

公述人 NO.6 高橋一成

1. 私が公述人の申込をした主旨は、

(1) 玉川上水と小平中央公園に隣接する小平市最大の緑地帯である雑木林の大半が消滅することとは是が非でも避けたい。

(2) 閑静な住宅地を分断してまで道路建設をしなければならない必然性を認めるのは難しい。

(3) 車中心の道路開発から住民・歩行者主役の道路に方針を切り替える時期になっている。

以上、3点に関してでした。

2. では各論に入ります。

(1) 先ず、昨年、私が提出した意見書の概要を申し上げます。

津田塾の前の府中街道に面したマンションに越してきたのは、もう27年も前になる。つい最近、訪れてきた友人が「すぐ近くに緑の中を数キロも続く地道がある所に住んでいるとは、本当にうらやましい！」としみじみ云った時、「ああ俺は、素晴らしい環境に囲まれているという幸せを感じる力が、鈍感になってしまった」と強く感じたものである。

都市計画を推進している方々にお願ひがある。一度じっくり玉川上水、小平中央公園付近を観察してもらいたい。体育館の傍らの雑木林の中は、四季折々に変化する自然が生き残っている数少ない場所だ。

晴れの日だけでなく雨の日にも、ジョギングや歩きに数多くの人達が互いに挨拶を交わして行き来している。林の中では色んな趣味や運動をしている数多くの人達が、残された自然の恵みを身体一杯に受け取っている。

道路計画を実行する時は、自然にあった本数と同数の樹木を沿線に植える予定とのこと。その中に共存している小動物や雑草の方は如何されるのか、お聞かせ願ひたい。自然は数合わせでは維持できない。その上、一旦消滅した自然を取り戻すには、気の遠くなるような時間と労力が必要である。

環境に関する認識が大きく変化してきた現在、何十年も前に机上で線引きされた計画を実地に移そうという硬直した考えはやめるべき時に来ている。

日本の人口が今後大幅に減少し(中略)、自動車の登録台数も交通量も減ってくる事は自明の理である。漸く、自動車優先の地域づくりから歩行者優先のものに転換しようという動きも出始めている。

このような背景の中で、府中街道の交通も(中略)鷹の街道での右折車が原因で渋滞が起きていることはあるが、その車が右折すればいつの間にか渋滞は収まってしまっていることが、しばしば起きている。

一万台もの交通量を増加させる道路計画は余りにもかけ離れたものといえよう。交通の緩和対策は、今の道路に手を加える事で対処できるのではないかと思うのは素人考えとばかりは云えないのではないだろうか。

是非、始めに計画ありきではなく、現状を直視した対応策を実施して戴きたい。

そして、宝物のような地域を守っていく方策を具体的に進め始めていただきたい。

以上が、昨年提出した意見書です。

(2) 次いで、歩行者・住民を中心とした行政のあり方について申し述べます。

鷹の台の駅と中央公園への通路の完全バリアフリー化が進み、今年 99 歳になる義母が、電車に乗る時や、駅の向こう側の医院に行くには、車椅子で中央公園を抜けるのですが、桜が満開の下を通るときや、新緑の木々を通り抜けた風が肌に触れる日、黄金色に輝く銀杏の葉が散り敷く遊歩道を眺めて、何時も「ここはいいねえ、こんな良い所に住めるようになって、私あ幸せもんだよ」と云います。それを聴く度に、不自由な身体でも安全に通れるようになったことを、義母と共に感謝しています。

残念ながら、本計画が実行に移された暁には、我が家から中央公園を抜ける道は、切断されてなくなります。

今回の道路計画は未だ自動車最優先の設備を巨額のコストを掛けて造ろうとしているとしか、見えません。

50年以上前に線引きされた計画路線を全く変更せず、閑静な住宅地を分断し、既存の道路は行き止まりにして迄、推進されようとしています。

目を外に転じると、今までと全く違った動きが起きていることも事実です。

ドイツ東部・ライプチヒ市では空間にゆとりを持たせるために建物や住宅を減らす「減築」の発想で、空き家のアパートなどを壊した後、憩いの場として生まれ変わった公園ができています。

1990年の東西ドイツ統一後、西側への人口流出が進み、約51万人だった人口が40万人台半ばにまで減少し、市は2000年減築に着手、建築物を約13000戸減らしました。

人口は現在52万人まで増え、担当課長は「人口が増えたのは、それは緑や公園が増えて魅力的な都市になったからだ。減築は人口減少時代に合う発想だ、と語っています。

米ミシガン州デトロイト市でも、日本の大阪の千里ニュータウンでも同じような試みが進められています。

韓国・ソウル中心部の清溪川（チョンゲチョン）広場は周辺のオフィスで働く会社員や観光客の憩いの場となっていますが、この広場の下を流れる清溪川がかつて二層の道路に覆われ、悪臭を漂わせていたとは今では想像もできません。

川を復活させたのが当時ソウル市長だった李明博（イミョンパク）現大統領。

川を覆っていた道路を約6kmにわたって撤去し、生まれ変わった川は、周辺の気温を下げる効果ももたらしました。

日本でも首都高速道路の地下化などの検討に着手したとのこと。

もう、自動車のための道路を静かな住宅地をぶち抜いてまで作るのは、勇気をもって中止すべきステージになっているのではないのでしょうか。

計画道路で分断される住宅地の既存の道路は全て行き止まりにされ、ある意味では全く交流できない二つの地域にされてしまいます。

4月と5月に4日間、小平市主催で、この計画道路をテーマに話し合う会が催されました。参加した一人が「50年も掛けて、皆で築き上げた町内会が西と東に切り裂かれ、道路予定地に住む人たちはこの町からどこかへ散って行ってしまう。身を切られるような思いだ」と云われていたのが、印象に残っています。

もし地域重点・住民尊重の考え方で少しでもあるならば、たとえ新しい道ができて、現在の生活道路は全て残し、従来どおりの行き来が可能なものにするのが当然なのではないでしょうか。

(3) 番目に、緑の環境を守るあり方について申し述べます。

ある学者が次のように語っていました。「皆、セイタカアワダチ草を目の敵にしているが、いい面もある。先ず、あの植物は切り開かれた裸の土地・養分の全くない土地にしか生えない。そして、何年か経る内に、枯れたセイタカアワダチ草が堆肥となり少し地味が肥えてくる。すると、他の雑草が生えて緑が増えてくる。その内小鳥など野鳥から、食べた木の実の種の混じった糞が落とされ、そこから小さな雑木の芽が生えてくるようになる。中には、榎などの喬木も生える。それが積み重なって緑濃き森林ができてくる。そうなるには、凡そ100年の歳月が掛るのだがね」と。

一旦消滅した自然を取り戻すのには、気の遠くなるような時間を必要と致します。

花粉症の蔓延は、無計画に実施されてきた植樹活動が、山の荒廃を招き、膨大な杉花粉などの飛散が起り、結果として大きな社会問題にまでなっています。杉の花が大量に咲くのは、杉が枯れる危機に瀕した時、種の保存のため咲くのだということです。だから、良く手入れされた京都の北山杉の産地では殆ど花粉の飛散はありません。

自然界の調和の取れた生態系を、人間が勝手に自分の都合だけで変えてしまった結果が、今、自然界から強烈なしっぺ返しを受けていると言えます。

道路予定地の雑木林に生えている樹木に関して、環境影響評価書案260ページには「高木327本、低木154本の計481本を伐採する」と記してあります。そして、見解書55ページに「関係機関と協議し可能な限り移植を行い、伐採する樹木を軽減する」と述べています。

今、道路予定地の雑木林の樹木には、最近になり新たに一連番号が貼り付けてあります。その最終番号は734です。勿論、笹や下草そして小さな木には何の表示もありません。

ここに大きな問題があります。一つは、伐採の本数が481本となっていますが、行政が確認した以外の植物は何の配慮もされていないこと。

次に、「可能な限り」移植をすると云っていますが、何等具体的場所や本数を明示せず、常套手段として使われるこの表現をここでも見るだけであり、虚しい思いが募ります。

また、動物に関しても、モグラやミミズは全く一顧だにされず、蟬に関しても、成虫の個数は観測していますが、6月下旬頃から鳴き始め9月まで、毎日少なくとも100匹は鳴いているのではないのでしょうか、100日間で延べ1万匹、平均寿命が5日としても2000匹の蟬がその夏に地中から出て羽化している。地中では7年間の幼虫期間を過ごしている訳だから、あの雑木林の下には14,000匹の幼虫が生きている事になる。こういう小動物たちの棲家が殆ど消滅することになります。

そして、見解書55ページでは「道路沿いの環境設備帯等の設置により新たに1.16haの緑地を創出するため、生物・生態系に著しい影響を及ぼさない」と言い切っています。

自然環境が単純な足し算や引き算でできているなどということはありません。何が何でも、あの雑木林を道路に変えるために、無責任ともいえる見解を出していることに怒りさえ覚えます。

一方、自然との触れ合いの場としては、この予定地周辺ほど人々に愛され活用されているところは他にそう見られないものではないでしょうか。歩行者及び自転車交通量の調査が評価書案147~8ページにあります。測定時間が午前7時からとなっています。私は(6年前、悪性リンパ腫で入院し、退院後)朝6時前に自宅を出て、上水の側道を中心に4000歩を40分で歩いていました。丁度終わる頃中央公園で6時半のラジオ体操が始まります。この時間帯の通行量は1日の内で最も多いのではないのでしょうか。この環境を多くの市民の人達が利用し、ありがたがっている証左でしょう。7時からの測定時間では意味の無いも

のだと断定しても良いものでしょう。

「玉川上水を守る会」や「どんぐり自然教室」など多くの人達がこの地域をこよなく愛し、守ろうと地道な活動を続けられています。

この人達の努力により残り少ない貴重な緑を辛うじて維持されてきているのです。

是非、通行量の予測なども含め、環境評価をやり直して頂くことこそ、今、喫緊の事案ではないでしょうか。賢明なご判断をお願いする次第であります。

宮崎県に綾町というところがあります。その町を甦らせたのが郷田実元町長でした。そのきっかけは、昭和41年彼が町長となってほどなく持ち上がった「自然林の伐採事業」でした。いまは「世界一の照葉樹林の森」としてその保護が進められている綾町の森は、当時は何の価値も生まない「無用の長物」でしかありませんでした。その国有林と県有林で占められた森林を製紙会社が買い取りを申し入れてきたのです。種々の経済効果が予測され、反対を唱える町長に、議会も住民も猛反発しました。郷田さんは「なんとしてでも森を残したい」という思いだけで、悪戦苦闘の末、強引に開発を阻止したのが、今の活況を生み出しました。将来、照葉樹林の森として有名になり観光客まで来るようになるとは思いません、ただ、「残さねばならぬ」という信念で「照葉樹林文化論」の考え方に行き着き、やり抜いたということです。(船田幸雄著「まちはよみがえる」副題「田舎の再生から日本は復活する！」より)

小平の緑と史跡を残していくことは、郷田町長の苦闘の道を比べれば、それほど困難な課題ではないと云えましょう。

最後に審議委員の方々にお願ひがあります。折角小平に来ていただいたのです。是非とも、建設予定地にある閑静な住宅地と中央公園周辺の緑の予定地を見ていただいて、私たちの申し上げている事実を確かめて頂きますようお願い致します。その上で、後世に賢明な計画変更を行った数少ない事例だったと評価される審議をなされる事を念願してやみません。それでこそ、かつて西武鉄道の創始者堤氏が提唱された「小平学園都市」構想が21世紀に生きて来るきっかけになるのではないのでしょうか。

以上