

要望書で頂いた皆様のご意見

外環道建設について

防災都市並びに高速道路接続方法に関する提案書提出の件

公開質問書(第2号)

外環道建設について

丁度1年前、気に入って引越した地域が、偶然にも外環道の計画予定地域となっていた。とはいっても、計画決定自体が、高度成長真っ只中の30年以上も前に、地域住民との対話も不十分なうちに決定されたものである。今や、周辺地域は人口と住宅が当時とは比較にならないほど高密度化し、住宅地としては都内でも有数の好ましい景観を誇れる地域に成長している。また21世紀に入って都市環境保護の視点の大切さが浸透してきていることなどから、実際に工事施工に至ることはないだろうとたかをくくっていた面は否定できない。

ところが今年に入り、石原都知事や扇大臣の発言で急転直下、具体的な段階に入ってしまった感がする。おふたりの発言によると、今まで長い間住民無視のなか計画が決定されたことに対して謝罪をする。計画をゼロから進めるから理解と協力をお願いしたい、というものである。しかし、彼等の言う「計画をゼロから進める」というのは、道路建設をしないことも含めてゼロからということではなく、道路は作るが、その作り方についてはゼロから検討したいということである。現地視察を行ったあと、道路建設を行うことが既成事実のような言動を繰り返し、政府レベルの都市再生計画にも組み込まれている。あっという間の早業だ。

断っておくが、私個人としては、必要なものの建設には賛成したい。たとえ立ち退きをせざるを得ない場合でもそうだ。最近の原発やダム、空港などの問題で、単に感情的な反発なり、住民のエゴ丸出しの反対運動には異を唱えたい。国家として、地域として必要なものはやっとならいい。問題は、外環が必要かどうかだ。

まず外環道は何のために作るのか。行政側の説明によると、都心の渋滞の多くは都心部を素通りして隣県に行く車両が多いからであり、外環道を作れば、都心部への車両の流入が減り、排気ガスによる空気汚染も緩和される、というものだ。果たしてそうだろうか。本当であれば、都心部に入ってくる車両を調査し、どれだけの車両が仕方なく都心部を素通りして隣県に行っているのか、仮に現在計画中の場所に外環道ができた場合、どれだけの車両が外環道を通して隣県に行くのか、有料でも利用するのか(車でほんの3分も走れば無料の環八が並行して走っている)、ある程度の車両が外環道を通るとして、結果として都心部の空気汚染がどれだけ緩和されるのか、といった調査結果が既に存在しているはずだ。こういった情報を公開すれば住民も納得するかも知れない。埼玉県側の外環道ができたおかげで都心への交通量が30%も減ったということを金科玉条のごとくPRしているが、道路整備が進んでいない地域を走るケースと、練馬東名区間のように、近くに何本も幹線道路が走っているケースでは全く事情が異なる。やはり上記の調査結果の公開なくして、住民理解は得られない。しかし、こうした情報は私が調べた範囲では、都の広報でも、書籍でもインターネットでも見当たらない。住民が納得するような情報が存在するのであれば公開すべきだ。もし無いなら、行政側の説明には無理があるということだ。

次に外環道の場所についてだが、都心部から外に向かって環6・環7・環8の既存の環状道路があって、その外側が問題の外環道、さらに外側に圏央道なども計画されている。環8と外環道の距離が長いところで2km少し、短いところで1km少しと非常に接近している。車で3分ほどの距離に過ぎない。ちなみに環8と環7の距離は4km、これも見方によっては非常に近い。なぜこれほど接近して環状道路を作る必要があるのか。

大泉地域まで完成している外環道の和光市では、すぐ側を環8が通っている。ほんの1kmの工事をするだけで、外環道と環8がつながる。環8の道路幅が狭いというのであれば、それを拡張するなり、それが難しければ、環8の地下を掘って2階建て構造にして各々を一方通行にすれば交通量の問題は解決できる。現在計画中の外環道の東名から大泉まで16km、多大な工事費をかけ、住民反対を押し切ってまで強行実施する必要もない。ほんの2km、車で3分の距離だ。どうしても現在の場所に外環道を作らなければならないのか、その理由が見当たらない。

さらに、外環道ができたとして、例えば神奈川県からきた車両が千葉県に行きたい場合、外環道を通り、埼玉県を通って千葉県に行くだろうか。そんなに大回りをしていては、時間も燃料も多くかかり、むしろ都心の渋滞を勘定に入れても都心を素通りする方を選ぶとする人が多いはずだ。回りの人にヒアリングしたが100%そう答えた。仮に、都心を通らなくても、少しでも短い距離を走るため、外環道よりも環7を選ぶのではないか。千葉県から神奈川県に行く場合も同じ。もっとも東京湾横断道路を使う場合も多いだろうが、次に埼玉県の車両が神奈川県や千葉県に行く場合、今でもわざわざ都心部を通り抜けていっているとは考えにくい。通るとしても都心部ではなく環7・環8だろう。行政側の説明にある「都心」とは何を示すのかわからない。環7・環8までは都心で、2km離れた外環道から外は都心と呼ばないのか。これら2道が常に渋滞であるのなら、先述したように、地下にもう1本作って2階建ての方式にしたらい。100歩譲ってもう1本環状道路が必要としても、環8に並行して2km以内に作るのではなく、5~10km以上離れた場所を通るといふのなら理解もしやすい。では埼玉や東北方面から東海關西方面に行く車両はどうだろう。これらが必要な道路はもっと東京から離れた場所を通る方が経済効率性もいい。こうしてみると、実際には誰が外環道(練馬東名区間)の恩恵を得るのか。だから、最初に利用者に調査をした結果を示せと言ったのだ。どんな予測数字、どんな調査結果に基づいて実施するつもりなのか。行政のやることはいつでも見通しが甘だから何をやっても赤字事業になってしまう。

次に最大の問題を指摘しよう。外環道の通行料は既に開通している部分は有料だが、練馬インターから東名までの区間を有料にすることは実際上不可能ではないか。車でほんの3分走れば無料の環8がある。外環道を有料化するとすれば、誰がわざわざこの道路を使うだろうか。厳しい経済環境の中、すべての企業は血のにじむようなコスト削減に取り組んでいる。多くの商用車は外環道を使わないだろう。強引に有料化したらどうなるか。誰も通らない巨大な道路が誕生することは誰がみても明らかだ。そうなると、維持費・補償費を含めた費用の償還はどう考えているのか。この辺の議論も遑上にあがってこない。

外環道が都心の空気汚染を劇的に軽減させるくらいの効果がないと、建設のために税金を払わされる都民としては納得できない。この点についても専門機関の調査結果の公表を要求すべきだろうし、むしろ住民側がリーダーシップを発揮して都の費用負担で専門機関への調査依頼をすべきだろう。

最初に戻って、そもそも外環道建設の理由が、行政側の言うように、都心への車両の流入を防ぎ、空気の汚染を軽減させることにあつたら、外環道の建設が最善策といえるだろうか。もちろんそうではない。むしろ最悪の場合当たりの策といえる。それではどんな対策があるのか。

欧州に住んだ経験のある方ならP&Rという言葉を知っているだろう。PARK&RIDEの略だ。中規模の都市に多いが、これは都心部に入る手前の町に大型の駐車場を確保して、車両を駐車させ、ここからは公共交通機

関を利用して都心に向かう。原則として認可された商用車以外は都心部に入れない。東京のケースでは、山手線のターミナル駅では既に大型駐車場の確保は不可能なので、この方式は現実的ではないが、少なくとも山の手線の中には原則として乗用車は入れないという思い切った措置はどうだろう。都心部を通る車両は通行料を払うというシンガポール方式もいづれか効果はあるだろう。さらに有効な案は、23 区内はガソリン走行を禁止することだ。当面はプリウスなどのハイブリッド車、将来的には燃料自動車や電気自動車が普及すれば現実味が出てくる。こうしてみると、少なくとも、現在進めている外環道の計画は、100 年たっても評価される都市計画とはいえないことは明らかだ。

次に地域住民が何を言おうと無視して、無理やり外環道を計画通りに作るとなれば、まず周辺住民のほぼ全員が賛同し、費用は最小に抑えて、かつ利用者にとって便利な計画でなければならない。まず、住民の理解を得るためには大深度地下方式以外は考えられない。費用がかかってもだ。次にどの既存道路につなげるか。現在の計画では、中央高速と東名高速とジャンクションで、また青梅街道など一般道とはインターチェンジ方式でつなげることになっている。建設工法はこれら連結部分が開削ボックス、その他はシールド工法となっている。まず、現在のルートは地上部に道路を作る予定で計画されたものであることから、かなりのうねりを伴った道路となっている。地下を通るとなれば、当然最短の直線道路とするのが費用的にも工期的にも最善策であろう。その場合、ルートは環 8 から 5km 以上離れたところに新たに設けるべきであることは前述した通りである。

開削ボックスに当たる地域、距離でいえば全体の 4 分の 1 程度であろうか、は地表部に住宅は建てられないため、明渡しというやっかいな調整が伴う。とはいえ、中央高速と東名高速との連結だけでは、都心部への交通量の軽減にはならないので、いくつかの一般道とも連結することは避けられないだろう。いっそのこと、外環道は全線大深度地下のシールド工法で行い、そこに連結する幹線道路の連結部分を一部地下化して地下 2 階を通る外環道への進入部分を作れば事足りる。既存道路の地下化自体は、地表部はもともと道路であることから、難しい調整も避けられる。

繰り返して要望したい。外環道の必要性を明確に示すための調査結果の公開を何よりも優先して行って欲しい。調査結果が住民理解の得られるもの、言い換えれば環状道路の必要性が明確になった場合、次なる課題はルートの決定である

実際の利便性、経済性、有料化でも想定すれば、環八から 5~10km 西側を通るルートとするのが最善であろう。どうしても現在計画中の地域でないといけない、何らかの理由があるとすれば、

外環道を環八に接続し、環八の地下 2 階建て化を検討して欲しい。この場合はこの区間は無料化することになるが、

さらに、どうしても 30 年以上前に地上化を想定したルートを、ただ地下化するだけの馬鹿げた方法に固執するのであれば、現在の既存道路との連結方法は上述したとおり

全線シールド工法として既存道路の連結部分だけ地下化してつなぐ方法を提案したい。

もちろん、是最悪の対応策であり、そこに至るまでの提案 ~ を行政側が採用してくれることを期待したい。最後に、国家も都政も大赤字を抱えている今日、都市再生こそ空気汚染の恒久的排除を視野に入れた 100 年の計で挑むつもりであれば、これも上述したように、都心部への車両流入の制限なり、ガソリン走行の禁止を強行することを検討してほしいものだ。

防災都市並びに高速道路接続方法に関する提案書提出の件

先に神戸大震災の後、其の復興に如何なる防災都市が実現するかと期待しておりましたが、中々思い切った構想が見られない低過ぎましたが、先年新首都の候補地が発表されました際、私だったら斯のような都市にしたいと思ひまして一案を作ってみたのですが、どのような方式で提案するか迷ひ、斯の俥にして温めておりました。一方最近東京外郭環状線の大泉～世田谷間の地下路線計画が浮上し、住民との合意が出来ない俥まごまごして居ると又頓挫すると思ひ、せめてネックとなる他の高速道路や一般道路との接続に、住民の賛同が得やすい狭い場所でのジャンクションやインターチェンジの方法は無いものかと検討してみましたので、以上2つの案を御保管の部局に御回示の上、多少でもご利用いただければ幸甚です。

以上の私案、何処かで特許でも出されていたら仕方ありませんが、公共のものを営利に利用するのは不本意ですから早く公知のものとして戴きたく、86回の誕生を迎えるにあたり匿名で提出いたします。

【高架高速道路と地下高速道路を結ぶジャンクション方式に関する一提案】

高速道路の建設に就いては、用地買収に多額の費用を必要とするだけでなく、交渉にも時間が掛かり解決までの期間が工事の成否にも影響する。道路そのものの用地にはその必要性から地権者も納得する度合いが高いと思われるが、ジャンクションやインターチェンジの場合、密集地に近いだけに解決が難しくなる。ましてそれが高架道路と地下道路との間のジャンクションとなると落差が大きいだけに道路が長くなり、益々困難になることが懸念される。この度、長年凍結されていた東京外郭環状線の大泉～世田谷間が地下方式で建設再開の計画に対しては、本質的には誰でも諸手を挙げて賛成するに違いないが問題は中央自動車道や東名高速道路とのジャンクション近くに住んでいる住民の賛成を得られるかどうかにかかっていると思考される。又近くに住んでいなくてもどんな方式がとられるのか甚だ関心のある処である。

この解決の一手段として別図のような方式を提案したい。第1案としては道路同士が交差する4隅にエレベーター群を設け、自動料金徴収方式に依り上下に自動車を移動して、極力敷地面積を少なくする方式で、多少時間が掛るかも知れないが、道路の交差場所に必ず必要な料金徴収所を兼用出来、最近の高レベルの技術では解決できない筈は無く、総合的に考えると時間的問題も解決出来るのではないだろうか。建設費用も土木工事費だけでなく機械、電気などの総合技術が必要で、経済効果大きいと思われる。4隅のエレベーターは混雑の度合いを見て順次増設できるし、エレベーターの構造としては入り口・出口を別にして1方向とし、入り口・出口の扉の安全確認、上昇下降の往復に使用するための安全確認のロック機構を設けると同時にその運転速度も早くする事は最近のハイテク技術に依れば十分出来る筈である。

尚地下層と高架層の間には地勢により多層の駐車場向けのスペースも取り得る筈であるから、旨く設計すれば設備としての採算もよくなる筈である。但しエレベーターを駐車場向けと供用とすれば混乱のもとになるので供用は避けるべきで、別の方式を取るべきである。

第2案としては多層の床スペースを利用し、高架から最初のエレベーターを1階分の降下専用、地下から最初のエレベーターを1階分の上昇専用とし、各駆動部分は降下の場合上側、上昇の場合は下側にして、其れらの下の階、上の階は自由に車の運行が出来る様に気を付ける。斯の様にして中間層の階を全ての車が一方に旋回しながら夫れ夫れ2方向の下降スロープと上昇スロープを利用して、所定の地下道路、高速道路に出ることが出来る。尚高架からの進入路の片側はエレベーターを利用せず直接第2層に這入る道路に設計する事も出来る。

何れにせよジャンクションのスペースを如何に狭くできるかが、過密都市に於ける道路建設工事の期間を短縮する一番の早道であると信じる。

公開質問書(第2号)

平成13年6月28日付け御庁宛公開質問書に未だ回答を得られないので再度提出します。前回と同様に回答を藏けない時は説明会差止め請求訴訟を提訴する事を予め通知します。

現在の開削ボックス工法の技術水準では工事着手後直ちに水脈破壊、地下水位の低下を生じ井戸の枯渇を100%招く。井荻トンネル工事の原近勝に対する環境アセスメントでは地下水対策には十分配慮して施工すると公表しながら周辺の井戸を枯渇させた。担当者は現地調査しなければ回答できないとの返事を繰り返すばかり。今回私の自宅及善福寺の方々の協力を得て現地調査に応じる用意が在ることを通知します。善福寺公園なら何時でも現地書査できるはずで

質問1

行政は速やかに現地調査をして地下水位の低下による井戸の枯渇を防ぐ工法を公表せよ
扇国土交通大臣が原点に戻って住民と話したい、賛成・反対の議論に参加して貰いたいと発言した。桃井四小学校の説明会では工事現場の説明に終始した。今迄行政は住民に基本計画の賛否を問うことをせずまた今後も問う事をしない。担当者は基本計画に対する賛成はアンケート会社の調査で75%を得ているので十分と回答している。説明会の数百人の参加者の内アンケート調査に一人も加わっていない。反対意見の内唯独り補償金を早く貰いたいという意見が在ったがこれも基本計画の正当性有効性を賛同するものではなかった。住民投票の賛否よりアンケート会社の調査結果の方が信頼されると行政は信じている。説明会場で賛否をとる方がアンケート会社の調査結果より民主主義に沿うもので住民が納得する。

質問2

行政は住民に外かく環状道路(大泉～用賀)の賛否を問う機会を一度でも与える用意がありますか？
上記の質問に対し、速やかな回答をお待ちしています。