

国土交通大臣 金子一義 殿

東京外かく環状道路（外環道）整備計画格上げを行わないことを求める要望書

1966年に都市計画決定された外環道は、住民の大反対により凍結されてきました。

1999年、石原都知事による現地視察によって、凍結が一方的に解除されました。地域住民の声を聞くとして、国・東京都によるPI（パブリック・インボルブメント）方式による会議が2001年より「沿線協議会」、「沿線会議」と形を変えて断続的に実施されましたが、議論途中で打ち切られ、2007年に大深度地下化による都市計画変更が行われました。

2008年には、「地域課題検討会」（地域PI）が、沿線地域8会場で行われました。しかし、国・東京都は、住民側の意見、疑問、不安などを聞き置くのみで、説明責任を果たさず、情報公開もきわめて不十分でした。

地域PIに参加した住民の懸念や不安は解消・軽減するどころか、不信感とともに強まる結果となりました。さらに、青梅街道インターチェンジ地域は地域PIが開催すらされておらず、沿線住民との合意形成には程遠い状態にあります。

沿線5区市の住民は、住民の声を反映していない「対応の方針」は認められないとし、3月21日に国土交通大臣宛に『「東京外かく環状道路計画、大泉～宇奈根間」の整備計画化の中止を求める要望書』を提出しました。

それにもかかわらず、この度、国土交通省は告知期間もほとんどおらずに突然国幹会議を開き、外環道を整備計画路線に格上げし、早期着工を諮るとしています。

私たち沿線及び東京都内の自治体議員は、このような住民軽視の拙速な事業実施に向けての動きに強い危惧を覚え、以下のように要望いたします。

記

1. 住民との十分な合意・納得が得られていない現段階での、外環道の整備計画路線格上げを行わないよう求めます。
2. 住民の外環道への以下の意見・要望に対し、速やかに対応することを求めます。
 - ア) 追加経済対策の公共工事の中でも、外環道の事業費は、たった16kmに1兆6千億円（1mに1億円）と桁違いのコストです。今、国民が求めている安定的な雇用創出、医療・福祉などのセーフティネットの充実、教育・職業訓練などの未来につながる投資に税金を使うよう要望します。
 - イ) 東京に必要な公共工事は、新しい自動車専用道路、不確定要素に満ちた大深度地下トンネルによる高規格道路ではなく、老朽化した道路・橋梁・トンネル・公共施設などの耐震化であり、これら既設の社会資本の早期補修整備を求めます。
 - ウ) 地下水枯渇・大気汚染などの環境被害や、生活破壊についての住民の不安・疑念に誠実に答えるべく、事業化を前提としない調査・研究および結果公表を速やかに行うよう求めます。

以上