

小金井3・4・1号線及び小金井3・4・11号線に関する質問（再質問）

東京都知事 小池百合子殿

2017年7月26日
都市計画道路を考える小金井市民の会
共同代表 川島 昭彦
共同代表 金山 乃婦子
共同代表 今中 京平
共同代表 春原 真子
連絡先 事務局 阿部 達
住所／東京都小金井市東町3-3-20
電話／090-7847-3968

私たちは昨年に貴殿に対して標記の2つの路線が優先整備路線に選ばれたことに関して質問書を提出し貴殿名で回答を頂きましたが、内容は到底納得できるものではありませんでした。

今回、昨年いただいた回答を踏まえ改めて疑問と質問を提出いたしますので、この間の関係機関（東京都建設局事務所等）での検討なども含めて回答をお願い致します。

尚、昨年来、貴殿は都議会などでも「見直すべきは見直す」と述べておられますが、2月の小金井市長の要請にも関わらず現地視察などは実現されていません。こうした点なども十分勘案して以下にお答えください。

記

1、この1年余りの期間には、小金井市長や小金井市議会や住民の会（当会等）から貴殿や本庁の担当部局宛に、標記2路線に関する意見書や意見や要請があったにも拘わらず、全くと言って良いほど要請等に対する目に見える対応がなされていません。

このような経緯と実態は、都民ファーストという貴殿の政治姿勢（都政運営の考え方）とは整合性が無い行動であると感じないではられません。

この間の要請や地元からの意見について、貴殿や関係部局でこの件についてはどのように扱い又今後どうする予定であるのかについてお答えください。

2、2つの路線の必要性や整備目的について改めてお応えください。

A／交通処理機能について

昨年回答では「小金井3・4・1号線、小金井3・4・11号線外は、将来の交通量が1日当たり6,000台以上となるため」とされていますが、具体的にどこの交通渋滞等がどのように解消されるのかなどについては不明なままです。よって別紙の地図上で、①現行の交通量、②2路線が完成した際の交通量の2つについて、標記2路線と併せて周辺街路での交通量予測について、予測データを元に数値で具体的にお答えください。

B／「緊急輸送道路の拡充」「避難場所へのアクセス向上」について

昨年回答で示されたこの2つの整備目的については、東日本大震災時のように道路が各所で避難車等で渋滞して動けないという実態から検証すると、実際にはこの2つの機能（目的）は机上の空論になると考えますが、どの程度の災害時のどんな場面で何所から何所への緊急車両の移動や、どこの住民がどこへ避難する際のアクセス道路と考えているのか（計画している）について、具体的にお答えください。

C／「延焼遮断帯の形成」について

災害時火災に関する機能や防災目的として「延焼遮断帯の形成」を言われているようですが、以下についてお答えください。

①「延焼遮断」の前に、まず燃え難い街（街区や建物）を作ることこそ（下線は※等の施策を参照）が都民の命を守る「事前防災」対策であり、費用対効果が高く、且つ優先されるべきであると考えますが、都の事前防災対策はそのような計画にはなっていないのでしょうか？

②「延焼遮断」ということは、道路沿線の住宅が「燃える」ことを前提としての機能と理解せざるを得ないのですが、このような前提（沿線の住宅が災害時に燃える：燃え広がる）で災害時の道路の機能や目的を考えているのかについてお答えください。

③糸魚川での火災の例からも、道路だけでの延焼防止機能には限界があるように考えられますが、道路の幅員と延焼遮断機能との考え方を整理してお答えください。

④道路幅員と延焼遮断について、「阪神大震災では道路幅員12mで延焼防止効果があった」との指摘を幾つかの住民の会に答えているようですが、そのような指摘は何所が作成した何という報告書（？）で書かれているのかについてお答えください。

⑤昨年回答での「骨格防災軸」「主要延焼遮断帯」「一般延焼遮断帯」のそれぞれの計画に対応する道路幅員を例示を含めてお答えください。

※／火災防止に費用が安価で直ぐに出来ることは、木造家屋の耐震化・不燃化、通電火災の防止機器の設置、地域の消防能力の向上、小型消防車の拡充、2号消火栓の整備と周知、地下消火栓を活用するスタンドパイプの設置等。

D／自然保護と道路建設との関係について

昨年回答では「自然再生事業は必要な道路の整備を妨げるものではなく」と回答されましたが、そのような議論と考え方は、自然再生法の主旨にそぐわないことは勿論のこと、小池知事の標榜する「環境先進都市東京」の推進、更には国際的にも重視されている「オーフス条約」の趣旨にも反する勝手な解釈と言わざるを得ません。国分寺崖線を分断する道路建設（ハケの自然を破壊する）は自然保護とは相容れないと考えます。

国も「過去に損なわれた生態系その他の自然環境を取り戻すこと」と併せて「自然環境を保全、再生、創出、又は維持管理すること」を法の主旨と述べています。

①「他の公益との調整」との昨年回答ですが、国分寺崖線の保護（ハケの自然の保護）よりも、道路建設の方が「公益」であると考えているのかご回答ください。

②「環境などに配慮しながらの整備形態」について、出先機関での調査等が行われているようですが、その調査や検討内容についてお答えください。

3、道路建設は住民の暮らしに多大な影響を与えます。加えて憲法で謳われている様々な住民の権利をないがしろにするものです（第13条：幸福追求権、第22条：居住権、第25条：生存権、第29条：財産権、等）。

①標記2路線で影響を受ける（立ち退きを余儀なくされる住宅）方は何軒で何人の生活に影響があるのでしょうか？ この件についての事前調査をしているか行っていないのかを含めお答えください。

②道路建設で「終の棲家」を追われる方が続出することも予想されますが、このような事態が生じることについてどの様に考えているのかをお答えください。又、この場合に対象となる住民の生活や権利をどのように考えているのかについてお答えください。

③「終の棲家を追われる方が続出すること」は、「道路建設という公益が優先されるので止むを得ない」ということなのかについてお答えください。

4、前回に回答を頂いていない代替道路としての現道整備について

昨年には、道路の新設ではなく現道の整備の検討の可否について質問しましたが、検討したのかしていないのかについて回答を頂いていませんのでご回答下さい。

「この二つの路線を優先整備路線に選定する前に、代替道路としての既存道路の整備を検討されたのでしょうか。検討されていたとすれば、なぜ、莫大な費用と住民負担の大きいこの路線の選定となったのでしょうか」（再掲）

以上

以上の質問項目につて、8月17日迄に文書での回答をお願い致します。