第4回「日本橋上空に青空を取り戻し、東京の堀と川の再生を考える意見交換会」

報　告　書

２０１８．７．２６

実施日時　2018年7月9日（月）18:30～20:40

会　場　**中央区環境情報センター研修室**
東京スクエアガーデン6階（中央区京橋３－１－１）TEL03－6225－2433

参加人数　当日参加　５１名

アンケート結果の抜粋　回収数　２５名（４９％）

5月22日発表のルート案ついて

・中途半端な案という印象を受けた。きちんとしたルート案とは言えない。
・日本橋上空から首都高を撤去することだけが目的の案。情報が足りない。
・計画案の議論が足りていない。地域の就業者として議論を尽くせば良い方向に向かうと思う。
・地下の状況を考慮すると、技術的に大変難しい案であり、別案の当て馬か。
・机上の案に思える。やはりシンプルに単純撤去が最も合理的と思える。
・地下化の必要性が感じられない。
・地下化ありきであれば、技術的課題を克服すれば、予算や効率化でありかもしれない。首都高を「撤去」「補強」「再構築」「地下化」で財政・環境・景観・防災などで総合評価が必要。
・実現可能性のある案と感じた。

自由意見では

・首都高撤去後の日本橋川とまちの景観を魅力的なものにする工夫をして欲しい。
・たくさんの議論をしていくと単純撤去案にどんどんなって行くように思う。
・根本的な都市の交通政策を考えていかないとその場しのぎの議論になる。
・日本橋に青空を取り戻すと、どんな魅力的な空間が生まれ、どんな水辺が創られ防災・減災に役立つのか？どんな魅力的な観光都市となるのか？具体的に示したい。
・単純撤去案の合理性を証明できることを望みます。
・都市のヴィジョン再構築の重要な要素が「水」です。日本橋上空と限定せず、広く考えていく必要がある。
・日本橋の再生をショウウィンドーにして、他の河川の再生の機運にしたい。

５月２２日の地下ルート案説明

説明者：まちふねみらい塾　高松　巌
　　土屋　信行

・本日の意見交換会の経緯

昨年１１月１日の日本橋上空の首都高の地下化検討会で示された計画案をもとに、関係各方面の専門家や有識者に加え沢山の市民の方々も、その案に対する意見や東京における首都高速道路の役割と変化、都市の水辺の活用などに至るまで、自由にそれぞれの意見を披歴し議論してきた。

今回、５月２２日に第２回の首都高日本橋地下化検討会が開催された。その案を受けてさらに大きく議論を膨らませ、市民の目線になる意見を計画作成者に聞かせようとしたが、残念ながら、計画案の説明にも来られないとのことであった。

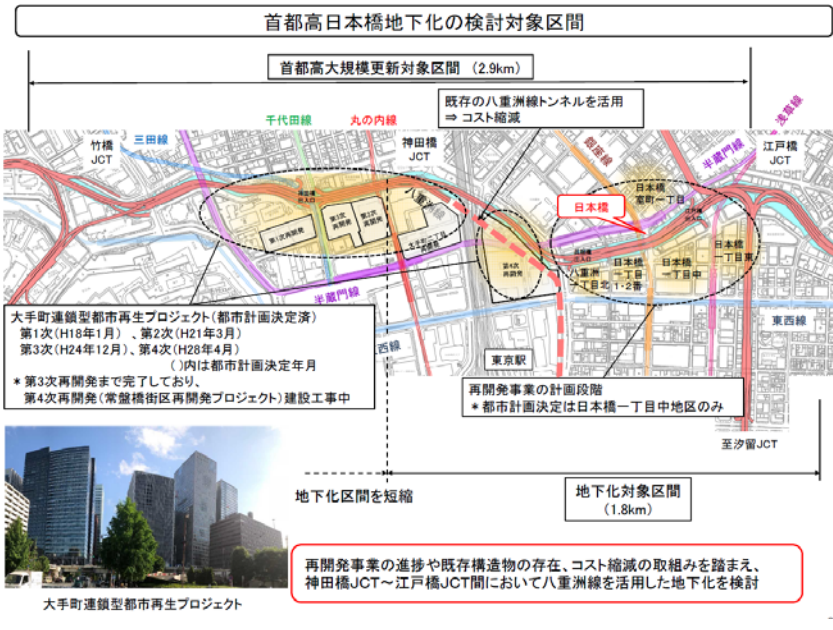
それは、まだ示されたルート案が未成熟で、詰めなければならない部分もあり、どの方々に対しても新聞発表以上のことは言わないことになっていて、説明を頼まれてもすべてお断りしている、とのことであった。

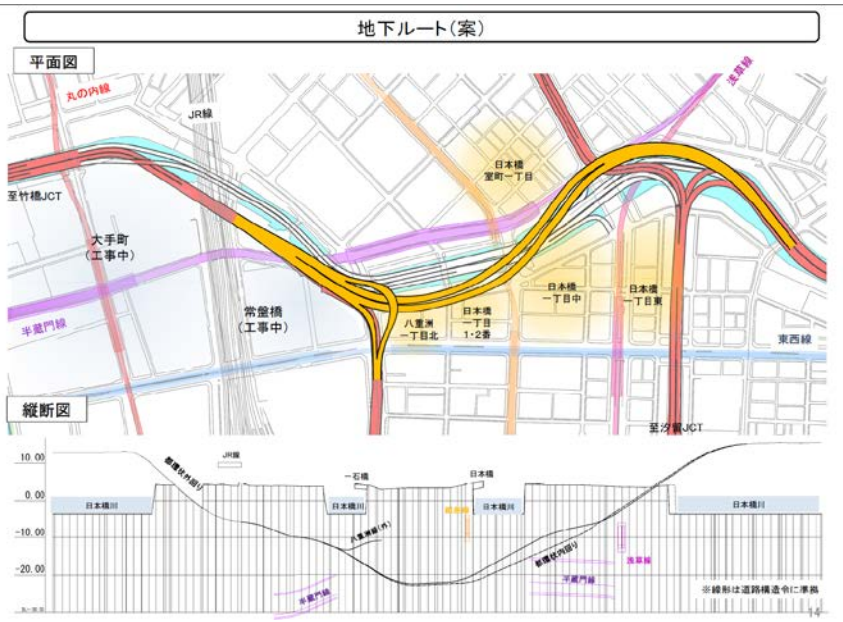
なおもどの部分が詰めていないのかと迫ったところ、一つは首都高八重洲線の使用のところということのようであった。

実施まで２０年かかるということも記者会見では言われていた。

今回は、本案作成者を是非呼んで詳細を聞き、議論をしたかった。しかしながらそれが実現するにはもう少し時間がかかることを申し上げ、実現できなかったことを大変残念であったことをまずお詫びする。

今回の意見交換会を多くの関係者やマスコミにぶつけて、世論の喚起を図りたいと思っている。





・計画案の技術的紹介と課題

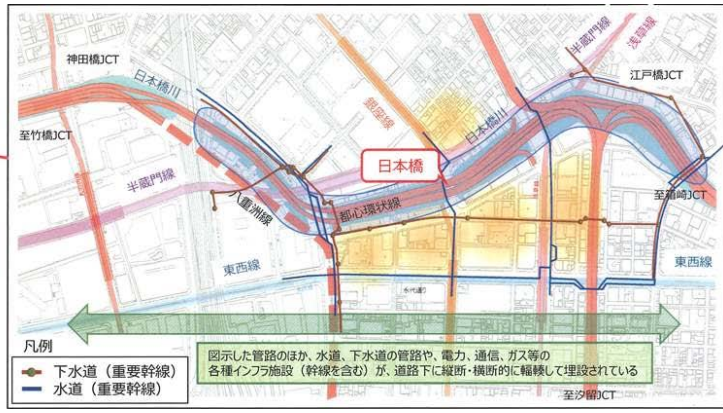
土屋　信行

今回の案が今まで示された計画と違うところを紹介すると、竹橋から神田橋の地下化を節約して、首都高八重洲線を利用し会社線につなげると言うものです。

確かに地下化の範囲は小さくなりますが、何かおかしい。

もともと今事業の目的の大きな一つが都心環状線の老朽化が著しく、大きな負担で再整備するよりは、他の選択肢の検討から始まったものです。現に羽田線はもう更新工事が行われています。

八重洲線や会社線もほぼ同時期に作れており、これを活かすと改修



工事に余分なお金をかけ、さらにここを今後５０年から１００年使い続けようというのか？
　当初の計画の考え方はどこへ行ったのか不思議です。

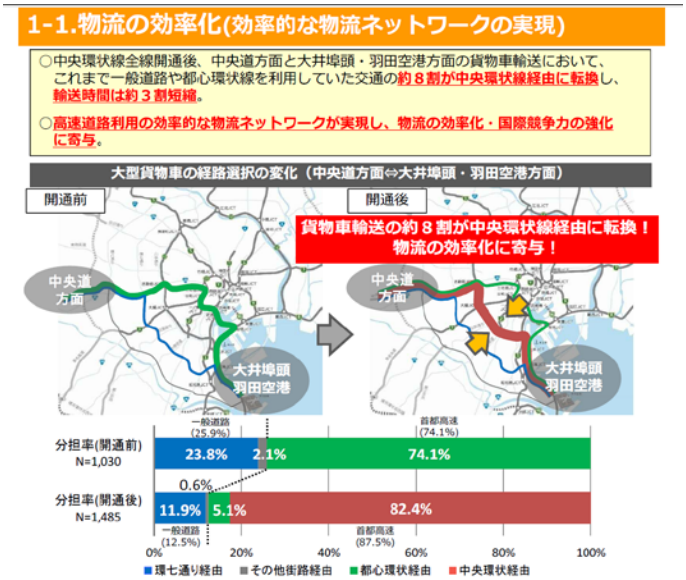
意見交換

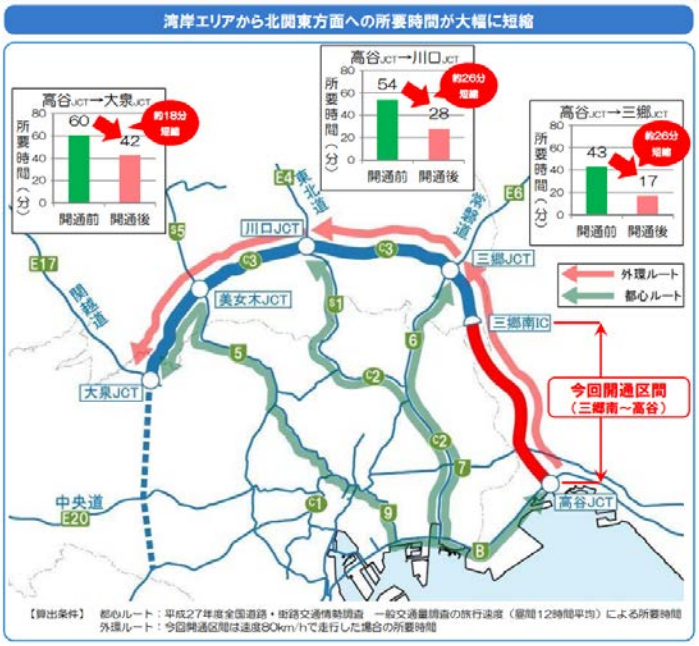
・外環ができて非常に便利になり、所要時間が大きく改善されたことは伺ったが、それと騒音振動・景観といった環境問題はどう克服されたのか？
Ａ：外環の西側ルートは大きな反対があったが、ジャンクション部分を除いて大深度地下の方法を取り、解決した。また、地下水の問題も環八工事の時に工夫を行い、その方式が生きていると思う。

・日本橋ライオンズクラブのものだが、首都圏直下型地震や、水害など不安定な要素も多くきちんとした改修が急がれるが、物流でも人の移動でも２０年後は減少することが想定され、それなら単純に撤去して対応できるのではないか？むしろ一般道をきちっと整備することの方が大切ではないか？
Ａ：２０年後は人口減少や車を使わない風潮の増加、カーシェアの普及など交通量減の要素が想定される。
　今回のルート案も現在の交通量でしか見ていない。

・全体撤去案に賛成します。撤去すると現行の通過時間より何分遅くなるのか？それは我慢できない時間なのか？きちんとシュミレーションすることも大切ではないか？また、都市の一極集中が加速し、あるべき都市の姿への議論ができていない。
Ａ：オリンピック以降の事業となるので、それまでにいろいろな意見をしっかり言うチャンスはあると期待している。この場は、皆さんの多くの意見を盛り上げ、提示する場であり、その役割を果たしてゆく。
・首都高を普段使っているものとして、事故が起きた時のう回路がなくては、交通網として不備。そうした想定の上で、撤去論を展開しないといけない。
・皇居の下は空いている。これを活用できないか？
Ａ：三宅坂のところでは、少し皇居の敷地のわきに架かるところがあるが、これも当時大問題となった。
・今回のルート案は無理が多い。八重洲線は幅員が狭い。今後拡幅する予定箇所は、最初からそう言うシツラエができているのにここはできていない。
　また、九段下をよくとおるが、首都高撤去するならここもと言いたい。
・これからは、防災・景観・環境がキーワード。これが解消されない計画は如何か？高度成長のあかしとして高速道路が伸びていった。時代は変わった。環境時代の始まりに地下に道路を通すのは如何か？むしろ通常道路の整備で解消できるのではないか？

・日本橋の有力者と小池知事が最近会っているようです。話題は日本橋の首都高の地下化だと思います。
・どうも地下化をして高速道路を生かさないと都心交通渋滞は解消されないという理論が根底にあるようですが、もともと６００％とか７００％とかの容積を特区と称して１５００％、１６００％などと積み増し、沢山の駐車場を付置させておいて、だから交通需要は減らないというのは、おかしな話です。





・全体地下化案

・日本橋地区地下化案１（竹橋～江戸橋2.9㌔）
・日本橋地区地下化案２（神田橋～江戸橋1.8㌔）

・全体単純撤去案　3500億円

・全体更新案　3兆円

・今回のルート案は、八重洲線や会社線の幅員が狭いといっても、再開発と抱き合わせで拡幅するというでしょう。しかし決定的なのは、新橋の第１ホテルの所の直角に近い急カーブです。事故が多発する危険があり、この案は成立しなくなる恐れがあります。
　この案はダミーで、今後最初の案も含めて、いろいろ検討したがこれしかないと出てくる別案の可能性がある。江戸橋ジャンクションへの擦りつけも、この案でできるのか？先を見た議論も必要です。

・過去の日本橋地下化の検討案でも、いろいろな課題があって、出来なかった経緯もある。例えば伊藤滋先生たちの案でも、財政的な負担の問題もあって実施に至らなかった。やはり新橋や京橋は水辺の戻すべきと考える。
考えられるプランを表に出して、そのチェックをすべし。

・この問題を議論するときには、交通網全体をどうするかを議論すべきです。高速道路のみをどうするということでは解決策に繋がらない。都心部にも障害を持つ人や防災上でも、多くの車を入れない施策も必要です。トータルで考えることを提唱したい。

Ａパリの都市計画についての説明
・パリは何度かの都市計画改定で清潔で安全な都市・観光を活性化させる施策に視点を置いた街づくり・これからの都市交通の在り方をきちんと見据えた施策を展開し今日に至っている。
Ａ韓国の施策作成と日本の相違についても議論。

・浮世絵の研究しているが、江戸以来重要な財産である水辺を活かすことが重要と思う。
　またこれから先、すぐに車の形態が変わる。自動運転が当たり前になり、物流も変化する。公共交通の見直しで都市の交通の在り方を変えていく必要があると思う。私は単純撤去案が良いと思う。また、地方の振興も大切で、東京一極集中は良くない。

・都市の在り方という点でいうと、
中央区の都市計画審議会の議論では、開発志向が極めて強く、特区を使った再開発で過大な容積を生み出し、その利益で今回のような地下化の費用を生み出すといったものばかり。都市の継続的発展のための都市計画全体、特に公共交通の在り方など、きちんと議論すべきである。

・この場に何回も参加してきているが、ここでの議論を世の中にきちんと提示して行くことが大切である。
本来なら、広く専門家などが様々な立場で議論し、世論に問いかけて行くことが必要で、その枠組みは行政が創るべきである。
　心ある方々が手弁当で時間を使って、お金を使ってやることをもはや超えている。
　きちんとした情報で議論できる場を立ち上げるため「クラウドファンディング」などの手法も考慮し、進めなければならなくなっているのではないか？コアには専門家が入り、ビジュアルなものも打ちだして、世論を喚起することが必要と思う。

Ａ基本的な情報をわれわれが調査し積み上げることは、多くの資金がいる大変な事業となる。クラウドファンディングの活用なこのうねりを拡大させる意味でも是非追求したい。

東京の都市計画について
・東京の都市計画は、戦後の占領軍によって作ることを許されなくなった。その結果、名古屋・福岡・仙台・大阪でも整備された、１００ｍ級の疎開道路が東京できなかった。
　その後高度成長期に廃棄物によって、大きく膨らんでできた東京湾の埋め立て地に新しい都市をつくり、旧市街地の再生にも寄与しようとした「都市博」も実現できなかった。
　今は国家戦力特区である。新しく指定された特区は、都市機能を維持する上下水道などに配慮しないまま、指定され１８００％などと言う巨大な容積を持つ再開発として進められている。
　業務面積の急激な増加や集合住宅による人口増で都市のバランスが壊れてしまう。都市のあるべき姿を見据えた都市政策を無視して特区を作っているのは問題だ。
・中央区は長い間人口減少に対応した施策を進めてきたが、今はむしろ抑制する方向だ。しかし、今の新しい中央区都市計画審議会のメンバーは人選を見ると心配である。

・私は区制モニターを昨年度受けて意見を言ってきたが、この３月の定例会でいきなり２０１８年度からはモニター制度は廃止すると言われた。
　市民の声を通すためには「区長への手紙」を利用せよということらしい。こうした区政にやり方には納得できない。
　都市の在り方こそシミレベルの意見を積み上げることが大切であると考える。

・羽田空港で事故があり、首都高の羽田線を止めたことがあったのを覚えている方のあると思うが、その時大渋滞を起こした。
　ただ廃止するといことだけでなく、代替路線など総合的な交通施策を感がるべきである。

今回は、多くの方々にご意見をいただいたが、まだまだ足りないと思っています。

アンケートなどでも書いていただき、皆さんの意見をまとめていきたい。

基礎データをどうして取って行くかやさらに多くの輪を広げる方法に「クラウドファンディング」を活用するなど、宿題もいただきました。

また次回も開催の方法を研究して、開きたいと思います。よろしくお願いします。