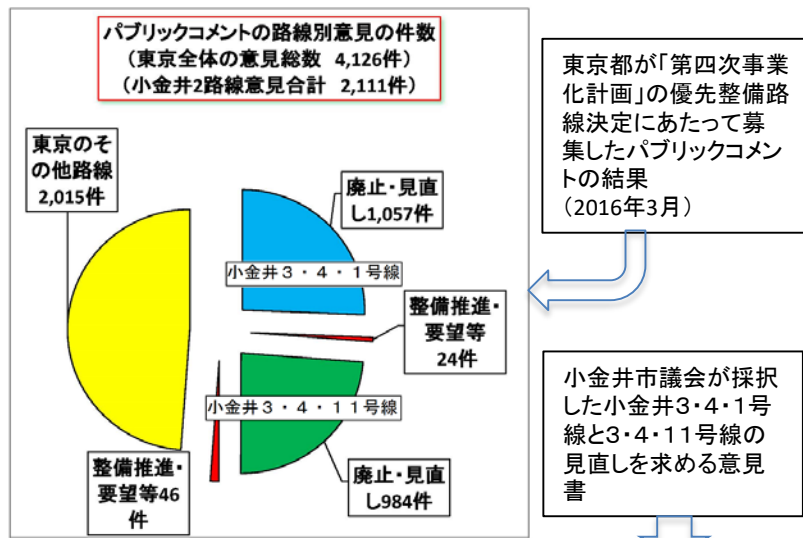


都市計画道路を考える 小金井市民の会

第34号 2019年1月10日
発行 都市計画道路を考える
小金井市民の会

連絡先 電話090-7847-3968 事務局:阿部 達

新年おめでとうございます
道路市民の会発足 4年目に！



2016 3.23	都市計画道路「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線 外」の計画の見直しを求める意見書
2016 9.25	都市計画道路「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」の計画について見直しと誠意ある対応を求める意見書
2017 12.22	都市計画道路「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」の整備計画の見直しと意見交換会の在り方の改善を求める意見書
2018 3.21	都市計画道路「小金井3・4・1号線」及び「小金井3・4・11号線外」の計画見直し、並びに「小金井3・4・11号線外」の整備の是非について協議できる場の設定を求める意見書

小池都知事は公約を守り、市民と議会が望まない道路事業化は中止すべき

今年、2016年3月に小金井3・4・1号線と3・4・11号線を10年以内に優先的に整備すべき路線に決定され、都市計画道路を考える小金井市民の会を結成して4年目に入ります。これまで、市民の会は市内の団体、市民、市議会のみなさんと協力して、事業化の見直しを求める活動を進めてきました。小池都知事は、都知事選のアンケートで「現地視察」と「必要に応じ見直し」を表明します。

「市民の会」は、今年も市民のみなさんと手を携えて、活動していきます。引き続き、ご協力・ご支援お願いいたします。

知事は公約を守り、見直しに着手すべきです。東京都は、昨年の「3・4・11号線に関する意見交換会と説明会」に続き、3月までに意見交換会を行うとしています。

東京都知事選での「はけの自然と文化をまもる会」の公開アンケートに対する小池候補(当時)の回答 (抜粋)

このたび東京都が優先整備路線に決定した小金井市内の2路線に関しては、以下のような課題の指摘があると聞いております。優先整備路線の決定にあたっての意見書の提出件数も群を抜いており、知事に就任させていただきましたら、実際に巡視し、小金井市、小金井市議会、地域住民の皆様とも対話し、優先整備路線に位置付けることが不適切だと判断される場合には、必要に応じ、見直しを進めていきたいと考えております。

3.小金井市議会では、保守系から革新系まで与野党の大方の議員が、優先整備路線決定に疑問を提起しており、地元議会の理解がないまま事業を強行することは不適切である。

4.小金井市、小金井市議会、小金井市民の皆様からの積極的な要望に基づいて優先整備路線に選定された経過はなく、選定にいたる過程の都民参加も不十分であるとの印象をぬぐえない。数多く提出された意見書についても、都庁内において真摯に対応が検討されたとは思えない。

5.すでに小金井市内には、その狭い市域の中に小金井街道、新小金井街道が南北を結んでおり、JR中央線の高架化事業の完成で踏切渋滞も解消されている。第三の南北路線にどの程度の需要があるか疑問である。また、第三の南北路線は、五日市街道以北に計画がなく、都が担うべき「広域的な道路行政」の要素が比較的少ないと思われる。

市民の会の小池東京都知事への再々質問に対する回答(2018年12月18日)

昨年9月14日に小池東京都知事に提出した「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)」に対する回答が12月18日付で、届きました。回答だけでも7ページになるので、主な点を抜粋して、質問と回答を対比して掲載します。この質問はこれまで2回の質問に対して回答がなかったもの、不十分だったものについて再度質問したものです。

都市計画道路を考える小金井市民の会の質問(再々質問)と東京都の回答対比表(2018年)

番号	質問	回答
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	平成22年と27年を比べると、天文台通り、武蔵境通りとも減少している。完成時の交通量予測は、いつの時点の調査を元に予測したのか。	東京における都市計画道路の整備方針(以下「第四次事業化計画」という。)の策定にあたって、必要性を確認するための一環として予測した将来交通量は、平成17年度道路交通センサスに基づいて、広く一般に用いられている予測手法を活用し、将来の人口配置や経済の動向などを考慮し、将来の道路ネットワークとの関係から予測しています。
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は?	最新の交通量データについては、交通量調査を実施することとしており、その結果については、今後の意見交換会等でお示しする予定です。
再質問 ⑦	今後の人口減少と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、都民ファーストとは云えないのでは。	人口減少の時代にあっても、将来にわたり東京を持続的に発展させていくためには、広域的な交流、連携や高度な防災都市などを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠であり、必要な道路は着実に整備していきます。 なお、第四次事業化計画の策定にあたって予測した将来交通量は、広く一般に用いられている予測手法を活用し、将来の人口配置や経済の動向などが考慮されています。
2-2) 前回の回答2 B (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	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しているが、災害時の避難は、車ではなく徒歩で避難するようにとの指針があるのでは。	災害時には、避難場所に多くの都民が集まることが想定され、そのための経路を確保することが必要です。また、避難場所へは、徒歩での避難に加え、救急車や緊急物資の搬送車の往来があり、アクセス性を向上させることが重要です。
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。	また、避難に関する計画は、東京都地域防災計画で定めており、東京防災やホームページへの掲載を通じ、避難場所等の情報を周知しています。
再質問 ⑩	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か。事前の災害対策の強化こそ地域の防災性の向上ではないか。	東京の防災力を向上させるには、「自助」「共助」「公助」を実現し、都の地域における地震被害の予防対策、応急・復旧対策及び震災復興を実施し、都民の生命・身体及び財産を保護するとともに、都市の機能を維持することが必要です。
2-3) 前回の回答2 C (延焼遮断帯の形成) に関して		
再質問 ⑪	前回、沿道にだけ耐火建築物を建設すれば防災効果があるとされています。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。	延焼遮断帯とは、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間のことです。 さらに、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐためには、主に、延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全で良質な市街地の形成及び避難場所等の確保など、都市構造の改善に関する諸施設を推進することが必要です。

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。	本事業を進めるためには、地権者様の土地をお譲りいただきたり、建物等を事業区域外へ移転していただかなければなりません。そのため大変なご迷惑をおかけしますが、道路事業の必要性をご理解いただき、ご協力を得られるよう努めます。なお、事業の際には適切に補償を行っていきます。
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	現道のない地域に新たな道路を作るには、5年や10年では完成しません。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	小金井3・4・1号線、小金井3・4・11号線は、第四次事業化計画において平成28年度から平成37年度までに優先的に着手すべき路線に位置付けています。連雀通りの都市計画の無い区間の沿道には、堅牢な建物が建築されていることから、拡幅は困難な状況です。
再質問 ⑯	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。	優先整備路線の選定に当たっては、六つの選定項目を設定し、選定。このうち、「自動車交通の円滑化」については、主要渋滞箇所を含む区間や混雑度1.25を上回る区間について、交通の転換や拡幅により、渋滞緩和に寄与することが期待される区間を優先性の高い区間として選定する項目です。
再質問 ⑰	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)	また、「地域の安全性の向上」については、通過交通を適切に処理するため、都内で発生している人身事故に着目し、区部及び多摩地域それぞれで人身事故密度が高い住宅エリアの街区を形成する都市計画道路を優先性の高い区間として選定する項目です。 最新の交通量データについては、交通量調査を実施することとしており、その結果については、今後お示しする予定です。
5) 【追加質問】		
⑳	国土交通省の「見直し手引き」では、東京都の事案に「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」とあり、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	第四次事業化計画は、9路線5kmは、廃止や縮小など都市計画を見直すべき路線として示しました。 このように第四次事業化計画は、都市計画道路の見直しに関する検証項目や方法、すなわち「見直しガイドライン」としての内容、及びその結果としての見直すべき路線の提示、そして事業化計画が一体となったものであり、「見直しガイドライン」の内容が含まれています。
㉑	11月の意見交換会で、建設局の課長は、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。	パブリックコメントでいただいたご意見・ご提案に対する東京都の考え方・対応については、東京都都市整備局のホームページに記載されているとおり、「現地 の地形や自然環境等を踏まえ、整備形態等について適切に対応するとともに、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。」との考え方を示しています。 これらを踏まえ、自然環境や景観などに関する調査検討を実施し、意見交換を重ねるなど、丁寧に対応していきます。
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。	知事は、平成28年第三回定例会一般質問において、「この道路整備に当たりましては、さまざまな意見があることは承知をいたしております。今後、道路の果たす役割や機能、そして環境にどう配慮するかについては、市民との意見交換の場を設けて、一つ一つ丁寧に対応を行うように指示したところでございます。」と答弁しています。 建設局はこの指示に基づき、自然環境や景観などに関する調査検討を実施し、意見交換を重ねるなど、丁寧に対応していきます。

裁判の傍聴から

東京外環道訴訟提訴一周年記念集会

昨年12月15日、練馬から東名高速まで地下50に直径16mの巨大トンネル2本を掘って造る東京外環道の訴訟、提訴1周年の記念集会が武蔵野市で行われた。

訴訟団の弁護士から次のようなお話がありました。「外環道は大深度地下法と都市計画法に基づき認可事業なので、この違法性を訴えている。違法が一つでもあれば取消し・無効になる。「地上には影響を与えないことを前提にして、地下には居住者の権利が及ばないとした大深度地下法。憲法違反を承知でやっている。「これはたいへんな権利侵害。国は『安全・安心・適正』と言っているが、地下から酸欠気泡が噴出したことで、この大前提が崩れた。」

「裁判は弁護士に任せておけば、というのでは負ける。住民のみなさんの運動が大事」また、昨年11月に出版された「住宅の真下に巨大トンネルはいらぬ！」の出版を記念して著者の丸山重威さんと道路全国連絡会の橋本良仁さんの対談がおこなわれ、丸山さんは、ひとり一人の人生がかかっているこの思いを本によつて伝えたい、問題の所在を知っていただきたいと出版に至った思いを語りました。

衆議院の12月の国土交通委員会を外環道の問題を追及した初鹿明博衆議院議員が挨拶し、工事予算や地中拡幅部の工法も決まっていないのに、都市計画が決定されたことの不当さなどをされました。

都区十条13号線裁判

12月17日、東京地裁で一番大きい103号法廷の原告側の席は20人以上。弁護士と原告が意見陳述。原告側弁護士は、事業認可した時点で本当に必要なだったかどうか判断したのか、必

要性がデメリットを上回っているのか、など都市計画法もとびきり適法か違法かを様々な点から明らかにしていることを述べました。また、交通処理機能改善のために多くの住民を立ち退かせてやることではないこと、まちづくりの向上でなく、明らかに町こわしであることを主張しました。

十条商店街で営業をしている原告から、たった2回の説明会でいきなり始まったこと、100億円以上の事業費もかけるなら、住民のために使い道が他にあること、30m先に道路を作っているが40年たってもまだできていない、今、北区は防災のために建物を強化しており、道路が防災のためというのは、後付けの理由ですなどと述べました。

品川29号線裁判

12月22日、2人が意見陳述、原告の方は、賃貸住宅を建ててから10か月後に計画が公表されたこと、40%が計画地となり、半分も補償されない。親孝行と思つて両親の近くに返ってきたのにと。

弁護士からの陳述では、交通の混雑率は平成22年度と27年度では悪化しているというが、交通量は減少している。「増大する交通量」というのは重大な事実誤認と主張しました。終了後の報告集会で、都は「自動車のスピードが遅い」と言っているが、地方に比べて遅いのは当たり前、都は交通量が減っていることを言わないと弁護士から補足がありました。



<前回の世話人会以降の活動経過>

- 2018年
- 12月13日 第34回世話人会
- 12月15日 外環道訴訟1周年集会
- 12月16日 講座「微地形がはぐくむ豊かな台地と湧水」(企画：はけ文)
- 12月18日 3・4・11号線住民の会世話人会
- 12月19日 東京都から市民の会の再々質問に対する回答書届く(12/18付)
- 12月24日 道路チラス第1回検討会議
- 12月26日 板橋大山補助26号線裁判
- 2019年
- 1月10日 第35回世話人会

<今後の日程>

- 2019年
- 1月10日 第35回世話人会
- 1月23日 多摩地区道路連絡会

★講演会

- 1月26日(土)14時～16時 (企画：はけ文)
- 地形を知って考える私たちのまちづくり
- 第3回 はけの保全と地域防災
- 講師：はけの自然を大切にする会田中兄一さん

<これからの他地域の裁判等>

- 1月15日14時 東京外環道訴訟103号法廷
- 1月21日15時 赤羽86号線訴訟103号法廷
- 1月22日14時半 小平3・2・8号線 高裁825法廷
- 1月23日14時 世田谷106号線訴訟 高裁808号法廷
- 1月27日14時 赤羽86号線住民の会総会&原告団 結成1周年の集い 北区・静勝寺
- 1月30日14時 志茂86号線訴訟103号法廷(判決言渡)
- 2月7日10時半 京王線地下化訴訟 高裁101号法廷
- 2月8日14時 リニア新幹線訴訟 103号法廷
- 3月13日11時半 東京外環道青梅I C訴訟522号法廷
- 3月13日14時半 北区十条再開発訴訟 103号法廷
- 3月27日14時 品川29号線訴訟 103号法廷

