

東京都都市整備局都市基盤部街路計画課 御中

建設局道路建設部計画課 御中

東京都が 2010 年 2 月に配布した小平都市計画道路 3・3・8 号府中所沢線についてのパンフレット（「道路の整備効果」、および「都市計画変更素案のあらまし」）についての質問書への回答に対する再質問事項

2011 年 2 月 18 日

都道小平 3・3・8 号線計画を考える会

代表・水口 和恵

〒187-0022 東京都小平市上水本町 3-16-15-103

tel&fax:042-325-5272 e-mail:VZB17246@nifty.ne.jp

## 前略

すっかり遅くなってしまいましたが、昨年 7 月 15 日付けでいただいた『「小平都市計画道路 3・3・8 号府中所沢線都市計画変更素案説明会で配布された説明資料の内容、そのほかについての質問書」の回答について』に対する再質問書を以下の内容で提出致しますので、ご返答いただければ幸いです。よろしくお願ひ致します。

都道小平 3・3・8 号線計画を考える会

## I.資料「都市計画変更素案のあらまし」に関連する再質問

・回答書 1p 目・・「本計画道路に設置する横断歩道や信号交差点については、・・・小平市や交通管理者等と協議の上、適切に設けていく」とあるが、住民と協議する気はないのか。

## II.資料「道路の整備効果」に関連する再質問

### ・パンフ(整備効果)1p 目・・「南北都市間の車のうごき」について

・府中所沢・鎌倉街道線は 2 路線あるわけである。本線は都道 16・17・18 号線であり、青梅街道から 18 号鎌倉街道と合流する中河原までの 338 号線はバイパスである。このことは東京都自身が今回の回答でも認めていることである(回答書 2p 目に、「・・・バイパス的な役割を担っているだけではありません」との記述あり)。都民に対して事実は明確に説明すべきである。いかにもバイパスが本線であるかのような説明は、バイパスの公共性を過大評価して印象づけるもので公正な主張ではない。

・H.42 年に 34%も増えると予測している要因は何か。平成 42 年の推計値の推計の根拠を示してほしい。

・平成 17(2005)年 2 月に開催された「PI 外環沿線会議」で国土交通省関東整備局が提出した資料「外環の将来交通量参考資料」には、「関東地域における自動車走行台キロ推計結果」のグラフが記載されている。そのグラフでは、関東臨海部の自動車走行台キロは、2020 年(平成 32 年)をピークとして、それ以降は減少すると予測されている(参考資料 1)。そのグラフでは、関東臨海部の全車の自動車走行台キロは、平成 11(1999)年の実測値 1,321 億台キロから、平成 42 年には 1,558 億台キロへと、約 18%増加する予測になっている。

また、国交省関東地方整備局の事業評価監視委員会(平成 20 年度第 4 回)に提出された資料「交通需要推計と事業評価手法の見直し」では、関東臨海部の走行台キロは、平成 17 年の 1,166 億台キロ(実績)から、平成 42 年には 1,248 億台キロへと約 7%増加し、また、関東臨海部の発生集中交通量は、平成 17 年の 2,897 万トリップから、平成 42 年には 3,029 万トリップへと約 4.6%増加する、と推計している(参考資料2)。

ところが、昨年 2 月配布のパンフレット 1p 目では、南北都市間交通が平成 17 年から 42 年の間に 34%増加すると予測されている。この数値の格差はどう説明するのか。資料は、入手しうる最新のデータに基づいて作成すべきではないのか。

・当会会員が、東京都建設局の担当者に 34%増加することの理由を尋ねた際、その方は、「国のデータをそのまま受け入れただけで、理由についてはわからないし説明できない。知りたければ国交省関東地方整備局に聞いてほしい」と回答した。都として自ら理由を説明できないようなデータをパンフレットに掲載して、道路建設の必要性の根拠とするのは、無責任ではないのか。

・会計検査院が、昨年 11 月に公表した「平成 21 年度決算検査報告」において、国土交通省が道路事業に際して行う費用便益分析が、交通量予測も含めてコンサルタント会社へ丸投げの状態、算出の根拠を説明できない状態にあることを不適切であると指摘し、改善するよう意見を付したことを認識しているか。そのことに対する見解は？

#### ・パンフ(整備効果)2p 目・「多摩と埼玉・神奈川のモノのうごき」について

・パンフレットに掲載されている図表の移動量は多摩全域についてである。多摩地域の物資移動の本線は町田～多摩～立川～八王子～青梅のラインが主軸である。このことは「10 年後の東京」、「東京の都市づくりビジョン」、「多摩の拠点整備基本計画」等で明らかにされている。これらの資料において、府中街道沿線市は、農住調和地区として位置づけられている。物資の移動量の大部分は主軸ラインが担うはずだが、府中街道等東部地域の移動量が全多摩に占める移動量と割合を示してほしい。

・回答書の 4p 目で、警視庁の都県境交通量調査は 45 地点のみで限られた箇所だとその資料価値を否定しているが、これらの地点は交通量の代表的地点であり、人及び物資の大部分を処理しているはずである。これ以外にどういう地点が適切で、どのくらいの交通量があるのか具体的に示してほしい。

・回答書の 4p 目に、警視庁の交通量統計表(H21 調査)では、「都県境」および「森野橋」での流出入交通量は前年より増加しているとあるが、埼玉県境及び神奈川県境での若干の増加の要因は、高速道路によるもので、所沢街道・小金井街道・志木街道等は微増あるいは微減に過ぎない。神奈川の森野橋での増加量も 844 台の微増に過ぎない。ここ 10 年の動向を示し、それが継続的な増加傾向なのか、21 年度に限ったものなのかを説明してほしい。

#### ・パンフ(整備効果)3p 目・「周辺道路の渋滞緩和」について

・回答書の 4p 目に、「渋滞」の定義について、「信号交差点において、1 回の信号待ちで通過できずに残っている車列が存在するもの」としているが、この定義の出典は何か。また、「残っている車列」とあるが、1 台でも残っていれば「渋滞」ということか。なお、警視庁の定義—判定基準—は「道路上における車両の交通が滞り、走行速度が 20km/未満になった状態」—交通年鑑記載—となっている。

・回答書 4～5p に、小川町交差点、鷹の街道交差点、上水本町交差点での渋滞発生時刻を記載してあるが、これらの渋滞状況は、目視で確認したのか。

・回答書 5p 目に、「府中街道をはじめとして混雑度の高い道路は多く・・・」との記述があるが、17 年セン

サス一般交通量調査表に記載されている多摩東部(立川以東)の南北道路の平日混雑度は、測定地点による差異もあるが、「一日に1~2時間渋滞状態が出現する」という「混雑度 1.25」を測定地点の全てで超過している道路は殆どない。どういう根拠で、「混雑度の高い道路は多く」というのか、道路名と根拠を明らかにしてほしい。

・青梅街道のクランクは、なぜいままでクランク状態で放置してきたのか。青梅街道以北の府中街道を道路法によって22mに拡幅したときに、クランクを解消することはできたはずではないか。それを放置しておいて3・3・8号線をつくれればクランク形状の問題は軽減する(回答書5p目)などというのは、意図的、作為的に改良を怠ってきたとしか思えない。なぜ、今までにクランク形状の改良を行わなかったのかを説明してほしい。

・[府中街道の一部の都市計画未決定について]

・現府中街道は、国分寺市西恋ヶ窪以南~府中市の終点までの部分は、16m幅の標準的都市計画整備が行われているのに、青梅街道から国分寺市西恋ヶ窪(346号線との交差点)までの部分は、都市計画の対象とされず、幅員10mのまま放置されているのは何故か、という質問に対する回答として、回答書6p目に、「・・・規定の都市計画道路ネットワーク等の検討を行い、都市の骨格となる都市計画道路としていません。」とあるが、これは都が主張する「都市計画論」からみて、矛盾ではないか。なぜ、青梅街道から国分寺市西恋ヶ窪(346号線との交差点)までの府中街道は、「都市の骨格」ではなく、都市計画道路の4機能(都市機能の確保、地域環境の保全、都市防災の強化、都市空間の確保)が不要であるという検証結果になったのか、理由を説明してほしい。

・都は、昭和62年3月に多摩地域都市計画道路基本計画の基本方針及び基準を設定し、これに基づいて、平成元年2月に多摩地域都市計画道路基本計画を策定し、道路網及び幅員についてその他、実施上の観点を決した。以後、それらに基づいて10年単位の事業化計画を実施してきた。そして、平成18年第三次事業化計画では、はじめて事業評価手法を導入した。これらの方針や基準、そして一般的な都市計画論の学説等を検証すると、主要地方道であり、かつ全体が都市計画道路となっている府中街道(都道17号線)の特定区間(青梅街道~国分寺346号線まで)を都市計画の対象外としたことは、都市計画論からいっても矛盾極まりない。

・府中街道は、都道16号、17号線が連続したものである。その府中街道のうち、青梅街道以北(都道16号線かつ338号線)は、都市計画道路として拡幅しつつあり、また国分寺346号線以南の都道17号線は、標準的な2車線16mに拡幅整備するよう都市計画決定され、現に国分寺346~泉町交差点の部分は整備済みで、以南甲州街道までは整備中である。

その一方で、府中街道(都道17号線)の一部を幅10mの狭隘な危険で渋滞しやすい道路のまま放置することの理論的根拠について説明してほしい。

・ネットワーク論が、東京都の都市計画道路整備必要論の重要な基本的論旨であることは、機会あるごとに都が主張している。そして、ネットワークは連続しなければ、都市計画道路の4機能(都市機能の確保、地球環境の保全、都市防災の強化、都市空間の確保)を十分に果たすことはできない。この論理によれば、ネットワークを形成する1本の道路の構造も連続して同じでなければ、不適切ではないのか。ひょうたん型の幹線道路・都市計画道路が論理的に妥当だとする根拠を説明してほしい。

・パンフ(整備効果)4p目・「旅行時間の短縮」について

・一般道路の旅行時間の予測には、道路構造と予測交通量とともに、交差点の数と構造、横断歩道の数が大きく影響する。前回の回答では、「小平338号線の交差点及び横断歩道はどのような設置を想定して計算したのか」という質問に対する答えがなかった。この件が明らかにならなければ、現府中街道と338(328)号線との比較はできないはずである。

・パンフ(整備効果)5p目・「通過交通の排除」について

・回答書 7p 目で、通過交通が通過する「地域」として、「青梅街道、府中街道、五日市街道に囲まれた地域」としているが、西端はどこまでか。また、その「地域内を15分以内に通過した自動車」の台数は、具体的にどのような方法で計測したのか。普通、通過交通というのは、地域を発着する OD 以外の交通ことではないか。

・前回の質問である「小平 338 号線がどの周辺道路からどのくらいの通過交通を吸収すると考えるのか」に対して、具体的に回答してほしい。

・東京都は、府中街道以外に338号線に約 4 万台の新たな交通量を予測している。既存の道路を利用する交通が338に転換するから、既存の地域内交通は減少するという論理だが、338 を利用する新たな発生交通—誘発交通はどれくらいで、また転換交通が地域内にどのように移動すると考えているのか、それぞれの道路ごとに説明してほしい。

・鷹の街道や水車通りは市道だから都は関わらないということだが、都の論理からいうと道路はネットワークであり、そうだとすれば、338 との交差が予定されている鷹の街道などは、当然338とネットワークを組むことになり、338を計画する段階で都と小平市は、これらの地域ネットワークについて検討し、338 計画と同時に市道整備も公表されなければならないのではないかと。鷹の街道などの市道は、今の幅員構造で338との結合に対応できるとは思えない。

#### ・パンフ(整備効果 7p 目)・「快適な都市空間の創出」について

・東京都がいう「快適」とはどのような概念なのか。予定地は、現在道路がない一種低層住専と農地、雑木林、公園の地域であり、ここに 4 万台の新たな自動車の通る道路ができれば、住宅が無くなり、農地が、雑木林がなくなって、かわりに道路公害をもたらす道路ができることになる。それでも「快適な都市空間を創出し」、「沿道環境を保全」といえるのか。今と同じ環境が維持され、環境非悪化が保障されてこそ「保全」といえるのではないかと。東京都の都市観、環境観は理解しがたい。

#### ・その他について

・回答書 8p 目に、「市内交通の増加理由としては・・・将来の土地利用の変化などが、要因の一つになっている・・・」とあるが、具体的にどのような変化が想定され、それによってどのくらい OD が増加すると考えているのか。なお、都の総合計画では、国分寺、小平、東村山地域は農住調和地区とされている。また、国交省関東地方整備局道路二課の見解では、3 市には自動車交通量を 30～50%も激増させる開発案件はない、とのことである。

・環境アセスメントの「自然との触れ合い活動」については、具体的にどのような調査をしているのか。

・2010年2月に開催した説明会以降、多くの小平市民から東京都へ338号線計画に関して問い合わせがあったということだが、何件あり、どのような内容なのか？

・環境影響評価書案が出る前に、東京都として小平で 338 号線計画に関する説明会を開催してもらえないか。

以上

参考資料 1

2. 関東地域における将来自動車走行台キロ及び保有台数

(1) 関東地域における将来自動車走行台キロ

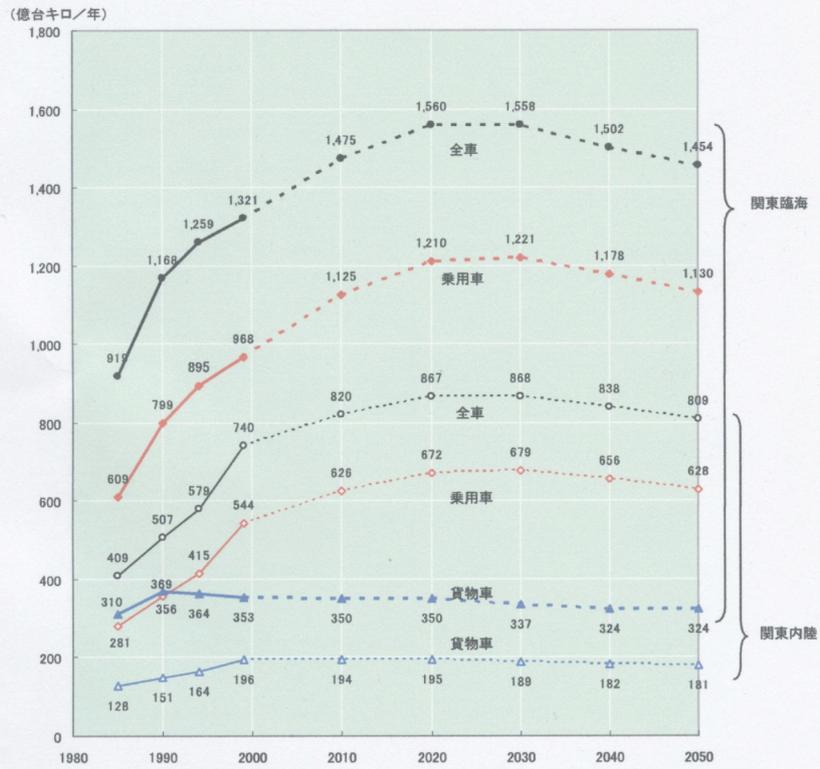


図 関東地域における自動車走行台キロ推計結果

関東内陸：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県

関東臨海：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

出典：高速自動車国道の将来交通量推計手法説明資料（ブロック別将来走行台キロおよび自動車保有台数の推計）（平成 15 年 12 月）よりグラフ作成

### 将来交通量の動向

◇新たな交通需要予測の傾向 (H17実績とH42推計との比較)

○ブロック別走行台キロ

(億台キロ/年)

	H17 (実績)	H42 (推計値)	比 率
関東内陸	849	819	約3.5%減
関東臨海	1,166	1,248	約7.0%増
関東全域	2,015	2,067	約2.6%増

○ブロック別発生集中交通量

(万トリップ/日)

	H17 (実績)	H42 (推計値)	比 率
関東内陸	1,635	1,524	約6.8%減
関東臨海	2,897	3,029	約4.6%増
関東全域	4,532	4,553	約0.5%増

(参考) 全国ベース 走行台キロ ▲2.6%

発生集中交通量 ▲4.4%

関東臨海: 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県  
 関東内陸: 茨城県、群馬県、栃木県、長野県、山梨県

3

### 将来交通量の動向

◇新たな交通需要予測の傾向  
 (H17センサに基づくH42推計とH11センサに基づくH42推計との比較)

○ブロック別走行台キロ

(億台キロ/年)

	H11センサに 基づくH42推計値	H17センサに 基づくH42推計値	比 率
関東内陸	962	819	約15%減
関東臨海	1,398	1,248	約11%減
関東全域	2,360	2,067	約12%減

○ブロック別発生集中交通量

(万トリップ/日)

	H11センサに 基づくH42推計値	H17センサに 基づくH42推計値	比 率
関東内陸	1,731	1,524	約12%減
関東臨海	3,193	3,029	約5%減
関東全域	4,924	4,553	約8%減

(参考) 全国ベース 走行台キロ ▲13%

発生集中交通量 ▲9%

関東臨海: 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県  
 関東内陸: 茨城県、群馬県、栃木県、長野県、山梨県

4