

要望書で頂いた皆様のご意見

東京外かく環状道路の計画の凍結解除に向けた動きに対する抗議文

東京都外環道路計画の反対に関する要望書

東京都知事への公開質問状

東京都知事 石原慎太郎殿

東京都外環道路計画の知事発言に関する抗議書

東京外かく環状道路の計画の凍結解除に向けた動きに対する抗議文

【外環道路反対連盟】

建設省と東京都は去る九月十八日に「東京外かく環状道路及びその周辺地域のまちづくりに関する調査報告書」を発表しました。引き続き、同報告書を関係自治体に説明するなど、過去二十七年余りにわたって凍結されてきた外かく環状道路の東京ルート(関越自動車道～東名高速道路間、約 16.6 ㎞)の凍結解除を進めようとしています。このことについて、当反対連盟(七地区、三十団体、三千世帯)は厳重に抗議します。

すでにご承知のとおり、外環道路の東京ルートは、昭和四十一年に計画決定が建設大臣によって認可されたものの、練馬区・杉並区・武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市・世田谷区の沿線住民、さらには地元自治体・議会の強い反対運動により、「計画」が凍結されてきたものです。

昭和四十五年十月に建設大臣によって言明された「計画の凍結」は、その後の歴代の建設大臣によっても、その都度確認されて今日に至っています。また、沿線の各市区議会では随時、計画反対の陳情や請願を全会派一致で採択し、反対の意見書を建設大臣および都知事に提出してきています。

私どもが外かん進路計画に反対してきた主な理由は次の三点であり、これは永年にわたって国にも都にも認知されてきたものです。

既に出来上がっている住宅、商店街を壊して高速道路を建設するのは、あまりにも住民に犠牲を強いるものであり、都市計画のあり方として間違っていること。

住宅密集地に高速道路を建設すれば、深刻な自動車公害が必ず発生すること。

環状迂回道路としては都心に近接しすぎ、都市計画の常識に反すること。

今回発表された前記「報告書」は、私どもの主張と大きく隔たるものです。即ち

既成の市街地、良好な住宅地を破壊・分断するどころか、道路幅員を当初計画の四十二㍍～六十四㍍に拡げて、犠牲者を増やす方向を示しています。

「まちづくり」という美名でカムフラージュしていますが、実態は「まちこわし」以外の何物でもありません。既成の環境のよい住宅地にはこんな大規模な道路や開発は必要ありません。「まちづくり」に多額なカネを投入するのなら、もっと優先すべき地区がいたるところにあるでしょう。ことさら当地区の「まちづくり」を強調しても到底受け入れられません。

高速道路を建設すれば、大気汚染、騒音、振動などの深刻な自動車公害が必ず発生します。

「報告書」はこの点を正面から取り上げず、さも対策が可能のように記述しているようにみえます。「開発より環境を」という時代的要請を行政はどう受け止めているのでしょうか。来る十二月の京都会議において、地球温暖化対策が人類生き残りのための緊急課題として取り上げられようとしている今日、「時代錯誤」である点を強く指摘します。国が設定した基準値が達成されない現実、「環境アセスメント」すらも、事後チェックすれば守られていない例が多数ある現実からみて、大規模な環境破壊につながる報告書を私どもは到底容認できません。今回の報告書は、「外環道路の建設を強引に押し進めるための巧みな宣伝」以外の何物でもありません。私ども外環道路反対連盟は、外かん道路・東京ルートの凍結解除に向けた東京都ならびに国の動きに厳重に抗議します。と同時に、右に述べた理由により、かかる動きを直ちに取り止めることを強く要望いたします。

東京都外環道路計画の反対に関する要望書

【外環道路反対連盟】

東京都知事就任おめでとうございます。

当連盟は、知事選前に各立候補者に公開質問をお願いしましたが、石原知事からは丁寧なご回答をいただきましたことを心からお礼申し上げます。

石原知事からのご回答は、「環境を破壊する排ガスについては、都が率先して規制する。ナンバーによる規制や、ディーゼル車の規制、都市への流入規制など、その後それを前提に道路計画を見直す」とのことでありました。私どもは大変期待をいたしておりますが、知事就任後、公約の実現についていろいろな施策を発表され「TDM プラン(交通需要マネジメント)」や「ディーゼル車 NO 作戦」を提案されましたが、同時に外環道路建設促進の報道もなされておりますことは、まことに残念であります。

本日知事として初めて外環道路計画予定地を視察していただいたことは大変うれしく思っております。しかしながら私どもは現計画における構造のみの変更による道路建設を促進されるならば「絶対反対」と申し上げなければなりません。計画反対理由については、昭和四十一年反対運動を開始して以来同じであり、これは長年にわたって国・都にも認知されてきたものであります。私どもが反対する理由は

- (1) 計画予定地は既に閑静な住宅街、商店街ができあがっている。それを壊してまで外環道路を建設するのは、あまりにも住民に犠牲を強いるものであり、都市計画のあり方としても正しくない。
- (2) 住宅密集地に高速道路を建設すれば、自動車公害が必ず発生する。(半地下方式、フタかけ方式、地下方式でも発生する)
- (3) 環状迂回道路として都心に近接しすぎるため、十分にその機能を果たせない欠陥計画であり、都市計画の常識に反する。

等に理由により、この場所(計画予定地)に道路建設を行う必要はないと申し上げます。今日「構造」のみが地下方式との表現で、地域住民を惑わすような建設省、東京都の広報は、まやかしかありません。

石原知事に申し上げます。「車優先から人間優先へ」

この平穏な環境を壊してまでこのルートに道路を造る必要があるのですか。道路をいくら造っても解決は致しません。

従来の道路計画のあり方そのもの見直しを求められている今日、長期に渡って苦しみを受けている地域住民に対して、謝罪して「ゼロ」からの出発による住民との話し合いでなければなりません。まず現計画を白紙に戻して下さいよう強く要望いたします。

できますならば場を改めて、石原知事と私どもと直接話し合いの場を設けていただければ幸いと存じます。併せてお願い申し上げます。

東京都知事への公開質問状

【石神井住民の会/上石神井住民の会/上石神井三丁目外環を考える会】

(1)1966 年はじめ建設省がいきなり外郭環状高速道路(以下外環と略す)の案を公表してから 33 年の年月が過ぎております。この間、建設省にせよ、東京都にせよ、ただの一度も住民に許可を求める手続きをとったためしはありません。まるで戦時中の強制立ち退きと同じやり方で住民を無視して、ことを運んでいます。これでは成田空港用地買収の場合の失態と変りないではありませんか。

(2)建設省の当初案による外環道路の位置は環状 8 号線との間隔が 2km 前後しかなく、とても外かく環状道路の名称に値しません。環 7、環 8、外環という 3 つの幹線道路がわずか 7km 以内の地に建設されるなら、すでに表面化している沿線住民への被害はさらに深刻なものとなりましょう

(3)東京都による『環境影響評価書』昭和 60(1985)年 12 月は住民の多数による批判や危惧をまったく無視し、外環道路・北大泉地区の建設を承認しています。ところが NOx、CO の濃度にせよ『評価書』が無視していた浮遊状微粒子などによる大気汚染、またそれによるゼンソク等の健康への悪影響は続いており、それは公団による事後調査や住民団体による調査によって証明されています。都の『評価書』は外見だけは立派な公的出版物ですが、肝腎な中味は嘘を並べたものであることが現在では明白であります。

(4)東京都として、今後、外環道路の件を取り上げる意向をおもちならば、原点に万一、賛成意見が多数を占めたとしても、路線地内に居住する住民 = 土地所有者が道路公団による土地測量及び買収に応ずるか否かは、まったく土地所有者一人ひとりの自由な決定によるべきものであって強制的、半強制的な措置などは問題外であります。

以上の各項目は私達住民団体として重要な事項のみに絞ったもので、都知事の誠意ある回答を要請いたします。

東京都知事 石原慎太郎殿

【石神井住民の会/上石神井住民の会/上石神井三丁目外環を考える会】

平成 11 年 5 月、都庁入りするやいなや選挙中の公約の実現のため日夜行動を続けておられる知事に対し、私達都民は心より信頼を申し上げ、大きな尊敬を感じております。国民的作家でもあられる知事は、まさに真に実行力のある表現者としてこれからも強いリーダーシップをとり続けてくださると信じてやみません。

さて私共、練馬区上石神井地域住民は、東京を故郷とし、この地域を未来に橋渡しするため積極的に街づくりに取り組んできました。そうした中で再開発は、まさにここで生き暮らしていくために、必要なものであると考えています。どうぞ、住民の真摯な姿を見ていただき、前進できますよう心よりお願い申し上げます。以下、箇条書きにて大変僭越ですが、要望致します。

1. 計画決定された外郭環状道路予定で、当地の発展は止まっております。打開する方策がありません。
1. 反対運動の結果、33年もの長きにわたり凍結されておりますが計画道路(外環)の予定地に入る人達とその道路の付近にいるものは、一生の人生計画(将来設計)が凍結されていることとなります。外環の反対運動は、何を根拠としたものなのか、まったくわかりません。
1. 白紙撤回にするか、早期建設か二者択一であってほしいのです。地域の住民は、とまどうばかりです。
2. 平成 9 年度 6 月上石神井地区の団体、上石神井町会(世帯数 9125/18618 人)上石神井商店街振興組合(組織店舗 350 店)は外環道路建設に賛成の立場で南北交通の<大泉方面と吉祥寺方面をつなぐ>環状鉄道(地下鉄等)を通して頂きたいと東京都および練馬区にお願いいたしました。添付署名簿は約 2000 名です。

東京都外環道路計画の知事発言に関する抗議書

【外環道路反対連盟】

十一月下旬、当連盟では知事が中山建設大臣に外環の凍結解除を要請したとの報道を目にし、知事が住民をはずして単独で動かれたことに対し、私たち住民は非常に驚き、遺憾の念を禁じえないと、知事の先走った行動に対し、抗議文をお送りしました。

ところが、十二月八日の定例都議会において、代表質問に答え、未着工部分のトンネル方式による実現を目指している外環道路について、「地域住民と十分に話し合うことは不可欠で、地元との合意形成を図るためにも、早急に地域住民との話し合いの機会を設けていきたい」と述べた、と報道されました。また、都の外環担当者が関係七区市長に対して、「自動車専用部の地下化を基本として、外環計画の具体化に取り組む」との表明を行ったことについての協力要請を十二月八日頃より行いはじめています。

知事は、「地域住民と十分に話し合うことは不可欠で、早急に地域住民との話し合いの機会を設けていきたい」と述べているにもかかわらず、未だに話し合いの機会を設けようとはせず、一方的な発言や行動が行われていること、また、建設大臣の権限であるはずの「凍結解除」を、あたかも都知事の権限であるが如くの発言は、「行き過ぎた行為」と言わざるをえません。

石原知事にお伺いします。

外環道の建設計画について、関越道～東名道までという話しか出てまいりませんが、東京湾岸道まで結ぶ環状道路が東京外環道の計画だったはずですが、東名道以南～湾岸道間での計画はどうなっているのでしょうか。確かに都市計画決定は東名道までしかされていませんが、湾岸道までつながらなければ環状道路とは言えません。関越道～東名道までであれば、現在練馬地区で生じている諸問題(例えば、生活道路に車両が進出し、安心して道を歩けない)が世田谷地区でも生ずるであろうことは、日を見るよりも明らかです。地元との合意形成を図るためにも、長期にわたって苦しみを受けている地域住民に対して、謝罪して「ゼロ」からの出発による住民との話し合いでなければなりません。まず現計画を白紙に戻して下さいよう強く要望いたします。

知事が十一月二十六日発表された「危機突破・戦略プラン」の環境政策に対し、完全実施によるこの成果を都民に披露されることが先決ではないでしょうか。二・三年後にこの成果が多大であれば、外環計画そのものを取り止めることも可能ではないでしょうか。ただ「便利な街になり、交通の便が遥に向上するのみ」で外環を造るのであれば、地域住民は絶対反対です。現在の状態よりも下回る環境を作ることは明白であり、知事が取り組んでいる環境計画で、「健康で快適に暮らせる都市環境の創出」は不可能であります。「都民一人一人が自動車の使い方に関し、環境負荷のより少ない交通行動に転換する」と表明していることと、これからまだ道路を造ろうとする行為は、環境破壊をより一層推進することになるのではないのでしょうか。

また今日、国、東京都とも赤字財政で、知事も大変なご苦労をされていることと存じます。もし、外環道計画に流用する財源があるならば、介護保険を始め、いま最も必要とされているところにその財源を運用されるべきではないでしょうか。いま国民は、また増税になるのではないかと不安におののいているも事実でありますと、申し添えておきます。

最後に、地元との合意形成を図るためにも、長期に渡って苦しみを受けている地域住民に対して、謝罪して「ゼロ」からの出発による住民との話し合いでなければなりません。まず現計画を白紙に戻して下さいよう強く要望いたします。