

338 号線計画を考える通信 vol.6

2011年2月16日増刷版

3・3・8号線推進を表明した 小平市長に要請書を提出しました

昨年10月1日発行の「市報こだいら」で、小林市長は「都市計画道路3・3・8号線などの推進を図り、新たな50年の戦略的なスタートを切りたいと考えております」と明言しました。当会では、市長のこの発言に抗議し、昨年11月15日に、以下のような内容の要請書を提出しました。

○「住民合意を追求するよう東京都に求めます」と明言したマニフェストを実行するためにどのような努力をされたのか、お聞きしたい。

○市長の見解を一方向的に表明するよりも、この計画に対する市民の意見を聞き、住民合意を追求していただきたい。都に住民合意を図るよう求めると同時に、市長自らも住民合意を図る努力をしてほしい。

○3・3・8号線または都市計画道路を含めたまちづくり等をテーマとしたタウンミーティングの開催、もしくは、3・3・8号線計画に関して多くの市民が自由に意見を表明し合意形成を目指して話し合えるような場を設定して、市民の希望について、認識を深めていただきたい。

○上記のような手続きを踏まえた上で、東京都に対して、市民の意見を反映した小平市としての意見を主張していただきたい。

(*要請書の全文と市長からの回答はブログに掲載)

以下は、一昨年4月の市長選挙で小林市長陣営(変化と進歩を求める会)が出したマニフェストの抜粋です。

約束44 都市計画道路(3・3・8号線)は、 住民合意を追求するよう東京都に求めます。

〈現状認識〉都市計画道路3・3・8号線は東京都施行ですが、住宅地や玉川上水を縦断するために、周辺の住民にもさまざまな意見があり、住環境、街づくり、緑や自然の保護、文化財である玉川上水の保護など多くの課題をかかえています。

〈政策の説明〉市として東京都に住民の意見を反映させる十分な協議をするとともに、東京都に対し、十分な説明責任と住民合意を図るよう強く求めます。

〈期限〉ただちに 〈必要な費用〉なし

(「小平市政のManifesto2(マニフェスト2)」)

今年もよろしくお願いたします

東京都は、昨年5月から、小平3・3・8号府中所沢線の建設が周辺環境に与える影響について、環境影響評価の調査を行っています。調査開始から1年を経る今年5月頃には、環境影響評価書案が出される可能性が高く、都は評価書案と同時に、都市計画案についての説明会を開催するでしょう。その後、都民の意見を聞く会を開催して環境影響評価書を確認し、都市計画審議会を経て、事業認可へ進んでいくと思われます。

この手続きの間には、私たちが意見を述べる機会が何度かあります。先例を見ても、こうした意見が実際の計画に反映される可能性はほとんどないと思われませんが、意見を出さなければ、市民の関心が低いと判断され、計画どおり進められていくことになるので、出さないわけにはいきません。

また、今年4月には、都知事選挙と市議会議員選挙が行われる予定です。これらの候補者に対して、当会としては、小平3・3・8号府中所沢線の建設計画に対してどのような立場を取るのかについて、公開アンケート調査を行う予定です。

昨年12月、会計検査院は、国土交通省が道路建設に際して必要性の判断のために行う費用対効果分析が、コンサルタントに丸投げ状態で、算出根拠が入手・保存されておらず、内容の適否が判断できない実態になっていることを指摘しました。このあたりを突破口として、東京都ががむしゃらに進めようとしているこの道路建設計画の不合理性を訴え、計画の見直しへと進めていきたいと考えています。そのためには、より多くの方の支えが必要です。どうかご支援よろしくお願いたします。

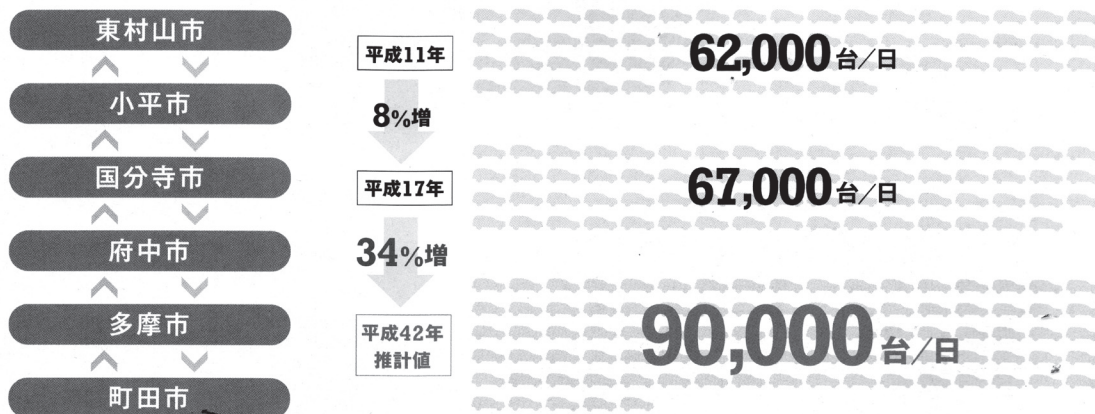
.....会員募集中!.....

都道小平3・3・8号線計画を考える会では、会員を募集しています。一般会員、賛助会員ともに年会費1000円(個人)、3000円(団体)です。会費やカンパのお振込みは以下の口座へお願いたします。詳細は会までお問合せください。

加入者名: 都道小平3・3・8号線計画を考える会
郵便振替口座番号: 00150-0-338212

問合せ: 都道小平3・3・8号線計画を考える会
(代表) 水口和恵 電話: 090-8341-9170
e-mail: 338kangaerukai@gmail.com

『道路の整備効果』を読む (1) 南北方向の移動需要は高まっているか？



(図1：東京都の配付資料「道路の整備効果」より抜粋)

H11道路交通センサス及びH17道路交通センサスより集計

1マス=1,000台

昨年2月の都市計画変更素案説明会で、東京都は338号線の整備効果を説明したパンフレット「道路の整備効果」を配布しました。最初のページ「多摩地域における人やモノの動きの円滑化」に、「南北都市間の車の動き」として上の図が掲載されています。

車の移動は本当にこんなに増えるのか？

図の下に小さく「H11 道路交通センサス及び H17 道路交通センサスより集計」とありますが、平成11年と17年の数字は実績値、42年は推計値です。人口も交通量も減少傾向にある現状では、42年に17年より34%も増加し、90,000台に達するという推計には疑問を感じざるをえません。当会会員が情報公開請求したところ、推計の根拠となるデータは、東京都にも、国土交通省にもありませんでした。

また、平成11・17年の実績値も、実際に計測した値ではなく、自動車所有者の一部に、いつ、どこからどこへ車で移動したかを聞くアンケート調査をもとに、統計的に推計した数値です。

南北方向の移動需要は高まるのか？

図の上に「多摩地域の南北方向の移動需要が年々高まっている状況が分かります」と書かれていますが、元になったデータは平成11年と17年の2年分の実績値のみです。たった二つの実績値から「年々高まっている」状況と分析することに、そもそも無理があります。

また、62,000台や67,000台と

いう数字は、東村山から町田までを通して移動した車の合計ではなく、東村山市発小平市着も、多摩市発町田市着も1トリップ（移動）として数え、6市を出発点又は終点とするトリップ数の合計です。

当会では、平成11年センサスと比較して、17年センサスで6市間の移動がどれだけ増減しているかを、表1にまとめてみました。

移動がもっとも増加したのは東村山市－小平市間で10,515トリップ増(=+5630+4885)ですが、ここは特別に多く、それ以下はぐんと減ります。反対に、国分寺市－府中市間で4,468トリップ減少、小平市－国分寺市間で3,675トリップ減少、府中市－町田市間で2,133トリップ減少など、減少した区間も目立ちます。6市の北端の東村山市と南端の町田市の間の出入りは、平成11年、17年のセンサスともに0トリップです。これは338号線の必要性を証明する数字とは言えないのではないのでしょうか。

このようなデータから「南北方向の移動需要が年々高まっている」という単純な結論を導き出すところに、東京都の結論ありきの姿勢が表れています。

表1：平成11年センサスと比較した平成17年センサスの6市間相互出入りトリップ数の増減 (H11 道路交通センサス及びH17 道路交通センサスより集計)

発着	東村山	小平	国分寺	府中	多摩	町田	計
東村山		+4885	+482	+102	-251	±0	+5218
小平	+5630		-1307	-10	+184	+1	+4498
国分寺	+796	-2368		-2446	-168	+170	-4016
府中	+176	+397	-2022		+563	-1053	-1937
多摩	-218	+323	+467	-304		+1664	+1932
町田	±0	-84	+457	-1080	+361		-346
計	+6386	+3153	-1923	-3738	+689	+782	+5349