

意見書 14年10月 協議員 米津鐵雄

【外かく環状道路に関する私案】

外かく環状道路は常磐道と東名道がつながって初めて機能が完成する。現在、開通している外環道はあと16キロメートルの関越・東名間が未完のため、約30キロメートルの完成区間は環状道路機能として「1/3」以下しかないと思っているので、何としてもつなぐべきだ。東京湾横断道路につなげとか欲を言えば切りがないが、当面、東名までつながれば機能的には殆んど完成に近いと思う。日本列島の形が東京・横浜を扇の要として、北から西へ方角を変えている。つまり、東京を通過する日本の幹線道路が北から西へ、又、西から北へと流れ、現状では首都高経由で流れている。

一方、東方の房総半島への流れは必要だけど主流ではないので首都高との接続で当面は我慢して貰いたいと思う。いずれにしても何十年かして景気が回復し、国や自治体の借金が少なくなったら、東名から東京湾横断道路までつなげれば良く、今は東名道まで出来れば充分であると思う。

諸外国の例も環状道路が都市機能を高めているそうであるが、日本でも東京以外の都市は札幌でも仙台でも横浜でも名古屋でも大阪でも広島でも福岡でも通過する高速道路は都心を突き抜けてなく、半環状でその都市を取り巻いて建設されている。これは土地代の安い町外れに高速道を建設した「怪我の功名」で、最初から環状道路を造ろうと言う考えはなかったと思う。

かつて東京は高速道も地下鉄も『丸ノ内・霞ヶ関中心主義』しか考えのなかった政治家・お役人が現今の車社会を見通せなくて、日本全体の高速道の一部である東京外環道を40年近くも、ほったらかしにした『つけ』が今、回ってきたと考えられる。外環道ばかりでなく都心集中型の放射線を優先して、環状道路を後回しに『つけ』は環状8号線すら未だに完成していない。

計画が発表された当時の外環予定地はほとんど畑とかテニスコートとか空き地などで家はそんなに多くなかった。40年近く凍結状態にしておいた政治家・行政の責任やその罪は勿論だが、この間に外環予定地と分かってながら家を建てた方にも、反対一辺倒では度が過ぎているように思う。

しかし、この地を計画発表の前から『終の住処』と決めて住んでいた方々には移転は大変お気の毒なので、迷惑を掛けることを少しでも減ずるような発想の転換を計りたい。

16キロメートルの区間を今までと全く同じ道路を作ろうとするから問題が多いのであって、見る人によっては型破りと思われるかも知れないが、私案を討議に乗せて欲しい。

① JR中央線、三鷹・立川間の複々線工事が今、工事中である。最初に高架方式で緩行線を造り、第2期工事として、快速線は大深度地下方式で行われると聞いた。理由は地下に駅を作ると巨額な費用がかかるから、駅の少ない快速線は地下方式となったと言う。

この例から、関越・東名間の外環道は中央道とだけ連絡して、途中のインターチェンジ（以下・IC）は一切作らず、大深度地下方式とする。

地下数十米も深ければ武蔵野台地の突端から湧き出している水みちを壊すこともないと思われる。

中央道とのジャンクション付近は幸いに事業をするなら早くやって欲しい、生殺しの状態が続けば倒産者が続出するとも聞いているので地上に顔を出しても問題は少ないと思われる。

② 当面、建設費の関係で大深度トンネルは1本で良い。（かつての中央道・恵那山トンネルや上越道・清水トンネルがそうであったように）2～30年後に日本の景気が回復し、国の借金が少なくなったら、もう1本掘れば良いではないか。

③ 直接外環道に出入りできるICについては、これも②のように日本の景気が回復したら作れば良い。多少不便でも、大泉・調布・瀬田などの既設のICを利用して貰ったら良い。

それ以外にどうしてもICが欲しければ、新幹線の新設駅のように「請願IC」とし地元自治体も費用を負担して作れば良い。当然、区民投票・市民投票が必要であろう。

IC設置のために移転を余儀なくされるのも区民・市民であり、その犠牲の下に、外環道利用が便利になる車の利用者も区民・市民である。

車の利用者が便利になるために区民・市民の税金を使っても良いのかを決めるのは住民投票があとで問題を残さない。

④ 対面通行は事故の危険性が高いと言う人がいるが、この区間に限り50km/時の速度制限を設け、500米置きに監視カメラを設置して、違反者を徹底的に取り締まれば良い。

例えば、10kmオーバーまでは1kmごとに1万円、11kmオーバー以上には1kmごとに2万円の罰金を取るように法律を変れば良いではないか。

飲酒運転の法改正後に、高い罰金を取られた人が飲酒運転をしたことの反省でなく、罰金の余りの高さの馬鹿馬鹿しさを嘆き、2度とやらないとテレビで感想を述べたのを見て、同じことが言えるのではないかと思われる。

- ⑤ 16 kmの距離は時速50 kmで走れば20分で行ける計算である。
外環道のパンフレットによれば、高規格の従来型高速道の完成で16 kmを12分で行けると書いてあるけれど、8分の違いは現在の環八経由から見れば問題外である。
- ⑥環八の井荻トンネルが出来て、流れが大変良くなった聞いた。
あんな立派な大金の掛かっているトンネルの完成で環八の通行車が恩恵を受けているのなら、無料ではなく井荻トンネル区間を2～300円の有料として、外環道建設協力金として徴収する。ただし外環道完成までの時限立法とする配慮が必要である。
これは、私鉄が通勤対策のための工事資金捻出で特別運賃を認められたのと同じような考え方でもある。
- ⑦住民に対する迷惑を出来るだけ減らしたい、国や都は計画の道路より狭くて不満だろうし、利用者は速度が出せない高速道で不満はあるけれど、とにかくやって見よう、狭い血管でも血が流れていれば人間は生きていられると言うのが、私案である。