

2012年5月9日

「外環の2」計画の即時・無条件廃止を

外環道に関わる問題を話し合うには、いままでの経緯を踏まえることが重要だと思うので、その点についてお話しします。

1. 資料の3枚目以下は、外環道計画が発表された直後の昭和41年5月に、西荻・善福寺地区に住んでいた著名な文化人、経済人たちが連名で、当時の都市計画審議会の委員などに送った要望書です。外環道計画の問題点を鋭く指摘しており、現在でも多くの点で私たちの考えと共通するものがあります。後ほど、じっくり読んでいただきたいと思います。
2. その翌年の昭和41年6月には、10万6千人の反対署名が提出され、激しく、大規模な反対運動が沸き起こり、超党派の多くの国会議員を動かし、衆・参両院での反対請願の採択に結びつきました。
3. 昭和45年に、当時の根元建設大臣が「地元と話し合う条件が整うまでは、強行すべきではない」と、凍結を宣言し、計画はストップしました。
4. このままなら、現在でも凍結が続いていたのでは、と思いますが、石原都知事の時代になり、平成12年ごろから、建設推進のための地下化案が浮上。大深度地下方式なら立ち退かずに済む、という住民側の反対運動の緩みにつけ込む形で、地下化案が決まってしまうしました。平成19年4月のことです。
5. この一連の流れの中で、国交省と東京都は「地上部計画は取りやめる」という説明を繰り返しています。これまでの「話し合いの会」でも提起された、平成15年1月と同年3月の国・都連名の方針発表に、端的に示されています。また、当時の新聞、テレビなどの報道を見ても、誰もが地上部道路はなくなると思うのが当然、という状況でした。
6. ところが、地下化計画の見通しがつき始めたころから、東京都は、廃止されるとばかり思っていた「外環の2」を持ち出し、地上部道路の建設問題を再燃させました。この背信的な動きに、住民は驚くと共に「何のための地下化か」と、憤っています。
7. 住民をダマして、押しつぶす。こんな行政が許されるのでしょうか。私たちは、「外環の2」を直ちに、無条件で廃止するよう、求めます。
8. 最後に、都知事も、平成11年、練馬・武蔵野を視察した時、平成18年の記者会見の時、更には昨年12月の都知事記者会見の時も、「地上部には迷惑をかけない」という認識で一貫しています。平成13年の、当時の副建設大臣の国会答弁も、趣旨は同様でした。
9. この問題を解決するには、都知事が、今年3月2日の記者会見での発言通り、現地を視察し、住民との話し合いに応じた上で、当初の廃止案を現場に指示する以外にありません。東京都のトップとして、是非、その決断をしていただきたい。

以上です。

外郭環状線の計画再検討についての要望

杉並区西荻・善福寺地区在住有志

本年四月初旬忽然としてあかるみに出た所謂「外郭環状線計画」に対する、関係地区住民の反対は日を逐つて熾烈の度を加え、その烈しさは道路行政上未曾有のものであると言われ、ついに国会両院においても之を採り上げざるを得ぬ大問題と化しつつある。故に、この高速道路計画に対し我々住民が斯くも烈しい反対を唱えざるを得ないのか、一言にして言えば、狛江、調布、武蔵野、三鷹、杉並、練馬等東京都西辺の諸市町区を縦貫して計画されたこの道路は、東京都がかつて遠大な計画のもとに造成して来た「住宅指定地区」、「緑化風致地区」、「文教地区」をコッパミジンに粉砕、やがて「騒音」、「排気ガス」、「俗塵」の巷と化そうとする暴案であり、為政者の無計画の犠牲を住民に皺寄せんとするものであるからに外ならない。

我々は、勿論、東京都周辺の交通緩和と首都経済圏開発の動脈としての使命をもつこの「外郭環状道路」の建設そのものを否定するものではない。しかしながらこの様な道路造成は広く住宅政策、緑化政策、或は文教政策等諸々の重要政策との適切なる調整のもとに計画され、不可避免的に何等かの犠牲を強要されるであらう住民への犠牲を最少限度に止め得る地域を選定して建設される可きが至当である。

「住宅建設の緊急」は都政現の最重要事項であるにかゝらず、路線に沿うこの既設完成の立派な住宅地帯を破壊し去るこの「外環道路計画」は住宅政策との間に如何なる調整を行はんとするものであるのか。都民の保健対策として、又災害時における緊急避難の場として都内に公園緑地地帯の足らざることが強く叫ばれて居る今日、この地域に散在する、否、この地域そのものが形成する自然公園を潰滅せしめて、他の何処にその地を求めようとするのか。

又数十にのぼる小、中学校その他の教育施設をかすめて走ることの計画路線は、単に「路線にかゝることを避けた」と言うことだけで、教育環境の保全及び交通禍の排除が図られていたとの強弁を正当化し得るものであらうか。

当局側において矢つぎ早々に招集されて居る「都市計画審議会」或はその「特別委員会」での審議の過程を通じても、残念ながら、我々はこの路線計画がこれ等諸々の疑問に応え、当局の主張する「最善の計画」であることを証明するに足る何物をも与えられて居らない。

過日の「都市計画審議会」において当局側責任者の一員よりなされた「我々は道路建設の立場よりこの計画を樹立したものであり、住宅政策等との兼ね合いは我々の関知する処ではない」との趣旨の発言は現在の計画が単に道路建設の一方的な立場のみから立案されたものであり、総合的な施政の立場を無視するものであることを自ら暴露したものであると同時に、総合的な観点から道路行政を審議すべき「審議会」において折る議論

前へトシヨリ

が堂々罷り通るとするならば、我々一般都民は我々の委託した施政の責任を一体何処に求むる可きか、その判断と理解に苦しむ外はない。敢えて為政者の猛省を促すと共に、この「外郭環状線計画」の白紙還元と根本からの計画練り直しを強く要求するものである。また、この計画は既に可成長期間に亘つて検討策定せられたものと考えられるにもかゝらず、その間当局においては何等関係地区の民意を徴する途を講ずることなく、計画決定の最終段階に至つて全く忽然として公表、而も一旦公表するや、関係地区住民の反対を無視、日を次いで「審議会」および「特別委員会」を開催、性急且つ強引に原案を最終決定に持ち込まんとする当局側の非民主的、強圧的な態度に対する住民の疑惑と反撥も又、今日のこの空前の反対運動の原因の一つとなつてゐることを、為政者は篤と反省すべきであらう。民意を聴き、無理のない計画を以て対処するに非ざれば、たとえ当局側において強引に計画決定されたとしても、その計画はおそらくは長期間に亘り実行不可能にあることは火を見るより明らかである。

更にまた、この道路に対する住民の反対運動に対し、当局側において、之を補償金の操作の如き手段のみを以て解決し得るものであると判断されるならば、それは問題の本質を見誤るも甚しいものであることを最後に強調しておきたい。

我々が現在この道路計画に反対を唱える所以は、冒頭にも申し述べた如く、マンモス化する東京都に数少く残存する最良の「住宅地域」、「緑化地帯」、「文教地区」がこの高速道路の出現によつて根底から破壊されることを憂える公憤に出でたものであり、杉並区西荻、善福寺地区住民の一人としてこの暴案に対し座して黙すること能はず、ここに真情を吐露し当局に対し、原計画の白紙還元による再検討を、そして又施政に参画される諸賢に対し之が大乘的見地に立つ善処を強く要請する次第である。

昭和四十一年五月

杉並区西荻、善福寺地区在住

- 入郡真妹高西馬宮宗百芳
- 江山藤尾瀬川瀨像野
- 徳三良莊政辰陸英
- 郎恒次一郎郎二夫結夫

(2)