

11月27日、都議会都市整備委員会、原田都議の都市計画道路第5次事業化計画についての質問を傍聴しました。

以下、傍聴報告します。(丸山 記)

原田都議

都市計画道路は、戦後の混乱期に設定された。

全国で見直し必要との声があがったが、東京都は1981年、第2次事業化計画で道路建設を進める方向に転換した。1200kmある計画道路のうち見直しはわずか4.9kmのみで、都は他は存続とした。

道路計画には、人口減少と車離れで車両交通量が減っているという、根本的な矛盾がある。

このことをどう考えるのか？

都市整備局

安全な災害に強い高度成熟都市を実現させるために、都市計画道路は必要である。

原田都議

目も眩むようなとんでもない答弁。

賑わいのある商店街・静かな住宅街・豊かな自然を備えた成熟した都市が、道路建設で破壊されようとしているのですよ！

全国の自治体は独自の基準で見直しを進めている。例えば北海道は、1日1200台交通量が下回ったら見直し。都は6000台で合格。ガラガラの道路ですよ。前に質問した際の東京都の答弁は「スムーズに車が走れる良い道路」といつたのですよ。冗談ではない！

第5次事業化計画では、住民の側に立った検証項目を作っていくべきではないか？

都市整備局

災害に強い街にすべく、学識経験者による検討委員会で検討する。

原田都議

その「学識経験者」が、今まで検討違いなことを引き出してきた。第5次優先整備路線でも同じか？学識者と共に、広く住民からも意見を聞くべき。

都市整備局

東京都と警視庁、学識経験者から広く聞く。

原田都議

街を破壊する道路建設反対の声が、都内各地で沸き起こっている。なぜ学識者のみで都民、住民からの意見は集めないのか？都民の監視無しだととんでもないことになる。

私の住む成田東では、都市計画道路133号線の延伸計画があり、わずか890mの延伸に100億円かけようとしている。住民、町会等こぞって反対している。133号線は、どの検証項目に該当するのか？

都市整備局

住民の安全性の向上である。

原田都議

近隣の交通事故の状況を示した地図です。133号線説明会で示された地図です。成田東の幹線道路で交通事故が多く、街中を走る中小道路では殆ど無い。よくこの地図を出して133号線を作ろうと言えたものです。杉並区は、住民合意のない都市計画道路に反対する区長が誕生した。優先整備路線を決める際、地元自治体の意見は聞くのか？その事前の話し合いを、住民は知ることができるのか？

都市整備局

事前協議、検討委員会の中で検討します。

原田都議

事前協議の内容を知ることができるのかとの質問に対して「検討する」との答弁を、重く受けとめます。住民が情報共有していくことが大切です。水面下で行われないようにしっかりクギをさしておく。次に事業認可された道路計画について聞く。認可されても進まない道路計画がある。事業認可期限過ぎたらどうなるのか？

都市整備局

事業認可に関わらず、決定された都市計画はそのまま存続する。その後どのような手法で進めるかは、施工者が判断する。

原田都議

第四次H28～これまで、認可期限延長を行わなかった都市計画道路の例は都内であったか？

都市整備局

延長しなかった事例はあるが、その後の事業については施工者が個別に判断する。

原田都議

延長しなかった自治体には、それまで買収した土地の賠償を都はもとめるのか？それとも求めない立場か？

都市整備局

用地買収を行った自治体が責任を取っていく。

原田都議

都が肩代わりして買って来た土地、更新しなくても支払いを請求していませんよね。

都市整備局

個別の事例については把握していない。

原田都議

今後優先整備路線の選定については、住民の声や道路行政に批判的な専門家の意見をしっかり反映させることを求めます。さもなければ道路計画を見直すのではなく、全ての都市計画道路を作るための事業計画に成り下がることを指摘して、質問を終わります。