

東京 “圈央道”建設에 自然保護·計劃斷行 兩論

都審議...自然保護 57개 項目 指摘

盧 弘 鎮

高尾山 國定公園터널工事 反對輿論 확산

요즘 日本에서는 高速道路建設計劃을 놓고 贊反의 兩論이 熾烈하다.

地域住民들과 여기에 合勢한 自然保護團體의 反對運動은 갈수록 격렬해져 가고 있는데 工事計劃에 對한 檢討와 評價中의 하나인 環境에 미칠 影響을 審議中이던 東京都環境影響評價審議會(都審議會)에는 自然保護를 爲한 是正事項 57개項目을 指摘하였고 東京都內 新聞들은 論說에서 『自然의 現狀을 維持하려는 것만을 고집하는 것이 果然 賢명한 것인가?』라고 計劃의 斷行을 贊成하는 듯한 論調를 펴 이래저래 贊反의 論爭은 더욱 高潮되고 있다.

果敢한 計劃, 速決과 速行을 자랑(?)으로 하며 그 많은 事業을 큰 反對없이 強行하던 그런 時節을 우리는 想起할때가 있다.

決定된 計劃을 執行者에 다시 한번 “채”질(再審)을 하는 制度

地域別 審議會를 거쳐 分野別로 再評價를 받게 하는 機構, 그리고 處理되는 過程等 이웃 日本의 最近의 事例 하나를 紹介하고자 한다.

東京의 首都高速道路는 매일 數百萬台의 車輛으로 混雜하다.

이 道路는 交通의 圓滑한 道路限界를 이미 오래前에 잃었다. 統計에 따르면 常習의인 停滯現場이 무려 36개소나 된다고 한다. 그래서 지금은 高速이 아닌 低速道路라고 別名까지 받고 있는데 이 首都高速道路를 利用하는 車輛中에 45%가 中央, 東名, 京葉等 6개 幹線道路를 거쳐 東京都心地로 集中進入하고 있어서 그 量으로 볼때 車輛의 停滯現狀은 오히려 當然하지 않겠느냐는 衆論마저 있다고 한다.

그래서 都內로의 進入과 都外로의 分散, 外廓都市間의 圓滑한 疎通等 效率의인 運行이 切實한데 그

宿願인 새로운 道路가 바로 計劃中인 首都圈中央連結道路(圈央道)인 것이다.

이 道路는 建設省關東地方建設局(關係地方建設局)과 東京都 都市計劃局(都市計劃局)의 計劃으로 東京都 八王子市等 東京都西部, 埼玉 茨城縣을 거쳐 千葉縣木更津市까지를 環狀으로 連結하는(總延長 270km) 高速道路다.

都心에서 40~50km 떨어진 외곽都市(1都4縣)와 都心에서 放射狀으로 延長되는 6개 幹線道路와도 連結된다.

그래서 圈央道는 “1石2鳥”를 겨냥한 “大프로젝트”라고 하였고 곧 着工된 東京灣橫斷工事(神奈川縣川崎市←→千葉縣木更津市)를 包含하여 “21世紀의 하이웨이”라는 讚辭까지 받고 있다.

그런데 이 計劃이 執行에 앞서 難關에 逢着한 것이다. 『高尾山의 自然을 破壞시킨다』는 東京都八王子市의 地域住民과 여기에 加勢한 自然保護團體의 反對運動에 直面한 것이다.

圈央道 第1次工事區間인 東京, 埼玉間의 約50km中에서 國定公園인 高尾山의 터널工事を 反對하는 輿論이 그 熱氣를 더욱 加熱시키면서 擴散되고 있기 때문이다.

이런 와중에 計劃 審議中이던 都審議會는 57개 項目에 걸친 是正을 要求하는 指摘事項을 發表한 것이다.

即 지난 11월 1일 都審議會는 이미 2年前에 接受된 環境影響評價書案에 對한 審議를 끝내고 이날 東京都知事에게 提出하는 答申에서 이와같이 지적한 것이다.

그런데 이번에 指摘된 57개 項目은 都審議會가 創設된 후 처음 있는 일이라는 新聞의 報道다.

內容에 있어서도 動·植物과 大氣, 土壤, 地質等 廣範圍하다고 한다.

圈央道の 評價案은 1986年 7月末 都市計劃局이 都環境保全局에 提出한 것으로 同年 10月부터 檢討되기 始作한 것인데 都審議會는 第2部會에 4개의 分科會를 設置

하고 2年間に 걸친 審議 끝에 終結을 본 것이다.

答申의 序文에서 『審議는 調査 豫測 評價 等 大體로 都 環境影響評價技術指針에 따라 審議하였다』라고 하고 計劃路線이 “明治의 숲”이라고 불리는 有名한 高尾山國定 公園 等 3개의 自然公園地域을 通過하기로 되어 있으니 『工事 着工時에는 環境保全을 爲한 措置에 對해 可能한 限의 對策을 講究할것』을 答申의 末尾에서 指摘하고 있다.

路線이 通過하게 될 都內에는 8개의 터널이 新設되는데 總延長은 12.3km(都內區間거리의 55%)나 된다.

國定公園인 高尾山の 中턱을 貫通하기로 된 터널(약 1.3km)도 新設되는 8개 터널中의 하나다.

實은 이 터널이 問題다. 地域住民과 自然保護 團體에서 主張하는 『地下水가 分斷된다』 『排氣가스로 自然의 景觀이 破壞된다』는 等 爭点의 焦點이 된 곳이 바로 이곳이다. 그런데, 都審議會에서 異例의 으로 57개 項目이나 되는 類例없는 是正을 指摘하였으나 答申의 最終의인 結論은 “妥當”으로, 圈央道の 計劃은 事實上 承認된 것이나 多름없게 되었다. 指摘된 項目을 充足만 시키면 年内라도 最終의인 行政的인 節次를 거친 후 執行될 수 있기 때문이다.

그래서 이計劃을 反對하는 사람들은 一齊히 『기만에 찬 答申이다. 設或 計劃이 決定되었다고 해도 反對運動은 계속 할 것이다』라고 反撥의 소리는 더욱 거세어지고 있다.

都心에서 『圈央道沮止』 集會

12月1日 東京都千代田區 主婦會館홀에서 『圈央道の 都市計劃決定에 反對하는 都民集會』가 있었다.

八王子市 市民과 隣近地域住民 그리고 自然保護團體들로 構成된 『高尾山自然保護實行委員會』는 都環境影響評價審議會의 審議에 對해 審議制度의 矛盾을 指摘하면서 高尾山の 터널通過計劃을 沮止하려는 強力한 反對運動을 展開하였다.

여기에는 高尾山周邊住民들뿐만이 아니고 1년에 한두번 찾는 高尾山登山客들까지 合勢하였다.

또한 同實行委의 “멤바”들은 日本鐵道 四ツ谷驛前에서 高尾山の 象徴인 “天狗의 假面”을 쓰고 數千枚의 傳單을 뿌리며 示威를 벌였다.

(天狗는 “멍구”라고 불리우는 日本의 오랜 傳說로 童話에 나오는 山사나이)

또 다른 反對住民들은 高尾山の 아름다운 風景을 담은 슬라이드를 上映하고 模擬 都環境影響評價 審議會 審議光景을 再現하고, 審議當時 發言하지 않

은 委員을 “입없는 얼굴” 審議會長이나 都環境保全局長은 “거짓말쟁이”, “제대로 審議하라”는 等 야유와 高함으로 審議會의 答申을 비웃었다.

都審議會에서 指摘한 事項에서 特히 強調된 部分은 『高尾山の 地質의 變化』, 『排氣가스로 因한 環境의 破壞』等이다.

57개 項目에서의 『自然保護를 爲한 高尾山 一帶의 動·植物에 關한』 項目이 10개 項目으로 제일 많고, 그 다음 이 『大氣汚染·地形·地質』等 8개 項目 順으로 되어 있다.

[高尾山에는 約 1,300種類의 植物이 있는데 여기에서 發見되어 命名(植物名을 처음 지어주는것)된 것만해도 41種類나 된다고 한다]

57개 項目中에서 主要하다고 認定되고 있는 部分을 紹介하면

◎ 圈央道の 터널建設로 動·植物에 미치게 될 影響에 對해서, 地形·地質·地下水의 狀況을 現場踏查하여 豫測할 것,

◎ 道路가 開通된 후 植物에 미칠 排氣가스의 影響에 關해서 “關越道” 等 類似한 例를 參考로 하여 具體的으로 說明할 것

◎ 植物의 生育環境의 變化에 關한 生態的인 影響을 具體的으로 豫測, 評價할 것

◎ 高尾山國定公園 都立高尾陣馬自然公園, 都立秋川丘陵自然公園을 通過하게 되는데, 高尾山國定公園의 通過거리 1.5km分만이 記述되어 있으니 터널部分과 非터널部分으로 分離시켜 評價하도록 明確히 說明할것 等이고

大氣汚染에 對하여

◎ 起伏이 큰 곳에서 排氣가스가 擴散되는 程度를 豫測하려는 것인데 平地에서 利用하는 計算方式을 使用한 理由는 무엇인가?

◎ 模型을 使用하여 實驗한 結果와 豫測만으로 提示한 數直와의 關係를 說明하고 豫測된 數值에는 疑問點이 있다고, 指摘하는 等이었다.

「答申에서 나타난 問題點이 하나 둘이 아니다. 豫想外로 環境에 미칠 影響이 深刻하다」고 反對하는 사람들은 計劃의 撤回중 지금도 要求中이다.

建設과 關係있는 專門家들도

◎ 山岳地帶의 V字形의 溪谷에서는 上空보다 地表附近의 溫度가 低下되어 “逆轉層”이 發生됨으로 排氣가스가 擴散되지 못하는 現狀이 發生할 수 있다.

◎ 開通후 이 道路를 通過하는 各種車輛으로 因한 震動과 기타 衝擊으로 環境에 미칠 影響에 對해 具體

的인 豫測과 明確性이 不足하고 좀더 詳細한 記述이 必要하다고 論評한다.

한편 東京都內 言論界에서는 評하기를 「答申에서 指摘된 項目을 充足시키려면 時日이 必要할 것이다. 그리고 答申의 內容이 計劃 自體를 否定한것은 아니다. 早速한 是正과 計劃대로 施行되기를 바란다」

「確實히 高尾山의 自然은 貴重한 寶庫다. 그런 高尾山에 터널工事로 구멍이 뚫린다. 안된다. 그러나 그렇다고 計劃의 廢棄에는 贊成할 수 없다」

「列島改造論으로 들끓던 當時의 開發混亂時代에, 問題가 되었던 觀光道路와는 다르지 않느냐 圈央道는 首都圈의 바람직한 構造物인 것은 分明하다」

「東京都內 交通難을 그나마 解消시키려는데 다른 方法은 또 무엇이 있을까?」

「自然保護를 強調하는 사람들은 現狀의 變更에 強한 拒否反應을 表示하기 일수다. 日本과 같은 國土의 대반이 山으로, 周圍를 바다로 둘러싸여 있으면,

여기 저기 “自然의 寶庫”는 있게 마련이다. 이와같은 現狀을 維持, 保全에만 너무 집착하다보면 國土의 開發에는 손을 들어야 하지 않느냐? 要是 自然과 人間의 均衡이 “열쇠”가 된다」

「2兆円의 工事費는 지난봄 日本内外를 떠들석하게 만들었다. 開通된 瀨戶大橋나 青函터널의 2배에 가깝지만, 緊急性이나 必要性으로 比較할때 上위에 속한다」

「東京에서 지금 “野鳥의 天國”으로 손꼽히는 곳은 羽田空港옆에 있는 東京灣沿岸의 埋地인데 얼마前까지만 해도 自然을 破壞시킨다고 그렇게 야단치던 바로 그 反對하던 埋地地域이다」

「自然은 우리가 生覺하는것처럼 弱하지만은 않다. 지나친 過保護의 必要가 없다는 것을 實証시켜 주는 것이 아니냐?」

여기에서, 日本의 高速道路建設工事を 說明하기爲해 이 글을 紹介하는것은 勿論아님을 附言한다.

(筆者: 本會 企劃委員)

揭示板

名譽管理人證3次分 配布 4次分은 내년도 定總후에 신청

그동안 국립공원 관리공단 규칙17호 「명예관리인 운영규제」조항의 신설로 인해 발급이 지연되었던 320명분중 동규제에 해당되는 연령미달자등 24명을 제외한 296명분의 명예관리인증이 모두 배포되었으며 다음 4차분은 89년2월 본회 정기총회를 전후해서 신청할 예정이다.

會費自進納付의 勵行

본회 定款 7조2항에는 「회원이 2년이상 회비를 납부하지 아니한 때에는 脫退한것으로 보며 이미 脫退로 처리된 회원이 재입회할 경우는 체납회비를 납입해야한다」고 규정되어있으며 제6조2항에는 「회원은 본협회의 정관및 결의사항을 준수하고 회비납부와 자연공원의 보존과 올바른 利用을 위해 他의 모범이 될 의무가 있다」고 규정하고 있다.

滯納會員은 2月內完納要望

'89年 總會이후 整理作業

88년말 현재 본협회 회원수는 단체회원34명, 종신회원2명, 일반회원 총972명인데 이중 88년회비 체납회원은 단체18명, 일반회원353명 2년이상 체납회원은 306명에 달하며 화운영에 많은 지장을 초래하고 있으므로 여러분의 협조를 바라고 있습니다.

'89년도 定總은 2月 25日 개최 예정
새代議員 委囑은 1月中에

支部의 선출대의원명단 報告요망

「본회대의원선출 및 지명에 관한 규정」에 의하여 운영되는 대의원의 직무(동규정7조)는 「본협회의 정기총회·임시총회에 참석하고 정관이 규정한 任員의 선거권과 중요사항에 관한 의결권을 행사한다」라 규정되었고 定員은 50인이상 100인이내. 선출대의원(각지부에서 지부장을 포함하여 2명을 선출)과 회장이 지명한 지명대의원으로 구성된다. 대의원의 임기 2년이므로 오는 2월25일 개최될 89년도총회이전에 지명대의원의 지명과 지부에서의 선출대의원 명단이 보고돼야 하므로 각지부에서는 이에대한 사전 준비를 바랍니다.

'88會員倍加목표에 未達

지난 2월의 88년도 제17차정기총회에서 李洛善本회장의 회원倍加3년계획을 추진토록 발표하심에 따라 3월말에 추진계획을 시달한바있었는데 88년말 목표인 1,154명에 182명이 미달되었습니다. 즉 87년말회원 577명에서 395명이 증가된데 그쳤으므로 닥아오는 89년도 제18차 정기총회이전에 각지부임원과 전국의회원께서는 회원확장에 힘써주시기 바랍니다.

(本會事務局會員擔當)