一極集中と近隣三県（神奈川、千葉、埼玉）へのスプロール化に歯止めがかからず、道路交通量が増え続ける上、首都圏には直接関係のない通過交通（例えば東北地方から近畿地方への大型物流など）が首都圏で発生する交通の中に混在。首都圏内区部では慢性的な渋滞が起きており、平日昼間の平均速度

外環整備の「そもそも」の目的

30年間の「凍結」の壁

二〇〇一年四月に国土交通省と東京都から出された市民向けパンフレットでは、P-1の進め方について「情報を広く公表し共有していきましょう」「皆さんからのご意見・ご意向を頂けることを期待しています」「どのようなご意見が寄せられたかを分類整理し結果を公表します」「寄せられたご意見・ご意向を計画づくりに反映していきま

す」という「新しい検討方法―四つの柱―」で提示・呼び掛けが行われた。

図7-2 「外環」の現状(埼玉は完成、千葉は事業中)



は、高速道路で時速二十九。、高速道路と一般国道の平均で十八・五。にまで落ち込んでいる。このような状態だから、各地方部とつながる放射状高速道路の起点が集まる区域（都心環状道路周辺）は、日本全国の「犠牲」になっている地域と言っても過言ではない。

このような首都圏に関係のない通過交通は首都圏の外側へ誘導し、国土として健全かつ円滑な広域高速道路網を形成しよう……というのが、そもそも首都圏の環状道路計画である。最も内側は首都高速中央環状線、次に都心から半径十五。の圏域をつなぐ延長約八十五。の外環、さらに外側

に都心から半径四十〜六十kmの圏域を結ぶ首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の三環状道路がその対象であり、都心に依存しない首都圏中核都市の自立的発展のために一九六〇年代に国土交通政策として位置づけられた(図7-1)。

その後、外環の整備は埼玉県内では着実に進み、目下、千葉県内の事業が進められている。本稿で対象とし、P1手法を導入するのは、東京都内の関越自動車道から東名高速道の七区市にまたがる約十六kmの区間(図7-2)であるが、この区間が未整備のために、東北道や常磐道から入り中央道や東名道に抜きたい自動車も、現状では大泉(練馬インターチェンジ)で行き止まりになるため、結局は都心を通して東名道に乗ってしまう。外環は放射状ネットワークの補完という本来の機能を果たせていないのが実情である。

凍結から現在までの経緯

埼玉県境から東名自動車道までの都下の区間が都市計画決定されたのは六六年である。しかし、該当地域は、高度成長期当時、東京(都心)のベッドタウンとして閑静な住宅地の整備・開発が進行していた(練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市の七区市)。このため、計画が明らかになった時点で沿線住民の猛反発と抵抗に遭う。七〇年、国土や首都圏のマクロな視点よりも地域住民の意向を尊重し、当時の建設大臣が「地元と話し得る条件が整うまでは強行

すべきでない」と事業の凍結を宣言。以来三十年以上、東京都下の外環は議論に上らず今日まできた。

しかし、九四年に関越道(大泉ジャンクション)と和光インターチェンジ間が開通したのを契機に、当時の鈴木俊一都知事が「沿道土地利用や環境保全にも十分配慮し、地下構造の可能性を検討する」と発表。東京都下の外環は、新たな局面を

図7-3 「外環」のこれまでの経緯

昭和41年	7月	都市計画決定(東京・埼玉県境から東名高速まで)
昭和45年	10月	建設大臣が「地元と話し得る条件が整うまでは強行すべきではない」旨の発言を行う
平成4年	11月	和光IC〜常磐道間開通
平成6年	3月	関越道〜和光IC間開通(関越、東北、常磐道が直結される)
平成9年	9月	建設省と東京都による「第1回東京外かく環状道路懇談会」で「地下構造を有力な案とし、関係自治体等の意見を聞きながら計画の具体化を図っていく」ことを確認
	10月	「第9回首都圏道路会議」で「地域の利便性、まちづくりの観点から外環や地上部のあり方について関係区市の意見を聞いていくと共に計画の具体化に向け意見交換、検討を行っていく」ことを確認
平成10年	3月	東京都が建設省・関係区市からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を設置
平成11年	10月	石原都知事、武蔵野市、練馬区の現地を視察
	12月	石原都知事、都議会定例会で「自動車専用部の地下化を基本」として計画に取り組むことを表明
平成12年	2-3月	「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路(外環)に関するアンケート調査」を実施
	4月	「東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合い」を実施

迎えることになった。その後、東京都と国および七区市との意見や情報交換を行う場として「連絡会」が設立された。図7-3に当時の経緯を示す。

石原慎太郎都知事になって、外環の議論は現実化した。九九年十月、知事は現地視察と住民意見交換を行い、十二月の東京都議会定例会において「地下化を基本とした計画の具体化」を所信表明した。

多様で複雑な反応を前に：

計画の具体化に当たって論点となるのが、沿線住民の多様かつ複雑な反応である。事業そのものは凍結されていたが、都市計画決定している以上、計画ルートとされる沿線地域の土地利用や建築制限は「三十年間生き続けていた」。そのため、ルートとされるエリアの住民には、

◆建物の建て替えや土地の売却にも大きな制約がかけられ、結果として用地・移転補償を貰ってほかへ移り住みたい(早く決着し、生活設計を立てたい)住民

◆このまま当地に住み続けたい(今さら外環の整備をしてほしくない)住民

◆外環整備の必要性は認めつつ、自分のところがルートから逸れることを前提に、白紙の議論からスタートすることを望む住民

……など、いろいろな考えを持つ住民たちがそれぞれの立場で意見・主張しだしたのである。

二〇〇〇年二月、旧建設省と東京都は、各種世

図7-4 アンケート回答者の地域別分布

	地 域				回答者数 計
	都計エリア	周辺エリア	全域エリア	小計	
外環沿道 7区市	練馬区	95	390	340	825
	杉並区	34	154	274	462
	世田谷区	40	199	435	674
	武蔵野市	23	102	77	202
	三鷹市	51	141	93	285
	調布市	42	159	109	310
	狛江市	2	38	41	81
外環供用済み地域(埼玉県7市)					258
広域的範囲	東京都		23区全域		1382
			多摩地区		692
	千葉県				319
	埼玉県				363
	神奈川県				425
合計					6278

論調査で一般的に用いられる層化二段無作為抽出方法により、首都圏(東京、千葉、埼玉、神奈川)に居住する二十歳以上の約七千人を対象に、訪問留置法(調査員が自宅を訪問して調査票を留置し、数日後に再訪問して回収する方法)による「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路(外環)に関するアンケート調査」を実施した(図7-4)。回答率は約九割に上った。二十三問の回答からは、「首都圏の渋滞がひどい」と思っている人は92%、「環状道路の整備に賛成できる」とした人が81%

と整備の要望が高かった(図7-5、7-6)。半面、「外環の東京都区間が未整備であることを知っていた」のは40%、「地下構造を基本として検討していることを知っている」のは30%と、都下の外環整備に関する議論の内容を認知している人は三〜四割にとどまった。また、「外環のことをもっと知りたい」と思う人は54%、思わない人は45%と外環への関心も二分された。さらに、「PI」を前提とした「新しい進め方」への賛同は91%にもなり、その際「外環の効果や影響に関し、プラス・マイナスを明確にしてほしい」との要望が最も高く、検討には「地元や七区市以外の都民や近隣県の利用者も対象とすべきだ」との意見が半数を超えた(図7-7、7-8)。

新しい対話の手法(PI)の実施

積極的な説明と情報公開の手段

国土交通省と東京都は、外環専用のニュース「外環ジャーナル」を重要な区切りに発行し、この経緯や議論の結果を詳細に市民に報告している。また、議論のベースとなるデータや検討事項

を「外かんのどうして、こうして……」(一九九年五月)、「外環の必要性和その効果」(二〇〇〇年二月)、「みなさんの声・アンケート調査の結果」(二〇〇〇年六月)、「東京外かく環状道路・関越道・東名高速道のあらまし」(〇一年一月)、「東京外かく環状道路(関越道・東名高速)の計画のたたき台」(〇一年四月)等、分かりやすいパンフレットにまとめて配布。徹底して外環に関する説明責任と情報公開を果たすスタンスを貫いている。パンフレットでは、市民との広い対話を求めるために、次の三つの方法を提示し、いつでもどんな形でも説明や意見交換ができることを呼び掛け、関係者や市民への周知徹底に努めている。

①お知らせ・広報誌、パンフレット、インターネットのホームページ(国土交通省と東京都の双方)

②対話方式で意見交換・相談所、説明会

③意見・意向を受け付けはがき、電子メール(国土交通省と東京都の双方)、専用ダイヤルや専用ファクシミリ(国土交通省と東京都の双方)

ちなみに、市民からの質問や意見は、メールよりもファクスや電話の方が多く、インターネットが行政と市民の対話のツールとして機能するのは、まだまだ先の話のようである。

実際の「対話の場面」で…

国土交通省と東京都が七区市で実施した本格的な「たたき台」の説明会は、五月末から六月中旬

図7-5 首都圏の渋滞状況についてどのように思っていますか。次の中から1つだけ選んで○をつけて下さい。

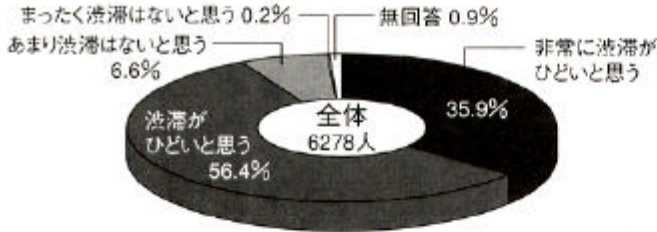


図7-6 環状道路には放射方向の道路どうしを結び、都心を通過するだけのクルマをバイパスさせる役割があります。東京では首都高速中央環状線や環状7号線、環状8号線がそれにあたります。ところが、現在ある環状道路は慢性的に渋滞しています。そのため都心を通らないで移動できるように、新たに環状道路を整備するべきだという意見がありますが、あなたはどう思いますか。次の中から1つだけ選んで○をつけて下さい。

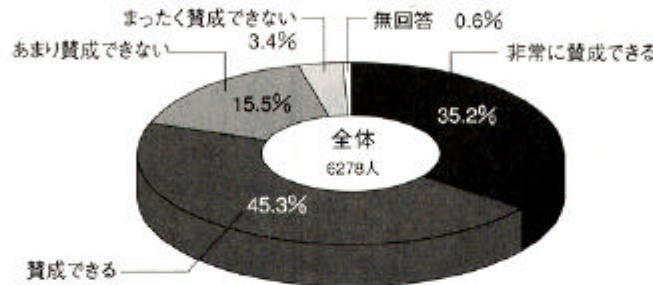


図7-7 「新しい検討方法」で検討を行う場合、どのような内容や進め方が重要だと思われますか。優先度が高いものから順に3つ以内まで選んでその番号を回答欄にご記入下さい。

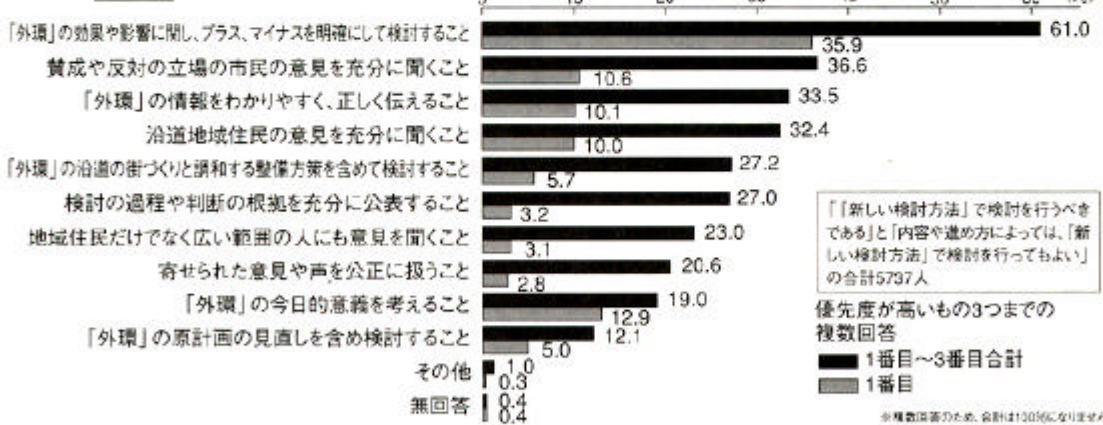
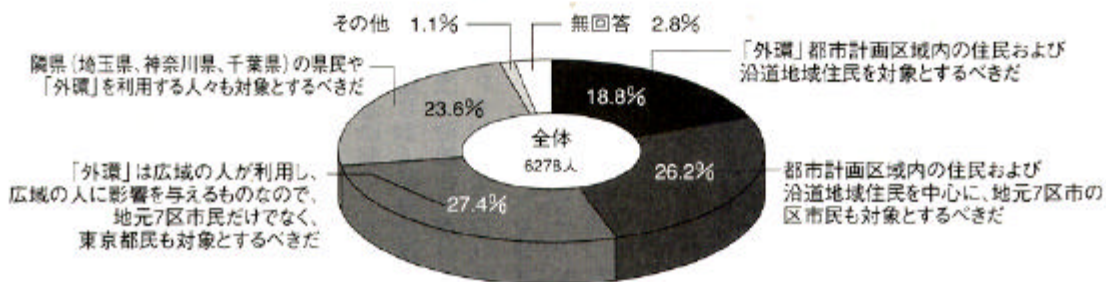


図7-8 「新しい検討方法」で「外環」の検討を行う場合、どのような人々を対象にして情報を提供したり意見を募集するべきだと思いますか。次の中から1つだけ選んで○をつけて下さい。



までの約半月の間、十回(地区別十会場)にわた
り行われた。パネルとパンフレットにより、外環
の整備の主旨、計画の「たたき台」、新しい検討
方法の進め方について説明がなされた。「たたき
台」では、ルート、構造、ジャンクション(JC
T)とインターチェンジ(IC)の考え方、地上
部の利用、環境への影響等が示された。特にJC
TとICについては、すべての高速道路や幹線道
路と接続できるように最大限に整備したケース(三
JCT+五IC)と、高速道路だけに接続する最
小限の整備にとどめるケース(三JCTのみ)が
提示された。

筆者も比較的反対意見の多い自治体での説明会
に参加した。反対者の声が大きく、時には怒りを
顕わにした発言も見受けられ、賛成者や中立的な
立場の参加者が物を言える雰囲気はなかった。
しかし沿線住民の反応は、地区ごとに大きく違っ
ていた。既に放射状高速道路のICが近くにある
地区では、接続の悪さを解消するために早期整備
の要望が高かった。総論としては賛成で話し合い
のスタンスをとるが、ルートや構造には慎重に意
見したいという地区もあった。逆に新たにIC建
設が予定されている住宅地区では、真っ向から反
対の姿勢が示された。各説明会の参加者は約三百
人。いずれも夜の七時から九時までという時間帯
だったが、十地区で計約三千人が集まり、外環整
備への関心の高さがうかがわれた。

P I という新しい「参加&対話型」の手法に對

する沿線住民の評価は高く、①検討や議論のプロ
セスを透明にしてほしい、②出された意見をどう
反映させるか(または、なぜ反映できないか)を
明確にしてほしい、③全体のスケジュールを明確
にしてほしい……といった要望が出された。

目下、国土交通省と東京都の外環担当は、毎日
寄せられる質問や意見を受けながら、説明会やそ
の他で出された意見・要望の整理、今後の進め方
についての方針の検討に追われている。今後それ
らをオープンにするとともに、行政側のスタンス
もさらにもう一歩、明確に示していく考えだ。

公共事業の原点に立ち返る

市民参加は大きく三種類あるといわれる。一つ
は公園や文化施設や街並みといった市民みんなが
利用し、快適で環境が美しくなることが保障され
ている分野。二つ目は、道路など広域的な地域で
多様なニーズを持つ利用者があり、さらに事業化
の利害関係で賛成・反対が分かれる分野。三つ目
は、だれもが良しとしないゴミ・廃棄物・下水等
の処理場などの「嫌悪施設」。今回の外環はこのう
ちの二つ目に当たるわけだが、日本全国の人流・
物流を円滑に捌く役割を担わされた国土幹線道路
であること、千葉・埼玉・東京・神奈川の道路交
通拠点を連結する重要な環状道路であること、首
都圏の交通渋滞緩和により経済効果(渋滞による
年間損失額は全国で十二兆円と推測)がもたらさ

れること……などを勘案すると、国土および首都
圏レベルから見た外環の必要性は相当高い。その
上、埼玉県や千葉県下の沿線住民も、長年にわた
った議論の末に同意をしたのであるから、東京都
下の市民だけが反対を続けるのも難しいだろう。

沿線住民にすれば、ルートを変更してほしい
(せめて自分たちのところから外してほしい)と
の要望が強い。しかし、前述したように、都市計
画上四十メートル幅員に対応できるだけの土地を
制度的に確保してきた場所ははかになく、筆者も
ルート変更は極めて難しいと感じる。結局、課題
はやはり、「沿線住民との対話」、沿線住民が納得
いくまでの説明なのだろう。P I という新しい手
法に積極的に取り組みながら、「プロセスを徹底
的にクリアにするのだから、最後は誠意で」とい
う国と都の担当者のコメントに、公共事業の原
点を見たような気がした。

新しい取り組み(P I)に思う

説明会に参加しての筆者の個人的な感想が二つ
ある。

一つは、このご時世、防災や新しい環境やコミ
ュニティーや混雑緩和や流通等経済性や……とい
った従来と同様の視点から「整備の必要性」を説
いてもなかなか説得が難しい面もあると感じた。
「痛みを負う」国民・市民を説得するには、非常
に大きな対コスト効果や採算性の保証が求められ
るようになった。しかし現実問題として、都内に

は多くの都市や住民が外環のないことが原因の環境問題に悩まされている。実際、「外環を建設してほしいが、被害は分散されるだけ。受け入れ先は抵抗するだろう」との見方が、通過交通の被害に遭っている地域から出されたのを聞いたことがある。そのため、筆者は今回のP1の「参加と対話の範囲」を、沿道住民だけでなく、①被害に遭っている都市の住民②建設反対派③埼玉・千葉などすでに受け入れた都市の住民・関係者④日常的に利用する流通業界——等にまで広げ、一堂に会して意見・情報交換し、多様な考えや価値観があることを外環に関係するすべての人たちが相互に

構想時点で合意なければ計画白紙に

住民参加の道路事業で原案—国交省

国土交通省は、道路整備事業で構想段階から地元住民が計画づくりに参加する新しい行政手続きの在り方についての原案をまとめ、十月二日の「道路計画合意形成研究会」(座長・磯辺力東京都立大教授)に提示、大筋了承された。十月三十一日の同研究会で最終案をまとめる。同研究会は、道路整備事業の構想段階から地元住民や自治体が計画づくりに参加し、円滑な合意形成を目指すパブリック・インボルブメント(P1)の手続きを確立するため同省が今年九月に設置した。

P1は公共事業の実施に当たり、欧米で広く

知ることが最重要であると考えている。さらに、交通量(排ガス)規制策等とセットで(東京都の「ディーゼル車NO作戦」の一環?)、一般市民にも外環が整備された後の地域ビジョンを示し、新しい政策実現を約束することも重要だろう。

二つ目は、議会の役割についての感想である。こうした説明会には自治体の議員が参加し、「地元代表者として」「地域住民のために」反対をするケースがほとんどである。筆者がいちばん問題だと感じているのは、議員のこうした「立場」である。議会や議員は何をするための代表者か……を考えると、例えば今回の外環の議論の場では、

取り入れられている手法だが、まだ国内では制度が確立していない。同研究会は、住民の強い反対で一九七〇年から計画が凍結されている東京外かく環状道路(外環道)の東京都練馬区—世田谷区間(約十六キロ)の建設問題をモデルとして、P1のルールづくりを検討している。

研究会の最終提言を受け、同省と東京都は年内にも住民と自治体、有識者から幅広い意見を聞く第三者機関「外環計画諮問委員会」(仮称)を設置。同省と都が今年四月に地元で示した、当初計画の高架方式から地下方式に変更して外環道を整備するとして「たたき台」を基に、外環道の必要性やルート、構造などの問題点を議論し、計画実現に向けた調整を進める方針だ。

今回の国土交通省の原案は、構想段階で行政

広域と地域とを結ぶ「真のバイパス」であってよいはずだ。外環の国土および首都圏レベルの話が踏まえ、外環がないことで苦しんでいる市民が都内の別の地域にいることを伝え、広域レベルの政策を、出身の地域を超えて、考えようと伝えるのが、本来の議会の役目ではないのだろうか……。

行政と対立的な立場で批判ばかりする議会はもうそろそろ終わりにしたい。それよりも、二十一世紀は、「地元代表」の顔でなく、コミュニケーションを。適切に「活性化」する議会が求められるようになるだろう。改めて、そんなことを感じ、問題提起を致した次第である。

が提案した計画案に対し、住民の合意が得られない場合は事業を凍結する手続きを位置付けたのが大きな特徴。

主要な道路プロジェクトは、全国総合開発計画や地域の整備計画に盛り込まれており、事業の廃止にはこれら計画を見直す手続きが必要だが、原案は、事実上、住民の合意が得られなければ計画が白紙となる内容。今後の道路建設事業の行方にも影響を与えそうだ。

適用対象は、四車線以上。以上に及ぶ規模の事業で、環境や市民生活に大きな影響が懸念されるケースとする。当面は高速道路のほか、外環道など高速網を補完する自動車専用道路に適用し、主要な国道のバイパスにも準用する。