

平成25年6月10日

津森和治

「外環の2」について（意見）

「話し合いの会」の趣旨は地上部街路の必要性の有無について住民を中心に話し合う会と理解しています。東京都の提出している資料は必要性を強調する資料に偏重していません。新たな道路建設によって、立ち退きを迫られ、失われる住宅や無くなる自然環境、騒音・排気ガスの増加、さらにはこれまでに長年にわたって形成、維持されてきたコミュニティが分断、破壊されるといった地域がこうむるデメリットの大きさについても十分考慮し、それを極力回避するような観点からの施策を取り入れるべきです。

これまでの傍聴および7回からの参加をしたうえでの意見を以下の通りまとめましたので提出いたします。

○これまでの経過

1. 平成13年4月 「東京外かく環状道路の計画のたたき台」では本線が地下化した場合の地上部の利用について検討するためのメニューとして以下の4つを示している。(資料1-2)

①公園や歩行空間を整備する場合 ②バス路線など公共交通を整備する場合 ③幹線道路を整備する場合 ④住宅・地域コミュニティを維持する場合 この場合現状の市街地を維持することができます

2. 平成14年11月 東京環状道路有識者委員会は最終提言で次のように述べている。「今後は、移転戸数を少なくし、地元住民への影響を軽減化するため、インターチェンジ無し地下化案を検討の基本とし、地元区市と調整の上、速やかに基本方針を決定すべき」(資料4-5-4)

このことから、有識者委員会は外環の地下化の大きな理由として、地上部の道路計画によって多くの既存住宅が立ち退きを迫られることの困難と影響の大きさをあげており、その後の外環道地下化構想の道筋をつけたことが明らかとなっている。

3. 平成15年1月、同年3月 国と都連名の「東京外かく環状道路に関する方針について」が発表された。

そこでは「地元において地上部整備の方針が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。」としたが、このときも地上部街路の設置検討は青梅街道から目白通までについて触れられているだけで、それ以外の地域についての言及はない。(資料4-6-1、4-8-2)

4. 平成17年1月 「外環の地上部の街路について」が東京都より示された。

外環本線が地下化したのちの地上部の取り扱いについては都市計画「外環の2」が残ることから、基本的な考え方として次の3つの検討案が示された。

①現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備 ②都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備 ③代替機能を確保して「外環の2」の都市計画を廃止する。この中の③案を示したイメージ図には道路は想定されていない。(資料4-6-1)

このことは外環本線が地下化に決定したのちの平成19年8月に作成された東京都都市整備局の「外環の地上部の街路について」でも同様である。(資料4-8-3)

5. 平成18年6月 国と都の連名で発表された「東京外かく環状道路 これまでに頂いたご意見・ご提案と計画の具体化の検討等における考え方」の中で、地上部利用について述べたところで「大深度のシールド工法を活用した区間では、移転の必要がなくなることから、これまで通りの生活が可能です。」と説明している。(資料4-6-1)

○杉並地区では当初計画案にあった青梅街道インターがなくなるという大きな変更が行われており、外環本線との連結を図るという意味での地上部街路の理由は失われている。

○平成19年4月に高速道路部分を地下方式にした際に、高架高速道路の支持体として地上部に計画された「外環の2」の存在理由は大きな前提条件が変わってしまった。そのことは地下化によってその機能がなくなったとして、東八道路の以南東名までの地上部に計画されていた「付属街路」については都市計画変更が行われ、すでに廃止されていることから明らかである。「外環の2」も名称は違っても、その機能など計画上の設置理由、状況は「付属街路」と同じと考えられ、すでに不要となっているものである。

○外環本線の地下化が決定した時点で、それと一体のものとして計画されていた「外環の2」については、本来、計画自体を廃止して取りやめ、再度地下化を前提にそれに必要な道路に限ってあらためて検討すべきであった。それならば現在示されているものとは全く異なった形態のものが考えられたはずである。計画として残したままにしたために、今日までの無理、無駄を引きずり、地域住民に大きな混乱を招く原因となった。

外環道を地下化したうえに、さらにその同じ地上部に幹線道路を新設することは膨大な経費の二重投資になり、納税者の立場からしても到底容認できるものではない。

○都市計画道路としては「外環の2」以外にも何本も計画(資料1-1)されているが、いずれも当初は何十年も前に計画されたものであり、「外環の2」についても昭和41年に計画決定されたものである。その後の社会の大きな変化や想定外の事態(人口の減少や少子高齢化、地域間異動、将来の交通需要推計の減少、車離れ現象など)をふまえて

現時点で計画自体全面的に見直されるべきであった。また現在では既存道路の維持整備の方が緊急な課題となってきたことも承知のとおりである。このことは他の自治体（さいたま市など）でも新規の都市計画道路は認めないといった政策転換をしているところにも表れている。

また、「外環の2」近くにも並行して新たに調布保谷線がすでに一部供用され、以前に比べて南北交通は相当に緩和されてきており、今後の将来においてもさらに過密化が予想されているわけではない。

- 「外環の2」が予定されている杉並から武蔵野にかけての当該地区はもともと早くから土地区画整理が済んでいるところであり、現在は良好な住宅環境と自然環境が維持されている地域である。一部バス通りでやや狭いところがあるにしても、現状でも特に渋滞が発生するほどのことはなく運行している。そうした地域に今全く新たに幹線道路を計画すること自体根拠がなく、不自然かつ不要なものであり、むしろ必要な範囲での既存道路の整備に重点を置いた計画を進めることの方が成熟した都市計画としてふさわしい。

また、東京都は幹線道路の必要性としてその防災上の効果をあげているが、防災に対する対策ではまずは建物の耐震化、防火構造化こそ対策が急がれるところであり、道路についても道幅の狭あいなところや住宅の過密化した所こそ優先して対策を立てるべきであって、その必要性の高い地域は現在の「外環の2」の予定地ではないはずである。

- 「外環の2」が廃止されても外環道は地下および他のインターでつながっており、広域交通網は問題とならない。当該地域は地上部においても隣接する既設、新設の他の都市計画道路等が整備されることによって、その「代替機能」は確保されており、ここにさらにまったく新たな道路建設を計画する必要性はないといってよい。

今回の話し合いの会は地域住民の意見を聞きながら地上部の利用について検討を進めるという趣旨で始まった。高速道路本線が地下化することでその必要性はなくなったが、計画のぬけがらとして形式上残ることになったにすぎない「外環の2」については「初めに幹線道路計画ありき」といった旧態依然の視点を改め、これまでに地域の実情にかんがみ計画変更をしてきた経過と趣旨をふまえ、当該区市それぞれの影響・事情の違いを考慮し、なにより地域住民の声をよく聞き取り、地域の居住環境がより豊かになることを最優先してその地域にふさわしい環境整備計画を立てるようにしてほしい。

私が所属する町内会は平成18年10月に杉並区長あてに「地域住民の大多数が反対する地上部街路計画案は白紙撤回するよう」要望書を提出しており、現在に至るまでその意思確認をしてきている。いうまでもなく道路は都市計画全体の一部を占めるにすぎない。東京都も既存の道路計画を固守するのではなく、住民が望む環境整備に誠意をもって協力支援することで将来にわたって住みよい杉並の街づくりに貢献してもらいたい。