

東京都知事  
石原慎太郎様

平成 23 年 8 月 10 日

京王線連続立体交差化計画に関するお願い

現在、高架地下併用方式で計画されている京王線笹塚～つつじヶ丘間の連続立体交差化事業は、笹塚を含め調布までを全線地下方式に変更して下さるようお願い致します。

主な理由を以下に列挙し、のちに詳述します。

- 1、石原知事の「東京を高度防災都市に生まれ変わらせる」という決意に添う。
- 2、都の「水と緑の回廊に包まれた、美しいまち東京を復活させる」という方針実現のための重要な施策と位置付ける。
- 3、住宅地のヒートアイランド化、住環境の悪化を防止改善し、東京にオリンピックを招致するに相応しい住環境を整備する。
- 4、区の事業である駅前広場、側道など関連する事業を併せて考え、全体の事業費の最小化と最適化を図る。
- 5、環境省の指針に違反している騒音問題を完全に解決する。
- 6、調布までの開かずの踏切を完全に除却する。
- 7、計 8 回行われた説明会は、九電のやらせと同質、逃げやすすり替え、詭弁に満ちたものだった。本当に自信のあるものなら堂々と出来る筈。

以下に詳細に記述いたします。

- 1、知事の「東京を高度防災都市へと生まれ変わらせる」という決意に添う。  
知事は5月の都の広報において、「・・・今回の震災を教訓にして大きな戦略を構え、・・・首都東京を立て直し、高度防災都市へと生まれ変わらせ、日本の再生も牽引してまいります」と決意を表明されました。

しかるに、この計画案は大震災以前に策定されたもので、“震災を教訓”にもしていませんし、“高度防災都市化”も考えられていません。5月20日開催の計画案説明会で、この知事の大戦略に伴う見直しについて質問したところ、「阪神大震災後の強化された耐震基準に適応しているし、道路は防災を十分考えて計画しているので、計画案はいまさら見直す必要はない」との回答でした。つまり、知事が何を決意されようとどこ吹く風、完全に知事を無視した回答でした。

説明会での、日常生活に直接大きな影響を受ける住民からの真剣な質問に対する、あまりにもひどい逃げやはぐらかし、詭弁に満ちた対応には失望しました。

知事は、8月3日のBSフジのプライムニュースで原発事故に関連し、“傲慢な役人”について批判しておられましたが、まさにその通りの抹殺すべき傲慢な役人がまだ都庁に残っていることは驚きでした。

是非、新しい大戦略に基いて高度防災都市東京を作るために、京王線の立体交差はどうあるべきかを根本から考え直して計画して下さいようお願い致します。

## 2、水と緑の回廊に包まれた、美しいまち東京を復活させる。

京王線を調布まで全線地下とすることは、「緑の回廊」を作るための二度とない機会です。線路跡地を緑の回廊とし、震災時はこれを防災道路として活用することは、前項の知事の大戦略に即したものとなります。

震災時の、帰宅難民の西東京方面への道路は甲州街道だけです。3.11に甲州街道が帰宅難民で溢れたのは周知の事実です。もし、直下型の震災で倒壊した建物や落下物で甲州街道が塞がれたら大混乱になります。その時に京王線を地下化して跡地を緑道にしていれば、普段は都民の憩いの緑の回廊となり、非常時には貴重な帰宅難民の道路になります。

水と緑の回廊に包まれた、美しいまち東京を復活させるための重要な施策として取上げて下さる様お願い致します。

## 3、住宅地のヒートアイランド化、住環境の悪化を防止改善し、住環境をオリンピックを招致するに相応しいものに整備する。

1) 昨今は住宅地の真中にヒートアイランドの元凶となる高架高速道路や高架鉄道を建設し、住環境を悪化させるなどということは、世界的にも否定されつつある時代です。都も日本橋の上にある首都高を地下に移す計画を試算しているとのこと、ボストンでは市街地を覆っていた高速道路を地下へ移設しました。

2) 高架下が安全安心を損う不安ベルトになってしまうことは都内でも随所に見受けられます。是非、より良い住環境を作るということを重視して下さいようお願い致します。

3) 東京にオリンピックを招致するならなおさらのこと、新宿から調布までを全線地下化し、線路跡地は都が主唱する「水と緑の回廊」に活用すべきです。

オリンピック開催時、住宅地の真中にコンクリートの長城の建設の真最中では東京の面子丸潰れです。

#### 4、関連する事業全体での事業費を考える

- 1) 事業費の見積は総額のみが示され、高架地下併用案（現計画案）2200 億、全線地下案 3000 億という、800 億の差が現計画案を採用する最大の理由です。

しかも、この見積の内訳は、再三の開示要求に対して、「開示すると混乱を招くし、皆さんには理解できない」という、原発事故の場合と全く同じ、都民をバカにした理由で開示されていません。まさに、知事がプライムニュースで指摘された“傲慢な役人”の典型です。

- 2) この計画は、40 年も前の高架計画をベースとしたもので、地下案においても笹塚と八幡山の既設の高架駅を使用するという前提で、事業費が見積られています。

小田急線下北沢周辺と西武新宿線の地下化についても、事業費は当初は地下の方が大幅に高いと言われていたものが、最終的にはほぼ同額に更新されたと聞いています。京王線の場合でも、“地下化する”という方向で再度見積れば、同額に近くなるのではありませんか？

- 3) 連続立体化に伴い建設される駅前広場や側道については、都は「全く別の事業だ」として合算は出来ないと主張していますが、事業主体としては別でも、ともに都民・区民の税金で賄われるもの、総額として安くなる方を選ぶべきです。鉄道跡地を活用して緑の回廊や駅前広場とすれば、側道はほとんど不要となり、取得する用地も大幅に減らすことが出来、防災道路にもなり、立退きで泣く人も減らせるし、全体の事業費も少なくなる筈です。

- 4) これまでの説明では「跡地は京王電鉄の私有地だから都が用途を指示できない」ということでした。私権は尊重すべきではありますが、巨額の税金を使って得られる跡地の利用については、都や区と京王が協議することになっている筈です。

自分の担当部分だけしか見ようとせず、敢えて全体に目をつむるのも、役人の視野の狭さ、狭量と傲慢ではないでしょうか？

#### 5、環境省の指針に違反している騒音問題を完全に解決する

高架鉄道は、工事中も完成後も沿線に多大の騒音振動被害をもたらします。

- 1) 先日の説明会で、都は工事中の騒音について「地下化しても駅舎の部分の工事では騒音は避けられないので、どちらも騒音被害は同じだ」という無茶苦茶な回答をしました。
- 2) 「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（環大 174 号 公布日：平成 7 年 12 月 20 日）の“2 指針”に「大規模改良線騒音レベルの状況を改良前より改善すること」とあります。

その場合の測定点として、「線路から 12.5m、高さ 1.2m」という指定がありますが、“3 その他”の②に「測定点と異なる場所において鉄道騒音が問題となる場合には、参考のため、当該問題となる場所においても併せて測定を行うことが望ましい」とあります。

本計画においては、高架線路が現行線路の南側約 10m に移動するため、笹塚からつつじヶ丘まで約 8 kmにわたって南側の全地域が「当該問題となる場所」に該当し、「鉄道改良前よりも騒音レベルが悪化」します。

従って、環境省の指針に違反することとなります。

都の環境評価計画準備書にも「騒音が悪化する場所がある」と環境省の指針に違反していることを平然と明記しています。

- 3)環境破壊と地域の分断についても、都はこの高架によるコンクリートの長城が「地域の景観に溶け込んでほとんど目立たず、従来は線路によって分断されていた地域を一体化する」という詭弁を弄しています。高架が景観を損ない、地域の分断を一層強固に固定化するのは都の「評価計画準備書」所載の予想図を見れば明らかです。

また、無機質なコンクリートの高架構造物は地域の安全安心を悪化させます。

## 6、調布までの開かずの踏切を完全に除却する

現計画では仙川～つつじヶ丘～柴崎間の 5 か所の踏切は除却されず、地上複々線の踏切となり、一層の開かずの踏切となるという極めて中途半端な計画であり、これについては調布市長からも意見書が出ている筈です。

調布までを全線地下化すれば解決します。

## 7、民意を全く聞こうとしない説明会

計 8 回行われた説明会は、九電のやらせと同質のひどいものでした。的外れの回答に対し、「そんなことを聞いているのではない・・・」と再質問しようとしても、「ほかに質問したい方がいらっしゃいますから・・・」と言ってマイクを渡してくれず、再質問は拒否されました。しかも、「会場の都合」というわけのわからない理由で質問時間は 1 時間弱でした。会場は区の施設を使うのだから、丸一日でも取れた筈です。

本当にこの計画が都民にとって最善のものだという自信があるのなら、なぜ十分な時間をとって徹底的に質疑に応じ、沿線住民が我慢すべきところは我慢してくれと理解を得ようとしなかったのでしょうか？

こんな姑息な説明会しか開けないのは、やましいことが山ほどあり、突つかれてぼろを出したくないからではないでしょうか。

もし説明と回答に当たった行政側の方々が良心のかけらでもお持ちなら、「住民

の疑問に答え、納得して頂いた」などとは絶対に報告できない筈です。

最後の説明会終了後、世田谷区の担当課長と喫茶店で引続き話し合いました。議論は完全に平行線でしたが、最後にぼつりと「私達にもどうにもならないんですよ・・・」と洩らされたのが印象的でした。

普段の石原知事の記者会見などをテレビで拝見している限りでは、知事がこんな役人をお許しになる筈がないと思っています。

以上、色々申し上げましたが、全線地下方式をとれば、環境の整備その他もろもろを含め全事業費もより少なく、“「10年後の東京」への実行プログラム 2011”にある「水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京を復活させる」ための大きな弾みになります。

ここで「緑の回廊」を建設するという計画が出来れば、東京オリンピック招致の大きな魅力になるとともに、20年後、50年後の我々の子孫から大きな感謝を受けることは間違いありません。

この計画の基本を策定した先輩諸氏は、既にほとんどが定年退職し、またその多くの方々はずでに鬼籍に入っておられる筈です。

過去の人たちに義理立てして、将来の市民から「こんな醜いものを残して・・・」と非難されるのと、過去の人たちから恨まれても、将来の市民から「よく決断してこんないい環境を復活させて下さった！」と感謝されるのとどちらがいいでしょうか？

役人の無謬性ということがよく言われます。先輩が立てた計画は、後輩は間違っていたと分っても絶対に変えないということだそうです。

石原知事のご指導で、このような悪弊は一掃して下さる様お願い致します。

以上、よろしくご賢察のほどお願い申し上げます。

平成 23 年 8 月 10 日

住所 xxxxxxxx

氏名 xxxxxxx