

大泉 JCT 周辺「外環の2」1 km 区間・早期着工問題についての疑問

前回(第5回)話し合いの会で大泉 JCT 周辺で1 km 区間の早期着工について報告された。未だ実施することが決まっていないのに 何故、外環の2の名を冠した道路を着工しなければならないのか? その理由の説明を求めた。都の回答は1つ目は 土支田通り、井草通りが行き止まりとなるので機能補償が必要、2つ目は 立退き対象者への生活再建の為である…との事であった。

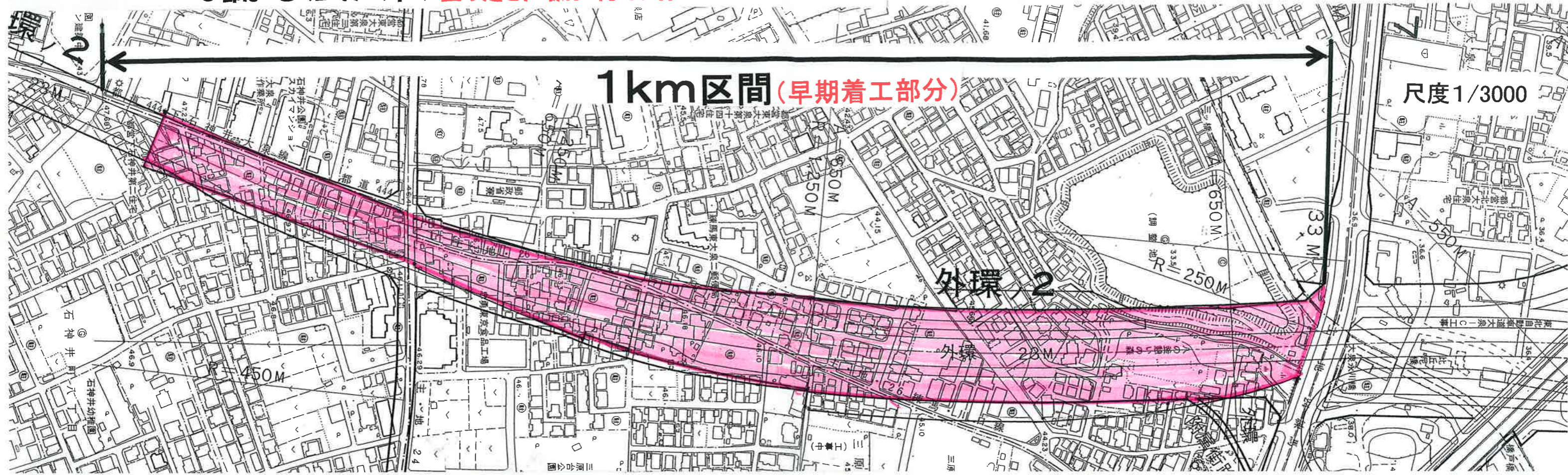
前回の会議の中でも 納得出来なかったが 改めて検討した結果を「疑問」として提出する。
(次頁に下記のような関連図面を 添付しますので 参照して下さい。)

- 図 1. 1 km の範囲の中で 本線と外環の2 両方に掛かる部分、外環の2 のみに掛かる部分の図示
及び それぞれのエリア内の立ち退き戸数を示す図面
- 図 2. 東京都建設局作成: 大泉 JCT における「外環本線」と「外環の2」の図面
- 図 3. 国交省作成: 外環・計画概念図(10/10)大泉周辺図

1. 都の説明で理由の一つ目、都道の機能補償については 次頁以下の図面で示されるように外環本線の計画地内で処理出来ることである。二つ目、生活再建の問題は先ず外環本線の方を済ませ、外環の2 は正式に決定した時に 生活再建に取り組むべきである。2度手間となることは止むを得ない事である。一度で済ませば楽ではあるが 未決定道路に着手する事は許されない。従って 外環の2 道路を 今回着手する必要性は全く無いのである。都の説明では必要理由が無い。
2. 前回の説明の中で 立退き棟数に付いて 都は「外環の2 に掛かるのは 90 棟、外環の2のみは 50 棟、両方に掛かるのは 40 棟である」と説明したが 次頁の図 1 で記したように全く納得出来ない。両方に掛かるエリアは図1の上段に示すように赤色着色部でとても広く、60000m² 位有るが 外環の2 のみのエリアは下段に黄色着色部として示すが上段に比し極めて狭く とても都の説明(外環の2 のみのエリアで 立ち退き戸数 約 50 棟)は納得が行かない。
3. 理由の一つ目で 土支田通り、井草通りが行き止まりとなるので 両方の道路について機能補償必要と説明していたが 添付の図 2、図 3 どちらにも連結路、併設道路という事で図面の中に記載してあるのではないか?(一言も説明が無かったが…)ちゃんと本線エリアの中で処理されているのではないか? 前回、都の説明はこの道路の事を言っていたのか?
また 図 2、図 3 でその道路形状が異なるのはどういう訳か?(青色矢印部 を比較)
図 3 については 国交省作成図面故 国から回答を求めたい。
4. 外環の2 については 昭和 41 年に都市計画決定してから 全く一度も変更されていない。という事は その時点での構造が現在でも生きている事であり 本線が高架構造の時の橋脚の両側に外環の2 が設けられていたが、それがそのまま生きているという事である。これが変更されるとなれば 都市計画案の大幅な変更として新たに都市計画決定までのプロセスを踏むことが必要であり、今回で言えば外環の2 がどのように変更になるか 明確に図示すべきで それを 住民に対し縦覧させパブリックコメントを募集すべきである。これらの手続きを踏まずに進めるのはおかしい。

図 1. (上段図) 大泉周辺「外環本線」と「外環の2」に掛かるエリア(極めて広い)・・・色部分

● 都は このエリアの中の 立ち退き戸数は 約 40 棟と説明 (議事録9頁)



(下段図) 大泉周辺「外環の2」のみに 掛かるエリア (極めて狭い)・・・色部分

● 都は このエリアの中の 立ち退き戸数は 約 50 棟と説明 (議事録9頁)



図2. 東京都建設局作成:大泉 JCT におけ「外環 本線」と「外環の2」

部分に注目！(現行の土支田通りも 生かすのか?)

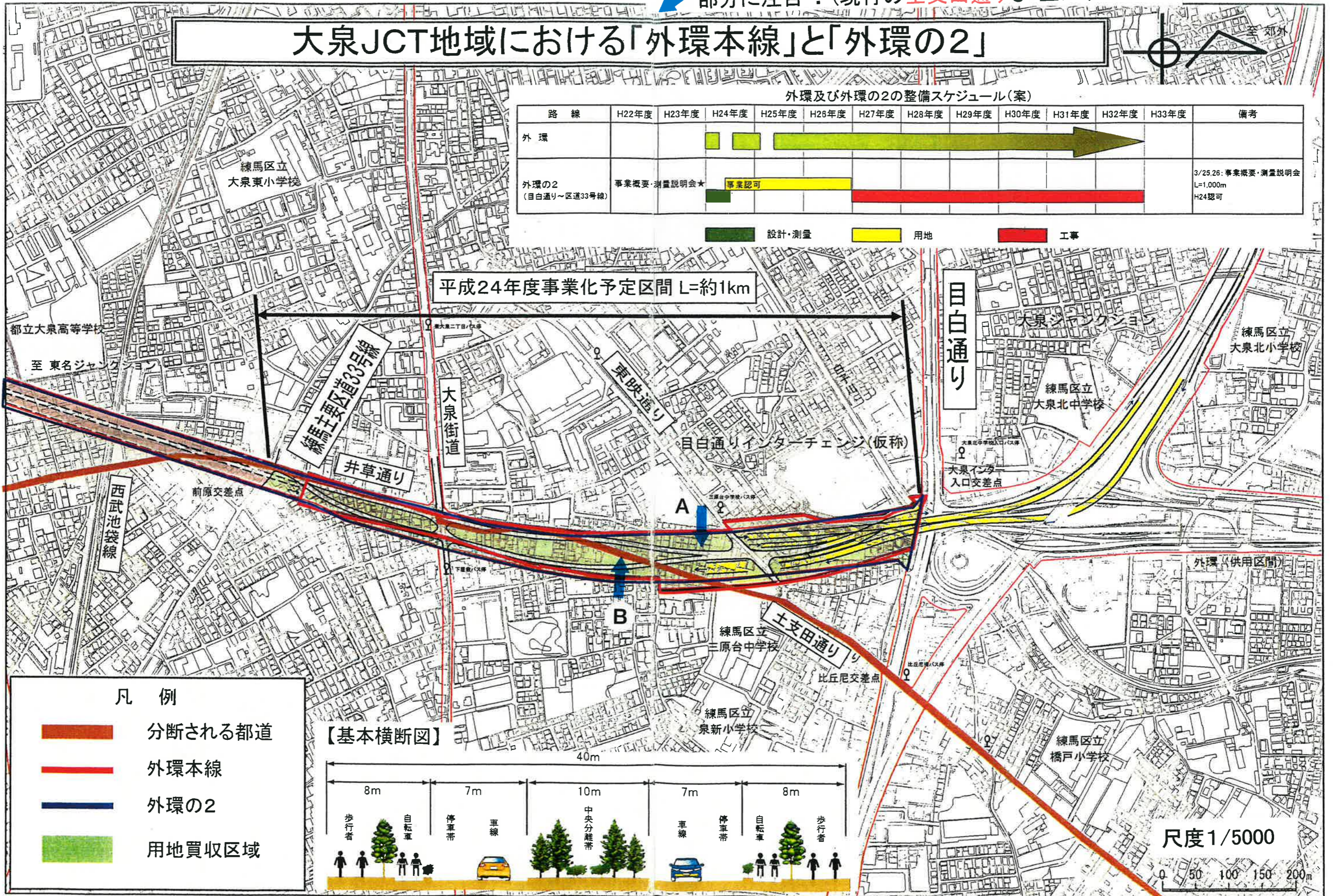
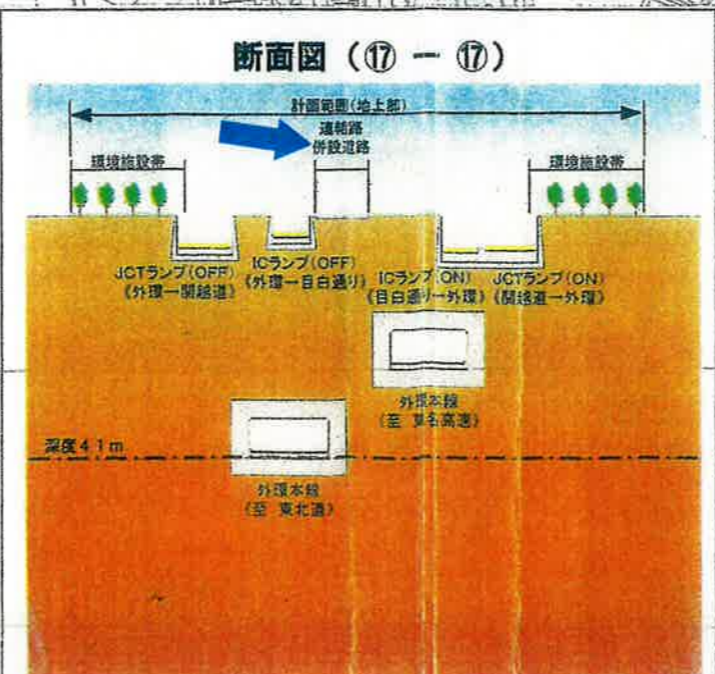
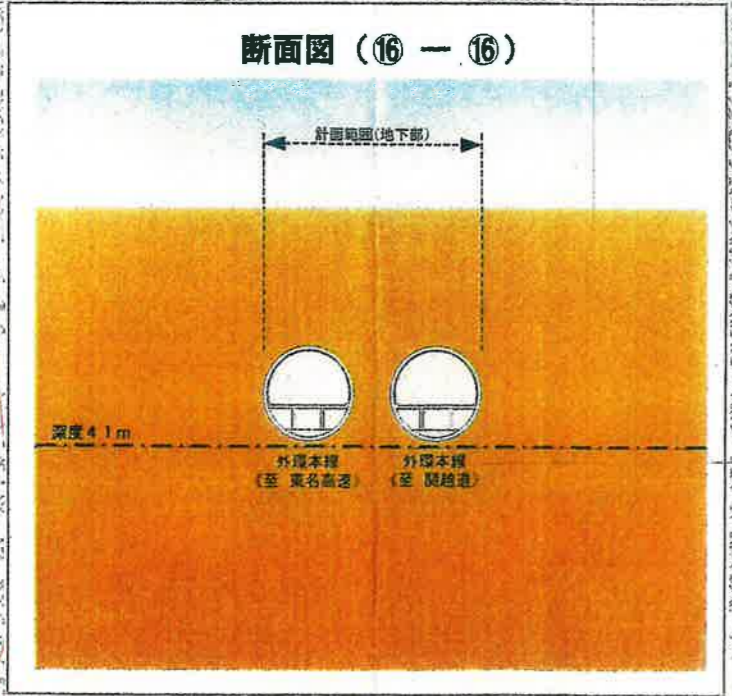
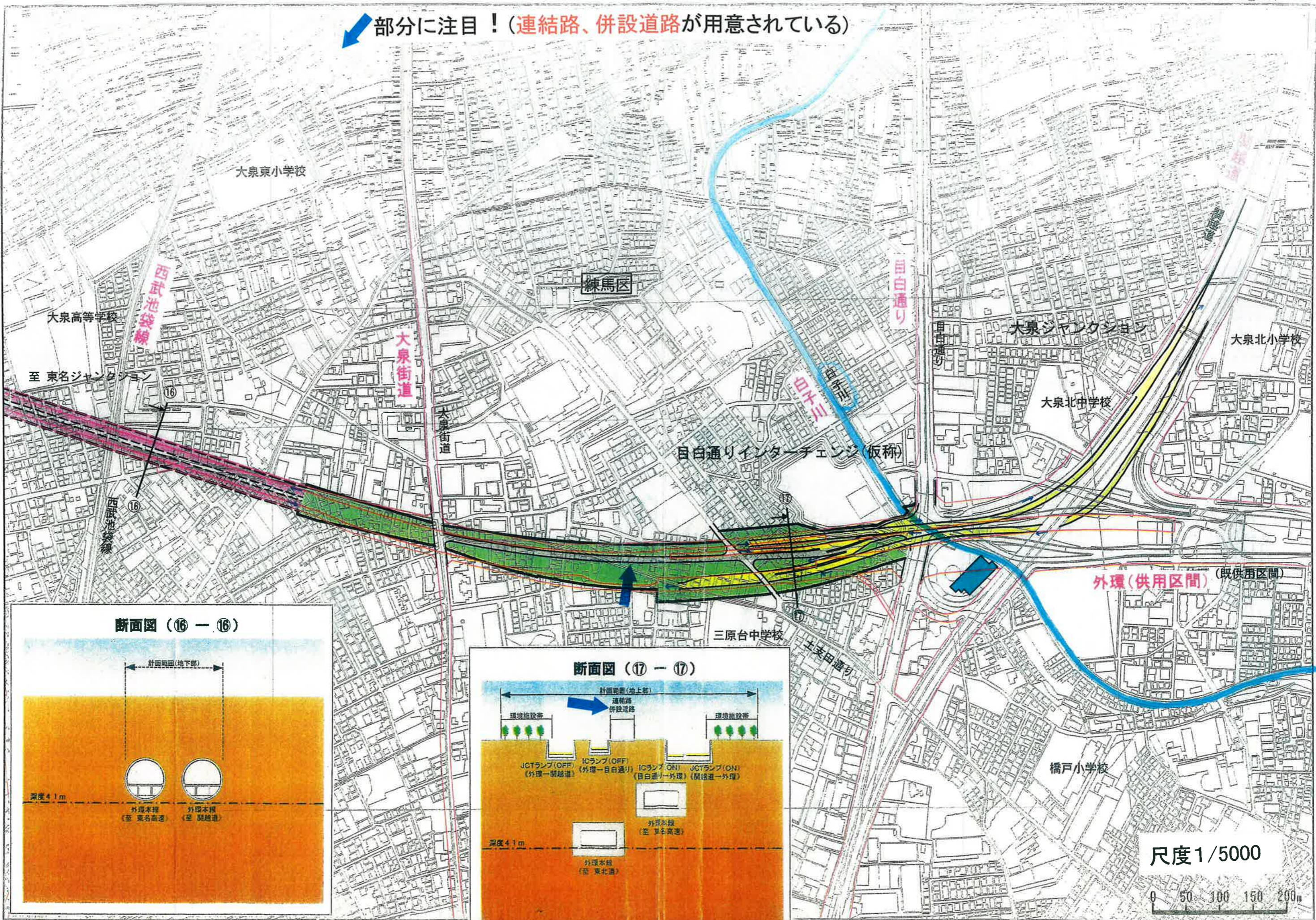


図3. 国交省作成:外環・計画概念図(10/10)大泉周辺図

部分に注目！(連結路、併設道路が用意されている)



尺度 1/5000



※この図面の取り扱いについては、凡例・注意書きを参照。