

そもそも論でかみ合わず

練馬区間先行に住民反発

外環地上部街路

東京外郭環状道路の地上部街路(外環の2)について、都や国、武蔵野市、住民による「話し合いの会」が21日夜、武蔵野公会堂で開かれた。同路線の計画を巡っては、沿道区市「話し合いの会」が設置されたが、練馬区で都市計画変更案が示された以外は協議が難航している。武蔵野市では、これまで19回の会合を重ねても「外環の2」の必要性を問うるも論で行政側と住民側が平行線をたどっている。この日の会合でも住民側は「(地下化される)外環本線と外環の2は一体のもの」と地上部街路計画に疑問を示した。

武蔵野市で話し合いの会

21日の「話し合いの会」では、「外環の2」練馬区間について都市計画変更案やこれまでの検討の総括を巡り、住民側から異論が相次いだ。

同練馬区間については、2010年6月から11年8月まで「話し合いの会」を開催。都は13年12月に地上部街路の在り方の複数案を公表し、地元との話し合いを経て、今年5月に都市計画に関する都の方針、6月に都市計画変更の案を公表している。

住民側は、都市計画変更により道路の幅員を当初の40mから22mに縮小する練馬区間に関して、「練馬でやっていることは、外環の2ではなく、一般の都市計画道路だ。ここで外環の2という議論自体が間違っている」と主張。「外環本線と外環の2は一体のもの」としての外環を地下化し、地上部には幅員40mの「外環の2」計画を取り残された。都側は「地下化により高速道路を収容する機能は不要となり、都市計画ネットワークとしての機能は残った。高速道路の収容空間がなくなったことで、幅員は縮小した」と説明した。

また、住民側は、東八道路以南には外環の2の計画がないことから、「既にネットワークではない」と反論したが、都側は「東八道路の北側はネットワークの一部だが、東八道路以南は外環の2の付属街路という位置づけだったと釈明した。しかし、住民側は「1966年以来、都の担当者が代わっている。66年には66年の理由がある」と、過去の都市計画決定の経緯に対する都側の認識に不快感を示した。

こうした指摘を受け、都側は「過去のところから調べて、もう一度勉強させてほしい」と次回までの宿題として回答を持ち越した。

練馬区間のみが先行したことに對して、住民からは「残りの区間は一括して進めるのか」と質問が飛んだが、都側は「沿道の区市で話し合いの会を設置して、意見を聞いていく段階なので、どの野市の区間に関する意見



行政と地元住民との深い溝が埋まる気配はない
—21日、武蔵野公会堂会議室で

外環の2 東京外郭環状道路の地上部街路には「外環の2」のほか、東八道路から東名高速までの区間で、高架式の外環によって分断される接道などを確保するための「付属街路」が都市計画決定されていたが、2007年4月に外環が地下方式に都市計画変更されたことを受け、同付属街路の都市計画は廃止された。ところが、「外環の2」は、単なる近隣住民の道路ではなく、「都内の都市計画道路ネットワークの一部」として位置付けられているため、地下方式に変更後も都市計画が廃止されていない。01年4月に国土交通省と都は、外環道(関越・東名間)について、計画策定の初期の段階から住民らの意見を聞いて、計画づくりに反映させるために「たたき台」を提示した。そこでは、外環本線を地下構造に変更する方針を示すとともに、地上部については「それぞれの地域の実情や地域の意向などに合わせて検討するためにメニューを示す」としている。

メニューには、「公園や歩行空間を整備する場合」「バス路線など公共交通を整備する場合」「幹線道路を整備する場合」「住宅・地域コミュニティを維持する場合」の4パターンを提示し、現状の市街地を維持することも選択肢に入っている。外環の大深度地下化の方針が示される中、都は「外環の2」について、①現在の都市計画の区域で道路・緑地を整備②都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備③交通ネットワークの代替機能を確保して都市計画を廃止—の三つの考え方を提示。沿線の区市に「話し合いの会」を設置している。最初に都市計画決定された66年以来、50年近くも都市計画上の制限を受けていた地元地権者らの国や都に対する不信感は根深い。かねてから外環反対の旗を掲げてきた武蔵野市では、地上部街路に対する反発は根強く、09年8月以来、既に19回もの会合が重ねられている。

ように取りまとめるのかは現時点では決まっていない」と答えるにとどまった。さらに住民側は「外環本線の『たたき台』の説明で地上部はなくなるというから納得した。大深度地下になった途端、外環の2が出てきた。もう一度、たたき台の問題から頭に入れて説明してほしい」と訴えた。この後、ようやく武蔵野市の区間に関する意見が交換がスタート。住民側は「狭い道路の方が車は入ってこれないので、はるかに安全」「東西の幹線道路の拡幅がされていないのに、(南北の)外環の2から流入する車が增える」などと地上部街路の整備による弊害に懸念を示した。これに對して、都側が「生活道路に流入する車を抑制することで、身近な道路の安全性が向上する」と反論した。