

平成16年7月16日

練馬区長 志村 豊志郎 殿

〒177-0053 練馬区関町南1-6-8

元関町一丁目町会・外環対策委員会 須山 直哉

TEL 3928-2941

〒177-0053 練馬区関町南2-1-11

練馬の外環を考える会 小嶋 良子

TEL 3920-3018

『外郭環状道路に関する取組方針案』に対する要望書

拝啓 時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、先日『練馬区報』6月1日号にて、練馬区の『外郭環状道路に関する取組方針案』が公表されましたが、この方針案では、外環道整備の必要性や効果について大きく取り上げられる一方、「想定される影響」としては、わずかに「地下工事による地下水への影響」「家屋移転が発生」「排出ガスや騒音などが発生」の三点が記載されたのみでした。外環・青梅街道インターチェンジ予定地周辺住民は、生活環境への影響、児童・生徒等への心身・生活面への影響、周辺地域の自然環境への影響、地上部街路による影響などについて様々な懸念を抱いていますが、上記方針案はこうした点に配慮して策定されたとは言いがたいものでした。

また、練馬区は上記方針案を策定するに当たり、区税1億7,000万円を投入して外環関連4調査*を実施した由ですが、その結果を未だ区民に公表していません。これらの調査結果に基づき練馬区が「外環道に関する取組方針案」を策定するのであれば、それ以前の段階で、調査結果について納税者である区民に報告・説明し、区民の意見を聴取することは、区として当然の責務と考えます。

さらに、区は上記方針案の公表後、区民13,000人に対し無作為抽出のアンケートを実施しましたが、本来ならば、外環関連4調査の結果や上記のような影響についても区民に詳細に説明した上でアンケートを実施すべきです。しかも、区民全体に対するアンケートでは、外環道整備により直接影響を被る周辺地域住民の意見は少数意見とみなされ、区の方針に全く反映されなくなる可能性があります。

そこで、練馬区が「外環道に関する取組方針」を決定する以前に、区より、区民、特に外環予定地周辺地域住民に対し、下記の点について十分な説明および意見聴取の機会を設けていただきたく、強く要望いたします。なお、説明・意見聴取の会の実施に当たっては、関町南の近隣で行うようご配慮の上、具体的日時・場所を早急に取り決め、7月31日までにご回答くださいますよう、お願いいたします。

敬具

記

1. 外環関連4調査*の結果について

「気象・大気質調査」「上石神井駅周辺まちづくり計画調査」

「外環道上部利用計画に関する調査」「外環関連道路整備計画調査」

2. 外環道整備および青梅街道インターチェンジ設置に伴い「想定される影響」に関する練馬区の対応方針について

①生活環境への影響 ②児童・生徒等への心身・生活面への影響

③周辺地域の自然環境への影響 ④地上部街路による影響

以上

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した。

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副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 IC 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 IC 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 IC 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 IC 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、JR 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、IC 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 IC 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 IC 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 IC 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 I C 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、I C、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) 因みに、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。行政側はなんとか元「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。

2004年6月



青梅街道 けやき便り VOL.1

インターチェンジができると けやき並木はなくなってしまいます

練馬区は区民の利便性を理由に 青梅街道(ホームピック、いなげや辺りが中心)に
インターチェンジをつくるよう 国と都に働きかける方針案を区報(6/1)で明らかにしました。

青梅街道インターチェンジは 本当に必要でしょうか？

公害問題

インターチェンジができると この地域に大量の車が押し寄せます。

そのあげく、大泉インターチェンジ周辺と同じように

大渋滞、危険な生活道路、それに 大泉ぜん息といわれるような公害に

私たちは 苦しめられることになります。

練馬区のぜん息認定患者数は 過去10年、東京23区で1位です。

杉並・練馬 外環道 青梅街道インターチェンジ反対連絡協議会で 出席者の発言です。

大泉インターチェンジ出口の近くに住んでいる。 朝は救急車の音で目が覚める。

出口付近の信号がわかりづらいため事故が多発する。

狭い道にも車が入り込み、登校する児童は体を斜にしてよけている。

交通整理の警察官は 1時間も立っていると排気ガスで頭が痛くなるといっている。

練馬区は 青梅街道インターチェンジをつくることで、大泉周辺の渋滞緩和になると

いっています。しかし 都内に入ろうとする車の絶対量が多いため、(朝夕の首都高など参照)

大泉の渋滞は緩和されず、あげくはこの地域が第二の大泉になってしまいます。

区の方針案には 公害問題の具体的対策は何ひとつありません。

練馬区は ぜん息患者数 世界一をめざしています。

子供たちへの 影響

インターチェンジの工事は 青梅街道をはさんで南北それぞれ800mに及びます。

この周辺は 桃井第四小学校、上石神井小学校、立野小学校、井荻小学校、

荻窪中学校、井草中学校の学区域です。

インターチェンジ工事5年～10年の間、学区域は分断され、通学路の一部は消失します。

伝統ある桃井第四小学校は移転せざるを得なくなります。

子供たちは大型の建設機械や大型車両の間をぬって通学することになります。

また、工事渋滞を避ける車が 通学路、生活道路に入り込んできます。

子供たちの健康、精神、生命に悪影響がでることは必至です。

地域の分断

インターチェンジによって、地域の交流が分断されてしまいます。

青梅街道にある住宅(約240棟)と 生活に密着した商店は 立ち退きを余儀なくされます。

長年培われてきた関町や上石神井のコミュニティーは崩壊し、町会や自治会にとっても
大きな打撃となります。

その結果、緑豊かで便利なこの町は 生活のしにくい地域に変わってしまいます。

人の住めないゴーストタウンになる恐れもあります。

練馬区は外環の整備にあわせ、「まちづくり」と称して 外環地上部道路計画、上石神井駅周辺の整備を 東京都に要請する方針を出しました。

国の外環道予算の一部を 当てにした計画ですが、はたしてそのようなおいしい話の実現できるでしょうか。

石原伸晃国土交通大臣は 外環は安く、速く、 インターチェンジは 1000億円かかるので つくらないと公約しています。

たとえ大臣が交代したとしても、国の財政難は変わりません。

練馬区だけが インターをつくれ、上部道路をつくれ、駅周辺を整備しろ といっているわけで 国が練馬区だけに予算を割くとは思えません。

どういう根拠、内訳で「まちづくり」計画を発案したのかよくわかりません。

もしかしたら 練馬区が外環調査費と称して1億7000万円も使ってしまった後始末、また、インターチェンジをつくるための方便 という可能性もあります。

駅周辺の整備もなく、インターチェンジだけができるという悲惨な結末もあり得ます。

練馬区は 区報で 外環道、青梅街道インターチェンジの推進は さもすばらしいことのように 宣伝しています。 その効果ばかりを強調して、公害、生活地域の分断、危険な通学路などの 影響についてはほとんど触れないまま、区民からアンケートをとろうとしています。

インターチェンジの問題は 区長が 区民の意思を一度も確認せず、議会の決議もなく、かつてにインターチェンジ誘致発言をしたことから始まりました。

自民党、公明党、民主党の区議会議員は それに乗ってインターチェンジ設置に賛成しています。

練馬区議会は 道路予算で潤うとする道路族が占めています。

杉並区は アンケートをしてその結果、区長も議会もインターチェンジに反対を表明しています。

練馬区には 民主主義はありません。

区民の利便性ぐらゐの理由で、莫大な犠牲をとまなう青梅街道インターチェンジをつくるべきではありません。

ご意見をお寄せください。

177-0053 練馬区関町南 1-6-8 Tel & Fax 3928-2941

練馬区 元関町一丁目町会
外環道路計画対策委員会

陳情書

平成16年4月28日

練馬区長
志村 豊志郎 殿

練馬区元関町一丁目町会
外環道路計画対策委員会
代表 須山直哉

青梅街道インターチェンジ設置反対の陳情

私たちは 青梅街道インターチェンジに反対する 地元住民の会です。
以下の理由で、青梅街道インターチェンジ設置を 絶対に反対します。

公害問題

インターチェンジができると 私たちの地域に大量の車が押し寄せます。
そのあげく、大泉インターチェンジ周辺と同じように
大渋滞、危険な生活道路、それに 大泉ぜん息といわれるような公害に
私たちは 苦しめられることになります。
練馬区のぜん息患者数は 毎年、東京23区の1位,2位を争っています。

地域の分断

インターチェンジによって、地域の交流が分断されてしまいます。
青梅街道にある住宅と 生活に密着した商店は 立ち退きを
余儀なくされます。
桃井第四小学校への影響は 移転問題を含め避けられないことになります。
その結果、私たちの地域は 生活のしにくい町に変わってしまいます。
人の住めないゴースタウンになる恐れもあります。

土地・家屋の値下り

インターチェンジができることによって、土地・家屋の価値は大幅に下落します。
住みにくくなった町から移転しようとしても、土地・家屋の売却が難しくなります。

練馬区だけが地元ではありません、杉並区も地元です。
杉並区は 区長も議会もインターチェンジに反対を表明しています。
石原伸晃国土交通大臣もインターチェンジなしを公約しています。
有識者会議でも インターチェンジはつukらないようにと提言されています。

すでに 2742名の反対署名を提出しています。
何卒、私たち地元住民が困窮する青梅街道インターチェンジ計画を
取りやめる様 陳情申し上げます。

外環道整備に伴い「想定される影響」について

練馬区が、6月1日付区報で公表した『外環道に関する区の取り組み方針案』において、外環道整備・インターチェンジ設置・地上部の道路整備により「想定される影響」として記載したのは、わずかに「地下工事による地下水への影響」「家屋移転が発生」「排出ガスや騒音などが発生」の三点のみでした。しかし、実際には以下のとおり多くの深刻な影響が予測されます。

1. 生活環境への影響

平成15年3月の国および都の外環道に関する方針によると、外環道の整備については昭和41年に都市計画決定された高架方式ではなく、大深度地下を活用したシールドトンネルによる整備を基本として検討されることになりました。

しかし、インターチェンジは地上部との連絡路なので、開削ボックス工法（地上から約40メートル掘り下げ、そこに箱状の坂道を設置していく工法）が採られます。この区間は、青梅街道を挟んで南北それぞれ約800m、つまり練馬区側は青梅街道から千川通り付近ないし上石神井駅南口付近までとなります。工事期間は概ね5年～10年とされています。

国の資料では青梅街道インター設置により練馬区側に約240棟の家屋移転が発生するとされていますが、家屋移転やインターによる地域の分断によって、永年培われてきた関町・上石神井地域のコミュニティは崩壊し、町会や自治会にも多大な影響が及ぶことが考えられます。

また、インター設置工事中は、生活道路が消失し、上石神井の駅前の商店街や関町の商店街で安心して買い物をすることが出来なくなり、周辺住民に多くの不便や不都合が生じます。（上石神井駅前の商店街は、外環の計画線上にあるため、多くの商店が移転を余儀なくされ、商店街の存続自体も危ぶまれます。）

さらに、インター設置工事中、開設後にわたり、大気汚染、騒音、振動、人口排熱、換気塔の設置による排気ガス（NO_x、SO_x、浮遊粒子状物質など）の影響による健康被害（喘息やアレルギーなど）や、インター付近の交通集中、周辺的生活道路への車の進入による交通事故の危険も増大するおそれがあります。加えて、インターチェンジ構造物及び換気塔の建物*が及ぼす周辺景観への影響も懸念されます。外環道の周辺地域住民は、将来にわたり、こうした劣悪な環境を甘受して生きていかなければなりません。

*換気塔：現在工事中の環状6号線の例では、幅7m、長さ27m、高さ45mの15階建てのビルに匹敵する巨大な建造物となります。青梅街道インターを設置した場合、トンネル内の排気ガスがインター出口から直接排出されないようにするため、インター出口の手前、杉並区側と練馬区側の2箇所に必ず設置されることとなります。

2. 児童・生徒等への心身・生活面への影響

青梅街道インターチェンジの計画地域は、桃井第四小学校の真横に位置しています。また、この周辺は上石神井小学校、上石神井中学校、立野小学校、井荻小学校、荻窪中学校、井草中学校の学区域でもあります。インターの工事は地上からの開削によって行われるた

め、学区域は分断され、通学路の一部が消失します。子どもたちはインター建設のために地下40m近くまで掘り下げられた部分のすぐ側の仮設道路や、大型の建設機械や車両が頻繁に通行する危険な道路を通学したり、大きく迂回して通学せざるをえなくなります。

こうしたことは上石神井周辺の保育園・幼稚園に通園する子どもたちについても、ほぼ同様のことが言えます。

また、インター設置工事は期間が長いため、例えば、小学校時代の6年間全て、交通事故の危険にさらされながら工事現場を通って学校に通い、工事現場の側で騒音、振動、大気汚染にさらされながら学校生活を送る子どもたちも出てくる可能性があります。

さらに、インター開設後も、外環道や一部6車線に拡幅される青梅街道によって学区域の分断は固定化され、交通量が大幅に増え、生活道路にまで車が進入することも予測され、通学や放課後の友だち同士の交流など、子どもたちの生活や生命にも大きな影響が出ることは必至です。

3. 周辺地域の自然環境への影響

関町、上石神井の周辺には都立公園である石神井公園や善福寺公園、井草八幡宮の杜があります。これらは23区内でも屈指の緑地帯であり、区民の憩いの場、子どもたちの遊びや学習活動の場でもあります。が、外環道の工事は、開削工法でもシールド工法でも地下水層を分断し、地盤の沈下や隆起、地下水の枯渇などを引き起こすことが考えられます。これによって、周辺小学校の災害用の井戸水が涸れることは言うに及ばず、地下水をくみ上げている三宝寺池や善福寺池が涸れ、周辺の緑豊かな環境は破壊され、自然生態系に取り返しのつかない影響が生じるおそれもあります。

また、言うまでもなく、都市の緑は二酸化炭素を吸収して大気汚染を緩和し、都会のヒートアイランド現象、ひいては地球温暖化を防ぐ役割を果たしていますが、外環道およびインター設置による交通量の増大と緑の減少によって、周辺地域は『人の住めない町』になってしまう可能性も否定できません。

練馬区は都市計画マスタープランにおいて『みどりと水のまち』『環境と共生するまち』という「まちの将来像」を掲げていますが、外環道計画・青梅街道インターチェンジの設置はこの構想に明らかに反するものであり、区はこの矛盾をどう考えているのでしょうか。

4. 地上部街路による影響

国および都は平成15年3月、外環道の整備には大深度地下を活用するという方針を発表しましたが、練馬区は外環本線の整備、インターチェンジの設置に加え、目白通りと青梅街道の間の地上部街路の整備を国および東京都に要請しています。地上部街路は、元々、昭和41年に外環の高架方式での整備が計画された際、側道として計画されたものでした。

しかし、大深度地下での外環道整備を前提とした場合、地上部街路の整備は家屋移転の戸数を増加させ、道路整備の経費を著しく増大させるものとなります。その上、地上部街路は外環へのバイパスないし代替道路となり、周辺地域の環境への影響はさらに深刻化することが予測され、国や都が提示した「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」という方針のメリットは全く失われます。

外環PIフォーラム in 練馬 7. 30

練馬の「まちづくりと外環」の共存を求めて

武田 佳登(よしとう)
外環PI協議会 協議員
練馬区北園町会理事長

【関越と目白通りの明暗】 関越自動車道は、1964年の東京オリンピックの閉幕を待っていたよう、国幹審(国土幹線道路審議会)は都市計画決定ぬきで一方的に決定し、一般区民には説明がなく一部地主の説明だけで着工された。

ほぼ同じ時期に、目白通りの比丘尼交差点から北園までの1.2kmの都道の工事が始められた。自治会は説明会に都の出席をもとめ、“武蔵野のみち”をイメージした道づくり案を提案した。都建設局はこの提案を前向きにうけとめ、市民参加の「みどりの道」は1971年の夏、開通し好評をえている。

この対照的な二つの道づくりのいずれを選ぶかが、いま論議されている外環づくりで問われているのである。

【外環計画の凍結】 東名まで16kmの東京外環計画は、1966年、都の都計審の強引な審議で決定された。しかし高架の構造は日影と地域の分断、環境の破壊が激しく10万余人の反対署名運動がみのり、1970年、時の建設大臣は『現状では関係住民の理解が得られない』とし、「白紙凍結宣言」となり既に40年がすぎた。

【外環大泉開通と都の対応】 都は1970年代半ばに、谷原交差点周辺の渋滞解消策とし、和光～大泉間の外環計画を練馬区に提案し意見を求めてきた。練馬区は区都計審の審議をへて21項目の実現を条件とした、区長の同意回答を都知事に提出し20年も経過した。国と都は関越・外環の練馬への乗入れは熱心であった。しかし、発展途上にある区西部地域の関越・外環の負担を軽くする、骨格形成の都市づくりと環境対策は放置され、部分的な対症療法に終始してきた。長い年月におよぶ区民要望の無視と、区自治権の侵害は甚だしいものがある。

【PI協議会の設置と地下構想】 2001年、国と東京都は過去の道路行政の反省から、地域の話し合い重視とPI協議会の立ち上げをはかり、比較的影響が少ない「外環地下構想への転換(大深度工法)」を公表した。また数10か所のべ4千人以上の参加者を対象に「外環叩き台」の説明会などがもたれた。

練馬区自治会連合会は昨年夏、「叩き台」を中心に夏期研修会を開催し、外環地下案を検証し、発展途上にある区西部地域の都市づくりと共存する、「創って良かったといえる外環づくり」を求める集約をおこなっている。

【町づくりと道づくり調和の価値】 外環凍結は、過去の都市計画行政の暗いアンソロジーである。私は車社会と道路づくりを否定せず、「まちづくりと調和した道路づくり」を求める立場から、外環地下案を練馬区の「まちづくりのテコ」と位置づけとり組むことを主張してきた。一昨年、区長の要請をうけ外環PI協議会の協議員となり、協議会と運営懇談会に2年で約60回参加してきた。PI参加の

基本視点は、「武蔵野台地の都市群の豊かな成熟都市づくり」を主目的とし、外環を共存させることであると思っている。

都市づくりと共存させた外環投資と、都市の魅力アップの相乗効果は限りなく高いのである。国の単純な経済効果論は視野が狭い。都市史観の複眼志向にたち付加価値をどう高めるかが、過去の反省から生まれた行政・市民のP I協議会の任務であると思っている。P Iでの発言と提案の真意をご理解ねがえれば幸いである。

【 練馬問題の検討とP I協議 】 関越は全線開通したが外環が部分開通であるため、大泉周辺は車の集散による渋滞・環境汚染・事故などの慢性地帯となっている。区西部地域の長い年月にわたる苦痛と損失の実態は、他のP I協議員の認識をこえるもので、理解を得難いものがある。

P Iをセレモニーやガス抜き場に終わらせてはならない。各協議員の問題意識の深まりと反比例し、国と都の担当者の度重なる交替による当事者能力の低下と、希薄な都市づくり観などに、P I設立当初の強い意欲がみられた原点への回帰を強く期待したい。

P I協議がすすみ、厳しい練馬問題を放置することは、協議員の自分の地域にも起こる課題とする認識が深まり、練馬の問題が未解決のまま、また協議会の約束ごとが保証されぬなら、「外環はNO」とする協議員の発言が多くみられるようになった。各協議員の外環問題に対する協議意欲に心強いものを感じている。

【 国と都の参加重視の表明と課題 】 2年目のP I協議の取りまとめを前にし、国と都は『構想段階のP I協議にとどまらず、各段階で広く市民の意見を求め、今後の運営と協議にあたる』とする方針を、あらためて表明した。

具体的な手法と真意は定かではないが、早急に明らかにし、今後のアセスメント評価・環境対策・ソフトシステム開発・施設構造案・住民補償と生活再建などの課題の検証と評価を急ぎ、懐ふかい都市と道づくりを実現したいものである。

《 むすび 》

今後は、区民生活に密接に関わる検討課題を、国と都の具体的な試案をベースとし、また、今までの機能別の課題協議からはなれ、次項の2.3.4.の段階区分と時系列課題の協議を提案し、判りやすい効果的な協議を期待したい。

- | | | |
|---|-------|--|
| 1 | 構想協議期 | 2年間に残されたデータ開示と回答の検討P I協議 |
| 2 | 開発初動期 | 住民対応・補償・開発・計画施設案の開示と評価協議 |
| 3 | 着工建設期 | 2の前項の評価をへて外環がGOとされた段階では
着手手順・周辺対策・工事手法・工事期間のP I協議 |
| 4 | 竣工後評価 | 竣工後の住民の改善と修復要求の実現のP I協議 |

(了)

～まちづくりに関する提言～

まちづくり基本方針

- 交通環境の改善と機能強化
- 商店街の活性化
- 安全で快適な暮らしやすい住環境の形成

まちづくり構想

土地利用

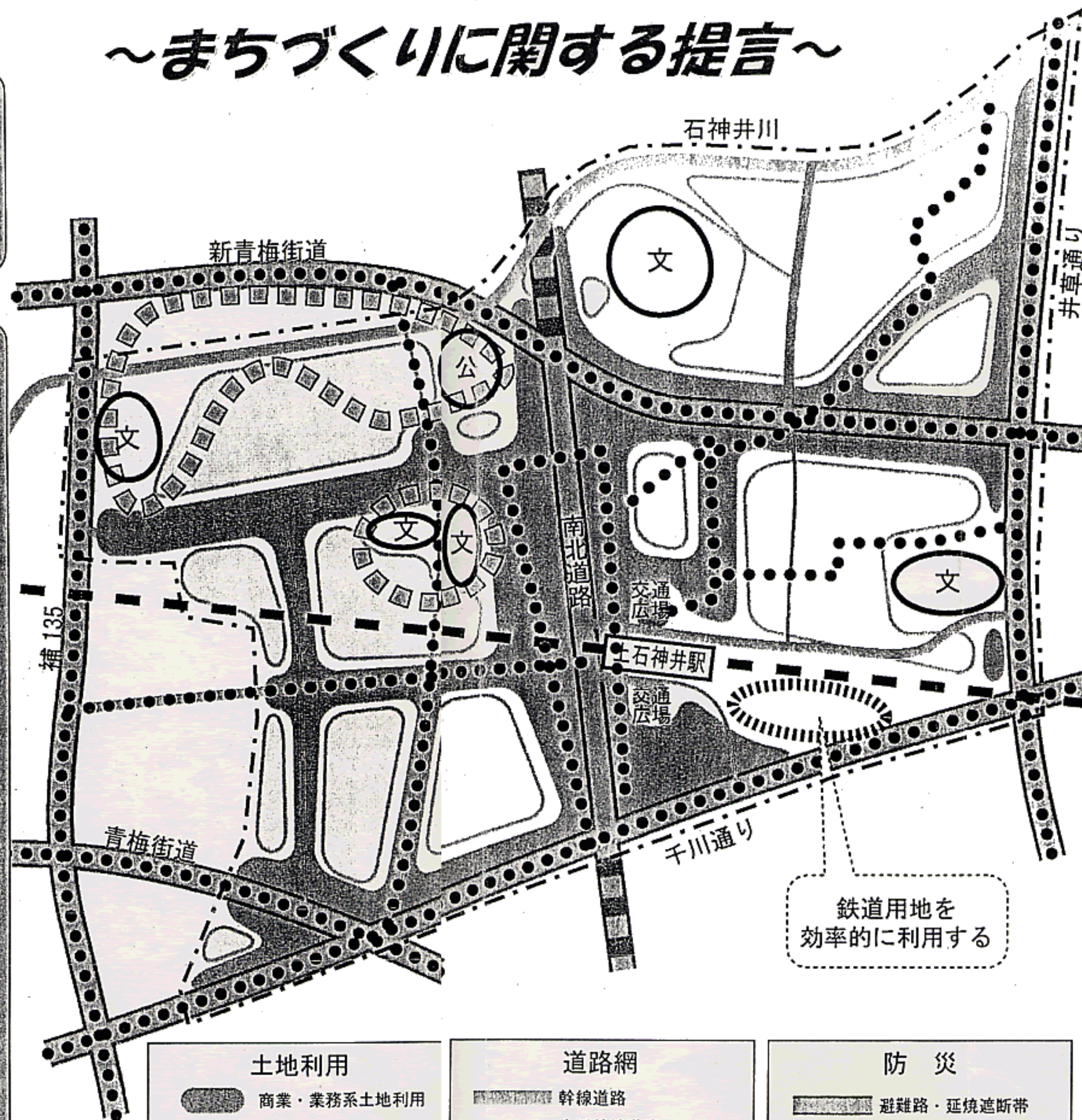
- [駅周辺・南北道路沿線]
 - ・商業施設を集積し、まちの中心となる商業空間を創出
- [駅前]
 - ・まちの顔として、交通広場や核施設を整備
- [周辺部]
 - ・マンションや戸建て住宅を適正に配置し、良好な住環境を保全

道路網

- [南北道路の整備]
 - ・不便なバスルートと駅前混雑を解消するための整備
 - ・西武新宿線との交差は鉄道の高架化による
- [自動車系ネットワークの整備]
 - ・地区の骨格を形成する道路、生活幹線道路、主要生活道路の段階的整備
- [歩行者系ネットワークの整備]
 - ・上石神井駅を中心に商店街を活用しながら、学校や公共施設を結ぶように整備
- [交通広場の整備]
 - ・まちの玄関口としてふさわしい交通広場を整備

防災

- [都市計画道路の整備]
 - ・避難路、延焼遮断帯の機能を持つ都市計画道路の整備
- [耐震不燃化の促進]
 - ・避難路、延焼遮断帯となる都市計画道路沿道の耐震不燃化
 - ・広域避難場所周辺の耐震不燃化



西武鉄道の踏切について

踏切による南北の分断解消は、この地区の大きな課題の一つです。
この構想では、交通広場整備等の諸条件を考慮して、鉄道の高架化による方法を提案します。

整備プログラム

第1段階

- 根幹的都市施設の整備
〔事業開始後 10 年間〕
- ・南北道路の整備
 - ・交通広場の整備
 - ・北口大通り商店街の整備
 - ・南大通り商店街の整備
 - ・庚申通り商店街の整備
 - ・中央通り合流部の整備

第2段階

- 商店街を中心としたまちづくりの展開
〔第1段階終了後 10 年間〕
- ・各商店街の整備
 - ・中学校通り合流部の整備

第3段階

- まちづくりの面的な拡大
〔第2段階終了後 10 年間〕

土地利用

- 商業・業務系土地利用
- 住宅系土地利用
- 教育施設・公共施設

道路網

- 幹線道路
- 生活幹線道路
- 主要生活道路
- 歩行者ネットワーク

防災

- 避難路・延焼遮断帯
- 広域避難場所
避難拠点

鉄道用地を効率的に利用する