

都市計画道路を考える 小金井市民の会

第7号 2016年12月2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

小金井に“はげと野川の自然、住まい”を壊す 都市計画道路3・4・1号線・3・4・11号線の見直し求める 小池都知事への要請書の賛同署名が8,424筆に

都知事に署名簿を添えて要請書提出を80口

都市計画道路小金井3・4・1号線と小金井3・4・1号線の見直しを求める東京都知事あての要請書の賛同署名が12月1日の集約で8424筆集まったことがわかりました。

6月から始めた署名活動に会員のみなさんや会員の方のお知り合いのみなさんをはじめ、たくさんの方から署名あつめにご協力をいただきました。

武蔵小金井駅・東小金井駅、スーパーマーケット前や武蔵野公園や市民団体の集會会場などのイベントでの署名行動にもたくさんの方の会員の方に参加していただきました。

このなかで、市民のみなさんから「小金井の貴重な自然が壊されるのは許せない」「こんなところに道路いらない」「子どもたちの通学路にこんな道路は危ない」など多くの声が寄せられました。12月8日に、「都市計画道路を考える小金井市民の会」は、この署名を添えて、小池東京都知事に要請書を渡す予定にしています。



上：武蔵小金井駅で（24日）

下：武蔵野公園で（23日）



武蔵野はらっぱまつりで（12日）



西岡市長と市民の会のみなさん（14日）

西岡市長から回答書を受け取る

道路市民の会が西岡市長に提出した質問に対する正式回答書を、11月14日、市長にお会いして受け取りました。市民の会から、市長が議会で「地元への配慮を欠いた事業着手については、両路線とも希望するものではありません」と述べられたことに共感していると同時に、小池都知事の現地視察を実現するため、市長から知事に要請していただくようお話ししました。

道路市民の会の全体会のお知らせ

日時 2017年1月22日（日）午後2時

会場 萌え木ホール A会議室

都知事への要請
署名は引き続き
おこないます

第42回道路全国連・全国交流集会（名古屋）に小金井から4人が参加

11月12、13日に名古屋で行われた第42回道路全国連絡会・全国交流集会に小金井から4人が参加しました。参加者の感想と交流会での講演の一部を紹介します。

道路問題 全国集会に参加して 蜂谷 博

2016年11月12、13日(土日)の2日間、名古屋で第42回道路問題の全国交流集会が開かれた。42回も回を重ねているということは、初めて参加した私にとって最初の驚きであった。

道路問題に取り組んでいた人が、そんなに昔から活動していたということは、今回初めて知った。今回は、各地の道路問題に加え、リニア新幹線の建設や岡山県東部の高規格道路、九州大分県のミカン園を分断する高速道路、名古屋市の相生山緑地の道路計画をストップさせた話題などが注目された。

名古屋市の相生山緑地を分断する道路計画は、河村たかし市長が道路建設の見直しをしたこと、並行するルートに地下鉄が開通し通勤者が地下鉄にシフトしたこと、周辺の自動車交通の需要が減少し渋滞も減ったことなどによって、当初計画されていた道路の役割が低下したことが、「計画見直し」と「建設中止」に作用したそうである。相生山緑地は名古屋市の周辺部にあつて、市民のオアシスとしての役割と、大気の清浄化、気温上昇の抑制など自然環境を保護するうえで効果的な役割を果たしている。車社会と言われる名古屋市でさえ、自動車交通よりも地下鉄ができたことによって通勤者は安くて速い鉄道に乗り換え、自動車の交通量は減少した。そして便利な道路よりも清浄な大気と緑地を人々は選択した。その市民の声が市長を動かさし、自然環境の保護に向かわせた。こんな風に道路計画を見直すことができた例もあるということは、新鮮な驚きであり、学ぶべきことであつた。



中止となった相生山線のトンネルを見る参加者

しかし、行政の建設部門の担当者、市長の任期が切れて次の市長に別の人物が当選したら、道路建設を復活させようと狙っている。そして「道路計画の廃止の手続き」には抵抗している。

計画が一時停止になったからと言って、簡単に安心することなく、ちゃんと廃止の手続きまで、最後まで運動しなければいけないことを学んだ経験であつた。

名古屋での道路全国交流集会に参加して 阿部 達

1日目は名古屋の道路計画地のバスツアー。市内を貫く高速3号線、環状2号線の騒音・振動・NO₂被害に対する運動は、住民被害になんの対応もしない国と公団を相手に粘り強く交渉し、低騒音舗装、半地下開口部のルーバー設置、遮音壁の設置や「大型車の中央走行」の表示や被害の補償交渉など。両側に立ち並ぶ透光板の遮音壁と車線を減らしたことで、周辺住宅への騒音は減ったというが、一方では環境基準値を超えているところも残ったままという。こんなに遮音壁が並ぶと何のための工事かと思う。道路正面の歩道橋や側壁に「大型車は中央寄り走行」の看板がやたら目につく。騒音低減対策というが、これを守って走る大型車は少ないという。

それでも、騒音やNO₂の記録をとり、具体的に国交省や公団と交渉を続けて、改善をはかってきたことが、報告書に記されている。

2日目の各地の報告、感心したのが、岡山の「地域高規格道路美作岡山道」。中国地方の真ん中にある小さな町・美咲町のほんとうのはずれの地域を通過する道路計画、ここに道路ができると肥沃な農業余地が消滅し、遊水池の一部が消滅して家屋と田畑の広範囲が浸水となるという。わずか127戸の地域で県知事、県議会、国交省に要望して活動している。さらにびつくりしたのが、「クラウドファンディング」というインターネットで活動資金を集めたことです。これは日本で最大の不特定多数から資金調達する仕組み。ここで、目標30万円を大幅に上回る48万円を集めたという。

東京からの報告は、「東京外環道」と「東京の都市計画道路の問題（小金井市の都市計画道路）」の2つ、後者で長谷川さんに続いて小金井の活動を報告しました。

第42回道路全国連・全国交流集会の講演から

「微小粒子状物質PM_{2.5}の研究と汚染状況」

名古屋市環境科学調査センター 山神真紀子氏

花粉よりも小さな粒子PM_{2.5}で、2014年に名古屋に注意喚起情報が発せられた。

PM_{2.5}とは：粒形が2.5μm以下の微小粒子状物質のこと

髪の毛の太さは70μm、PM_{2.5}は花粉より小さい。

粒子が2.1μm以下になると気管支、肺胞にまで入ってしまう。

粒子状物質が生成されるのは、海塩、土壌、工場のばい煙、自動車のすすなどが一次粒子として、ガスとして排出されたものが粒子化する二次生成粒子。

アメリカでの健康被害の調査、PM_{2.5}と死亡との関係を調査の結果影響が「明確」と結論づけている。

アメリカのPM_{2.5}環境基準 2013年改訂 年平均値 12μm/m³ 日平均値 35μm/m³

日本PM_{2.5}環境基準 2009年改訂 年平均値 15μm/m³ 日平均値とアメリカより遅れている。

中国の環境基準 日平均値75μm/m³だが、2013年1月は北京で750μm/m³

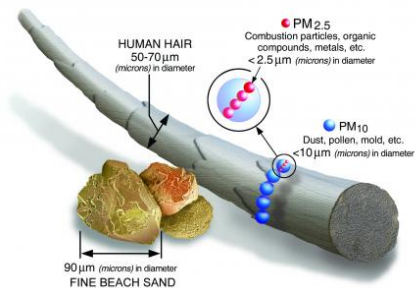
愛知県では、2014年に35μm/m³、70μm/m³を超え注意喚起情報がだされた。

その後、自動車排出ガス規制が進められ、愛知県の自動車排出ガス由来のPM排出量が減ってきた。

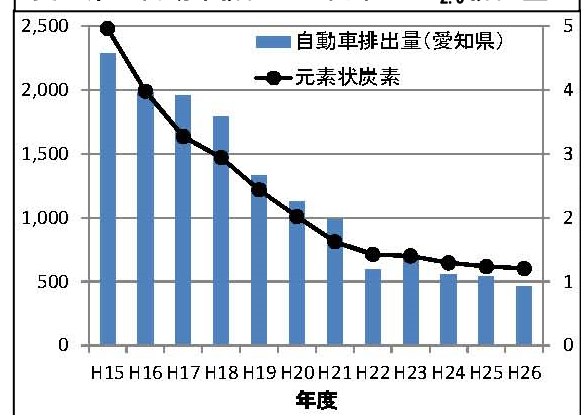
H14年とH25年を比較すると自動車の寄与率が大幅に低下(43%⇒18%)した。

全国的に見るとPM_{2.5}環境基準は九州、瀬戸内、東海、関東で達成されていない。

(注：イラストとグラフはインターネットから参照)



愛知県の自動車排出ガス由来のPM_{2.5}排出量



「道路騒音と騒音環境基準」

弁護士 足立 修一氏

日本における騒音公害訴訟として ①大阪空港騒音訴訟、②国道43号線訴訟(兵庫)、③名古屋新幹線騒音訴訟をあげ、これらの訴訟では騒音の差し止めはできなかったが、運動などで実質的に実現できたこと報告。国道43号線では、10車線道路を8車線にし、残り2車線を緑地帯・緩衝帯にしたこと。最高裁では屋外での騒音に損害賠償を認めた。この判決以降騒音基準が変更されたことも指摘。

広島国道2号線訴訟で広島高裁は、環境基準ではだめと騒音基準を引き下げる成果も。

圏央道あきる野・高尾山訴訟では、東京地裁で「違法な事態となる事業を進めてはいけない」とし、騒音50dBを超えているので、「事業認定は違法」と判断。高裁では覆ったが画期的な判決。

騒音をめぐる裁判では、日本の基準では健康が守られないことが疫学調査で明らかになっており、裁判所は騒音を生活妨害の問題と見て、健康影響を無視している。厚木第4次爆音訴訟東京高裁判決で、健康への影響を認めた例がある。

今後、騒音訴訟で騒音が健康影響をもたらすことを認めさせ、差し止めを認めさせることが重要です。

第42回道路全国連・全国交流集会の講演から

「欧州・日本の公共交通と市民参加 フランスにおけるLRTを活かしたまちづくり」

京都大学大学院経済学研究所特手尾助教、あおぞら財団特別研究員 南 聡一郎氏

フランスで自動車優先でなく、新しい型の面電車LRTを活かしたまちづくりがすすめられていることを紹介されました。

フランスのLRTトラムは、28都市で導入、730kmの路線（2015年）年間9億人の利用者（2013年実績）。1985年、ナント、グルノーブルで世界初のノンステップ車両（LRV）を導入、これが世界中に普及。

フランスでは歩行者専用空間にLRTを走らせる道路をつくることによって、クルマが入ってこないまちづくりを各地で進めている。メリットとして、①CO₂排出量が少なく環境にやさしい、②階段の上り下りがなく、介助なしで車いすが利用でき、クルマを持たなくても便利な移動手段を提供できるので人にやさしい。

③地域経済の活性化に効果などを挙げた

フランスにはいくつかの交通に関する法律があり、「フランスの交通法制が定める交通政策の指針」には次のことが書かれている。

◎すべての人の交通権を保障する。

◎交通政策は、公害や環境破壊を減らし、温室効果ガス削減に貢献しなければならない。

◎自動車利用を減らし、公共交通・徒歩・自転車を強化しなければならない

都心へのクルマ乗り入れ制限の例としてストラズブルでは、「都心の心臓部へのクルマ禁止」と「都心の駐車料金を1時間500円、郊外の駐車場1日350円（乗っている人全員の都心への電車賃含め）」「自転車専用レーン・駐輪場の整備」何より「LRT導入反対の人たちとの粘り強い協議」が行われていることです。

日本のように、行政が「説明会」を開いて終わりというようなものではない。LRT導入には激しい反対運動もあり、ストラズブルでは500回協議をおこなった。反対運動が激しければ何度でも協議するという。

6) 日本でLRT導入を実現するための課題も提起している。

「クルマを拒んだ街はオシャレで 歩いて楽しい街となりました。」と結んでいます。

会報第6号（11/10）以降の経過

11月10日 第9回世話人会

11月11日 東京都が「2020年に向けた実行プラン」のパブコメ募集開始

11月12・13日 全国道路連・全国交流集会（名古屋）
小金井から4人参加

11月14日 西岡市長から道路市民の会の質問に対する正式回答

11月17日 東小金井駅で署名行動（6人参加・37筆）

11月23日 武蔵野公園で署名行動（8人参加・91筆）

同 野川ほたる村主催：野川ほたるまつり「野川の花と昆虫のふしぎ」講演に多数参加

11月24日 武蔵小金井駅で署名行動（8人参加・15筆）

11月25日 シンポジウム「はけ崖線の新時代」に多数参加

11月26日 オーケーストア前で署名行動（6人参加・25筆）

同 映画「野火」上映会場（宮路楽器ホール）ではけ文のたちが署名

11月27日 世田谷52号線の会の集会に参加



上右・パリのLRT
LRT