

東京外環・大和北道路で市民の声は活かされたか — 市民が参加する公共事業

島津康男

東京外環・大和北道路のPI 最近、公共事業を行う際にパブリック インボルブメント (public involvement, PI) という横文字の言葉がでてきます。道路や河川など国土交通省の公共事業に使われており、関西では淀川水系のPIが有名です。一口でいうと、これは「市民参加」のことですが、横文字のままなのでわかりにくく、うさん臭い気がします。(文献1, 2参照)

ここでは、まず日本最初の本格的PIとして国土交通省が大きく宣伝し、そして私もいささか係わった「東京外かく環状道路」(関越道と東名高速をつなぐ全線が地下40mのトンネル)を例に考えましょう。これは1966年に地上道路として都市計画決定されながら凍結され、33年後の1999年に石原都知事と扇建設大臣(当時)が握手して復活した因縁つきの道路計画で、現在は着工前に必要な環境アセスメントが終わったところです。石原知事は環状道路に熱心で、山手線に並行する中央環状道路も建設中ですが、これにPIの声がないのは不思議です。

道路でいえば、起点と終点、ルートや構造の概略が決まった段階で、その具体化に市民が参加するのがPIで、その結果が事業として実施される時に行われる環境アセスメントの前段階ともいえますが、そのPIの実態は文献3にあります。これは東名道路との接続部分にあたる成城・喜多見地区での記録です。関西では、京奈和道路の一部である大和北道路でPIが行われました。奈良市の中央部を南北に通る計画ですが、東京外環のPIと違い、どこが問題なのかを考えます。

矢作川にみるPIのハシリ 実は、PIの先駆的なものは、1970年代に愛知県を三河と尾張に分けて流れる矢作川で行われています。これは26市町村の流域住民が流域内の農山村開発計画の策定に参加するもので、「矢作川方式」とよばれました。「環境マップ」「参加投票ゲーム」など、情報共有から合意形成に至る過程に有効な手法は、東京外かく環状道路でも使われています。矢作川方式の詳しいことは文献4にあります。20世紀から21世紀への時代の差・農山村(矢作川)と都市(東京外かく環状道路)の差はどこか、どこが共通かを皆さんに考えていただきます。

マルチ通訳が必要 PIの必須道具とされるのはワークショップで、説明会のような一方向コミュニケーションから双方コミュニケーションへの転換が必要ですが、その司会者として討論の仲立ちをつとめる専門の技術者が大事です。この司会を行政の担当者が勤めるのは最悪であり、市民参加の第一のネックだと思います。この技術者は、計画のたて方や土地利用・規制の法律、水質や生物などの調査技術を身につけねばなりません。しかも、第三者としての舞台回しに徹します。いわば、行政語・市民語・技術語のマルチ通訳であり、「行政と市民の通訳+人と環境の通訳」を一人でこなすこの技術者の養成を私は1970年代から行ってきました。

会議での座り順一つで成果が変わりますし、特定分野の学者がPIでは必ずしも専門家ではないこと、NGOはむしろ専門家であること、現地で学者がレクチャーして質疑応答するセミナー(通訳が司会)が有効なことなどを前提にしたノウハウも披露します。関西で有名な「淀川方式」のPIも、これらを使えばよいのですが。

文献) 1 島津康男 PIの理想と現実を事例から見る 環境技術 37-2 (2008)

2 市民参画型道路計画プロセス研究会 市民参画の道づくり パブリック・インボルブメント(PI)ハンドブック (2004) ぎょうせい

3 江崎美枝子+喜多見ポンポコ会議 公共事業と市民参加 (2007) 学芸出版社

4 島津康男 市民からの環境アセスメント — 参加と実践のみち (1997) NHKブックス