

## **要望書で頂いた皆様のご意見**

**東京外かく環状道路具体的計画案提示についての要望**

**東京外郭環状道路の地下トンネルが奥多摩湧水に与える影響についての質問書**

**知事への提言**

**外環道建設計画に対する要望書**

## 東京外かく環状道路具体的計画案提示についての要望

【東京商工会議所世田谷支部】

東京商工会議所世田谷支部では平成12年度事業計画より「東京外かく環状道路建設促進」を事業計画項目に取り入れ、アンケート調査の実施や説明会開催などを実施し早期建設に向けて活動しております。

世田谷区内の環状7号線、環状8号線、首都高速道路などの主要幹線は慢性的な渋滞であり、経済活動にも大きな支障となっているばかりでなく、二酸化炭素排出による環境汚染、生活道路への車両の流入など区民生活にも大きな支障となっております。

東京外かく環状道路の早期建設は交通渋滞解消による経済効果や環境改善に多大な効果を期待できるものであり、その実現に向けて積極的な推進活動を模索しておりますが、国土交通省と東京都より具体的な計画案が未だ示されず、推進活動の大きな障害となっております。

そこで、地元自治体である揖田谷区より国土交通省と東京都に対し、環境に配慮された地下構造の具体的計画案を早急に提示し、具体的議論を進められますよう申し入れ下さることを要望いたします。

## **東京外郭環状道路の地下トンネルが奥多摩湧水に与える影響についての質問書**

大泉インターから東名高速までの区間の地下トンネル工事予定地においては奥多摩湧水が地上に表われ石神井池、三宝寺池、善福寺池、井ノ頭池等が南北に連なる。

また地下水脈も豊富で深さ 12m 位の井戸が多数現存し給水されている。

この地域に残っている武蔵野の緑は豊富な地下水脈の存在によるものである。

本件工事の説明会では地下水脈に与える影響を小さくする様に配慮するため自然環境面での影響が少なくなるので御安心下さい」と担当者が発言した。

本件工事計画は奥多摩湧水が武蔵野に表われる地域を南北に分断して地下水脈を破壊する事に連なり武蔵野の緑を消滅させます。上越新幹線が群馬県の高崎から上毛高原まで地下トンネルになり当時の国鉄の責任者は環境に与える影響は少ないと説明をした。しかし予め地下トンネルに設置した排水ポンプと排水路がフル稼働したおかげで地表の小川は消滅し井戸も枯れた。国鉄の責任者は予想不可能な事態だが誠意の証として村の水道化工事を負担した。

本件の地下トンネル工事では都知事は地下水脈保存の具体策を明示せずに強行されますが工事の際に生じるマイナス面につきましてこの質問書で通知しましたので予期せぬ事態という抗弁は包められません。悪童と重過失責任になります。

私は「緑の東京計画」を掲げる都知事が武蔵野の緑を破壊してヒートアイランド化を促進する事に反対します。本件計画を強行されるなら地下水脈の保存対策を具体的に公表すべきです。私の質問は「地下水脈の保存策の有無?有るなら公表してください」です。

## 知事への提言

最初にお断りしますが、私は東京都民ではありません。

しかしながら、東京の道路事情に関しては、千葉に住むものにとっても非常に高い関心の高い事柄になっております。

石原知事は外環道の建設に積極的であり、私も外環道の完成を待ち望んでおります。千葉の住人としては中央道、東名自動車道へいくためにはどうしても東京を通過しなければなりません。

都内の渋滞の原因となっている「都内を通過する車」のうちの一台です。

都内を迂回するために、練馬まで外環道を利用しますが、練馬以降は東京の西側には南北に伸びる道路が環八、環七に絞られている為、大渋滞が発生しているはご存知のとおりです。

渋滞による環境汚染もあることながら経済的損失も相当なものになっていることでしょう。

外環道の早期開通は、大気汚染の解決にも大きく貢献し、物流が改良されるため、日本全体にとってもプラスになると思います。

しかしながら、現実には現在の建設ルート上には3つの公園をかすめる他、その殆どが住宅が立ち並ぶという、実現までに非常に気が遠くなるような用地買収が必要になるのは間違いありません。

扇国土交通相が提案した「地下化」にしたとしても、地上部の買収は必要です。

それならば、現在の外環道のルートを変更し、環八の地下に建設してはどうでしょう。環八の地下であれば、既存の道路を利用する為、用地買収もかなり小規模になるのではないのでしょうか。

現在建設中の中央環状線が利用している、2階建て構造のシールド工法を利用すれば実現も難しくはないと思います。

なお、この内容は、三推社/講談社 清水草一氏著「首都高はなぜ渋滞するのか!？」で提案されているものです。清水氏による私案ではありますが、外環道について非常に興味深い内容が書かれています。是非とも外環道の早期実現をお願いします。

## 外環道建設計画に対する要望書

【喜多見ポンポコ会議】

日頃は都政にご尽力いただき誠にありがとうございます。私達の会は、喜多見に計画されている東京外郭環状道路(外環)に不安を感じて昨年 4 月に喜多見の住民で発足しました。会の目的は「喜多見の良いところを見直してまちづくりに反映させよう」ですが、当面は喜多見に大きな影響を与えそうな外環を中心に、「外環が何なのか知ろう」「喜多見のまちを見直してみよう」「私達はどんな街に住みたいのか考えてみよう」そして「喜多見の人達に知ってもらおう」という活動をしています。

さて、先日、国土交通省・東京都から『東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台』が出されました。これまで、国土交通省・東京都は外環の「必要性から議論の対象とする」「PI 方式を進める」と述べてこられましたが、必要性については効果のみしか提示されず、負の部分は一切示されておりません。

「ディーゼル NO 作戦」や「交通需要マネジメント(TDM)」など、知事のお働きには感謝しております。しかし、TDM と同時に「3 環状道路の整備を進める」というお考えには納得のいかないものを感じています。また、東京のヒートアイランド現象はますます深刻になっており、このままいくと 2031 年には都心部の気温が 43.5 度になると予測されています。『東京構想 2000』に見られるような街のあり方は東京に人や物を集中させ、このヒートアイランドを一層進めるのではないかと心配しています。

私達の会では、外環について色々な側面から各分野の専門家の方々にご意見をいただきながら必要性について考えてきましたが、外環については以下のような問題があると考えています。

### (1) 東京圏の環状道路は既にある程度整備されている。

国土交通省は、海外と比較して、東京の環状道路の整備が遅れていると言いますが、東京には環状 7 号線や環状 8 号線があり、既にある程度整備されているものと理解しています。

### (2) 外環は交通を誘発する

イギリスで 1994 年に政府に提出された報告書『TRUNK ROADS AND THE GENERATION』(幹線道路と交通の創出)は、外周道路 M25 を例にあげ、道路の建設が交通量を大規模に発生させている、という結果を示しました。イギリスに限らず、米国の NPO 組織: SURFACE TRANSPORTATION POLICY PROJECT(STPP)が「新しい道路をつくっても、さらに多くの車を呼び寄せることになるため、渋滞の解消という点では、道路建設に多額の投資をした地域が投資の少ない地域より大きな効果を上げているわけではない」と発表し、海外では道路建設が渋滞緩和につながらないということが常識となっています。まして外環は無料の環状 8 号線のすぐ近くに計画されていますので、高速道路間の通過交通が多少外環に移ったとしても、環状 8 号線には相変わらず車が集まるでしょう。また、東京都都市計画局の平成 9 年 9 月 25 日付「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について」によると、ジャンクション周辺地区では「面的整備の推進を図る」「商業、流通施設の設置を検討する」とありましたが、整備を行ない、用途地域が変更され、容積率が緩和されればマンションが連立することは目に見えていますし、商業、流通施設を設置すれば車が集まってくるの

は当然のことです。結果的に外環は東京圏の交通の総量を大きく増加させます。

### (3)外環は地球温暖化を進める

IPCC(気候変動に関する政府間パネル)によると、地球温暖化は従来の予測を上回る勢いで進んでいます。このまま温暖化が進むと、海面上昇によってモルディブやフィジーの島が消え、日本でもマラリアが流行したり、稲作に影響の出る恐れがあります。温暖化の原因の 63.7%は二酸化炭素(Co2)で、日本では、運輸部門の排出量が 1990～97 年の間に 21.3%増と大幅に増えています。国土の四分の一が海拔下にあるオランダでは、温暖化による危機感が強く、バス、路面電車の他、自転車も公共交通にしたり、フランスやスイスで路面電車が復活し、日本国内でも京都市で「歩いて暮らせる街づくり」を目標に掲げるなど、各地で車社会の転換が行なわれています。外環建設計画に見られるような車中心の政策は、京都議定書の温室効果ガス 6%削減目標達成が難しいのはもちろん、地球温暖化を更に進めます。

### (4)外環は我が国の財政を悪化させる

我が国の財政は、支出が収入を上回る状況が続いています。バブル崩壊後、長期にわたる景気低迷と大規模な減税で税収が大きく減少しているにもかかわらず、一方で景気対策として公共投資を中心とする財政出動が膨らみ、財政赤字は急拡大しています。国と地方の長期債務残高は 2000 年度末に 645 兆円、2001 年度末には 666 兆円に達します。昨年 10 月に出された経団連の試算では、このまま公共事業を続け、これに消費税の引き上げだけで対応した場合、消費税を 25.5%、厚生年金保険料率も現行の 17.35%から段階的に 34.5%に引き上げる必要があるとしています。また、既存の高速道路の維持改良費は年々増加しており、平成 5 年度で全路線が 1 kmあたり 4300 万円、中でも東名・名神は 1 kmあたり 1 億円に達しています。これに新たな建設費を加えれば、今後膨大な赤字が予想されます。少子高齢化時代を迎え、将来への不安が募っています。そのような中、外環建設費は 1 兆円を大幅に超え、その維持管理費も膨大なものになると考えられ、我が国の財政をますます悪化させます。

### (5)外環は貴重な自然環境を破壊する

外環予定地周辺は、国分寺崖線や野川といった貴重な自然が残された場所です。国分寺崖線には湧水地が点在し、ゲンジボタルが自生し、この国分寺崖線の湧水が流れ込む野川は絶滅危惧種であるクロメダカが多く生息し、カワセミ、コサギ、ダイサギ、ハクセキレイ、カルガモ、メジロ、コジュケイなどの野鳥が見られます。また、この豊かな自然環境を楽しむ人々の姿が毎日大勢見られ、私達地域住民の憩いの場となっています。しかし外環は地下であっても地上であっても国分寺崖線と野川の間を分断し、このかけがえのない自然環境を破壊します。

### (6)外環は喜多見の街を破壊する

東京都都市計画局の平成 9 年 9 月 25 日付「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について」によると、「農住混在地域では面的な基盤整備を推進する」「保全すべき農地は集約化を図る」「外かん内の緑地帯等と河川を一体的に整備し、公園空間を創出する」、ジャンクション周辺地区では「面的整備の推進を図る」「周辺地区のための公共公益施設や商業、流通施設の設置を検討する」「広域避難場所となる新たな公園空間確保と防災拠点の整備を図る」とありました。しかし私達喜多見の住民は、現在の喜多見をこよなく愛しています。春にはウグイスが鳴き、初夏にはゲンジボタルが見られ、秋には虫の音が鳴り響

き、季節毎の新鮮な野菜が食べられ、街を歩けば気持ちの良い田園風景が広がり、歴史を感じさせる神社や寺、古墳があり、子供達は牛乳屋で駄菓子を買ひ、肉屋のコロッケをかじり、ひそかに秘密基地を作り、大人達は野菜の無人販売所や豆腐屋・魚屋で立ち話に花を咲かせる…。私達は単に整然とした街に住みたいのではなく、四季折々の自然を感じ、人の心が触れ合うような街に住みたいのです。しかし、外環は建設と同時に「面的整備」と称して私達が愛するこの喜多見の街を破壊します。

#### (7)外環は喜多見に著しい公害をもたらす

外環が既に開通している練馬区大泉では、街中に車があふれ、私達の会が昨年 12 月に測定したところでは、外環周辺地域で高濃度の浮遊粒子状物質(SPM)が見られ、騒音も環境基準値を達成できていませんでした。喜多見では外環のインターチェンジとジャンクションが計画されており、片側3車線上下合わせて6車線、一日12万台(30数年前の建設省の数字と聞いています)の車が喜多見を通ります。これらの車の一部はインターチェンジで出入りし、既存の幹線道路からあふれた車は生活道路に流れ込むでしょう。また、他の地域では地下であっても、喜多見では東名とのジャンクションのために地上に出て、喜多見は大気汚染、騒音、振動の一大公害発生地になります。

以上の点から、私達は、外環建設による公害や自然破壊、現在の愛する環境を永遠に失うのだという精神的な被害額は、国土交通省が効果として試算している年間 3000 億円を大きく上回ると考え、下記のように要望します。

#### 記

- 1.外環道の建設計画を中止してください。
- 2.代替案として、環状 8 号線を地下化し、地下部分に通過交通を誘導し、地上部分は歩道、自転車道、路面電車、緑地帯、地域に関連する交通とポケット・ローディング(荷物を積み降ろしするための小駐車スペース)に利用するという方法をご検討ください。
- 3.「移動する」という基本に立ち返り、すべての人々にとってやさしく平等で、手軽にいつでも適切な料金で利用できるような交通のあり方をご検討ください。
- 4.ただ「需要があるから」「便利だから」ではなく、持続可能で、心から「豊かさ」を感じられる社会になるような政策を望みます。

以上