

練馬問題（大泉）について

P I 協議会での二回に亘って討議された「ねりま問題」で検証されたこと。

高速道路の建設によっておこるインター周辺の交通集中が、18年を経過した現在も解消されない理由は、アクセス道路の整備がされなかった。

230号道路の整備ができないのは、地下鉄12号線延伸の開発事業とセットで練馬区が要望したため、土地区画整理事業から着手し、道路には手をつけていない。このような、まちづくりと合わせた計画は、交通集中を解決しない。

今回、外環道路に関する方針案で、練馬区が要望した青梅街道インターは、上石神井駅周辺まちづくりのため必要（外環ジャーナル12号）としているが、外環と開発事業とは切り離すべきである。また、青梅街道インター交差点は谷原と同じ渋滞をひきおこすおそれがある。その上、地上部街路もできれば、41年の外環原案以上に沿線住民に大きな被害をもたらすことが予測される。

国土交通省と東京都が15年3月に公表した「地上部への影響を小さくするため、極力、大深度地下を活用する」という方針を貫いていただくよう要望します。

P I 協議員
岩崎武司

外環道路（北大泉一世田谷）に関する練馬区の方針案
に対する抗議文 平成16（2004）年6月3日

練馬区長

志村 豊志郎殿

外環道路計画対策委員会	須山 直哉
上石神井住民の会	中島 節子
上石神井地域を住みよくする会	田中 正男
上石神井三丁目外環を考える会	高谷 慶幸
石神井住民の会	阪東 宏
外環対策三原台・大泉の会	矢部 すみ子

記

「ねりま区報」（6月1日）によれば、練馬区は外環道路への取り組み方針案（以下方針案と称す）を大要次のように公表し、この方針案について近く区民にアンケート調査を行って方針を策定するとのことです。

この方針案は次の三項目からなっています。（1）外環道路を早期に整備する

（2）目白通りと青梅街道にインターチェンジ（以下ICとする）を設置する（3）外環道路沿線の町づくりをめざす。

私たち上記団体と周辺住民は40年近く外環道路について考えて参りましたが今回の練馬区の方針案には以下の理由から反対であり、一方的な区の方針案公表に抗議いたします。

【1】この方針案は、現在国土交通省、東京都と住民代表により進められているPI協議会の審議を無視し、またPI協議会が予定している練馬での協議会をも無視しています。

さらに私たちが区長と区議会に提出している二つの陳情（2,742名プラス1,737名 計4,479名の署名つき）について区議会の審議がすんでいないのに、練馬区が一方的に公表した方針案であって関係住民の意向を無視した独断的方针であります。私たちはこのような方針案の出し方そのものに抗議します。

【2】方針案の内容についてもいくつかの問題点があります。まず第一に、国土交通省と東京都は扇千景大臣の時から外環道路計画を促進するために大深度地下方式とする考えを示しています。大深度地下方式にしても排気ガスの地上への排出に伴う問題は残るものの、地上部の住民への被害をできるだけ少なくするというプラス効果に期待して採用したものです。ところが区の方針案では外環本体の地下化に加えて、目白通りと青梅街道へのIC、また地上部道路をも設置しようと考えています。これでは大深度地下方式による関係住民への被害（立ち退きと環境悪化）は少しも緩和されないばかりか、地下と地上の二層の道路およびICの設置により、環境汚染はさらに深刻になります。

【3】同じ理由から、方針案は自らが目標とする外環道路の早期整備もむづかしくしてい

ます 何故なら I C と地上部道路の建設は関係住民の立ち退き戸数を増加させ、これに要する手続き（関係住民の立ち退きへの同意、その所有地の測量等）のため外環道そのもの実施も大巾におくれ、経費もかさみます。

千葉県市川市周辺では外環関係住民からの土地買収は数年たってもまだ終わっていません。要するに I C と地上部道路に拘泥するなら、大深度地下方式によるメリットをほとんど抹消することになります。しかも区が実施した委託調査には I C と地上部道路による環境への影響は含まれていません。

【4】北大泉まで外環道路を建設したさい、国、都、区は関越道路と外環道路から流出する車輛（とくに大型トラック）の流れを分散、緩和するための一般道路の建設を約 10 年間放置してきました。そのため関越・外環から流出する車輛は朝から夜中まで北大泉の生活道路を横行することとなり、地域住民に大きな被害と迷惑を及ぼしています。区はこの事情を捉えて外環延伸の口実にしてはいますが、それは自分の無策を棚上げした考えです。そういう考えでは目白通り、青梅街道 I C 周辺の交通渋滞への対策も期待できません。

【5】区の方針案は外環道路建設と町づくりを密接に結びつけて考えています。

しかし外環道路計画は巨大な公共事業であって、それに伴って周辺の環境は激変します。それなのに町づくりに役立つかのように宣伝することで住民の関心を引きつけようとしているのです。じっさいには町づくりのための道路計画は外環道のような巨大な公共事業とは別個の性格のもので、双方を結びつける考え方は無理なこじつけです。

都も練馬区も国の事業である外環道路計画に便乗して、本来地方自治体としてやらねばならない交通・道路政策を放置しています。

比較にならない程小規模な事業ですが、J R むさし小金井駅の踏切工事を町づくりに連結させようとして失敗した武蔵野市当局の例を参考にしてください。

「添付資料」以上 1 - 5 の各項に関連するデータを次にあげておきます。

(1) 国土交通省・東京都「東京外かく環状道路に関する方針について」（平成 15 年 3 月）では外環本線はシールドトンネル（大深度地下方式）と三か所のジャンクションを「基本構造」とすると述べ、I C と地上部道路については「地元の意向」によるとしています。練馬区当局は自分の意見が即ち「地元の意向」であるかのように考えていますが、それは関係住民が蒙る被害を無視するものです。

2) 外環道路（16 km）と I C および地上部道路が実現した場合、交通量にどのような変化が予測されるでしょうか。国土交通省の資料に基づいて区があげている資料には
①環八の交通量は約 20% 以上減少する。②大泉 I C の交通量も同じく 20% 以上減少する
③東京 23 区大気汚染も大幅に減少する上 ④外環が完成すれば、その経済効果は年間 3,000 億円と推測しています。しかしこれらの推計は平成 11 年のデータを基準にしており、しかも外環道路の全体が完成した場合の予測であって、にわかに信用できません。はっきりしていることは、青梅街道に I C が設置される場合、その周辺一帯は現在の交通量 1 日当り 50,600 台に 18,000 台が加わり、しかも地上部道路からも

数千台が加わるでしょう。これでは青梅街道IC周辺は現在の北大泉地域と同様に生活道路への車輛の流入が激しくなり、とても安全な生活は望めません。

外環道路、IC、地上部道路は関係住民の居住権を侵害し、大気汚染と交通事故等の生活上の危険を増加させることは明白です。

(3) 図みに、昭41(1966)年の外環道路計画では高架式の外環のわきに「サービス道路」なるものが設けられる予定でした。それがのちには「側道」と呼ばれ、さらに後には「地上部道路」とか「幹線道路」あるいは「外環2」とか呼ばれています。行政側はなにか元「サービス道路」を格上げしようとして呼び名をかえているのですが、それも空しい試みです。昭41(1966)年の原案の本体である外環道が大深度地下にもぐることになったのに本体の追加であった「サービス道路」を「外環2」として地上に残すという思いつき自体、まったく道理に反しており、また関係住民の居住権と生活の安全を無視した考え方であります。

(4) 練馬区が業者に委託して行った調査報告「東京外かく環状道路に関する調査等に基づく今後の取り組みについて」(平成16年5月19日)は巨額の費用(1億7000万円)を使った調査の要約にすぎません。区の費用で行った調査である以上、希望する区民には調査報告全文を配布すべきです。そうしてこそ関係住民との意思の疎通が可能になります。要約だけでは区の見解を一方向的に押しつけることになります。

付記、以上の抗議文と添付資料は私たち上記6団体の代表たちが6月2日に集会を開き討論した結果をまとめたものです。

快適な交通ネットワークと 安全なまちをめざして

東京外かく環状道路(外環)に関する 区の取り組み方針案をお知らせします

東京外かく環状道路(外環)は、都心から半径約15kmを環状に結ぶ延長約85kmの自動車専用道路です。そのうち関越道～東名高速の区間(16km。区内は4.5km)については、昭和41年に高架方式による都市計画決定がされましたが、平成15年3月に国と東京都が大深度地下方式による整備を提案しました。

区はこれまで、外環整備のあり方について、さまざまな角度から検討してきました。ここでは、国や東京都の資料、区の調査結果などを基に作成した、外環に関する区の取り組み方針案をお知らせします。

今後、アンケート(無作為抽出)により区民の皆さまからご意見を伺い、方針を策定します。

▶問合せ 企画担当課 ☎3993-1111 (代表)



外環(関越道～東名高速)の早期整備をめざします

外環が大泉インターチェンジで止まっていることで生じている環状8号線の渋滞など、さまざまな問題の改善には外環の早期整備が必要です。区は、環境に配慮した大深度地下方式での外環の早期整備を国や東京都に要請していきます。

青梅街道と目白通りのインターチェンジ設置をめざします

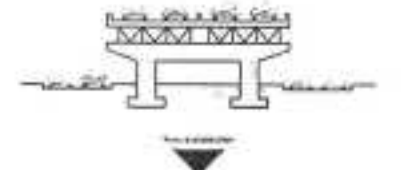
利便性の向上や、大泉インターチェンジ周辺地域への交通に伴う交通渋滞・生活道路へ流入する回交交通など、さまざまな問題の改善には、青梅街道と目白通りにインターチェンジの設置が必要です。区は、インターチェンジの設置を国や東京都に要請していきます。



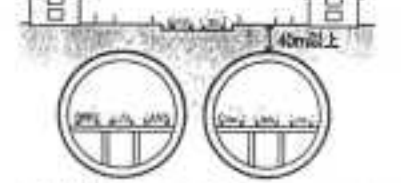
外環沿線地域の新たなまちづくりをめざします

- 外環地上部の道路整備…南北交通の充実や、震災時の安全性を向上させるためには、都市計画道路ネットワークに位置づけられている外環地上部の道路整備が必要です。区は、地域の主要な生活道路とするため、2車線(片側1車線)と幅の広い歩道が確保された道路の整備を東京都に要請していきます。
- 西武新宿線の立体化と上石神井駅周辺のまちづくり…踏切による交通渋滞や鉄道による地域の分断を解消するには、西武新宿線の立体化が必要です。区は、西武新宿線の立体化の実現に向け、東京都へ働きかけていきます。また、上石神井駅周辺は、外環計画に進展が見られない影響でまちづくりが進んでいません。区は、練馬区都市計画マスタープランで上石神井駅周辺を生活拠点として位置づけており、外環の整備にあわせてまちづくりを進めていきます。

高架方式による整備イメージ



大深度地下方式による整備イメージ



大深度地下とは、地表面から40m以上の地下空間です。通常は利用されない空間のため、補償などを行うことなく使用権を設定できます。

想定される効果や影響など

外環を整備すると

- 環状8号線の交通量が減少
インターチェンジがない場合で約2割、場合で約3割減少します。
- 生活道路の安全性が向上
環状8号線の交通渋滞が緩和し、生活道路への回交交通の流入が減少します。
- 環状8号線沿線などの大気汚染が改善
自動車の走行がスムーズになり、浮遊粒子状物質や窒素酸化物などの排出量が減少します。
- 地下工事による地下水への影響
地下工事の際は、地下水への影響に対する配慮が必要です。
- 排出ガスや騒音などが発生
トンネルから発生する排出ガスなどへの対策が必要です。

青梅街道と目白通りにインターチェンジを設置すると

- 外環の大泉インターチェンジ周辺地域の住環境などが改善
大泉・練馬インターチェンジに集中する過が分散し、区内を通過するだけの交通生活道路から減少します。
- 利便性が向上
青梅街道インターチェンジを設置すると、新たに約8万人の区民の方が10分以内で外環を利用できます。旅行の際などの自動車での移動時間が短縮されます。
- 家屋移転が発生
○排出ガスや騒音などが発生
地上への連絡路で発生する排出ガスなどへの対策が必要です。

外環地上部に道路を整備すると

- 南北交通が充実
17%にとどまっている区西部地域での南北方向の都市計画道路の整備率が高まり、移動しやすくなります。
- バス交通の利便性が向上
○震災時の安全性が向上
延焼遮断帯や避難路を確保できます。
- 歩行者などの安全性が向上
幅の広い歩道を整備することが可能となります。
- 生活道路への回交交通が減少
良好な住環境を確保できます。
- 家屋移転が発生
○排出ガスや騒音などが発生

西武新宿線を立体化すると

- 踏切渋滞や踏切事故が解消
開かずの踏切がなくなり、踏切周辺の生活環境や安全性が向上します。
- 鉄道による地域分断が解消

上石神井駅周辺のまちづくりを進めると

- 交通環境が改善
駅周辺の人と自動車との混在が解消し、安全性が向上します。
- 良好な住宅地が形成
○商店街が活性化
魅力ある買い物空間が形成されます。