

外環のルートはなぜこの地域に 必要なのか明確にすること

平成15年7月24日

P1外環沿線協議会協議員

濱本 勇三

平成14年6月に発足したP1外環沿線協議会は22回にわたり開催され住民協議員から提案された「とりまとめ案」をもとに協議員全員で作り上げた「中間とりまとめ」を今回発表致しました。そして協議会も2年目に入り「必要性の有無について」の議論の最中で、7月12日の朝日新聞（朝刊）によると、「外環道、環境アセス開始へ」と題し国、都は、東京外環道路の練馬～世田谷間について、早ければ7月末にも環境影響評価（アセスメント）の手続きに入る方針を固めた等の報道がなされました。今また、国、都は私達を無視してこのようなことを記者発表されることは信義に反するところあります。このような同じ行為をいつまで国、都は続けるのか住民側としては誠に残念です。本件については、今日、P1協議会でも強い不信の意見も出されており、協議されておりますのでこれ以上申しませんが、度々のP1協議会無視の愚を繰り返すことの無いよう強く要望いたします。

37年前、東京都都市計画審議会は、新設する外環東京部分はA、B、C、Dの4ルート案を基本に「7区市を通る現ルート案を採用し、高架式片側3車線の自動車専用道路を建設する」と言う案を僅差で決定されたことは先に述べた通りであります。（平成15年2月18日付、濱本協議員の意見書「昭和41年都市計画決定の経緯について」参照）

7月10日第23回協議会において「必要性の有無」の議論が再開され、「生活に与える影響」のテーマについて議論されることとなり、私は、長年「外環道路反対運動」を行う中で「なぜこの場所に外環が必要か」と疑問を呈して「この場所には外環はいらない」と申し上げて来ました。その理由は、現在、環七、環八（環状道路としての基本的考え方は違っても）と現在決定している外環計画線とはあまりにも近くにあり、後で申し述べますが都市計画法の決定に基づき熟成された閑静な住宅地の下に大深度であっても、どうしてこんな近くに道路ばかりが必要なのでしょうか。P1外環沿線協議会発足前、平成12年4月28日凍結宣言後30年目にして外環道路計画について初めて行政側と地元住民との話し合いが始り、住民側の意見を聞き同年7月28日、初めて、国、都は地元住民に回答を提示された。

1、都市計画の経緯について、

まず、昭和41年の都市計画決定手続きが、当時の法制度の制約もあったとはいえ、行政が一面的であったというご批判に対しては、「行政として率直に反省し、今後は十分住民のご意見を伺うとともにご理解が得られるよう努めていきたい」と答えた。

2、新たな検討方法について（ルートについて）

ルートについては、今後さらに話し合いをさせていただきたいと考えているが、これまで法に基づく私権の制限をしてきたことや、ルート近傍地域の土地利用も相当進展していることにも配慮せざるを得ないと考えていると回答された。しかし、このことのみで地元住民は「計画予定地」にそのまま構造のみを議論して外環を造ることは許されません。合意とは言え旧都市計画法にて決定された外環計画ルートもまず構造同様「原点に立ち戻ってゼロからの発想」で議論することが協議会の主旨ではないでしょうか。私権の制限については当然きちんと責任の所在を明確にしてけりをつけるべきであります、またルート近傍の土地利用の進展については37年間凍結中とは言え行政側が放置した事実は明白でありその事により近傍地域が成熟したからといつて、現計画地で当然のように外環を造る事は許されるものでないと考えます。

（本件については2000年8月5日「外環ニュースNO.57号より抜粋致しましたのでその他の外環の必要性の有無に関する部分以外は省略した）

このような経緯を経て「準備会」がつくられ、今日の「P1外環沿線協議会」につながって来ました。

私は外環の必要性の議論を行う時「構造関係のみ」の議論でなく、ルートについてもきちんと議論すべきであると考えておりますが、協議員の皆様方は各地区の代表としてどのように考えておりますか、また地元住民に問い掛けたことはありますか。なぜ、構造のみの議論でルートの議論を同等に行なわないのですか。昭和41年「都市計画決定」については「なぜこの場所に外環が必要なのかと、ルートの問題」が地元住民より大きく提起され反発されたのではなかったでしょうか。

平成15年3月、国や都は「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について」発表されました。

外環整備は喫緊の課題で1日も早く望まれるため、早く、安く完成できるように十分考慮し沿線への影響を小さくする。構造は高架式から大深度地下方式に変更され、外環本線はシールドトンネルと3つのジャンクションを基本構造とする、またトンネル構造は、3車線を収容する長距離シールドトンネル2本とし、外径は約16mに縮小するとされている。また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。

- (1) 37年前に計画された計画自体の見直しを欲するとき、これまでの経緯を十分に踏まえて、実質的には、現在の都市計画を棚上げにし、昭和41年都市計画決定以前の原点に立ち戻って計画の必要性から議論をする（基本認識）と基本認識されたように構造の見直しを行うならば当然ルートについても再検討の要はあるのではないのでしょうか。もし、どの場所に外環の建設が最善なのかも議論せずルートの見直しを行わないならば外環の必要性はないと行政側は認めたものと言わざるを得ない。このような考え方で外環を造るならば即刻「中止」すべきと思います。
- (2) 私ども、外環道路反対連盟は当初から外環道路建設に際し「中途半端な機能＝迂回道路は住宅密集地を外すのが常識」を反対理由として申し上げております。外環は放射状の高速道路から出てくる車を受け止め、都心に用事のない車を迂回させる機能があると言われております。もともと迂回道路は住宅密集地を避けるのが大原則です。こんな都心を走らせるなら、折角の迂回機能とやらも中途半端で、この意味では欠陥道路と言わなければなりません。しかもこの道路は高速道路、つまり通過道路でそこに住んでいる人々には、メリットどころか極めて大きな被害を被ることとなります。大深度の構造の場合でも基本的には同じではないでしょうか
また、東京には、環状の高速道路計画だけで、首都高速中央環状線（6扣圏）・外環道路（15扣圏）・圏央道（40扣圏）と三つあります。
その他に核都市広域幹線道路（外環と圏央道の間）も計画されていると聞いております。
- (3) 外国では環状道路を造る場合は東京のような住宅密集地はまずはずして計画します。私もフランスへ出かける機会を得てパリの西方10扣に位置するナンテール市を訪問致し、この街の中心部を環状道路A86と放射道路A14が地上で交差する計画が（12年前発表）あり、ナンテール市民との交流の中で勉強をさせていただきました。

*ナンテール住民は明確に「経済発展に道路建設は不可欠だが、公害、環境問題の発生と引き換えにはできない」と指摘して、また21世紀に向けて賢い金の使い方を考えるべきだ。自動車以外の交通手段も検討する必要があるとの考えと、また地域に有益か、公共の福祉に合致するかなど住民は組織行動を始めたのと報告があった。

*反対運動の当初は「あなたがたは理想家だ」と言って国、県は相手にしなかったが次第に考え方も変え、住民の意見に耳を傾け、話し合いが進

んだ。以来、国、県は「ある街に高速自動車道路を建設しようとする時には幾つかある計画ルートを提案して、その中で一番地域発展に役立つもの」を選び、決めるようになった。

*日本の外環計画（15号圏）と違いバリの外環（A86）該当地は森林、ゴルフ場等で住宅密集地でもなく、立退件数は約10軒程度、また代替地も近くにありそのまま街が移動できるような道路計画には好条件であった。よく日本と外国との「環状道路未整備率」などを比較されますが各条件が違うので国、都も意識しないで地元住民の納得するものに最善の努力をすべきものと思います。

以上のことからルート問題については「なぜこの地域に必要か」真剣に検討されるべきものと思います。追加して申し述べますならば

①構造については最高の技術を持って行われようと検討されておりながらルートについてなぜ37年前に決定した場所でなければならないのか。

37年間において様々な変化が起っており現状の条件と将来条件の予測をしっかりと納得のいく結論を確認すべきである。

(例) 私はPI外環沿線協議会でまず「必要性の有無の議論」の前に「外環練馬区間（関越道～埼玉県境）について」の議論をさせていただきました。

練馬区（谷原地区）に外環の一部が建設された時様々な条件を地元住民や練馬区が出しましたがその条件について、国、都が十分な対応をされたでしょうか、未だに渋滞や生活道路に大きなトラックが侵入し、公害、環境悪化が続き住民が困惑している事実を再確認して早く約束通り進めるべきであり、地元住民が納得した処理日程を明示すべきであるとともに、これまでの遅延についての責任の所在を明確にし処置すべきである。このことを早く決着すれば練馬区における「まちづくりと外環問題」を区別して議論できることになり、現計画地（ルート）についても再検討できる大きいな要因になると考えられる。

②外環は利便性とそれに関連する目的で建設促進するのではなく、建設が地域にとって有益か、公共の福祉に寄与することができるのか、その他代替案がないのか等、地域住民が協力、寄与できるものを検討し、また幾つかの計画ルートを国、都は提示し一番地域発展に役立つものを選べる環境を造るべきである。

③現計画予定地以外等でのルートを適用する場合

今まで述べてきましたが外環が将来を含めて必要との結論となった場合、新しいルートがどこであろうとも新たな計画地の住民に容認される案であるならば外環の必要性が生まれてくる。国、都の押し付けではなく真のPIによ

って互いに信頼を深め、そして道路を提供する側、道路を利用する側がお互いに理解できるようなものを造っていただきたい。

④大深度地下道路とルート

大深度地下は地下40 m以上の深さを何ら補償もなく道路を通すものである。

国、都は、外環を大深度にする方針を打ち出しているが、大深度となれば今の都市計画のルートに固執する理由はないのではないか。直線にした方が安いのではないか。

もし、今のルートでならないというならば、何らかの補償をすべきではないか。これらの問いに対し回答をいただきたい。

ルートについてはまだまだ提示されるべき問題があると思われるので各協議員からの提案を期待し、後世に恥じなきよう十分な議論をされるよう切に要望する。