



2016年6月6日

東京都知事 殿

小金井3・4・1号線、小金井3・4・11号線外について

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、小金井の二つの路線を優先整備路線に選定したことに納得できません。以下の疑問についてご回答下さい。

尚、回答は、文書でお願いいたします。

1. 東京都の「将来都市計画道路ネットワークの検証結果」によれば、この2つの路線を選定した理由のひとつとして、「交通処理機能の確保」とありますが、交通量が減少している現状と今後の少子高齢化社会の中で自動車数及び人口減の社会の中で、幅員16m&18mの道路を建設することは、静かだった住宅地に自動車を大量に呼び込むことになるだけではないでしょうか。

それぞれの路線或いはその周辺における現況の交通量と、2つの路線を整備した後のそれぞれの路線とその周辺における将来の交通量をどのように考えているのでしょうか？「交通処理機能の確保」になるという根拠を数字やデータで示して下さい。

今後はむしろ、自家用自動車を減らし、公共のミニバスや自転車、歩行者が利用しやすい道路づくりをすべきではないでしょうか。

2. また、この二つの路線を選定した理由のひとつとして、「延焼遮断帯の形成」とありますが、阪神・淡路大地震やその他の震災の教訓は、大型道路は役に立たず、むしろ地域の住民の日常のつながりこそが災害を最小限にしていると指

摘されています。大型道路で区画することは、区画内を延焼にまかせることにつながるとはお考えにならないのでしょうか。

3. 小金井3・4・11号線外を選定した理由の一つに「避難場所へのアクセスの向上」とありますが、この道路と西武多摩川線、連雀通りと国分寺崖線に囲まれた住宅に住むことになる住民のアクセスはかえって不便になります。誰のなんのためのアクセスの向上なのでしょうか。

4. この二つの路線は、国分寺崖線（はけの森）と野川横断しています。この地域は、都内でも有数の貴重な自然が残されている区域です。そのため、環境省と東京都は野川の「自然再生事業」を推進しています。二つの路線の道路建設は、この自然再生事業の趣旨と相反する行為であり、貴重な自然を破壊する行為になるとはお考えにならないのでしょうか。

5. この二つの路線は、旧都市計画法に基づいて「決定」されたとしていますが、旧都市計画法では、住民の意見を聞くことは求められていませんでした。その都市計画法が改訂されたことにより、「決定」する前に住民の意見を聴取しなければならないとされていますが、新しい都市計画法が施行されている現在、この新法にもとづいて決定すべきと考えますがいかがでしょうか。

6. この二つの路線が「決定」されたとする昭和37年当時は住宅が少なかったが、現在では、野川とはけの森以外は住宅が密集しています。現在道路が通っている箇所でもありません。このような箇所に事業化するのであれば、あらためて関係住民の意見を聞き、合意を得るべきと考えますが、いかがでしょうか。

7. この二つの路線を優先整備路線に選定する前に、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。

以上