

平成 14 年 3 月 8 日

東京環状道路有識者委員会殿

外環道路反対連盟

事務局長 渡辺俊明

東京外環(関越道～東名高速間)における反対運動について

本日、私ども外環道路反対連盟に対し、意見陳述の場を設けて頂いたことに対し、謝意を表します。

外環道路の建設計画につきましては、委員の皆様が既にご承知の点多々あると思いますが、これまでの経過と反対理由について申し述べます。

東京外環道路とは、都心から 15 キロ圏にある千葉縣市川市から埼玉県、東京都の練馬区(関越)から世田谷区(東名高速)まで 7 つの区と市を通過して湾岸道路へと向かう全長 85 キロの環状高速道路です。

東京都区間(約 16 キロ)は昭和 41 年に都市計画決定され、世田谷区から湾岸道路間の 18 キロだけが未だに調査中となっています。

予想交通量は、36 年前の建設省の数字で 1 日約 10 万台以上。これは東京に入ってくる常磐道、東北道、関越道、中央道、東名などの放射状の高速道路の車を全て外環道路が受け入れるからです。

【なぜ反対するのか】

住環境が破壊される - 3000 軒の立ち退き、街が壊される。

御厨委員長と石田委員が歩かれたようですが、練馬～世田谷の計画路線を私達は何度も歩いてみました。どこも住宅街・商店街として成熟しており、いくつかの保育園・幼稚園・小学校・中学校の中にもこの計画に呑み込まれるものがあります。立ち退き対象軒数は約 3000 軒と推定しています。(注：平成 2 年 10 月の連盟調べでは 2455 軒)

また、三宝寺池・善福寺池・玉川上水・野川・三つ池...といった遺跡や清冽な湧き水の源も、分断されてしまいます。たとえトンネル構造であっても、その生態系に悪影響を及ぼすことは必定であり、自然環境の保全が求められている今日、大規模な道路施設を設けることに反対せざるを得ません。

いくら「公共」のための道路でも、住民の良好な生活環境を犠牲にしてよいものでしょうか。そういう道路づくりは、都市計画の考え方としても間違っています。

公害を撒き散らす - トンネルといってもインタ - チェンジやジャンクションは地上に開口部がある。

1日約10万台以上の車が出す排気ガス・騒音・振動などの車公害は想像を絶します。ル - ト沿いの道路の両側、周辺の学校、病院、史跡、公園、緑地の被害も見逃せません。

中途半端な機能 - 迂回道路は密集地を外すのが常識。

外環道路は、放射状の高速道路を環状に結び、都心に用事のない車を迂回させる機能があるといわれています。道路は住宅密集地を避けるのが大原則であり、常識です。こんな都心を通るのでは、折角のねらいも達成することは難しく、その意味では欠陥道路のそしりを免れません。しかも通過道路で、周辺に住んでいる人には、メリットがないばかりか極めて大きな被害をもたらします。

東京には、環状の高速道路だけでも、首都高速中央環状線(6キロ圏)、外環道路(15キロ圏)、圏央道(40キロ圏)と3つあります。どうしてこのように道路ばかりが必要なのでしょう。道路をつくれば、交通渋滞はなくなるのでしょうか。例え一時的に解消されても、すぐにまた車が増え、結局いたちごっこだったケースを嫌になるほど見えます。

これらの反対理由は、昭和41年に都市計画決定された時の高架による計画が基になっています。その後、半地下方式(埼玉県境～大泉町間1.5キロ)を経て、現在国や都では、地下案(ボックス構造)を検討しているようですが、立ち退きが必要となる案は、到底納得できるものではありません。

その上、東名高速～湾岸道路間は36年経った現在でも計画中の域を出ません。それでは外環道路は都市計画決定されている東名までしか延伸せず、練馬大泉地区の混雑が世田谷鎌田地区で再現されることになると思わざるを得ません。

【反対運動の経緯と反対連盟の成り立ち】

昭和41年3月に計画が新聞報道されるや各地区沿線住民が反対運動を始め、5月1日に7地区統合して外環道路反対連盟を結成しました。しかし6月6日の都計審で54対50の僅差で強行採決され、6月22日、10万6千人の反対署名を田中角栄自民党幹事長の添書と共に、瀬戸山建設大臣に提出しましたが、7月30日建設大臣は都市計画法ではなく、戦時立法である許可認可等臨時措置法で計画決定(埼玉県境～東名高速間約18キロ)を告示しました。

昭和 42 年 4 月 4 日には、超党派の「外環道路国会議員協議会」が結成されました。参加者は衆議院から自民党 4 名、社会党 4 名、共産党 1 名、参議院は社会党 1 名の計 10 名。同年 7 月 11 日には、衆議院の自民党 2 名、公明党 9 名、民社党 2 名、参議院の自民党 2 名、社会党 3 名、公明党 5 名が加わり合計 33 名が「外環道路国会議員協議会」を組織しました。

その後、各議員の斡旋のもと計画発表後の歴代 5 人の建設大臣と 8 回にわたり会見・陳情を実現しました。また衆参の建設、予算委員会では 8 回に及ぶ質問が行われ、衆参議員団の視察もありました。そして昭和 43 年には保利建設大臣に外環道路予定地を視察してもらい、都知事に対しても計 3 回会見・陳情をするなど、あらゆるル - トや方法を利用・活用して精力的な反対運動を行ったことが、建設大臣の「外環道路凍結」宣言を引き出したと言えるでしょう。

なお参議院では昭和 42 年 7 月、8 月、12 月の 3 回も反対請願が採択、衆議院では同年 12 月に再検討決議が採択され、また都議会においても昭和 43 年反対請願が全会一致で採択されています。

沿線の反対運動組織の連合体である反対連盟には、住民グループ、町内会、商店会、PTA など約 30 団体が加盟しています。

規約はなく、自発的に反対運動をする人が反対連盟を支え推進する、という考え方で運営しています。多数決は原則として採らず、参加者の合意で物事を決め押しつけはしません。計画の白紙撤回を求めており、連盟方針に協力できる方なら誰でも参加できます。

連盟の運営で一番大切なことは、どのような時でも一党一派に偏らず、超党派を鉄則とすることです。超党派は政党、議員との関係で貫かれるだけでなく、反対運動の住民の間でも確立することをモット - にしています。

【都市計画の制限について】

外環の都市計画について行政側は、法律に従って決められたものであり、都市計画を廃止するのは非常に難しいと主張されておりますが、行政側が住民に相談なく勝手に決めた都市計画をなぜ廃止できないのでしょうか。確かに、都市計画を廃止することは難しいことであるということは理解しております。しかしながら、住民が住宅や店舗の立替えや増改築が制限されたままの状態に置かれ、30 年以上も苦しみ続けているということを行政側は理解すべきです。その苦しみを踏まえて、誠意ある対応をとるべきです。

【これまでの話し合いの経緯について】

国、都と反対連盟は、平成 12 年 4 月に凍結宣言後 30 年目にして、初めて話し合いの場を開催し、これまで計 4 回開催しております。その話し合いの中で、東名以南をどうするかなど連盟の主張に対し、行政側からは誠意ある回答が出されていない状況にあります。

【計画のたたき台が出てきた背景について】

昨年 4 月、国と都は外環道路の都区内区間（関越道～東名高速間約 16 キロ）の地下案の「たたき台」を公表しましたが、これはある意味では地域の分断化を減らし、住民の立ち退きを減少させるという連盟の主張に配慮したものでした。

都知事や国土交通相が視察に訪れ、「地下でなければ無理だ」と言いましたが両者のイメージは同じかどうか分かりません。半地下なのか、蓋かけなのか、はたまた浅い地下なのか、大深度なのかハッキリしません。連盟としては現時点で行政が考えている地下案を示して欲しいと申し入れた結果、出てきたものです。

この「たたき台」は素案以前つまり「素案を作成する前段階でのもの」であり、地下案のイメージを提供したものであって、それ以上でもそれ以下でもなく、今後「たたき台」を基にして話を進めることは認められません。

最後に【P I 方式の導入について】

国と都は、平成 13 年 9 月に国土交通省の道路局に設置された道路計画合意形成研究会から出された提言書を基に、構想段階からの P I 方式導入の全国第一号として、外環道路計画の議論を P I 方式で進めると主張しております。しかし、ご存知の通り外環は昭和 41 年に都市計画決定されております。その都市計画を前提に議論をするとすれば、それは構想段階からの議論とは言えません。国と都は、構想段階から P I 方式を導入すると主張するのであれば、もう一度原点に立ち戻って、必要性の有無から議論していくことを明確に示すべきです。そのような姿勢が行政にないならば、P I のテ - ブルにつくわけにはいきません。