

世田谷が大変な10の理由

2015. 5. 23

①全線の1割を超える供用不能区間の放置

新聞は書かないし、放送も触れないが、世田谷外環の本戦2.5km間には、完成しても強要されないまま放置される区間が、1.8kmもある。

全線の1割強の距離だから、全線1兆2千820億円の約1200億円分を供用不能で放置。行き止まりだからだ。

以南のめどが立たず、途中で行き止まりとなる盲腸線だ。原状回復の目安も立っていない。事業は、「土砂排出用」という虚偽記載で申請した。住民たちは「盲腸トンネル」と呼ぶ。

②世田谷ルート上、全域に強度の都市計画法の制限

「土砂排出ルート」と強弁した大深度ルート地上部の幅100mの範囲には、国が約束を違えて強度の利用制限をかけてしまった。

都市計画法65条 建築制限

同 67条 先買い権

このため、沿線付近の非該当地域の不動産広告には「ここは制限はありません」と大慌てで書く始末だ。資産の目減りを恐れているのだ。

③換気塔の「二酸化窒素の最大着地濃度出現位置」は生育医療センター(赤ちゃんの大型色生機関)の玄関前

高さ30mの煙突からの排ガスは、住民が全く予想だにできなかった(1キロ近く離れた)地点に最も濃く降下する。

さらに問題なのは、このことを知る住民は一人もおらず、世田谷区の所管は質問する議員に「デマだ」と答えた。

議員は翌日、「環境離京評価書」のデータを提出した。

④ 新たな地中拡幅部(都市計画変更決定)は、断面高さ、54mの沿線最大規模(名古屋城も収まります)

本来は、大深度は水の被害とは無縁のはずだった。しかし、大深度も地下水の振る舞いに影響があることがわかり、急きょ、それまでに地中拡幅部をさらに巨大化する都市計画変更決定を行った。このため、抵触家屋はさらに広がり、そのことを知らない住民も多く、「抵触しなかった」と相変わらず胸をなでおろしている。

⑤世田谷区内の本戦大深度ルートは、幅、約100m。大深度・浅深度部はまだら模様

世田谷の大深度トンネルは、すべてが大深度ではない。“まだら”なのだ。理由は地形にある。国分寺崖線の麓で、地形には起伏がある。外環本戦は真すぐ来たものの、地形の影響で、大深度部分になったり、浅い深度部分になったりで、補償の有無もまだら模様。一軒が二分される例も多数ある。もちろん補償対象は浅深度部分のみ。

⑥都区内唯一のホタル自生湧水は風前の灯。

世田谷の地中拡幅部は、最大で、54mになるが、これは同じ高さの堰堤が地下にできることと同じ。国分寺崖線の水文環境は激変を余儀なくされる。

⑦立坑工事人身事故は、人災だった！

昨年5月の立坑死亡事故は、国土交通省（関東地方整備局）の「事業再評価委員会」での家田仁委員長の「事業評価などどうでもいい、とにかく早く作ることだ」という異常な判断に連動していた。作業員が、一基のみある移動型クレーンの使用を急ぎ立てられて、資材を過剰に為雄いたことにあった。（労基所の裁定はまだ公表されていない）近隣住民は、ケーソン沈設の際の深度1～3程度の「地震」におびえているが、これらの事実も情報コントロールのため、表ざたにはなっていない。

⑧町会単位の意見相違で、コミュニティは荒れ、人々は疑心暗鬼に

反対する町会。賛成する町会。無関心を装う町会。・・・国は事実上、「町会」という“任意機関”を巧みに利用し、意思統一を図るが、実態としては、人々は混乱し、異なる情報源に混乱し、疑心暗鬼になっている。ことに地価がかかる問題では、憶測から生じた住民間の対立にまで発展している。

⑨補償を巡る、住民の主導権争いと、自治体政治

国が約束に反して、土地利用制限をかけた以上、これを撤回しない限り、事業を結果的に前進させることになる家屋調査は拒否する、という運動方針があるが、これを「調査はしてもらいべき」と住民を地権者区議（政党関係者）が説得、結果的に自治体政治も絡んで、住民が政党の方針に利用され始めている。

⑩「いっそのこと」と一部住民が言い出した最後の提案とは？

「大深度」には世田谷だけでも主な問題はこれだけあり、これらが大深度の掛け声に隠れ、見えないうまま事業が進んでいる。事業は、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」「国土開発幹線自動車建設法」「都市計画法」「道路法」「河川法」「環境影響評価法」などによって自動的に進み、それを20代の若い官僚が裁量権を振り回してコントロールしている。すべての要素が見えない状態で“工事”が進んでいる。このため、道路に詳しい住民の中からは、いっそのこと、

「再度、高架方式にしてもらいたい」

という声すら上がっている。問題点の隠ぺいを阻止することに限界を感じた住民からだ。

【特別添付】

次ページに、こうした状況の世田谷外環の住民が、自治体に提出した陳情の実物を添付する。

これは、これだけ巨大な国策・国幹道に関心をもってもらいたい、世田谷が壊れる、と自治体議員に言ったところ「要請がない」と一蹴されたところから、住民が、「自分たちの自腹による国幹道対策は限界を超えた」と議会に対して怒りの陳情を行ったものである。

外環の本線問題が、いかに複雑で、ストレートなテーマにはなり難いかを実感していただきたい。外環本線は、目下、現実に工事中であり、“協議中”の「外環ノ2」の下部には、そういうものが、“協議”ではなく、現実の工事が進行中であることをお知りいただきたい。

世田谷区議会議長
山口 ひろひさ 様

外環道の東名以南の着手不能の事態に 世田谷区議会が 主体的に取り組んでいただくことを求める陳情

平成26年11月27日
外環道検討委員会
東京都世田谷区

金子秀人

TEL

主旨：

「対応の方針」に約束された「平成21年度中に『東名以南の検討機関』の設置」は、足かけ6年になる現在も実施されていません。

住民の研究調査により、幾つかの原因が明らかになりましたが、住民の余暇や経済力には限界があり、このままだと、世田谷区は、多くの区民が想像だにできなかった取り返せない歴史的大惨禍に見舞われます。その規模は議会が行政を唱導する以外に解決は難しい段階になっています。議員各位の権限と優れた能力によって、世田谷区を救ってください。

理由：

I 現状の基本的事項・略記

・国策道路、産業道路であること（認識上の誤解）・国土開発幹線自動車道建設法による道路であって法によって自動的に事業が進捗していること（検証の不足）・熊本前区長の悲願「東名以南延伸」は、ほぼ難しいこと（足かけ6年の検討機関不設置の理由の存在）・約2Km四方の面積に、日量累積50万台の交通量、世田谷区は未曾有の交通惨禍地帯に（端末地世田谷区）・法の齟齬により、大深度地下が、地上の資産に制限を加えてしまったこと（本線地上住民に都計法65条、67条の重制限）・世田谷区内に供用不能トンネルがおよそ2Kmも放置されること（杜撰設計と都市計画法違反の疑義）・これら問題を抱えたまま、3月28日、大深度地下使用認可と都市計画事業の認可・承認が済んだこと（議会に世田谷の利害問題が不在）・この上に、新たに都市計画変更が行われ、地中拡幅部が世界初の“実験場”と化すること（冷静な技術理解の必要性）



∴何よりも「現実」の周知が急がれること。（これらの事実は、所管ではなく、直接、国道事務所等に問い合わせてください）

II 東名以南延伸が極めて困難な理由

・第三京浜接続が狭隘な特殊地形のため物理的にも法的にも極めて困難（図参照）河川間の距離、約130m。

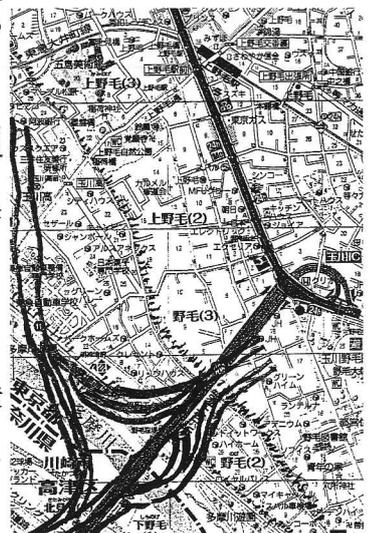
・二子玉川ライズ、通過、極度に困難

外環道の載荷重 18 t/m^2 （10階建てビル相当）

二子玉川ライズ = $50 \text{ 階建} \div 90 \text{ t/m}^2 \Rightarrow \times$

離隔距離 1D さらに深くすれば道路構造令を大きく超過、道路法、道路構造令満たせず・多摩川・国分寺崖線の大破壊を行えば可能

・「以南の検討機関設置に向けて、以北をも含めた調査検討を日常業務として行っているが、特段のプロジェクトやタスクフォースではない」（本年11月7日・国交省・道路局・企画課・道路経済調査室 課長補佐の国会議員レクチャーにおける回答）*数年前と全く変わっていない。



↑第三京浜下の河川間に同縮尺の東名JCT（墨筆）を置くと対岸の川崎市に達する

∴どこをとおるべきか、議会の英知を集めた検討とアイデアによる唱導が必須

III世田谷区の“盲腸トンネル”

- ・ 80%の本線トンネルが完成後も供用されない世田谷区だけの現象（図参照）
- ・ 作る理由を失い、「土砂排出用」で密かに申請、3000億円相当 本来なら「構想の段階」での周知事項どおり地中拡幅部も不要に（現実には、都市計画変更を行い最大54m断面の 世界初の実験場に）

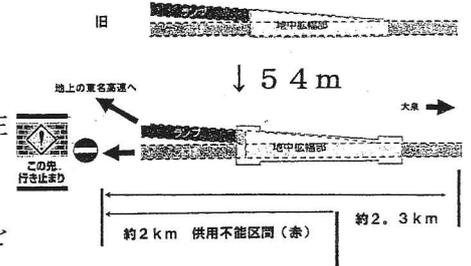
IV新たな都市計画変更について

- ・ それにも関わらず、分岐・合流部を高圧線鉄塔をしのぐ、最大断面高54mの地下構造物を土砂排出のために建造。世田谷区部の長さは2Km弱。
- ・ “軽微”な変更（法の文言）のため環境アセス行わず。
- ・ 外環トンネル技術検討委員会（国交省諮問機関）は、「市街地に前例のない工法なので十分な検証を要す」

V「立体都市計画」指定の法的不整合で戸惑う住民

- ・ 法の不作為により生じた、最大規模の国民の権利侵害
- ・ 法65条（重度の建築制限）、67条（先買い権）等、全ルート上住民にかかるという想定外？の事態に
- ・ 責任（実務は基礎自治体が担うものもある）
- ・ 東京都認可担当者は「苦慮している」と「大深度地下」の約束違反を認める
- ・ 住民の区政や議会、議員への要望が大きくなると見られるが手遅れの可能性もある。

世田谷区成城3丁目・4丁目のトンネル構造



VI結語

最大の問題は、法65条、67条の制約が国の約束に反して全住民にかかり、さらに世田谷区においては、端末地として従来の大泉以上の交通惨禍地帯になるということが自明であり、この暴虐的（横丁の小路や生活道路ではなく、被害を承知の産業道路[石原元都知事談]という意味）な整備新幹線並みの国幹道を住民が私費を工面して研究調査や国都との交渉を行うことには限界が来ている、という事実です。また以上の難題は、直上住民ですら全く知らない人が多いという驚くべき事実であり、議員諸賢の特段のご理解ご配慮をもって区を唱導することが求められています。すでに、あり得べからざる固定資産税の外環道による減額通知を都税事務所から受け取り、各方面に問い合わせ、ようやく大深度地下全線での私有財産の制限、抵触を知った住民も出てきています。



東名ジャンクションの惨状
この完成予想図は現在非公開

なにとぞ、先端基礎自治体に習い、特段の検証を議会の指導力で始めていただきたくお願い申し上げます。

外環道検討委員会とは

平成20年の国都が開催した外環道への賛否を超えた検討機関で1年間開催。（区は、協力） 世田谷区では東名ジャンクション周辺地域住民86人が参加登録して国都に協力、「対応の方針」のための基礎的検討が行われる。解散時、検討協議が足りないとして、47人の超党派の登録者が任意の奉仕活動として検証を続行し。現在は、隣接地域の住民や「地域PI」不参加の住民、地権者等を含めて沿線各地とも情報交換し、広範な活動を行っている。

[以上]

| 氏名 | 住所 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |