

## 東京都への質問と回答（4回目）

2019年12月23日に提出した4回目質問状への回答が2020年3月30日付けで郵送されてきましたので、質問・回答を併記掲載します。ゴシック体色文字部分が回答です。

東京都都市整備局都市基盤部 街路計画課長 神子信之様  
東京都建設局道路建設部 道路環境担当課長 上本竜太郎様

放射35号線を考える会 代表 神津真久

日頃都政にご尽力頂き感謝申し上げます。本年3月に回答を頂いてから9か月が経過しました。タテ3周辺では石神井川に面した東面で172号線の工事が進んでいます。また練馬総合グラウンドの改修工事が完了し、練馬区画街路1号線（区施行）はいつでも着手出来る状況に入りました。タテ3着工に向けた環境が整いつつあります。

当会では地権者及び周辺の住民の皆さんがタテ3についてどのように考えているのか、テスト段階ではありますが、アンケートを実施しました。120人程の回答数ですが特徴的な結果が現れました。「現状のまま・大門通りの改善」が7割を占め、都の当初の基本構想である4車線道路と根本的に相入れない答えになりました。また多くの方が今後の日本社会で何故大型道路が必要か説明を求めています。また回答の住民が比較的高齢のため、着工の時期がいつなのか大変気にしています。来年度更にアンケート内容を精査し臨みます。また母数を大きくし、若い方たちにも参加して貰い正確さを追求します。

前回と重なる質問もあろうかと思いますが、回答をよろしく願いいたします。

31 建道建計第 253 号  
令和 2 年 3 月 30 日

放射 35 号線を考える会  
代表 神津 真久 様

建設局道路建設部  
道路環境担当課長 上本 竜太郎

平素より、東京都の道路行政にご理解を頂き、お礼申し上げます。

令和元年 12 月 23 日に提出されたご質問について、下記のとおり回答します。

- 1 前回放射35号線の将来の自動車交通量の推計及び道路の概略設計等の検討を進めるとありましたが、現在どのようになっているのでしょうか。  
また概略設計についても説明してください。

1 今年度も放射35号線（環状7～放射36）の将来の自動車交通量の推計及び道路の概略設計等の検討を進めております。ご説明できる段階になりましたら地域の方々への説明会を開催させていただきます。

- 2 放射36号線が着工されます。買収その他の費用を含めた工事予算は幾らですか。  
2 平成23年度認可取得時において、事業費は約470億円となっています。

3 第4次事業計画の15項目の検証結果の内、4項目がタテ3に該当するので、建設は妥当とされました。予備アンケート調査では結果的に住民の方たちから、これらに対し疑問が出されました。改めて各項目について質問します。

① ①

骨格幹線道路網の形成のために必要とされていますが、この認識は今も変わりませんか。私も35・36号線のバイパスでしかないと捉えています。

アンケート調査は予備段階にせよ4車線への理解は極めて小さいですが、どう認識されますか。骨格幹線道路への賛同は感じられません。この点についてはどう理解されますか。

3-①-① 放射35号線(環状7~放射36)は「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)平成28年3月 東京都・特別区・26市2町(以下「第四次事業化計画」という)」において、今後10年間(平成28年度から平成37年度(2025年度)まで)で優先的に整備すべき路線(以下、「優先整備路線」という。)に選定しています。

放射35号線(環状7~放射36)は、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う幹線道路であることから、第四次事業化計画において、骨格幹線道路網の路線として示しています。また、骨格幹線道路のミッシングリンク(環状7~放射36)の解消や、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全を確保し、地域の安全性の向上等に寄与します。

なお、放射35号線(環状7~放射36)の車線の数は、都市計画に定めておりません。道路計画の策定に当たっては都道における道路構造の技術的基準に関する条例(以下、「道路構造条例」という)に加え、沿道の土地利用状況や環境保全対策なども検討しながら、適切に対応してまいります。

②

またタテ3は経路途中での流出入量は少なく道路ネットワークとして図形的に見ると、高速道路で一部区間のみ拡幅工事をしたようなものです。4車線化しても道路ネットワーク全体の渋滞解消に役立つとは思われません。タテ3が4車線で出来上がった場合、2車線だった場合、タテ3がない場合、それぞれで道路ネットワーク全体の渋滞予測はされるのでしょうか。

3-①-② 今年度も放射35号線(環状7~放射36)の将来の自動車交通量の推計を進めています。ご説明できる段階になりましたら地域の方々への説明会を開催させていただきます。

③ 35・36号線の完成で交通処理機能は十分解決できると考えます。この点は如何ですか。国はインフラの維持管理予算が国家財政を脅かすと認識し、新たな道路着工に黄色信号を出し続けています。

3-② 放射35号線(環状7~放射36)は、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う幹線道路であることから、第四次事業化計画において、骨格幹線道路網の路線として示しています。また、骨格幹線道路のミッシングリンク(環状7~放射36)の解消や、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全を確保し、地域の安全性の向上等に寄与します。

④ 延焼遮断帯効果を全て否定はしませんが、道路の両側を高さ制限いっばいのビル建設で不燃化が図られる必要があります。人口減少が間違いなくやって来る時代に可能でしょうか。特に早宮地域では疑問です。

3-③ 延焼遮断帯としては、「防災都市づくり推進計画(改定)平成28年3月」において示してあるように、必ずしも高層化する必要はありません。

- ④ 都市環境の保全の柱に、排気ガス問題がありましたが、電気自動車時代が目前に迫っています。解決は明らかです。また4車線化すれば大型車両の進入は避けられず、騒音問題に住民は敏感です。現在の静かな生活環境は著しく減退し、練馬区が目指す緑豊かな生活環境にも反します。これらに対する認識を伺います。

**3-④ 放射35号線(環状7~放射36)の車線の数、都市計画に定めておりません。道路計画の策定に当たっては道路構造条例に加え、沿道の土地利用状況や環境保全対策なども検討しながら、適切に対応してまいります。**

- 4 アンケート結果で多くの住民の皆さんが、大型4車線道路の必要性に疑問を持っています。道路構造が決定してからの、説明会では時機を逸します。車線数は検討中と伺っていますが「4車線」も選択肢に入っている以上、「4車線」とする場合の理由をお聞かせ下さい。また大型4車線の選択肢のみとした場合、地域住民との合意形成に予測が困難な年月を要するものと想像されます。多様な選択肢を設けて合意形成を進めることはお考えでしょうか。

**繰り返しになりますが、放射35号線(環状7~放射36)の車線の数、都市計画に定めておりません。道路計画の策定に当たっては道路構造条例に加え、沿道の土地利用状況や環境保全対策なども検討しながら、適切に対応してまいります。**

- 5 アンケートは戸建て中心に進めました。その結果高齢回答者が多くなりました。地権者であるか否かを問わず、決定の早期化を求めています。大よその時期を示すことは出来ないでしょうか。

**放射35号線(環状7~放射36)は、第四次事業化計画において優先整備路線に選定しています。なお、東京都では事業着手に先立ち、地域の方々への説明会を開催し、事業の概要等についてご説明させていただくこととなりますが、現時点で具体的な着手時期は未定です。**

- 6 アンケートでは沿道街路整備事業について紹介をしました。

この事業方法についてどう考えますか。

最近の実施例がありましたらご紹介ください。

何故その方法を採用したのかご説明ください。

**東京都において、近年、沿道整備街路事業を事業化した事例はありません。なお、放射35号線(環状7~放射36)は、街路整備事業で実施を予定しています。**

- 7 2019年4月廣徳寺をお訪ねになりました。道路構造計画の上で参考になったでしょうか。あるとすればどんな点でしょうか。

**現地調査により、都市計画線との位置関係や既存構造物、樹木等の状況を確認することができました。**

- 8 先月小池都知事と練馬区長との間で区政の課題について意見交換が交わされました。

12月11日の区報によれば区長の要請に応え「都市計画道路整備」を積極的に進める点で合意したと、報告されています。タテ3について直接明言してはいませんが、区長の認識では当然含まれているかのようです。練馬区長は第4次事業計画を前倒しして取り組むと議会でも述べています。担当局・課の認識を示してください。

**放射35号線(環状7~放射36)は、第四次事業化計画において優先整備路線に選定しています。なお、東京都では事業着手に先立ち、地域の方々への説明会を開催し、事業の概要等についてご説明させていただくこととなりますが、現時点で具体的な着手時期は未定です。**