

平成24年4月5日

東京都都市整備局

外かく環状道路担当 御中

構成員（善福寺2丁目）

須藤 潤

「杉並区における地上部街路に関する話し合いの会」に対する意見書

はじめに

私の住んでいる家は、善福寺川沿いの外環道計画に敷地の一部が掛かかる場所に位置しており、私ども家族は、当事者として計画当初からその成り行きに振り回され続けて参りました。そのため、建物の改築や大々的な改修もままならず、常に不安を抱えながら今日まで暮らし続けております。

ただ一方、私自身は建築設計に携わる者として、学生時代には都市計画を学び、社会に出るからは度々都市計画の一端を担う建築の設計・監理業務も行ってきており、計画の必要性やその意義において十分に理解できるものであれば、きちんとした補償が行われることを前提に協力せざるを得ないものと考えておりました。

以上のような状況の中、外環道が地下に計画変更の上着工することが決まったニュース、ならびに扇国交大臣・石原都知事の計画地周辺住民に対する謝罪声明を聞き、とりあえず地上部の町並みは概ね残るものと認識しておりましたが、その後、「地上部街路」なるものがそのまま残るということを知りました。そして、この「地上部街路」について、住民参加による話し合いの会が行われることを知り、微力ながら「生まれ育った街の将来」を共に考えるべく、メンバー募集に応募した次第です。

1. これまでの話し合いの内容に対する感想および意見

・ 行政による都市計画の考え方・進め方などについて

これまでに行政からご提示頂いた資料を見て感じたことは、私が学生時代に学んだ頃の都市計画の考え方から全く変わっていない（進歩が無い？）ということです。

交通渋滞を解消するための道路については、その必要性においていたし方ないと理解出来ませんが、その手法において、「防災＝高層建築による防火壁」、「環境＝緑地帯」、「安全＝道路拡幅・車・自転車・人の分離」など、「図面上の視覚」のみによる「絵に描いた餅」として考えられているように感じます。

そこには、現地における「視覚」・「聴覚」・「嗅覚」・「触覚」・「味覚」といった「五感」や、人間の持つ「習性」や「適応力」、コミュニティの「実態」などは考慮されず、「便利」

という言葉の下に、「哲学」の感じられない画一的な計画になっていると思います。

ここでは、抽象的な表現で分かりにくいと思いますので、具体的な内容については、計画の各項目ごとに別途記述いたします。

また、これまで話し合いの会に参加して感じていることは、行政の感覚と一般市民の感覚との間に大きな隔たりがあること、行政の答弁が非常に曖昧であることです。

扇国交大臣・ならびに石原都知事の声明について、「外環道」の地下化により、インタ一部の「地上部街路」を除いて地上部に道路計画は無くなった、というより、元々「地上部街路」は地上にあった「外環道」に付属する側道であり、「外環道」が地下に潜れば必要の無い道路として消滅するものと一般的には捉えられるが、行政はこれを否定します。

昨年末の石原都知事の定例記者会見での発言も、「地上部街路」はインタ部分のこととして話をされているにもかかわらず、このことをも完全否定する様は理解不能です。

仮に「外環道」と「地上部街路」の2つの道路計画が、一つの都市計画として計画決定されているとしても、「地上部街路」のみの幅員として40m確保されている記録が残っていないのであれば、「外環道」が地下に潜った時点で、「地上部街路」の幅員は少なくとも「外環道」分を差し引いたものになる、とするのが一般的な考え方だと考えます。

答弁についても、官僚特有の保身を匂わせるような曖昧なものが多く、結論が見えにくいものとなっています。何度も口頭でのやりとりが続き、最後によりやく結論を言う、といったスタンスで議事録には残らない上、無駄な時間が費やされています。

計画決定された時点のルートと現在のルートに違いがあることについても、当初の図面が出てこないのは、物理的な説明が出来ないからと見られても致し方ないのではないのでしょうか？

さらに、都市計画にしる建築計画にしる、どのような計画についても、計画を議論していく中では、それぞれの手法に対して、必ず「長所（利点）」と「短所（欠点）」の両面を捉えながら進めていくことが肝心なところですが、資料を含め、行政からの説明は、「必要性」すなわち「長所（利点）」のみでまとめられており、「行政のごり押しぶり」が見て取れる内容のものとなっています。これでは、誰が見ても、地域住民のことを真剣に考えているとは思えないでしょう。

「地上部街路」の位置付けについて

行政からの説明を100%信じられるものとするれば、「地上部街路（環状9号線と考えられるもの?）」と「外環道」の2つの道路計画に分けることができ、今回の話し合いの会の主題である「地上部街路」を既に着工が決まっている（着工している?）「外環道」と切り離して考えることは可能かと思えます。

しかし、計画当初から暮らしている当該住民にとっては、「外環道」と「地上部街路」はあくまで一体の計画であり、両者を切り離して考えることはできません。「地上部街路」の計画如何によっては、「外環道」を、造ってみなければ何が起こるか分からない、完成

後の環境に悪影響が現れても手当のしようのない「地下」に造るより、むしろ、影響も把握しやすく、手当も比較的しやすい「地上」に造った方が良いという結論が出ることも十分に考えられます。

また、行政の説明による「計画の目的」として掲げている、「防災性の向上」・「環境の確保」・「ライフラインの収容」といった項目は2次的なものであり、本来（当初）の目的はあくまで「自動車交通の処理」であり、「関越道」と「中央道」・「東名道」の接続により、都内の渋滞緩和を図ることにあったはずで、その意味では、「外環道」の完成により、環状8号線の通過交通は減り、地域住民の南北交通ルートとして利用しやすくなると考えます。

それに対して、「地上部街路」を「外環道」の上に造った場合、「有料」の「外環道」の利用者が、「無料」の「地上部街路」に多数流れることは必定で有り、「外環道」の利用者（収入）が減り、「地上部街路」の周辺環境の悪化（外部からの進入車両の増加による騒音・振動・大気汚染など）は火を見るより明らかではないでしょうか？

余談になりますが、都内の道路事情を考えた場合、環状8号線の外側は比較的整然と整備されており、携帯がカーナビとして利用でき、若者の車離れが進んでいる今の時代に無駄な投資ではないかと考えます。現状でも、私の家から杉並区を南北に車で移動する場合、特に不便は感じませんし、もし仮に、「地上部街路」を「環状9号線」として整備すると考えた場合、広域の都市計画図を見ても分かるように、ルート設定があまりに不自然であり、環状8号線にあまりに近すぎると思います。東西にそれほど広くない「杉並区」に環状線が3本も通るのは多すぎます。

・「都市計画の常識」について

第3回の話し合いの会において、都市計画に携わるメンバーの方が意見をおっしゃっていましたが、その中で気になる発言がありました。

一つ目は、都市計画道路のルート決定の経緯にについて、「都市計画決定後に詳細を詰める中で、ルートに若干のずれが生じるのは当たり前の（しようの無い）こと」とありましたが、元々、都市計画レベルの計画については、政治絡みの意思が介入することが多く、今回の計画も、その不自然なルートを見ても分かるように、同様の介入があったことは周知の事実です。それをそのような物言いになるのは、いかに都市計画関係者の考え方が一般市民のそれとかけ離れる「旧態依然のものの考え方」であることを示しているように感じます。

二つ目は、今回の「地上部街路」の扱いについて、ある区間については「行政の判断によって廃止され」、ある区間（杉並区）については「そのまま残る」という、「一般市民には理解しかねる判断」についても、違和感を抱かないようで非常に不思議です。

三つ目は、今回の「地上部街路」実現の可能性について、「一人でも反対の人がいれば実現できない」ということをおっしゃっていましたが、納得のいく根拠も無く「個人の経

験」において言い切ってしまうのは如何なものかと思います。専門家を名乗る以上「発言には責任が伴う」ことを自覚して発言して頂きたいと思います。

・「便利」・「安全」・「発展」という言葉について

これまでの話し合いの会の中で、「地上部街路」に「賛成の意見」のなかで「便利」・「安全」・「発展」をその理由に挙げていらっしゃいました。それぞれ、ある一面を捉えればその通りだと思いますが、違う面で捉えると、そのために失われるものが多々あると思います。

また、その方法についても、「地上部街路」という「物理的なもの」による意外、「人間同士のつながり」の中で解決する方法も考えられるのでは無いでしょうか？

例えば、「地上部街路」の実現によって「一般道」の交通網は確かに「便利」になるとは思います。しかし、「便利」故に大型車両の通行も併せて交通量が増加し、道路幅が広ければ車のスピードも増し、危険性は増大・事故の規模も大きくなることが予想されます。また、「地上部街路」によって、地域のコミュニティも分断されます。確かに、現状の道路幅は狭く、大型車同士のすれ違いにも苦労しますが、「譲り合いの精神」があれば何の問題も無く、そこには人間同士の関わり合いが存在します。現代の日本は、ある意味、人間が楽するために発展してきたところが有り、煩わしい他人との関わりを捨ててきた結果、利己主義がはびこり、様々な社会問題を引き起こしています。話が若干飛躍しているかもしれませんが、人間の持つ「適応力」は想像以上に大きく、現状を見ても、道路幅が狭ければ狭いながらに対応し、無茶な運転をする車も少なく、渋滞することもほとんどありません。

「安全」についてもしかり。確かに「外環道」の開通に伴い、インター周辺の交通量が増加し、裏道を通る車が増えるかもしれませんが、だからといって安易に「地上部街路」を造れば解決できる問題では無いと思います。前述のように「地上部街路」の実現に伴う危険性の増大を考えれば、むしろ住民同士の協力の下に、言わば「ソフト面」での対応を考える方が良いのではないのでしょうか？

さらに、地域の「発展」・「活性化」について考えた場合には、閑静な住宅街に「地上部街路」を造ることがどのように寄与していくのか分かりかねるところです。そのことは、地域の商店街についても同様だと考えます。昨今の商業施設の実情を考えれば、道路計画に期待する以前に考えることがあるように思います。

2. 「地上部街路」の「必要性を検討するためのデータ」について

・ 全般的な内容について

前述の通り、考え方・進め方が高度成長期のままで、現在の低成長成熟社会にはそぐわ

ないものになっていると考えます。

また、各所で、計画内容に矛盾が生じています。

・ 環境（緑化）について、

「緑化＝環境改善」という考え方は、ある面では非常に魅力的なものですが、その「取り入れ方」や「維持」などを考えると、単純には受け入れにくい面が存在します。

「グリーンベルト」構想も結構ですが、なぜ道路と抱き合わせで考えるのかが不思議でなりません。確かに都内の「私的緑地」が減少しているのは事実ですが、それを補うために緑地を「地上部街路」に取り入れるというのはあまりに短絡的ではないかと思います。車がすぐ脇を通るような緑地で、人々は憩うことも出来ませんし、それ以前に、私的緑地の減少を食い止める術は、緑地確保に供する民間地への「税制の優遇措置」や「建築制限の優遇措置」など、別のやり方でも実現可能だと思いますし、「地上部街路の緑地」の維持管理費用も考慮に入れれば、むしろ、別の方法を考えた方が良いのではないかと思います。

ここで、前に維持管理費用の話をしました。維持については、「地上部街路の緑地」の周辺住民にも影響を及ぼす、「落ち葉」対策の問題についても考えねばなりません。木があれば、必ず「落ち葉」が発生します。行政が行う維持作業の中にも当然含まれますが、それだけでは対応しきれず、周辺住民の協力が求められることも忘れてはいけません。「ゴミの不法投棄」の可能性についても、「落ち葉」同様に懸案事項のひとつかもしれません。

また、「グリーンベルト」構想のもう一つのルートである「河川流域の緑」では、なぜか「私的緑地」に頼る計画となっており、「地上部街路の緑地」が「私的緑地」に替わるものとして計画されていることと整合していない（矛盾している）点も合点がいきません。

さらに、「地球環境の保全」としての「緑地確保」についても理屈は解りますが、前述の通り、「憩えない緑地」、「周辺住民の負担にもなる緑地」では、その意義も半減します。

「広域的な視点」での「地上部街路の緑地」による環境保全の説明もありますが、「地域的な視点」で見れば、「地上部街路」によって「交通量の増大」がもたらされ、「排気ガスによる大気汚染」、「騒音や震動による精神的苦痛」、「震動による地盤沈下」などの影響が広がることは明白であり、どこに「地域環境の改善」があるのか全く理解しかねるところです。これらは、「絵やイラスト」では表すことが出来ないことを良いことに、かどうかは分かりませんが、そのような点について全く記述がないところにも「不信感」が募ります。

・ 防災について

防災についても、「延焼遮断帯」の形成の考え方は間違っただけのものとは思いますが、現実の都市において実践する場合に、その地域のコミュニティーを無視して、画一的に計画するやり方には賛同しかねます。現在の青梅街道は、まさに「延焼遮断帯」としての身近

な具体例だと思いますが、コミュニティは明らかに分断されています。

「延焼遮断帯」の配置計画を見ても、かなりの偏りがあることがわかりますし、「杉並区の道路幅員」のグラフについても、さらに環状8号線の「内側」と「外側」に分けて見れば分かると思いますが、区内全体を考えた場合には私の経験では、環状8号線の内側の方が、緊急度が高いと思われます。

また、「延焼遮断帯」の考え方の中で、コミュニティの分断以外にも周辺地域への影響は考えられます。道路沿いの建物が高層化された場合に、「ビル風」や「日照」の問題が生ずることは、既に過去の事例によって明らかです。

・ 交通・暮らしについて

交通に対する考え方については、既に記述いたしました。南北方向の円滑な移動経路として「外環道」が開通すれば、一般道の渋滞は緩和されるはずですが、その効果については全く触れず、一般道の渋滞解消のために「地上部街路」の必要性を語るのには腑に落ちません。

また、「生活道路の抜け道利用」についての説明がありますが、住民の一人としての経験では、現状の道路について、そのような抜け道という状況にあるとは感じませんし、抜け道利用による渋滞もほとんど気にならないレベルです。そもそも、「抜け道」という定義がよく分かりません。

強いて言えば、駅前商店街の荷物の搬出入に伴う停車車両による交通障害が気になるのでしょうか。

道路幅の拡幅や、自転車専用帯の新設も、道路環境の一つの改善方法であるとはおもいますが、モラルの低下による昨今の交通事故の増加を見ると、手放して賛成することはやはり出来ません。むしろ、昨年の震災によって見直されてきている、「譲り合い・助け合いの精神」や「相手を思いやる心」の啓蒙が先決だと考えます。

狭い道路ならではの他人との関わりは、結構悪くないと思います。

以上