

小金井3・4・1号線及び小金井3・4・11号線に関する質問（再々質問）

東京都知事 小池百合子殿

2018年9月14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 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

私たちは一昨年と昨年の二度にわたって、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、その回答を建設局道路建設部から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、これまでいただいた回答を踏まえ改めて疑問と質問をあらためて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。

記

1) 前回の回答1（地元の意見をどのように扱うのか）に関して

再質問①

前回の回答では、東京都の説明会で出された意見などについて、どのように反映させるのかについては回答がありませんでしたので、意見や要望についてどのように反映させていくのかについて回答して下さい。

2-1) 前回の回答2 A（路線の必要性・整備目的）に関して

再質問②

前回の回答では、現行の交通量と都市計画道路がすべて完成した時点での推計交通量を記載して、小金井の2路線が必要と述べています。

ところが、平成27年度の同じ調査結果では、平成22年と27年を比べると、天文台通り（三鷹市井口4-2-25）で10,579台が9,558台に。武蔵境通り（三鷹市井口1-25-1）で6,874台が3,444台に減少しています。

回答にある完成時の交通量予測は、いつの時点の交通量調査を元に予測したものを示して下さい。（平成22年の交通センサス以後、国からは将来予測交通量を発表していないはずです）

再質問③

広域ネットワークは何の為に必要なのですか。それは小金井市民にとってどんな風に役立つというのですか。

再質問④

周辺道路の渋滞緩和ということですが、現在の周辺道路の混雑状況を最新のデータで示して下さい。

再質問⑤

路整備で生活道路への一般車の流入が無くなるという主旨のことを回答されましたが、現況で生活道路のどこにどれだけの一般車の流入がありそこで起きている問題や事故の状況を示して下さい。

再質問⑥

東大通り（連雀通り北の南北道路部分）については、現況交通量のデータは持ち合わせていないとの説明会での回答でしたが、都議会での2016年3月の答弁では現況交通量と完成時の交通量予測を行っているという回答があります。持ち合わせているデータをきちんと示して下さい。（開示請求すればそのデータがあると整備局に確認しています）

再質問⑦

今後の人口減少とそれに伴う交通量減少を認めながら、必要なインフラだからとして住民の多くが反対し、又地元自治体からも疑義が出ている道路整備は、都民ファーストの視点やワイズ・スペンディングとは云えないのではないのでしょうか。

2-2) 前回の回答2B（緊急輸送道路の拡充・避難場所へのアクセス向上）に関して

再質問⑧

前回の回答では、小金井3・4・11号線は、避難場所へのアクセスの向上を図ると、回答していますが、災害時の避難には、車ではなく徒歩で避難するようとの指針があるのではないのでしょうか。とすれば、新しい道路を作っても周辺の住民は既存の生活道路を各々通って避難すれば良いのであって、新しい道路が無くとも災害時には役立たないのではないですか。前記の回答は、自動車での避難することを基本に据えていることになり都の指針に反するのではないのでしょうか。

再質問⑨

東日本大震災時に都内の道路は激しい渋滞で避難や移動に殆ど機能しなかったことをどう受け止めていますか。その上で、避難に関する都の計画や都民へ周知している内容について示して下さい。

再質問⑩

地域の防災性の向上に関して、物資輸送や救援救護活動のことが述べられていますが、それは災害が発生した後でのみ役立つということであり、行政が行うべきは都民の命と財産を守ることが本来あるべき防災対策なのではないですか。つまり事前の災害対策の強化こそ地域の防災性の向上ということなのではないですか。

2-3) 前回の回答2C（延焼遮断帯の形成）に関して

再質問⑪

前回の回答では、沿道に位置する建築物の防災性能に考慮してと、回答し、沿道

にだけ耐火建築物を建設すれば防災効果があるとしています。

優先すべきは「燃えにくい街をつくることこそ、都民の命を守る事前防災対策」との質問には答えていないので、答えて下さい。

2-4) 前回の回答2C(骨格防災軸)「主要延焼遮断帯」「一般延焼遮断帯)に関して

再質問⑫

前回の質問で、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の施策を例示しましたが、これらの施策について、どう考えているか答えて下さい。

2-5) 前回の回答2D(自然保護と道路建設との関係)に関して

再質問⑬

前回の回答では「職員が地形などの状況を確認し、地下水等に関する資料を収集している」として、調査を行っているかのような回答でしたが、今年3月の南小での説明会では「調査はこれから」という回答がありました。とすれば、前回時の回答は虚偽であるという他はありません。調査はどうなっているのか、嘘をつかず真実を答えて下さい。

3) 前回の回答3(住民の暮らし・憲法で謳われている住民の権利)に関して

再質問⑭

前回の質問で指摘した憲法違反の恐れ(権利制限など)、「終の棲家」を追われることになる住民の生活について、回答が全くないので、答えて下さい。

4) 前回の回答4(代替道路としての現道整備)に関して

再質問⑮

現道での渋滞解消は、都が行っている「交差点スイスイ事業」で解消できるのではないですか。そしてその方が、立ち退きも少なく事業費も少なく済むのではないですか。

再質問⑯

現道のない地域に新たな道路を作るには周辺の事例を見ても、5年や10年では完成しないと考えます。30年~50年後にしか出来ないかもしれない道路に交通緩和を期待するのは無理ではないですか。そうであれば、既存の道路整備が、住民の理解も得られ現実的とは考えないのですか。

再質問⑰

「小金井街道や新小金井街道で渋滞」する原因は何と考えているのですか。

再質問⑱

2路線が計画されている街にどのくらいの通過車両があるのかを調査したこと

はあるのか。調査していないのであれば、何を根拠に通過車両が多いと評価しているのか答えて下さい。

再質問⑱

更に、現道から新設道路に交通が転換するというが、その転換交通量を、現道を入れた地図上で明らかにできますか？（これは後日の文書回答で良い）

5) 【追加質問】

- ⑳ 2017年に出された国土交通省の「都市計画道路の見直し手引き」では、全国47都道府県の見直しの状況報告（比較表）の中で、東京都の事案に関して、備考欄には、「見直しガイドラインではなく、事業化計画（優先整備路線の選定）が一体となっている」との記載があります。都はこれまで優先整備路線決定時に見直しをしてきたと幾度も説明していますが、前記のように、国は都が行ってきた作業について「見直しでは無い」と評価しているのではないですか？
このような国の評価について、都はどのように受け止めているのですか？ 答えて下さい。
- ㉑ 11月の意見交換会で、建設局の課長さんは、2016年の第4次優先整備路線決定時のパブコメの扱いについて「反対意見は反映されなかった」と評価されていますが、これは都の正式なパブコメに関する見解と受け止めてよろしいですね。
- ㉒ 知事からは（小金井に対して）「丁寧な対応」を指示されているようだが、都が行うという「意見交換会」に、路線決定者の整備局が参加しないで、「整備にあたって」という前提での意見交換会をすれば「丁寧な対応」をしているということなのか答えて下さい。
- ㉓ 小金井市で行われる説明会や意見交換と称する会合には整備局の参加は不可欠と考えるが、なぜ、不参加で良いと決定したのか。答えて下さい。
- ㉔ 小金井市内では未整備の都市計画道路がいくつも残っていると思うが、その中から地権者など関係住民には一切問い合わせが無い中で誰が今回の2路線を優先整備に選んだのか。答えて下さい。

以上