補助92号線 街路見て歩記

田端〜西日暮里間の都道が止まった!!

狭くても結構！ 江戸時代から住み慣れた街を壊させない下町の心意気

補助92号線（幅員20m片側1車線）は終戦直後（昭和21年）数多く計画された戦災復興道路の一つです。当初1,670mでしたが、S25年、S39年と順次延長され最終的に4,780mになりました。但しH16年谷根千地域保護運動の結果、全体の54%に当たる2,520mは見直し検討区間に入り、同じ荒川区でも道灌山通りを隔てた西日暮里4丁目は北区側と抱き合わせとなり優先整備路線に組み込まれましたが、住民の方たちはH27年突然建設局第6建設事務所の「西日暮里4丁目現地説明会開催」案内が届くまで知らなかったそうです。

東京都が断念した補助 92 号線（田端・西日暮里）

10月末事務局メンバーを中心に現地を訪ねました。京浜東北線の「上中里駅」下車。上野から赤羽に続く高台の一角にあるこの駅は練馬の住民には縁の無い駅で、駅前にはラーメン屋が1軒あるだけで殆ど店がありません。坂を登り本郷通りと旧古川庭園の交わる「「西ヶ原」信号から92号線が始まります。ここからJRを挟み田端駅前通りまでは20m幅の通りで既に完成しています。が致命傷があります。山手線・湘南新宿ラインを越える橋が未着手のままです。電車は台地の突端を掘りこみ谷状にした中を走っており、橋に必要な周辺の買収は済んでいますが、田端駅前通り以東の見通しが覚束ず、利用価値の無い道路に、やや太鼓橋状になる技術的にも易しくはないJR跨線橋を手掛けるのは、都も住民や議会に対して説明がつかないのでしょう。線路を越えると92号線は田端駅前通りからの車の進入制限もあって閑散としており、こどもにとってはまるで解放区です。辺りは富士見坂の地名が残るように展望が開け、道路工事と併せて行われた区画整理の結果、交差する通りも画然として高いビルも少なく、小学校、公園、お寺も道沿いにあり、都心に近い区域には感じられません。歩道も広く、人と自転車に使い分けられています。それが田端駅前通りを越えると街並みは一変します。一気に戦前に戻ります。この辺りは戦災に会いませんでした。住宅街に店は殆ど見当たらず、個人宅中心で駅に近いにも拘らず案外アパートが少ない。界隈の道はいずれも狭く、車が曲がるのも困難に思えます。消防車がとても入って来られない。仕舞屋風な古風な家があったり、突然小さな空き地が現れたりします。道は適度に曲がり（もしかしたらかって水路が走っていたかも）、なかなか遠くまで見通せませんが、人に優しい肌触りの街を感じます。こんな混み入った街中にお寺があったり、左手の高台には開成中学・高校の緑が色濃く広がっています。いつしか北区から荒川区に入ると、道沿いに「測量拒否・押印拒否・用地買収拒否」の旗やステッカーが至る所貼り出されています。これが2〜300m道灌山通りまで続きます。お話を聞こうと丁度声をかけた相手が「補助92号線を考える会」の代表の高橋さんでした。S21年のこの道路計画は全くの休眠状態だったが、寝耳に水の「説明会」に町会長を先頭に動き、数日のうちにほぼ全戸に「測量反対」「92号線道路絶対反対」の旗・ビラ・ステッカーが張り巡らされたとか。自治会加入率もかなり高く（60%近く）、団結力も非常に強いそうです。荒川区議会は勿論、国会審議にも92号線が取り上げられ、第4次事業化計画で強行されることは避けられた由ですが、都は最終的に諦めた訳ではなさそうです。92号線のすぐ西側には不忍通りが走り、開成中高側、不忍通り側にも手狭ですが通りは各1本走っています。先ずは計画を止めたうえで、町づくりを地域全体で考えたいとは高橋さんのお話でした。タテ3にも極めて参考になる経過をたどっていると感じました。帰路谷中銀座、夕焼けだんだんの散策を楽しみました。

（神津 眞久）

練馬区内 計画道路情報

いよいよ西も東も騒がしくなってきた

2016 年の第四次事業化計画の中で、「10 年以内に着手をめざす」とした優先整備路線はタテ 3 も含め練馬区には 20 路線 18.7kmあり、23 区の中でダントツ多い数です。それが既に事業認可を取った路線も含め動きが顕在化し、地域にざわめきが生じています。その中からいくつか報告します。

■ 補助 172 号線（早宮）

—道路工事が始まる（H24年事業認可、土地買収H30年で41%）

タテ3に接続する計画の172号線が石神井川に近い早三東通りとの接続部分から重機も出入りし工事が始まりました。この部分から練馬総合グランドを横断しタテ3に接続する部分も優先整備路線となっており、この進捗状況はタテ3の事業進展にも影響すると思われます。

工事中の補助 172 号線

■ 放射36号線（平和台〜氷川台〜羽沢〜環七）

—都・区の説明会・オープンハウス（H23年事業認可、土地買収H30末71%）

タテ3の事業は36号線の目途が付けば動き出すという情報もあります。北町〜平和台の35号線の工事は進み姿を現しています。36号線は土地買収も進み、11月には説明会・オープンハウスも開かれました。40 〜 50mの大型道路でまちはどう変わってしまうのか、タテ3を考える上でも重要です。

■ 補助133号線（中村南）

—杉並区側で住民運動（H29事業認可、土地買収H30年末1%）

この路線は土地買収1%と進捗は遅いのですが、延長にある杉並では反対運動が起こっています。また、この路線は北へと延び、防災公園として整備される予定の練馬城址公園（豊島園）へのアクセス道となります。そうなると向山の住宅地を貫くことになりますので防災公園の事業進捗と合わせ注視する必要があります。

■ 外環の2（東大泉〜石神井台〜上石神井）

—事業認可　杉並・武蔵野・三鷹と続く路線、練馬区間だけが事業化が進んでいる

住民の反対を受け凍結にされ外環道が地下式とすることが決まり、地上は廃止されたと思ったら、「外環の2」として再登場。騙し打ちを喰った住民の運動は続いています。それが昨年末、千川通り〜新青梅街道が事業認可されました。そしてこの路線は西部新宿線立体化とも連動しています。

■ 補助232号線（石神井公園駅南口） —再開発事業として動き出す

石神井公園駅南口商店街を貫通する路線。これを街路事業ではなく、再開発事業としてやる計画。そして再開発事業は高さ100mを超えるタワーマンション。これは高さ限度35mとする地区計画にも違反し、景観条例にも反する。練馬区は地区計画を変更してまで強行する姿勢。景観については判断を避けた答申が出ました。

■ 補助135・232号線（大泉第二中学校）

—学校をクロス分断する有識者委員会の提言が出る

学校の敷地を2つの計画道路が交差し、交差点をつくるという計画。検討していた有識者委員会が今年この計画を追認する提言を出す。これを受け事業化に向けて区が動き出す。子どもの環境、教育環境、地域の住環境よりも何より道路建設を聖域化し優先するという、今の区の姿勢を象徴する事態。

■ 補助156号線（東大泉〜西大泉） —事業認可に向けた動き始まる

H30年10月に東京都は住民説明会（事業及び測量説明会）を行い、2 〜 3年後の事業着手を目指し測量を開始するとしました。この路線は原道のない住宅地を貫く計画であり説明会でも多くの疑問・反対が出されました。

■ 外環道 —シールドマシン大泉JCTから発進

長く住民運動が続けられている外環道計画。そうした運動を押し切って今年1月シールドマシンが発進されました。ところが9月白子川からこの工事よると思われる酸欠空気が発生しました。外環道は1m1億円と騒がれましたが、今ではそれでは済まないと言われています。

（事務局・樋口）

タテ3や地域のまちづくりについて

沿線住民予備アンケート結果がでました!

「たて3の会」を結成し3年半ほどが経過し、この間、道路問題を正面に据えながらまちづくり運動としても取り組んで来ました。そしてここに来て、私たちが提起してきたテーマについて、住民の方々がどのように感じどのような意見を持たれているかを聞き、これからの運動を検討したいと考えました。ところが「道路問題」を含むアンケートは大変難しく、本格的なアンケート調査の前に、試行的に予備調査として実施しすることになり、結果として118名の方に回答いただきました。ご協力いただいたみなさんに感謝申し上げます。来年に本調査を行う予定です。2.·3面のアンケート特集をお読み下さい。またHPまたHPに結果全資料を載せてありますのでそちらもご覧下さい。

「タテ3」の通るまちを見に行く

10/2 第2回 まち歩き

50年前に作られたタテ3の道路計画は早宮から練馬を切り裂くように通ります。この地域には高度成長期から多くの住宅が建てられ、静かな「まち」が広がっています。しかし住民の高齢化が進み、「まち」もリフォームを必要とする時期に至っています。一方人口減少や温暖化による災害にどう対応するのかが問題です。

今後、私たちの「まち」はどのような姿であったら望ましいのか、自分たちの住む「まち」の地形や歴史、特徴を知り、どのような「まち」が自分たちにとって相応しいのか、「まち」を実際に見て考えるため10月2日、参加者10名でまち歩きに出かけました。今回はまずこの地域の歴史を知ろうと、下練馬道碑や東早淵遺跡、廣徳寺、残っている石仏·石碑などを見つけながら歩きました。

狸が谷戸を行く

狸が谷戸を上から見る

更地になった豊島弁財天の跡

お知らせ

第28回 何よりも人と自然を大切にする練馬区をめざす区民集会「まちづくり分科会」

私たち住民の運動から考える ねりまのまちづくり

道路-公園-河川-交通-駅前-空-緑地-農地····現場からのレポート

2020年1月25日（土）開場18:30 開会19:00

場所：ココネリ研修室1

参加無料・予約不要 誰でも参加いただけます

主催：何よりも人と自然を大切にする練馬区をめざす区民集会実行委員会

連絡先：練馬区職員労働組合　TEL-03-3993-5405　FAX-03-3994-9213

★ このニュースは会費と多くの方のカンパに支えられ発行しています。

タテ3ニュース no.11

2019年11月 発行

放射35号線を考える会（タテ3の会）

代表：神津眞久

練馬区桜台5-12-10

電話&ファックス：3991-7748

Eメール：m.m.koudu@gmail.com

私たちの願い

自然豊かで静かで安全、ご近所とつながりがある「まち」に住みつづけたい！

■放射35号線延伸部とは

開進第一小学校の所から早宮の住宅街や廣徳寺を壊し練馬駅の東側を通り、環七に抜ける計画道路が**放射35号線延伸部**です。この道路は**昭和41（1966）年**に**都市計画決定**され、平成28(2016)年に**都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画における優先整備路線）**に**選定、10年以内に着手**となっています。

■ホームページ開設

http://road35.net/

会のHPが出来ました。内容は**タテ3ニュース**…ニュース1号からのバックナンバー　**討議資料**…地図、23区土地利用、周辺幹線道路交通量調査·予測、骨格幹線道路について、交通事故発生マップ、都市計画道路制定の年表、他自治体の道路計画見直し状況、建設事業費を見積もってみたら、事業化の手順（計画決定、測量、事業認可、工事）、渋滞（隘路）の知見、関連法令、他多数　**廣徳寺**…写真など

「タテ3の会」で検索も

是非ご覧ください

予備アンケート結果報告

今回は、タテ3計画 7割が望まず、4車線否定は93%の結果に　他方、計画が見通せないことへの切実な不満、現状の大門通りの課題も

アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。

今回は、桜台4丁目20名、5丁目26名、6丁目10名、練馬1丁目21名、2丁目21名、早宮1丁目10名、3丁目5名、その他5名の計118名の方から回答をいただきました。アンケアンケートの依頼に際しては全体として平均中立的な集団からの回答となることを意識しましたが、その水準につきましては、来年の本調査で高めたく考えております。

また、仮に道路建設がされる場合に、「用地買収方式」と「沿道街路整備事業」とで、影響が変わりますので、その説明も簡単にしてからアンケートに回答いただきました。但し、いずれの方式になるかの仮定は定めずに、回答者の想像に委ねています。他にも、同様に想像に委ねている要素・仮定があります。

本ニュースの紙面では、アンケート結果から見えてきた特徴を中心に報告します。アンケート全体についてはホームページをご覧下さい。

来年の本調査へのお願い

今回の結果から、多様な考え、立場、事情が浮かび上がってきます。そのそれぞれを対立するものとしない選択肢もあると思いますし、そこに至る過程も数あると思います。それを考えるのに今回のアンケート結果は貴重な情報を提供してくれています。

東京都が住民を尊重する様になるためには、多くの地権者、若い世代を取り込んだ、多数の、より充実したアンケート結果を示すことが必要と考えますので、来年に予定しているアンケート本調査へのご協力をどうかお願いします

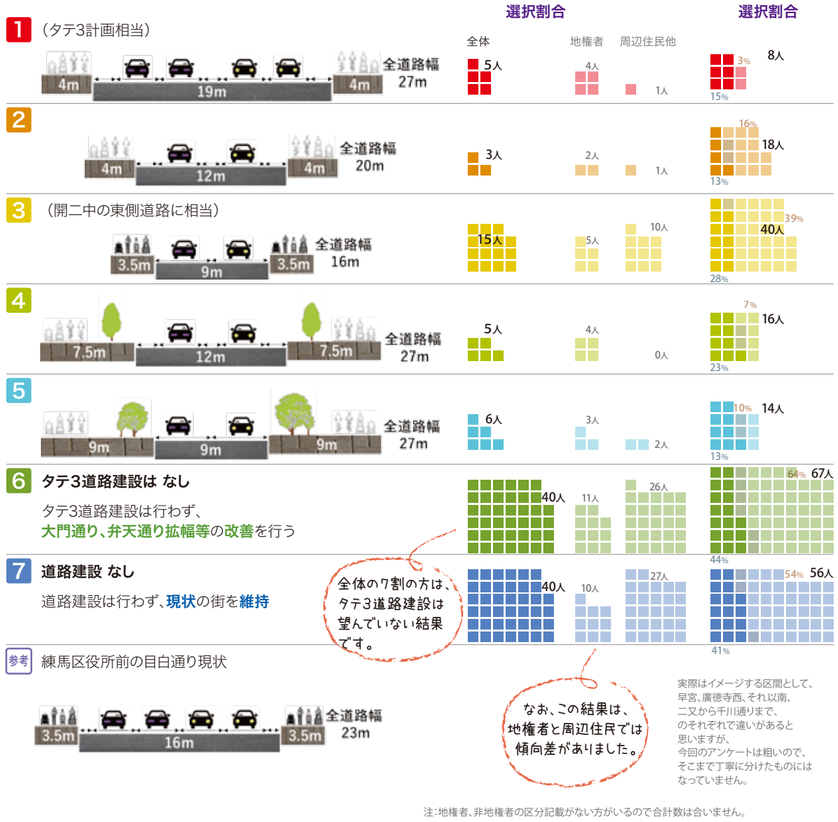
■道路計画に敷地がかかる／かからない

敷地にかかる場合でも、100%かかる／部分的にかかる、敷地にかからない場合でも、道路予定地のすぐ際／離れている、との事情の差がありますが、今回のアンケートではその分別はされていません。

地権者：道路予定地に敷地がかかる方

■どのような道路計画を望むか、許容できるかの選択肢

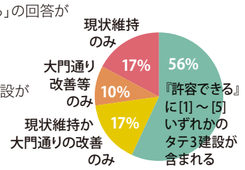
道路全幅、車道幅の複数例、およびタテ3道路建設を行わない場合に選択肢2つ挙げて、「最も望ましい」選択肢を一つ、「許容できる」選択肢を複数選んでいただきました。



注：地権者、非地権者の区分記載がない方がいるので合計数は合いません。

■「最も望ましい」&「許容できる」の内訳分析

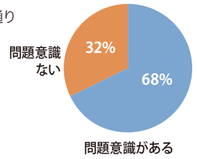
「最も望ましい」、「許容できる」の回答が[7]の現状維持のみ、[6]の大門通り改善等のみ、「許容できる」に[1]～[5]いずれかのタテ3建設が含まれる方の割合です。



■現状の大門通りに問題を感じている割合

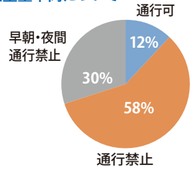
「最も望ましい」として[6]の大門通り改善等、を挙げた方と、[1]～[5]のタテ3建設を選んだ理由※として「大門通りは狭くて不便」を挙げた方との合計

※：理由の選択肢全体はホームページ資料をご覧下さい



■沿道への振動・騒音の大きな大型重量車両について

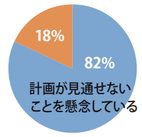
タテ3はバイパス的なので、仮にタテ3が建設されるとしても大型重量車両の通行制限が可と考え、質問項目に入れました。



■地権者の方の不安、心配事項

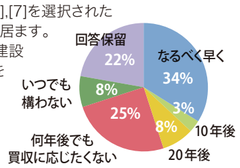
不安、心配事項※として「計画の時期明確化を」、「将来の計画が立てられない」を挙げた方の割合

※：不安、心配事項の選択肢全体はホームページ資料をご覧下さい



■地権者の方が仮に道路建設が行われる場合に望む買収時期

注：「なるべく早く」を選択している12名の中にも、最も望ましい道路構造として[6],[7]を選択されたタテ3建設には反対の方が4名居ます。（道路計画には反対だが、もし建設計画が決まれば早く用地買収をしてくれとのこと）「早期中止か早期買収」との声もあります。

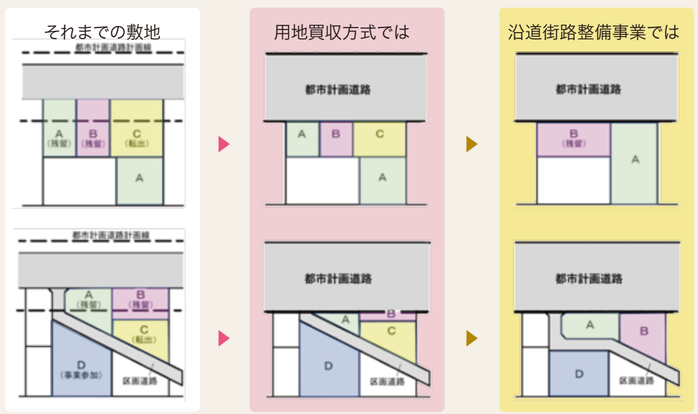


まちの方の声より

- 現状、特に朝、北→南の大門通り交通量が多くスピードを出して歩行者が危険。開二中の横の街路を通るように誘導し、直進車両に対して一時停止箇所を増やして欲しい。
- 35号線は自宅購入時に説明がありました。（よって、心がまえはあります。）まだ先の話と思っていましたが、現実に考えていかなければならない年になったと実感。家の前の大門通りは狭い道路の割に交通量も多く、自転車や歩いている人も多いです。とても利便性が高い道路なので安全になるなら…とも思います。交通量だけでなく事故率もみた方が良いかな、と思いました。広徳寺の交差点事故多いです。
- 廣徳寺の檀家です。お寺の敷地が削られるのは困ります。
- 現状、道路が拡幅されず仮に他に利便性の良い土地が出来れば当地は永遠に発展の芽を摘まれ、今日以上の発展はない!!科学は限りなく進歩し、交通手段も時代とともに発展する。（例）東京都は昭和47年頃千川通り以北を道路整備しようと思ったが反対が予想され、手を付けなかった。豊玉地区は当時区画整理され今日の発展をみている。当然のこととして土地の評価は格段に違う。歴史的には平城京の例もある。
- 環7の立ちのさに合いました。街は分断され、商店街はなくなり、生活環境は悪化。騒音、排気ガスとマイナスばかり。車社会は終わりにしなければなりません。
- 桜台通りのように、あるかないかわからないような歩道の道路は、車専用で通行人のいない街になっている。弁天通りと大門通りは一方通行にすることによって、車と歩行者自転車が共存している。お互いに相手を認めあっていくのが街ではないかと思います。私の関心は広徳寺のことで、タテ3にこの由緒のあるお寺の敷地を削ってつくる必要があるのかと言うことです。
- 道路は現在あれば便利ではなく完成した時に「よい道」でなければならないので私にはこのスピードで変化する時代、はっきり何がよいかわかりません。どんな時代になっても、動くスピードが異なるものは分けて考えるべきと考えます。
- 今70才-80才の思いでの土地が広くなっても昔ながらの商店あるかぎり残して欲しい。
- 現状は歩道がなく、歩くのに非常に神経を使う。自動車、自転車に最低限として、歩道は速く促進すべきだ。
- 1. 平成28年3月に10年以内に着手を目指すと決定された事業のために立退きを要する土地に、今だに進捗許可がおりて、次々と新建物が建設されているのは何故か？ 事業計画者と建築許可者の繋がりはないのか？
  2. 自宅を35年前に再築の際、建設業者から道路拡幅計画があるが、何時実施か不明のため再築した方が良いですよと言われ、現在築35年の建物に住んでいる。
  3. 以上のことから役所のやっていることは判らない、信用できないという見解です。
- 生まれて77年ずっとこの地に住み自動車免許を返納し、徒歩も苦痛になってきた昨今です。早期中止か早期買収を望みます。
- 当計画道路が西武線交差部で27mから19mに急に狭くなるが問題は無いか？
- 半世紀も経とうとしているのに本当に実現するのですか。実感がわきません。
- 50年以上も前から計画のあった道路、今さらなんで…と言う気持ちが大半である。でも50年たってようやくできたなんて道も知っている。喜ばれる道もあれば、そうでない道もある。新しい道も便利なら利用するし、なければないでどうにかなる。それが世の常のようにも思う。でも、便利はもう必要ない時代に入ってきているのかもしれない。
- 過密都市東京の道路計画問題を考えるなら、交通需要についての適切な予測を求めつつ、いつ来ても不思議でない東京直下地震（今後30年の間に70%の確率）→火災続発、のことも視野に入れておく必要がある。阪神淡路大震災時の神戸市長岡区の類焼・大火災。糸魚川での大火の教訓は何か、考えなくてよいのか？ 大局を見失わない視点を望みます。→延焼防止効果、消防車・救急車が通行しやすくなる東京へ！　※しかし以上は夢です。現在の行政は、地域住民の「人権」をかえりみないで道路建設をおしすすめ、と言う存在でしょうね。ゆえに以上は「夢」であり、現在の貴会の運動にまったく賛成です。

用地買収方式／沿道街路整備事業 （都市計画道路が建設される際の二つの方式）

都市計画道路建設では、多くの場合は用地買収方式で行われ、それぞれの敷地が半端に削られます。
これに対して、自治会等を含む協議会を作り国土交通省が定めた沿道街路整備事業とし敷地の交換・売却調整を公的に行う制度もあります。全国的には2001年以降適用例があります。道路建設地の方の生活、出来上がった道路沿道の機能・景観に違いが現れる制度です。



建築制限緩和の推移について

アンケートに際して、複数の方から、道路予定地は3階建不可だった筈だが、最近は**3階建て**ばかり**建**っている？との疑問を受けていますので、解説します。

都市計画施設（道路・公園・河川など）内では原則建築はできず、**建築する**ためには**許可**を得なければなりません。この許可が**都市計画法53条**の**申請**です。そしてどのような場合に許可になるかを示した基準が都市計画法54条です。この基準は東京都の場合平成28年に改正され、優先整備路線では、それまで地上2階建てまでだったのが、地上3階建てまで許可することになりました。したがって、現在は構造として木造・鉄骨・ブロックなどで地下なしの地上3階建てまでが許可基準となりました。こうした許可を得れば他の地域と同様の手続きで建築は可能になります。

しかしこうした建築行為は事業時期未定の間で可能であり、事業承認が下りて着手されれば建築は出来ません。

こうした基準の変化を東京都は「2016年第四次事業化計画」の中で説明しています。以下抜粋します。

都市計画法第54条（許可の基準）
・階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。
しかし、東京都の文章では
「…長期にわたり事業が実施されない場合、以下のような問題が 懸念されます。
・事業実施の時期が不明確であり、地権者及び周辺住民等が生活設計を立てにくい。
・建築制限により、地権者が長期間にわたり土地を有効に利用できない。等」
と、あり緩和が適用されてきています。

〔昭和56 年～平成 16 年 3月〕
商業地域又は近隣商業地域内にある/容積率が300 %以上等の条件※で3階建て可。
〔平成16 年 4月～〕
上記制約（※）がなくなる。
当該区間の事業の実施が近い将来見込まれていないこと 。
（第三次事業化計画優先整備路線外）等の条件（※※）で3階建て可。
〔平成28 年 4月～〕
上記制約（※※）がなくなる。

東京都の文章では、木造3階建てが増えてきている経緯も踏まえて、
「…また、第四次事業化計画の計画期間中において、平成20 年のリーマンショックや平23年の東日本大震災に匹敵するような社会経済状況の劇的な変化が生じる可能性も あります。現在は優先整備路線とそれ以外の路線で建築制限が異なりますが 、こうした変化に伴う新たな課題が発生するなど 、計画期間内に全ての優先整備 路線を事業化する上で、不確定要素が存在することも否定できません。」
と、あり以下等の条件での緩和となっています。
・階数が3、高さが10m以下であり、かつ 、地階を有しないこと 。
・主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること 。
この結果、タテ3予定地は、長く住めるかは不明だが3階建て賃貸経営には適地となっていると思われます。