

[2006年12月11日再提出]

2006/03/03

=外環の計画段階における意見書 =

武 田 佳 登

東京外かんP I会議 委員

計画レベルのP I 協議はリアルな検討を

1. 練馬区の2つの課題の解決と市民主権

すでに周知のように、練馬区は他に例がない大規模な大泉ジャンクションインターと、突然ふりかかってきた青梅街道インターのハーフ・インター方式が、地域P Iの重い課題となり選択と提案が求められている。

基本的に過密都市は、広域的な都市間の交通を高速機能により確保をはかり、あわせて都市内の通過交通の迂回排除という目的と、市民に身近な区内の南北交通のボトルネックを解消し、区民が安心して歩き生活できる、快適な環境づくりをどう進めるかである。

くわえて、長年にわたる外環計画の周辺住民の権利制限と業務の継承と、不安な市民生活を早期に再建するために、しばし原理原則からはなれ、リアルな都市市民の英知による解決案が期待されているのである。

視点をかえるならば、わが国戦後期の道路づくりが、なに故これほど忌み嫌われてきたかである。その原因を問いつめ、広い見識をふまえた都市主権者である市民が嫌うものを、なくすことが不可能ではないはずである。

そこを明らかにすることがP I協議の原点であり、国と都の行政は真摯にうけとめ実現に努力すべき義務を負っているのである。以下に市民の合意を急ぎ解決すべき反対要因の主なものがかかげた。「なくせないことはない」という確信的仮説にたち、ともに検証をねがたいものである。

2. なにが嫌われているのか、取り除けないことなのか

1) インターチェンジが嫌われる理由

今までのインターは、イン・アウトの出入口が各地点に1箇所、出入口渋滞が激しい排気ガス公害の元となってきた。また、出入口の構造が殺風景で緑の景觀配慮がなく地上に剥き出しの構造であった。

このような醜悪な在来工法は車優位の設計思想であり、周辺環境に配慮した基

準は見られなかった。長年にわたるこのような弊害が、道路づくり反対の大きな要因となってきたのである。最近是比较的に改善されたようであるが外環のインターづくりには、国と都に大きな発想の転換を強く求めておきたい。

このインター出入口を今までの1箇所から2箇所以上とし、位置を分散し、各レーンを完全に蓋がけ地下化し、排気ガスを完全に吸引処理し出入り口の景観保全を図ること。また掘割部分を完全に蓋かけし地下化し、上部空間は緑地公園とし豊かな緑と花と水で修景し、市民に期待される豊かな空間づくりを図るべきである。

ここで費用対効果論に触れておきたい。「費用対効果イコール安かろう悪かろう」ではない。耐久性と芸術性のない偏頗な社会資本と都市施設が国内に大量に蓄積された。道路施設も例外ではない。外環は大深度の地下につくられメンテにより耐用年数は半永久的であり、いわゆる開発効果とコスト論は疑問である。

市民が歓迎するインターチェンジも、市民生活に安全と安らぎを与える価値の高い都市機能である。そのような市民の提案する都市施設に、費用対効果論は全く妥当性がない。各行政から、また時にはPI委員から、そのような意見がみられる。が、都市の景観保全・緑と花と水の修景。インター出入口のダブル・インター完備などは、過密都市生活の快適性確保のミニマム基準でもある。

2) 換気塔が嫌われる理由＝換気塔の設置位置は公平に

今までの既設の換気塔は文字どおり換気塔であって、排ガスの処理は満足できるものは少なかった。外かんの換気塔は地上高100mで拡散すると説明されたが、これは大気中と宇宙空間への垂れ流しである。大深度の地下空間に、環八周辺の大気を凌ぐクーリング機能を開発し設置すべきである。先に霞ヶ関ビルで開かれたトンネル委員会のヒアリングでは、大気の質に対する問題意識が見られず疑問を感じたので指摘しておきたい。

またタワーの設置位置は、インター・ジャンクション周辺とされているが、これは全く妥当を欠く不公平な案である。外環施設の配置によるメリットとデメリットは、各地域ごとに公平な負担はかることとし、外かん換気塔はジャンクション・インターなどのデメリットのない地域に優先的に配分することを強く求めたい。少しずつ譲り合う「三方・両損は三方千両得」の懐ふかい提携連帯の都市づくりに通ずる道である。次の青梅街道のフルインターづくりも、大規模な都市施設配置におけるの都市づくり思想と根っ子は同じである。

練馬区は人口増加都市であり、10数年で人口80万人の政令指定都市規模と

なり、首都北西部の武蔵野台地地の玄関口となる都市である。このような地政学的位置にある練馬区に、北に練馬インター（関越大泉と外環大泉）あり、南に練馬南インターが出来ることを、近視眼的にわざわざとみて現状の壊疽症状に甘んじるか。あるいは、発展志向にたちイメージ豊かな懐ふかい都市づくりを、どう進めるかの選択の岐路にある。

3) 青梅街道ハーフ・インターの問題点と解決策

昨年10月、国と都は青梅街道に志し低いハーフ・インター方式案を公表し、同インターは外環外まわりの北行き機能と内まわりの青梅街道出口機能機能だけとし、東名に至る南行きの内まわり機能はなしとされた。まさに青天のへき麗れきであり、行政の自信のなさに呆れるばかりである。

この間の経緯はここでは触れないが、ハーフ・インターの問題点を指摘し原案通りのフル・インターの実現を強く求める。発想の転換と提案により解決策はどのようなにも考えられることである。

ここでハーフ・インターの問題点に触れてみたい。仮に同インターの東名行き台数を10とし考えてみよう。その台数がハーフ・インターにより0となった場合の負荷は、単純計算で隣接すると大泉インター5、東八道路も5となる。この5が大泉インター経由となり、また一部が富士街道からわき道通過となり東八道路にむかう。したがって練馬区西部地域は、外環と関越を抱えた上に新たな負担を強いられることとなる。

東八も中央高速を抱えてほぼ同じ状況となる。その解決策を1. なぜインターチェンジが嫌われるのかと、次の大泉ジャンクションの例とあわせ検証し、ご理解を得たいところである。

4) 難所・大泉ジャンクション・インターの現状と解決策

大泉と東八は外環16kのうち最大の工夫と建設投資が求められる地点となる。大泉では、過度の集中を避けるためにインターの出口・入口の分散設置を視野にし、目白通り・東映通り・大泉街道などに分散系のインターの出入り口を求める（このインターの分散設置は外環本線内の渋滞解消と出入口渋滞解消のミニマム・スタンダードとし、各所に不可欠となるケースである）。

特に現在13もの車線が交差する目白通り出入り口の信号渋滞は、信号コントロール技術をこえる深刻なものである。予想される地上部道路の信号渋滞による地下本線上の渋滞をさけるため、インターの出入り口2～3箇所の分散設置が不

可欠となる。これは既に外環から関越に合流する本線渋滞のジャンクションが、そのことを物語っている。

加えて大泉ジャンクションは、外環外回りから関越下り車線合流と、関越上り車線から外環内回り車線合流の二つのジャンクションが計画されている。これをオープン・ハウスのセットで見ると、両線とも目白通りの上を横断し八の釜憩いの森公園を南北に断ち割るような構造が示され、修復不能な無残な傷跡をのこすデザインとなっている。これにインターの掘割り傷跡が加わり四本もの無残な傷跡を残すことになる。何が地下案かと言いたい構想力欠如の産物である。

これでは八の釜憩いの森公園の景観づくりも、白子川の親水構想を視野にした「市民が期待している緑と花と水の親水計画」も実現が困難となろう。最大限の努力をしても失うかもしれない、八の釜の湧水の価値をこえる、創造的な上部空間を周辺住民にのこすべきである。

八の釜湧水保全のため、数箇所にはボーリング調査をし、地下水の動向をさぐり、保全の可能性を明らかにすること。なお白子川上流の湧水源を守る一体化親水計画の実現をはかること。

白子川の洪水対策として、同地北側に大規模地下貯水機能と地下導水機能が整備されつつある。したがって大泉氷川橋上流の調整池機能（渇水期は運動場などに利用されている）は不要となっている。このヤードを同公園と一体化し、緑と水の市民の憩いの森の大拠点づくりをめざすべきである。

したがって、この両線ジャンクションは全て中深度地下空間で処理。インターも同じ処理とする。あわせて目白通り北に隣接するトラックヤード等を買収し（外環内回りインター予定地とて活用）、目白通りの南北を一体化した公園の景観づくりの上部空間を確保すべきである。

また、同ジャンクションと比丘尼交差点の間の、関越高架南沿いの都市計画決定区域内の民有地を利用し、同ジャンクション周辺と比丘尼交差点の拡幅改良とあわせ、周辺の公園化計画の推進をはかるべきである。

ここでふれたことは、今までの関越と外環づくりが周辺環境整備を後回しにし、計画区域内の整備のみにおわった後遺症である。国と都に対し外環の地下化発進には、いわゆる練馬問題のほかに長年にわたり「南行きの時に…」とし、後おくりし放置してきた20年から40年にわたる課題が、広義の地域補償として付随していることを指摘し実現を求める。

大泉ジャンクション・インター周辺の整備は、並みの拠点より負荷の大きい拠点であり、効果ある財政出動と決意を前提とし取り組むことを強く求める。

3. 用地買収・営業・移転・生活補償ほか

オープン・ハウスと説明会、またPI会議でも話題になってきたので、関越・外環の例をあげて、要点項目のみをかかけた。ご参考になれば幸いである。

1) 買収価額

買収価額は傾斜価額方式とせず、路線従価を参考にし、敷地全部の一筆買収を原則とすること。

立木・庭石・外構物・家屋などの評価、また移転等費用は社会通念によること。立木を移植するときは活着保証を求めること。

グループ・自治会などが協議し原則的要求をかかげ合意し、細部は個別折衝とするのが望ましい。

高齢者の相談助言は続ける。

2) 売却用地

一般住居用地は原則として一筆買収を原則とし、道路残地を残さず買収させ、道路残地は周辺住民の希望を生かし、ポケット公園ほかに活用し有効利用をはかること。

但し、売主が一定の広さを残し買収させたい時はときは、個別折衝にまかせる。

3) 移転先等の用地

売主が移転先等の用地の斡旋を求める場合は、親切に対応すること。また売主側が集団移転を希望した場合は、移転先用地等ついて、また、移転後のコミュニティーの再建に協力をもとめる

4) 営業・移転補償

この場合は個別折衝を原則とした方がよい。

5) 地域的な課題その他

電波障害・騒音・振動・景観保全・修復・定点観測ほかは追って検討。

以上

4. おわりに 文書質問の提出と文書回答要請

この4年間、国と都から数多く聞かされた抽象的な答弁は、以上でふれた切実かつ具体的な課題解決の提案意見に対し、なんの回答にもなっていない。

改めて分厚い議事録を読み返してみて、一つの例として、都市温暖化・地球温暖化防止の中小都市河川再生の分流下水方式などが、P1会議の表面的な地下水問題の場当たり答弁でかき消された。

昨夏の猛暑の都大路にくりだした、浴衣すがたのギャルの打ち水姿などは全くナンセンスであり、練馬区の雨水地下浸透工法の10数年前からの地味な取り組みとのギャップに、ますますその感を深くしている。

よって以上になるる触れたことについて、どう対応しようとしているか。国土交通省と東京都にたいし文書質問として提出し、誠意ある文書答弁を求め文書回答を要請いたします。

以 上