

小石川植物園周辺道路拡幅計画

平成21年12月22日、東大総長と文京区長の間で、次のような協定が結ばれました。

“東大は植物園の御殿坂側と正門側敷地計1200㎡を区道に提供する。その代り、文京区は国の交付金（3億4千五百万円）で、今までの塀からセットバックした位置に新しく塀を建て替える”というものです。

植物園を守る会は、必要のない道路拡幅のために世界に誇る日本の宝である小石川植物園を削ることに疑問を感じて、植物園をこのままの姿で守って欲しいと各所に働き掛けを行ってきました。1昨年秋からは署名活動を開始し、一人でも多くの方にこの問題を広めようとしています。

しかしながら平成23年秋に御殿坂側で1期工事が行なわれてしまいました。御殿坂側と正門側樹木118本が強剪定（6本が傷み枯れこむ）、82本が伐採されて、和名もついていないような希少貴重な樹木が多数被害に遭っています。また、御殿坂のサザンカ椿を中心に65本が移植されましたが、移植先で11本が枯死、4本が生育不良となっています。中国産樹木のコレクションゾーンでもあり、絶滅危惧種も群生し、在来の植生の宝庫でもあった御殿坂側は、遺跡発掘調査のために塀際に沿って地下深く掘削され、貴重な種子が眠る土壌が大量に搬出されてしまいました。

問題の概要は次の通りです。

●小石川植物園への悪影響

＊塀際には長い間手つかずの植生がベルト状に広がって生き残ってきており、園内は、蝶や鳥のサンクチュアリにもなっている。縁辺部が今までの状態のまま厚みがあればあるほど園内を保護することができるけれども、塀際は削られると、工事で傷つけられた場所は繁殖力旺盛な植物が優勢になり、植生のバランスが崩れて、その影響は園内部に及んで深刻な影響が起きる。歴史・文化的にも大きな問題である。

＊道路が拡充されることで周辺に高い建物が立ち並び、植物園の環境が変わって植生が変化する可能性がある。

●道路拡幅は必要なのか。

＊特に正門側道路は、車・歩行者の通行量を考えると拡充の必要は存在しない。
＊文京区は都市マスタープランで定めた「緑と水のネットワーク」の計画を実現すべく、小石川植物園沿いに植樹帯のある歩道を設けようとしているが、植物園

の敷地を大幅に削って、代わりに小規模の植樹帯のある歩道を作るのでは、トータルでみると緑が大幅に削減されてしまい本末転倒である。

●住民のニーズはあるのか

＊一番老朽化している塀は計画対象とは別の場所。

＊当初、区は「道路幅を揃える形で植物園の面積を減らさないようにするが、場所によっては20センチぐらい削る」というものであった。しかしいつの間にか、正門側は最大2メートル拡充する計画に変更された。

＊2010年の住民アンケートは、方法や対象に問題があり、区民の意見を適切に反映していない。

＊限られた近隣住民のみに説明会が開かれ、大多数の区民はこの計画を知らない。

＊この計画の是非を議論するコミュニティゾーン協議会では実質的な議論がされていない。

●2012年9月、小石川植物園は国の文化財（名勝及び史跡）に指定されたが、文化財指定前に計画されたこの道路拡幅計画は白紙にされていない。それどころか東大は文化庁文化審議会に現状変更許可願いを提出しており、許可が出れば、早ければ今年度中に御殿坂の2期工事が始まる可能性がある。

網干坂住友マンション建設計画

2003年、植物園の北西隣地1万650平方メートルに、住友不動産が地上4階・地下1階（208戸）の分譲マンション建設を計画。地下部分は9m掘削し、地下住居、駐車場をすることから、実質地下3階の建物計画だった。

この計画にはいくつも問題があったが、小石川植物園を守る会は、植物園への地下水の影響を懸念した。調査をきちんと行って、植物園に影響のない設計にするように求めて運動を行なった。

（仮称）千石2丁目マンション

敷地面積	10,651.68㎡	
建築面積	5,674.64㎡	（建蔽率53・27％）
延床面積	24,388.37㎡	
容積対象面積	15,766.73㎡	（容積率148.02％）
基礎工法	現場打深基礎杭工法・直接基礎	
階数	地下1階・地上4階	
最高高さ	11.93m	

住戸数	2 0 8 戸
駐車場	1 3 3 台
駐輪場	4 1 6 台

当時の計画の主な問題は次の3つである。

●地下水脈の問題。

深杭及び構造物が関東ローム層を貫通または破壊することにより、宙水の流れがさえぎられて、周辺の乾燥化や井戸水の減少を招く恐れがあることと、何より植物園の湧水はもとより樹木にも大きな影響が出る危険性がある。

●交通問題。

住友は、計画地と植物園との間の網干坂の3トン規制及び一方通行を解除して双方向通行で工事車両を走らせようとした。が、網干坂の3トン規制の解除がかなわず、逆走も非現実的だということが判明し、網干坂ルートを断念。他の経路も難しく、工事に取り掛かることができない状態に追い込まれた。

●設計の問題

直近の住民「千石の安全と環境を守る会」が、建築審査会に審査請求を申し立てて争った。その結果、図面に不備がみつかつて住友は建築計画を取り下げることになった。

上記のようないきさつで住友が計画を断念してから7年の歳月が流れ、昨年2012年秋、住友は同じような計画で建設を再開しようとしてきました。

2012年の計画は地下住戸がなくなり、前回より多少縮小はしていますが、ボリュームはやはり大きく、問題も前回と共通しています。

仮称千石2丁目計画

敷地面積	1 0, 6 4 3. 3 6 m ²
建築面積	5, 8 3 8. 6 8 m ² (建蔽率54. 86%)
延べ面積	1 8, 1 4 6. 3 6 m ²
基礎工法	鋼管杭
高さ	1 1・9 5 m
戸数	1 6 7 戸
駐車場等	駐車場90台 駐輪場212台
工期	準備作業 平成25年3月5日から平成25年5月中旬まで(予定) 新築工事 平成25年5月中旬から平成27年3月末日まで(予定)

住友は昨年暮れからいわゆる2hと地域住民に別々に住民説明会を行い、途中から合同で開催するようになりましたが、4, 5回目の5月15日説明会で、それまで予告をしていなかったにもかかわらず、翌日からの工事着工を宣言して、強引に工事に着手しました。

●交通問題

今回最もクローズアップされて住民と対立している問題は工事車両の通行内容である。住友は今後約2年にわたる工事期間中、大型工事車両を不忍通り口から住宅地内の直線道路に入れて、変形の4ツ角を右折し、スクールゾーン指定の林町小学校前道路を通して現場に至らせる運行計画をたてている。

とりわけ、不忍通りから入ってすぐの直線道路は児童館の建て替え工事のトラックとルートが重複するため、この5月から1年間は2者で毎日最大70台（往復140回）の車が走行する事態になってしまう。小学校前は住友の車だけでも1日最大53台（往復106回）となる。これでは、沿道の環境や児童の通学が危険にさらされる。住民や保護者は工事車両を別ルートに分散させて台数を削減することを求めているが、住友は一方的にずさんな走行計画を押しつけて工事着工に踏み切ってしまった。

●地下水脈への影響

今回も植物園を守る会は地下水脈への影響を懸念している。前回の計画に比べて今回は地下水への影響は減少していると思われるが、地下5mの駐車施設とイーパイル（e-pile）といわれる杭の影響は予測できない。イーパイル使用の歴史は極めて短く水へのデータはほとんどない。圧入されたイーパイルが周囲の土を攪拌しながら関東ローム層下の粘土層を貫通して砂礫層に達することによって、水の水平移動及び垂直移動についてどのような影響が現れるかは不明である。住友は地下水量が大きく季節変動して水平移動しやすい時期があることも考慮していない。

●設計

今回の設計は西側は前回建築審査会に審査請求した西側住民に配慮した設計になっている。

そのため、西側住民からは工事協定について以外の意見は出されていない。

今回も12mの高さまで建てられる緩和を受けている。

住友は2月22日に東京都から開発許可に伴って必要な緑地1000平方メートルが設計に確保されていないことを指摘されてあわてて設計を修正しており、説明会ではそのことを伏せていた。話し合いがついてから確認申請をと求めていた住民の要望もふみにじって確認申請を提出し、5月14日に建築確認が下ろされた。