

## 「外環の 2」についての 私の意見

2014・08・14 古川英夫

私は「外環の 2」には 反対です。反対というより地上には「外環の 2」という道路は存在しないと考えています。大きく 3 つに分けて説明いたします。

### 1. 「外環の 2」という道路は地上には存在しないという事

外環は昭和 41 年(1966 年)今から 48 年前に 計画反対者が圧倒的に多数で通常ならば通る筈のない都市計画案であったにも拘らず巧妙な議事運営で小差で押し切って決定させてしまった。(昭和 41 年・第 146、147、148、149 回都市計画審議会及び その間に開催された特別委員会第 1、第 2、第 3 回の議事録参照) 1 つの道路で 7 回もの会議開催とは正に大変な道路であることが伺われるのである。これらの議事録は合計で約 900 頁超あるが この内に外環の 2 の事が説明として出て来るのは合計で 4 か所 文字にして 400 文字以下、即ち議事録 1 頁分も無いのである。(当時の議事録は全て手書きで 400 字詰め原稿用紙 1 枚が 1 頁に相当) 確かに外環本線と外環の 2 は議案番号は異なり別道路であるが 外環の 2 についてはネットワーク、交通量、防災面、環境面等の記載は全くなく 提案時には他の幹線道路、90 数本の道路と合わせ一括して整備すると提案されただけなのである。(第 146 回都計審議事録(其の二)参照)

外環は都市計画決定はしたものの その工事着工には余りにも反対者が多く、時の建設大臣はこれ程までも反対者が多いようでは道路建設は進められない、地元の協力と理解が得られる様になるまでは凍結だと宣言、いわゆる凍結宣言を発したのは有名な話である。その宣言が出されてから、水面下では どの様な形の道路であれば住民が納得する道路となれるのか、真剣に調査が続けられて 約 30 年余経過して平成 13 年(2001 年)に「外環計画たたき台」が発表されました。

それは立ち退き者を極力少なく抑えるために 地上部利用の高架方式を変更し、大深度地下利用のトンネル方式にしたのです。その時の説明では 外環の 2 の広域機能部分も本線と一緒に地下のトンネルに入っているというものであり 本来外環の 2 に為のスペースであった地上部はすっかり空いたため 検討された 5 つのメニューの中から 各自治体ごとに好きなメニューを選択することが出来るというものでした。あまりに反対が強く道路を計画するには 地下に潜るより方法が無かったと言っても過言ではないでしょう。平成 14 年には 東京環状道路有識者委員会が 約 1 年の活動後、国と都に対し最終提言を提出、その中で最後の配慮すべき事項の中で「今後の議論においては、移転家屋数を出来る限り少なくして、地域住民への影響を軽減化することが最も重要視すべき観点である」と記されているのである。この事を受け平成 15 年(2003 年)1 月及び 3 月に外環の方針が 国交省と東京都から発表され、地上部への影響を小さくするため、極力、大深度地下を活用する事とし 基本構造はシールドトンネルと 3 つのジャンクションと決定したのである。そして 地上部の利用は各自治体の意向によるとされて来ました。

ところが 2005 年(平成 17 年)になり 都は初めて 独自で 外環の 2 パンフレットを作成し このパンフにより都は初めて 外環の 2 計画は都市計画上残っているので 何としても地上に作りたいと言いだしたのです。しかし このパンフレットは完成しても住民に対しては その内容の説明会は一回も開催されませんでした。国の主催するオープンハウスの会場の片隅に積まれたままでした。

同様に 2008 年(平成 20 年)に出された都作成の「外環の 2」の 2 作目のパンフレットが出来・外環の 2 問題を検討する時は 4 つの視点から考えるべきと書かれています。この時も 国のオープンハウスの隅にひ

っそりと置かれただけで 住民に対しての説明会などは全くなされませんでした。その頃 2006 年 6 月に出された「これまでに戴いたご意見・ご提案と計画の具体化の検討等における考え方」の冊子が国と都との共同で作られましたが、そこには大深度地下構造としたことから地上部の利用が可能となった事、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無くなることから、これまで通りの生活が可能です…とはっきり書かれているのです。

石原元都知事は外環についての記者会見では 外環は地下に入った、現地見学をした結果、道路を造るには地下しか考えられないと発言し続けるのである。長い事住民には迷惑を掛けた発言、これからは自由に改築、改造をやってくれ、楽しい夕餉の時にちやぶ台をまたぐことはしない…と続き 住民には 全く外環の 2 が地上部から消えたと信じさせてくれたのです。

今年の 2 月の大深度使用の外環の公聴会で 舛添都知事の公述が都建設局の 3 環状道路推進部長の代理で発表された。その内容は 実は石原元都知事と全く同じなのである。平成 13 年のたたき台で地下構造に変更する計画発表、平成 15 年の方針発表では 地上部への影響を小さくするため 極力大深度地下を活用することし …と公述されているのです。人口が密集した大都市においては 地下も貴重な空間であり 外環整備による地域の分断をさけるためにも その地下空間を活用することが最も適切だからである この公述を聞く限り 都が地上に道路を造る計画を持つなんて言う様な発想は全く考えられません。

一方 昭和 61 年(1986 年)に埼玉外環が大泉まで延長されることになった際に 当初の外環構造は大泉から東名までの区間のものと全く同様で 外環本線は高架方式、外環の 2 は橋脚を抱いた幅員 40m の地上部街路でした。ところが 埼玉・都境から大泉までの区間の外環本線の構造が高架方式から半地下方式に変更になり、それに伴って 外環の 2 計画をあっさりと廃止してしまったのです。理由は 外環本線の構造が半地下方式になったことから 外環の 2 は不要になったというのです。この理屈で行けば 私達のところは 高架方式からトンネル構造方式となり 外環の 2 は全く不要になる筈です。ところが 都は敢えて この廃止届を出さず 計画が残されたままにしておき「計画が残っているから その対応を検討する」と言いがかりをつけ 今、その事で揉めているのです。私達はこの話し合いの会が始まった第 1 回目の会議から「外環の 2 は地上部には存在しないのだ」と訴えています。都主催で「外環の 2・話し合いの会」を開催するというのもおかしいと考えています。「外環の 2」という道路は地上部には存在しないからです。存在しない筈の道路を あたかも存在する様にし、しかも国交省に対し認可申請を提出し そして認可の証を取ってしまい、最終的には工事に着工するなど ほんとに都は凄い事をやるところだと思えます。常識では考えられない事をするところ…それは東京都だと思えます。東京都というところが そこまで狡さを押し通すとは全く想像出来ませんでした。そのずる賢さには全く呆れてしまいます。住民側から都の話は当初の話とは変わって来、これではペテンだ…と裁判に訴えられているのも当然の結果だと住民は皆思っています。

## **2. 都が計画している「外環の 2」についての私の意見**

地上部に外環の 2 が存在しているなどとは 私は全く思っておりませんが 仮の話としてそのような道路計画についての私個人の意見を述べるとすると次の様になります。

結論から言うと 今の私達の生活から見て「外環の 2 は百害有って一利無しであり、無用の長物である」という事です。

では 杉並の道路について何も問題が無いと思っているのかと言えば 大いに有りと考えています。ですが

幅 40m の外環の 2 という巨大な道路を造る事が その解決策の一つと考えて居る 都の姿勢には全く賛成できません。たまたま外環の 2 は 高架式高速道路の橋脚の台敷道路として存在していたので どこを通っていくか(道路線形)、幅員は 40m などというのは我々の現実の日常生活、既存の町並みとは全くかけ離れた道路です。青梅街道の幅員の 2 倍も有る巨大道路が 狭い町中を通り 地域を分断し 我々の行きたい所を通らずでは 我々には百害有って一利無しというのが 我々の外環の 2 に対する評価です。

私達が希望する地上部街路と言うのは あくまでも日常生活に密着した道路です。即ち現在の街並み、生活圏に対応した道路であってほしいという事です。それは JR や私鉄の駅を基点として商店街、学校、会社、病院、地域センター…等が形成され 多くの道路によりそれらが繋がれているのです。

私達の日常生活での朝から晩までの行動形態を良く見ると 通勤、通学、通院、買物、地域活動、遊び、等となります。現行の街並みは これらの利用状況から自然発生的に現行の様になってきたのだと考えられます。ところが外環の 2 は全く我々の日常行動パターンに合っていないのです。

#### ●4つの視点から見た私の意見

・**交通面**…本来道路を作るというからにはクルマの交通量が多く その道路容量に対し大幅に上回っていることが大前提です。ところが外環の 2 計画地内の各周辺道路の交通状況は極めてスムーズで日常 渋滞と感じられることは有りません。外環の 2 道路を造る意味が全く有りません。不要です。

・**防災面**…最近 道路を造る主目的がこちらに移って来たような気がします。外環の 2 道路は幅員 40m であり 延焼遮断帯として役立つとしていますが 外環の 2 の場合、幅員 40m の内 約半分は樹林帯として埋め尽くされる予定です。樹林帯は可燃物です。この 40m が全て 延焼遮断帯として役立つかは大きな疑問を感じています。外環の 2 の車道幅員は 7m と言われていますから現状道路と同じ位です。又防災面を取り上げるのならば同じ杉並でも それを必要とするエリアは他地域に多く有る筈です。

・**環境面**…外環の 2 道路の広域機能分は 本線と共に地下に集約されたという事ですから 外環の 2 は大深度地下にも多いに関係があることとなります。大深度地下(深さ 40m 以深)の直径 16m という世界一の巨大トンネルを 2 本通すことにより地下水脈は切断され多量の地下水が大混乱状態に陥ります。善福寺池や川は涸れ 東京のグリーンベルトと呼ばれたこの地域は自然環境が一変してしまうでしょう。地下水の水位が低下し植物が根から水分が吸えず枯れ、昆虫は来なくなり従って野鳥も居なくなるでしょう。国はこの質問に十分回答をしていません。

今迄のクルマ台数の他に 新たに 1 万~1.8 万台が増加ですから大気汚染も良くなるわけは有りません。大深度地下の地底から 1 日 10 万台のクルマの走行による騒音、振動、低周波がどの様に身体影響が有るかは大深度地下での知見が無い事から 未だ判りません。また、普通乗用車は 1 時間当たり約 2 万 kcal の熱を放射しながら走行している(言い換えると 1kw の電気ストーブを 20 数個付けて入っているのと同じだ)地下水の水温が上昇し、周囲の土壤温度を上昇させ土壤水分が大幅減少です。植物の生育は大きく変わり 外環沿線は強力な床暖房が用意され、ヒートアイランド化に拍車に係るでしょう。

・**暮らしの面**…私達の日常生活は 通勤、通学、買物、運動、散歩、地域活動、病院、薬局通い等の連続である。従って JR、私鉄各駅、駅前商店街、スーパー、地域センター、図書館、ゆうゆう館などと自宅との間に 外環の 2 が横たわることにより 大変な障害が発生します。横断するにも信号機のある交差

点でしか渡れない。信号待ちの時間が馬鹿にならない。このために住民は時間をどんなにロスするか計り知れない。近所の桃四小学校の正門前に外環の 2 が通るが何と幅員が 58m である。学童たちは学校が終わると児童館に行くのに いつもこの道路を渡らねばならない。不便な事は枚挙に暇ない。即ち 私達の日常行動と外環の2道路は全く噛み合っていないのです。長い年月の結果今の姿になっている 現行の街並み姿に 外環の2は無関係な存在です。莫大な費用を掛けて巨大道路を造るより 既存道路の整備に重点を置いた計画を推進することが成熟した街並みの都市計画として相応しいと考えています。依って 外環の2は 必要ありません！

### **3. 地元住民(町会員等)は 外環の2の必要性をどう思っているか？**

私はこの会の地元さくら町会長代理の形で出席させて戴いています。又町会の外環対策委員でもあります。さくら町会はこの外環の 2 計画により 200 戸の内、東側の 100 戸が計画線に入って居ります。ですから外環の 2 により町会内面積の半分は道路に変わり町会も消滅するしかない状況です。この様な大きな危機感を覚える中、知人の紹介で東京都には素晴らしい制度が有る事を教えて貰いました。それは「都市計画提案制度」と言って都市計画法の 21 条に規定されていて「都市計画の決定、変更(廃止も含む)を提案できる」というのです。この制度を利用して「外環の 2」を善福寺 2 丁目を通る約 300m 区間廃止をして欲しいと提案したのです。この計画地内の地権者数の 2/3 以上の同意者が有れば申請できるというものです(注:他に一団の土地として面積が 5000m<sup>2</sup> 以上有る事、地権者の有する土地面積の 2/3 以上ある事も必要)私達、外環役員は手分けして地権者宅を 1 軒ずつ訪問、この提案趣旨に同意して戴く様、お願いして回りました。この承認印を戴くのにはとても苦労しました。いざ、ハンコを押すとなると皆さん、身構えてしまうのです。最終的にさくら町会及び町会隣接の周辺の地権者、合計 149 人に面談し、その内の 78%に当たる 116 人が同意してくれました。即ち地権者の78%が外環の 2 は必要無しと判断してくれたのです。この事実はビッグニュースなので私はこの話し合いの会にパワーポイント画像で提出しました。(2012 年 5 月・第4回話し合いの会の構成員提出資料・資料番号 4-6-3 として)ところが都は 2 年経過した現在でも未だに説明のチャンスが与えてくれません。きっと都に取っては都合が悪く 余り聞いて貰いたくない情報なのでしょう。

この結果が出てから私達は大変に意を強く持ちました。というのは、ホントのところ何%位の同意が有られるのか予想がつかなかったからです。今回の調査で初めて我々もこれ程、多くの皆さんが外環の 2 について反対の気持ちを持っておられることを知って こんなにバックが有るならば我々はもっと強力に進めて行こうという気持ちになりました。今回の事で大きく感じた事が有ります。次の 2 点です。

●面談した 99%の人は 外環の 2 が地上部に残っているという認識が無かった事。(外環本線の存在は知っており、外環の 2 も外環本線と同様一緒に地下に入ったという認識であった)

●老齢の男性、女性の一人住まいが多い事。(彼らが訴えていた事は 今になって 外環の 2 を建設するために立退いて欲しいと言われても、新しい家を探す気力も健康も財力も無いというのです。

\* 都は 70 代、80 代以上の立ち退き者についてどの様に考えているのでしょうか？ 立退き者というレッテルを貼れば 後は知らないよ！で良いと考えているのでしょうか？

以上、都の外環の 2 計画について 個人的意見 そして町会員の意見を述べさせて戴きました。

結論は都の「外環の 2 計画」に絶対反対！必要性は全く無し！という事です。

以上