

外環 P I 協議会協議員
武 田 佳 登

3月18日開催の外環 P I 協議会は、1985年11月20日付けの東京都知事宛練馬区長回答の、外環変更については「別記事項（21項目）を条件とし同意する」とした内容を柱とし、集中的な検証協議を行なうこととなった。協議員のご熱心な質問があり、私は当時練馬区都計審の委員でもあり説明義務を感じ、お求めに応じ21項目の内容にそって以下に **comment** を付しました。

この区都計審は、和光～大泉間の計画変更の審議が目的であった。が、当局の説明は外環全線開通を視野にした、交通量と計画効果などは広域的数値によるものであった。

また当時の練馬区は、都市水道は50%・下水道30%前後で、区西部はプロパンガスが全盛でした。今これらは整備されています。したがって当時の練馬区の都市整備水準と意識と現在は大きく異なり、区民の整備課題と意識は成熟志向の問題意識に変わっています。

ではあるが、練馬区の都市づくりの骨格的な重要課題は、一向に好転していないのが現状です。客観的に記したつもりですが、地元関係者意識から心もとないものがあります。真意をご理解いただき、P I 協議の参考になれば幸いです。なお、この **comment** は練馬区の見解とは関わりないことをお断りしておきます。

外環構想に対する区長意見（21項目の取り組み結果と評価）

1 一般的事項

- (1) 谷原対策問題 谷原交差点対策として、外環南進計画は一定の効果を与えるものとして期待できる。また最近、環八が南田中でドッキング全線開通し、域内発生交通は約3万台前後という説もある。笹目通りの交通量低下と谷原交差点の渋滞緩和にどのような変化を与えるか。これは今後の交通量調査の結果分析をまちたい。
- (2) 放射7号以南問題 『当区の外環全体について「位置と構造」の原点からの再検討を行なわれたい……』については、平面位置の変更問題をふくむと思う。が、その後、平面位置を所与のものとし外環問題の検討が進められていること。高架構造から高低等の位置変更がともなう大深度方式になったこと。また南進問題の検討が始まったことから、関連の

区長意見は一応充たされると判断できるのではないか。

但し、地下構造（大深度工法）になったことにより、安全対策・排気ガス・出入口渋滞などの新たな懸念が生れている。

関越外環のような二重の機能が突合している例は、他の市街地に見られない特異例である。国と都はこれらを認識し、外環に先行し相応の受け入れ都市基盤の整備をすべきである。

約6月かけ都計審は慎重な審議をへて提出された区長意見を、20年以上も放置した行政責任は極めて重い。国交省と東京都との高いレベルの誠意ある回答を求める。

明快かつ誠意ある回答が得られない限り、PI協議の円滑な運営と外環の展望は開かれないのである。

- (3) **関越の交通の広域分散問題** 広域分散策として現在、圏央道が整備されつつあるが、16号・浦和所沢線の高規格化整備は期待したほど促進したとはいえない。

圏央道以東地域の、発生交通の分散化政策の強化がのぞまれる。

2 道路構造等

- (1) **道路構造等問題** 高架構造から大深度方式になったことにより、区長意見の沿道対策は充たされるものと判断できる。但し、北大泉公園（現在の八の釜憩いの森公園）は、今後の重要課題としての取り組みを、次項の周辺環境の景観修復と一体化し検討が求められる。

- (2) **環境施設帯の設置等** 供用を開始し外環部の環境施設帯は、区長意見を充たしていると思われる〔（但し施設構造の関わりでは、外環本線から関越下り車線に至るループ部ジャンクション（いま2車線の線増工事中）〕と、関越インターの周辺環境の景観修復が放置されている。

沿道の環境施設帯は地元要望の多様性から、都計審審議と事業説明会の説明より後退した緑化帯となった。また、覆蓋部に駐車場が設けられ、半地下部に高速道、覆蓋部に駐車場の設置は二次災害の発生要因として好ましいものではない。

因みに、地元の関越高架下の利用は、火災の発生源となる木材資材・駐車場等は禁止している。高速道路施設の安全基準の厳守と明確化が求められる。

- (3) サービス道路（側道）の機能と構造 通過交通排除の方針により紅葉山公園の緑の保護と、埼玉方面の通過交通が目白通りに溢れることを懸念し、サービス道路は都境で分断している。但し、大泉～和光間のバス路線は、側道から旧道と連結し迂回し運行している。
- (4) 横断区道の取り扱い 関越外環 **int. junct.** の大規模構造から、都道目白通り北側歩道は陸橋と歩道の設置も不可能で、信号規制も複雑な大規模交差点となった。やむを得ず地下道を設置し区道と併用することになったが、夜間の防犯対策に苦慮している。
- (5) 交通施設計画との調整 紅葉山南下に大江戸線の通過が予測され、外環の当初計画の平面通過を地元意見により、半地下（18m）構造に都市計画変更し開通している。なお同地は、台地の谷間にあり大江戸線は外環地上部の谷間に顔を出す、お茶の水の神田川の丸の内線イメージが予想される。
- したがって、地下鉄と補助 230 号区道の位置設定と動線処理に工夫が求められる。

3 周辺地域の整備

- (1) 道路上部の広場・公園としての活用 高架構造から大深度方式になった場合、関越外環 **int. junct.** は大規模構造であり、現在の 12 動線にくわえ外環本線と出入口渋滞解消策のために、新たに約 6 車線ほどの増加が予想される。
- 区長意見をみたすためには、目白通り北側の関越外環既設部 2 の(2)の、殺風景な向きだし構造の改善策として周辺の緑化をはかり、南の憩いの森公園と一体化した公園づくりと、**int. junct.** の周辺の緑化修景が必要となる。
- この場合は、旧都市計画区域にこだわらず計画区域の拡大と、アメニティー・プランの検討が求められる。
- (2) 地域地区の見直し 近年の都区間の事務事業移管により、1985 年当時とは大分異なっている。この事務は既に区の事務事業となり、法制度と関係地域の様相が変化し、外環関越の今後の動向を予測した練馬区の自主のみ直しの課題でもある。
- また、都の風致地区指定も現況と一致せず放置されたままである。時

代に見合った都市づくり方針をもとに見直すべきである。

(3) 周辺地域のまちづくり (同上省略)

(4) 「区画整理を指向すべき区域」内の取り扱い 区画整理手法の歴史的沿革は、農業用地などの耕地整理や土地の交換分合に逆のぼる。

この手法は、都市計画調整区域などには有効であるが、都市計画区域の密集市街地に自家自住の持ち家住宅が混在する地域では、公共減歩と仮移転などから停滞しがちである。

練馬区では、土支田・西大泉・学園南などが区画整理予定地である。すでに公共減歩の救済措置がとられ、土支田地区は規模を縮小し大江戸線問題がようやく動き出している。

外環関越がらみの目白通り西延伸は、目白通りを区画整理手法ではなく街路事業として対応する方針のようである。早急な着手を求めたい(8)に詳細)。

(5) 供給処理施設との調整 (外環工事では一部下水道管との土木機器の接触事故があった程度)

(6) 白子川改修計画との調整 白子川上流調整池にくわえ、昨年、下流調整池が竣工している。70年代の下水道乙地区の当時は、白子川の床上浸水が見られた。が、流域下水の普及後は一昨年9月の集中豪雨時でも水位も25~45cm程度で、都市河川と地下水は枯渇状態にある。分流下水化方針に転換し雨水の地下供給を行うべきである。

外環の大深度と拠点の開削工法は、地下水の水収支に悪影響を与え、工事施工中に重大な結果(各公園池と河川の水抜け枯渇現象)をまねくことも予想される。その予防策としても分流下水化方針は緊急・不可欠な対応である。

(7) 地域の生活環境の向上 都市上下水道・都市ガスなどの狭義の基礎的インフラは整備普及し、区長意見は充たされている。ソフト面の生活環境整備は今後の課題である。

(8) 地域の生活環境の向上

ア. バス交通導入問題 現在2路線が運行し、区長意見は充たされた。

イ. 補助230号線・放射7号線など の道路整備を促進すること。

ウ. 地下鉄12号線光が丘～大泉学園町間の延伸 早期実現を図ること。

イ. の区長意見の提出は1985年11月である。また地元自治会は関越開通後から、また目白通りの工事終了の1971年から放射7号線の西延伸を、原因事業施工者である道路公団に渋滞解消を求めてきた。この間には区画整理方式ではなく、放射7号の西延伸を街路事業とする方針に転換されている。

地元要望から約40年、区長意見から20年を経過している。練馬区最大といえる、関越外環ネックの課題の根本的解消策である延伸について、都市計画局および都建設局は、関係幹線街路の計画年次さえ明らかにせず、誠意を示していない。

都と国の緊急対応策について明快な回答を求める。

ウ. の補助230号線も同じである。大江戸線（都営地下鉄12号線）は区長意見提出の約10年も前に逆のぼり、練馬区の「光が丘団地」約2万世帯計画の受け入れ条件の一つであった。

大江戸線ルートの上部となる補助230号線は、放射7号の渋滞解消に効果の大きい練馬区幹線補助街路である（以下詳細略）。

関越・外環と光が丘計画は、練馬区の都市形成初期の練馬格差解消に大膽な中も厭わず、この三大上位計画に対し練馬区は誠意をもって対応してきた。

国に対しては関越・外環が残した周辺環境整備の処理について、また、東京都は光が丘に付随する都営地下鉄12号線の大泉延伸の遅延と、関越と外環ボトルネックに対するサボタージュ停滞に対し、国と都双方の緊密な協議をへて、相応の財政出動をふくむ緊急措置について誠意ある回答を要求する。

4 その他

(1) 工事公害の防止 工事区域内で軽微な事故等は見られたが、区域外の交通整理などは区長意見を充たすものであった。

(2) 周辺の教育環境の保全 ソフト面の環境保全は図られたが、外環が開削掘割構造であったため、地元要望により覆蓋構造となり開口部が少なくなった。無風時は排気ガスの拡散不十分となり臭気公害の訴えなどがみられる。

また関越高架部は、関越南側の大泉北中体育館とプールに接するようになり、学校環境は悪化している。外環南進は外回り車線から関越下り車線に至る **junction** の線増と工事が見込まれ、同校の教育環境をより悪化させる。周辺緑化の徹底と、二重窓防音・空調設備の設置などの対策強化がのぞまれる。

- (3) **補償** 関越折衝の過去の経過と、三者の議事録確認署名の遵守。区都計審意見の縛りもあり、区長意見はおおよそ充たされた模様である。したがって外環対応では目立つ意見は寄せられていない。
- (4) **代替地** 外環では集団移転の希望は少なく斡旋などの個別折衝で解決するなど(同上)、区長意見は充たされたようである。
- (5) **関係住民との協議** 区長意見のしほりもあり、説明会・個別折衝等は問題なく進んだ模様である。但し、住民説明会に一部政党関係者の発言が目立ち混乱もあった。また、周辺町会員の意見がまとまらず、整備効果の低下もみられた。

以上