

廣徳寺の秋



京都の秋を思わせる楓の赤黄の紅葉が境内に広がります。紅葉掃きは空気を掃くようにふんわりとして幾ら大量でもまったく抵抗がありません。裏山の穴に捨てるのが惜しいくらいです。11月には開進第二小学校の1年生が先生方、自治会のパトロール隊に付き添われどんぐり拾いにお寺を訪ねました。12月には腐りかけた伐採の木の処理をしていたらカブトムシの太った幼虫がたくさん現れました。夏には蛇にも出くわしました。自然が豊かに残っています。大型道路から廣徳寺を守りたいですね。（神津 眞久）

齊藤幸平著 『人新世の「資本論」』からまちづくりのヒントを貰おう

今ブームの齊藤幸平著『人新世の「資本論」』を読んでみました。これからの社会の在り方を考える上でとても参考になる本です。

齊藤幸平さんは、今世界的に注目されている社会経済思想家で大阪市立大学大学院の准教授です。今まで発表されなかったマルクスのノートを読み解き、後期マルクス研究で「ドイッチャー記念賞」を歴代最年少で受賞されています。

人新世(ひとしんせい・じんしんせい)とは、ノーベル化学賞受賞者のドイツ人化学者パウル・クルツェンが名付けた概念で、人の活動の跡が地球の生態系や気候に大きな影響を及ぼすようになった時代を指し、現在である完新世の次の地質時代を表しています。

この本の要旨は、現在は気候危機の時代で自然的限界に来ている。地球上を道路・ビル・農地・ゴミ処理場などすべて人が作ったものが覆い、海洋汚染・プラスチック汚染など自然みんなどこを見ても人の行動の後が見て取れ、人類の生存を脅かすところまで来ている。人間の活動が地球に対してあまりにも大きくなってしまい、気候変動、種の絶滅、砂漠化とかもはや人間がコントロール出来ないところまで来てしまっている。一見何も無いように見えるが、世界的に見ると深刻な事態になっている。これから10年ぐらいで私たちが環境を守るための大胆なアクションを起こせるかどうかで人類の未来が決まってくる分岐点に来ている。私たちの生活は安価な食料や石油の輸入など外部化することによって成り立っていたが

もうそれも出来なくなってきた。別の道を探すところに来ている。

脱成長が作る未来。経済が成長することによって豊かになってきたがその結果どうだろうか？ 今までのままでいいのだろうか？ 立ち止まって、地球環境、過剰労働と搾取、働き過ぎということを考えるならばスローダウンしていった方がストレスが減り、豊かで持続可能な社会ができるのではないか。

資本主義に変わる新たな社会＝コモンづくり
コモンとは何か？共通のもの、共有のもの。
一昔前にあった共有財。しかし資本主義はそれを解体して私有化し商品にしてきた。本来自然はみんなのモノ、それがなければ人は生きていけない。人々の生活に必要なモノをもう一度みんなのモノに取り戻していくことが資本主義に対する対案になる。土地、電気、水、医療、教育、交通いろいろなものをコモンに戻してシェアしていく、それが広がることでコモン型の社会コモニズム＝コミュニズムなる。昔の社会主義革命ではなく、資本主義の中にじわじわとコモンの領域を拡張してコモン型社会＝“市民営化”に変換していく。お金を使わなくても快適で豊かな生活を考えていこう。一人一人がアイデアを出し、未来を作る当事者になり、やり続けていくが大事と。(要 久美子)



コロナ禍でも止まらず、事業強行に拍車かかる

練馬区内
計画道路情報

■外環道 調布の陥没・空洞問題で騒然、危険性表面化

外環道の練馬区間は大泉JTCからシールドマシンから発進していますが、調布のような事態が練馬でも起こるのではないかの不安が広がっています。さらに「大深度法」による工事そのものが不法で住民の権利を蹂躪する本質も浮かび上がってきています。練馬区内では青梅街道ICに反対する住民の運動が続いており、取り消し訴訟で闘われていますが、今回新たに「事業延長認可申請差し止め訴訟」も起こされました。この青梅街道IC部分の用地買収率は他のICがほぼ完了している現在でも29%であり、練馬区内の運動としては驚異的な闘いになっています。

■西武新宿線 立体交差計画 側道、計画道路、駅前整ど多くの問題も同時発生

今年度中に都市計画決定をと急ぐ東京都と練馬区。コロナ禍のもと住民説明会が延期されても「個別訪問」まで繰り広げる執念です。高架化で事業を急ぐ都・区に対し、地下化を含めた検討を求める住民の運動は中野から西東京まで全線に広がっています。また、これは鉄道事業ですが、同時に道路問題であり駅前整備問題であり、まちづくり問題です。

■補助232号線・石神井公園駅南口再開発 地区計画を変更し、タワーマンション建設へ

なぜタワーマンションが必要なのかの問いに「そうしないと採算がとれない」と不動産業者のように平然と練馬区技監が答える再開発。そのため地区計画変更の計画決定にコロナ禍のもとでも邁進する姿は今の練馬区政を象徴しています。補助232号線もその中に組み込まれ、再開発事業として整備するとされています。反対する住民は「再開発事業認可差し止めと地区計画変更決定取り消し」の訴訟を起こします。

■練馬城址公園整備・補助133号線 スタジオツアー施設計画が引き起こす様々な問題

としまえんが閉園になり、都立公園が出来ると思っていたところに突然飛び込んできた「スタジオツアー施設」計画。公園整備計画も出来ないのに樹木伐採・解体工事だけは粛々と進行中。災害時の避難場所はどうなるのか、としまえんの自然はどうなるのか、プールは残せないのか、30数年後の話ではなくすぐこれからのことを、と住民の声が広がっています。この公園整備事業と並行して補助133号線が予定されており、近々住民説明会も予測されます。

コロナ後の地域社会を見据え 都市計画案の見直しを！

調査資料
入手！

タテ3 片側2車線(幅員27~42mを含む)の根拠崩れる 都・区は道路構造やまちづくりについて話し合いの場を設ける努力を！

予測外のコロナ禍やオリンピック延期を受け、都の財政は急速に悪化しています。2020年4月、四名の副知事による「依命通達」で不要不急事業の徹底した見直しが指示されました。都建設局は来期以降のスケジュールをコロナ禍のため未定としていますが、優先事業路線の建設意欲は衰えていません。

行政側の、タテ3は骨格幹線道路網の一環であるとの位置づけは変わりません。けれど7月都とのやり取りの場で、担当者はタテ3がバイパス的な役割との認識を示しました。2016年3月末に決定した第四次事業計画発表時点では都・区ともタテ3が4車線道路との認識を明確にしていた。しかし後に詳述しますが、昨年3月の回答で車線数は未定とし、7月の回答では練馬区の地域的課題として計画は必要、但し放射36号線、事業中の放射35号線とは少し異なる。一般論としながらも幅員の変更、幅員内の道路のずらしは有り得る等の発言がありました。4年前と比べれば認識に変化が認められます。おりしも情報公開請求で明らかになった令和2年度に建設局が民間に委託した交通量推計調査では、H62年時点(30年後=順調に買収・工事が終了した場合の時点)タテ3がいずれの地点でも22000台/日に達しないことが判明しました。片側2車線建設の必要条件が無くなったわけです。国立社会保障・人口問題研究所では2050年総人口10,192万人、2065年8,808万人。野村総合研究所によれば2050年の生産年齢人口は4,720万人で1945年の4,790万人とほぼ同レベルとされています。社会構造の大変化が予想されます。大型道路の需要は確実に下がっています。



1960年代の開1小付近▲



放射35・36号線の工事が進む開1小付近▲

都市計画案変更が行政側の大変な苦勞を伴う事は察しますが、この地域に見合った道路計画に作り替えることを強く望みます。特に幅員の大胆な見直しを要請します。都が主張する、大規模幅員が防火対策上絶対的に有効との認識は、近年疑問視されており、新築住宅は殆どが不燃構造になりつつあります。また行政の後押しがあれば不燃化はより進むに違いありません。長年住み慣れた家を、新築した家を失う犠牲者が一軒でも少ないよう配慮すべきです。また地権者の様々な要求を叶える用地買収の方法を考える必要があります。画一的な線引きではなく、沿道街路事業の面的な整備の観点を取り入れる姿勢が望まれます。練馬区も回答で地域の意見を聞き、まちづくりを進めるとしています。都は道路構造検討から買収期間を含め着工までに一般的には、20年近くが必要と説明しています。着工までの長い時間帯を使い、行政、地域住民がまちづくりと一緒に考える中で道路計画を進めて行くべきです。(神津眞久)

お知らせ

第29回 何よりも人と自然を大切に練馬区をめざす区民集会「まちづくり分科会」

ねりまのまちづくり 道路・再開発、どうなっていく

知って考える…私たちにできることは

- 講演1部 | 都 全体の道路状況 長谷川茂雄さん 都市計画道路問題連絡会
- 講演2部 | 区内各所の状況 5団体からの報告
外環青梅IC/西武新宿線立体交差化/練馬城址公園/石神井公園駅前再開発/大二中(135、232号線)
- 講演3部 | パネルディスカッション

2021年3月6日(土) 開場13:20 開会13:30 ~ 16:00

場所: 石神井庁舎 5階 会議室(石神井公園駅西口から徒歩5分)

主催: 何よりも人と自然を大切に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 FAX-03-3994-9213 nerimakusyokuro d01.itscom.net

参加無料・参加人数上限有り、要予約

★ 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 no.12
ニュース
2021年2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年以内に着手としました。



■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見たら、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



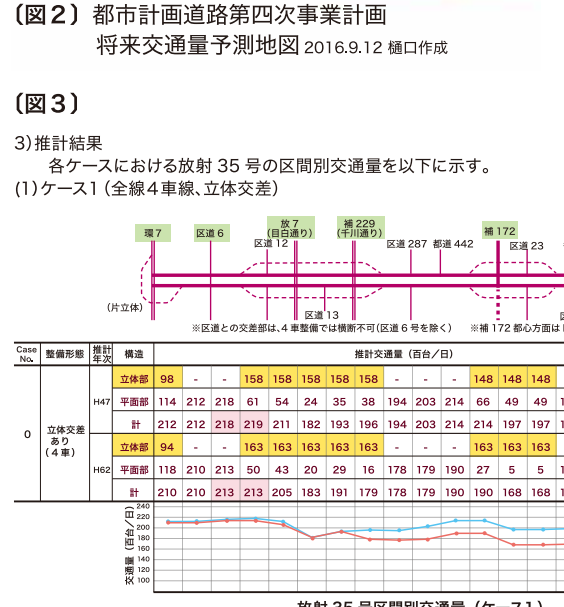
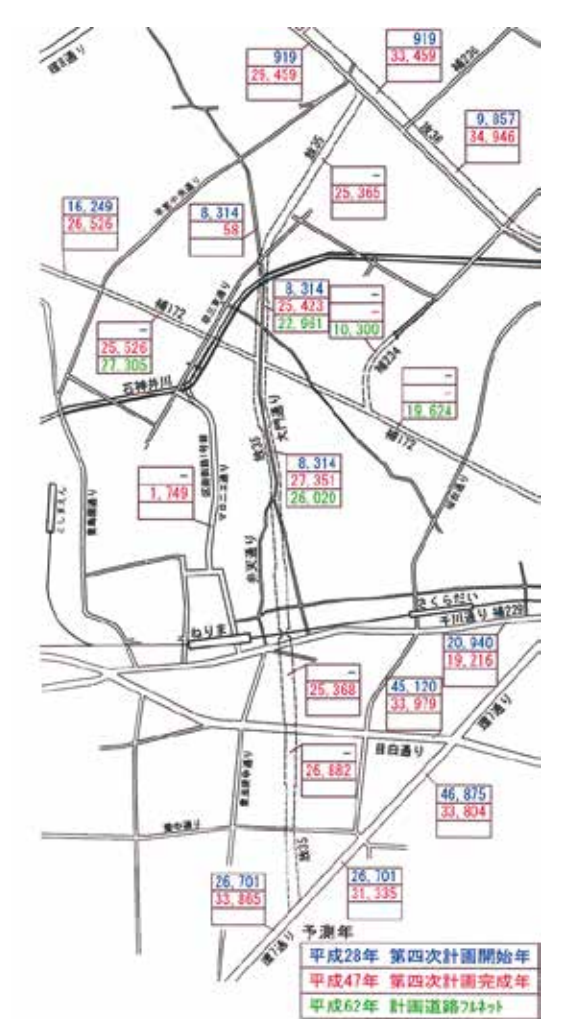
開示請求で情報入手、推計交通量大幅減、4車線・立体交差の根拠なし、都市計画決定を変更し全面的な見直しを!!

放射35号線(タテ3)はまだ事業化に至っていません。しかし事業化に向けた検討作業は継続されて来ました。その作業とは何か、私たちは都建設局への質問状の中で明らかにするように求めてきました。そして3回目回答で「将来の自動車交通量の推計と道路の概略設計等」であることを明らかにしました。それを受けて、私たちは情報開示請求で検討過程の資料を昨年入手しました。さらに「交通量推計報告」の最新版を今年2月に入手しました。



① 交通量推計調査は何のために行うのか、どう使われるのか。
「交通量推計」は計画されている道路が完成すればどの程度の需要・交通量があるかを推計し、車線数、交差点形式、幅員構成など道路設計の基礎となるデータです。車線数について都建設局は「2車線と4車線の判断ラインは22,000台/日である」と明快に回答しています。そして2車線の場合の交差点は立体交差ではなく平面交差が原則となります。さらに立体交差がなくなれば側道が必要でなくなり、その分幅員が小さくなります。
放射35号線(タテ3)は2016第四次事業化計画で優先整備路線に選定されました。そこでは骨格幹線道路であり、多車線道路(4車線以上)と位置付けられました。(図2) またこの時の将来交通量は最多箇所まで27,351台/日となっています。(図3) このことについて都建設局は都市計画では車線数を決めてはいないが4車線を想定して幅員を決めたと思われると回答しています。
以上のことを踏まえて、入手した「交通量推計報告」を検証します。

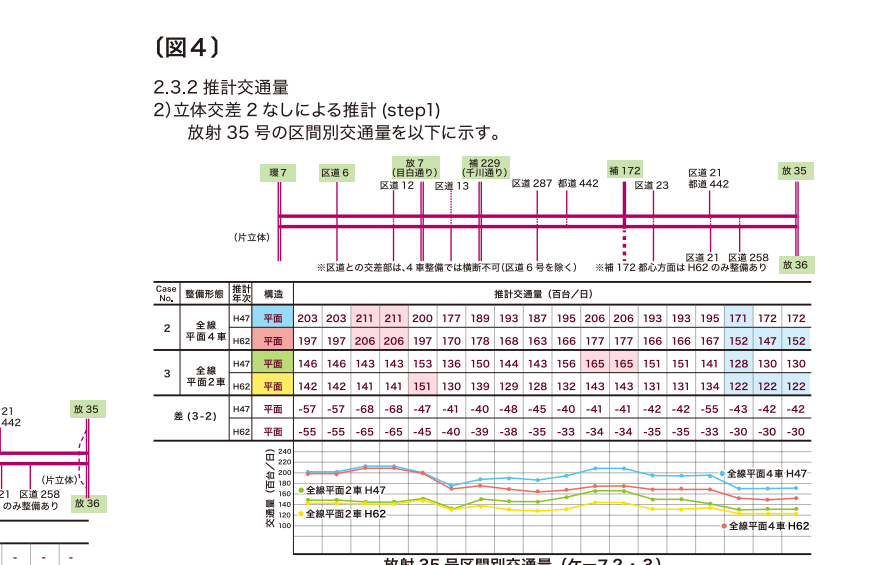
② 全てのケース、全ての調査点が22,000台/日以下、4車線にする根拠が妥当ならず
■報告書では検討方法として、4車線・2車線・立体交差・平面交差・区間などを組合せ、様々なケースを設定し検討しています。その一部ですが、(図4)は現在の計画である4車線で交差点立体交差ありの推計です。(図5)は全て平面交差とし4車線の場合と2車線の場合の予測値です。4車線を設定すればより多くの車が流れてくるのが予想され、それに立体交差を加えれば交差点の処理力が増えますのでさらに多くの車が予想されます。そうしたケースを設定しても報告書では豊玉区間の21,800台/日が最大であり、早宮区間では17,100台/日です。検討したすべてのケースで22,000台/日を超える箇所はありませんでした。4車線にする根拠はなくなりました。
■この表から見えるもう一つの側面は区間毎の交通量予測に大きな差があるということです。どのようなケースでも早宮区間が著しく少ない予測になっています。2016年の第四次事業化計画公表時はタテ3の役割として、川越街道・新大宮バイパスからの大量の交通処理を担うと説明されました。しかしこの予測は、タテ3に流れるのは少なく放射36号線へ流れていくという私たちの見解のとおりになっています。逆にこの道路建設により豊玉地域にさらに大きな負担を強いることになると思われます。
■この最新の報告で特記すべきは「広徳寺」が具体的に登場したことです。この報告書ではどの区間をまず整備するかの「段階整備ケース」も検討していて、その区間図に明示されています。私たちは「ぜひ広徳寺を見に来てください」と都建設局をお誘いもし、実際見に来られています。広徳寺部分の整備は建設局内部においても議論の対象となっているのは間違いのないようです。



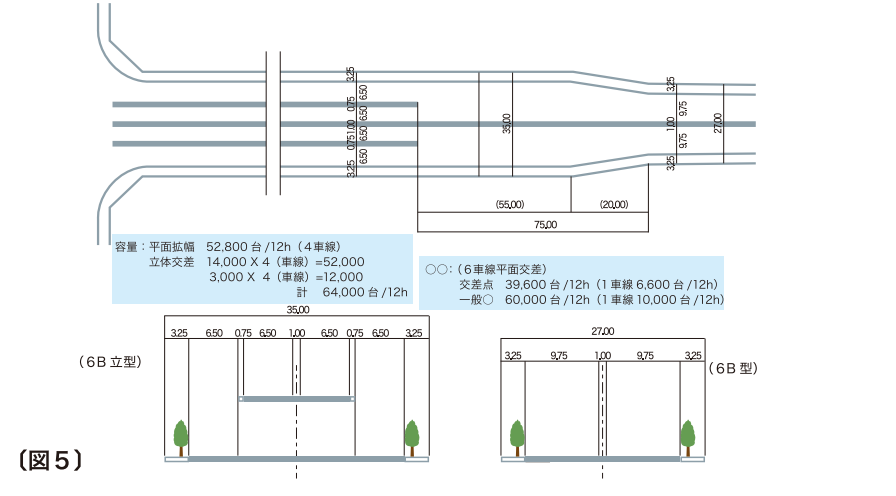
【既定計画による整備について】
▶ 区間交通量は、H47:17,000~21,800台/日、H62:16,100~21,300台/日である。
▶ H47、H62ともに、交通量が最大の区間は「区道6号~区道12号」間である。

③ 4車線の根拠が無くなると、立体交差計画が消え、35m幅員の根拠も消える
この情報開示資料の交通量推計は、車線数とともに交差点の構造についても重要な事を示唆しています。交差点の構造について道路設計の基準である「道路構造令」では【車線の数4以上である普通道路が相互に交差する場合においては、当該交差の方式は立体交差とするものとする】とあります。4車線の根拠が崩れたことは立体交差の根拠も崩れたこととなります。左(図1)にあるタテ3全線のうち立体交差で計画されているのは4か所です。タテ3の一般部計画幅員は27mですが、その4か所の幅員は35m、42mとなっています。この計画幅員の根拠も崩れることとなります。
西武池袋線との交差点は、計画では西武池袋線が地上線であることを前提にした立体交差のままになっています。しかし西武線が先に立体化したためにタテ3は地上の平面交差にせざるを得ない事態は既に現実化しています。したがって西武線との交差点部分も含め全て交差点の都市計画変更が必要になります。
さらに、報告書では交差点需要の検討もしています。もしタテ3が完成しても交差点需要は最大0.761で交通処理に問題はないとしています。そうした面からも立体交差の根拠はないこととなります。

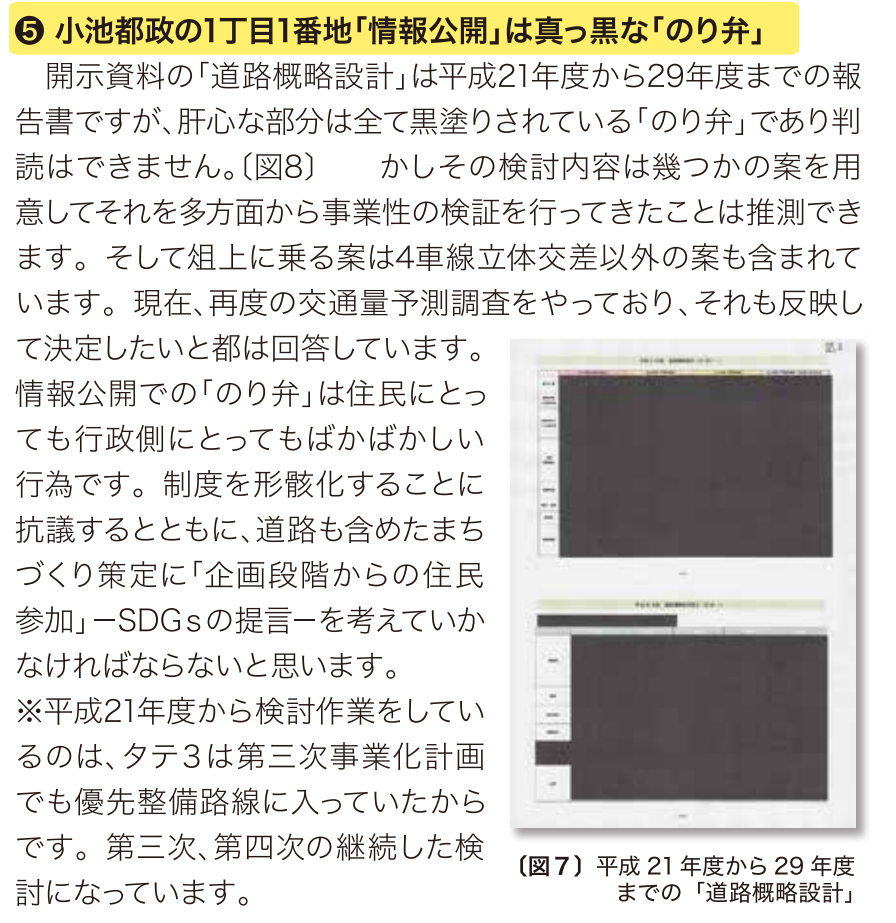
④ 「タテ3」はなぜ幅員27mなのか・・・昭和41年の6車線モデルをそのまま使っていた
現在の計画幅員一般部27m、交差点部35mはなぜその幅員で計画決定になったのか。それを示唆する資料がもう一つの開示資料「道路概略設計」にあります。(図6)なんと6車線の一般部モデル27mであり、立体交差点部モデル35mに基づくものでした。そして交通量は60,000台/12時間というさまじい交通量を想定しています。開示資料にはこの一枚だけ載っているのですが、このモデルの出処があります。東京都公文書館にある「東京都市計画街路調査特別委員会の報告書 昭和41年3月」の中にある「街路の標準断面図」のひとつです。(図7)この報告書は昭和41年であり、タテ3が都市計画決定されたのも昭和41年です。昭和41年は都市計画道路の見直しが行われ、現在ある都市計画道路の多くがこの年の前後に都市計画決定されています。時代背景はモータリゼーションが謳われ高度経済成長へ突入しようとしていた時代です。そうした経緯の計画がそのまま今日まで継続されて来たのです。この一般部27m、交差点部35mという計画幅員は車線数から見ても、交通量から見ても、そして時代背景から見てもその根拠を失っています。全面的な見直しと都市計画決定の変更が求められます。



【全線平面交差での整備】
■全線平面4車線(ケース2)
▶ 区間交通量は、H47: 17,100~21,100台/日、H62: 15,200~20,600台/日である。
▶ H47、H62ともに、交通量が最大の区間はケース1同様、「区道6号~区道12号」間である。
▶ ケース1との比較では、交差点の立体部がないことにより交通量が減少している。
■全線平面2車線(ケース3)
▶ 区間交通量は、H47: 12,800~16,500台/日、H62: 12,200~15,100台/日である。
▶ 交通量が最大の区間は、H47で都道442号~補助172号間、H62で区道13号~千川通り間である。
▶ 平面4車線整備(ケース2)に比べ、H47: -4,000~-6,800台/日、H62: -3,000~-6,500台/日とすべての区間で交通量は減少している。



⑤ 小池都政の1丁目1番地「情報公開」は真っ黒な「のり弁」
開示資料の「道路概略設計」は平成21年度から29年度までの報告書ですが、肝心な部分は全て黒塗りされている「のり弁」であり判読はできません。(図8) かしその検討内容は幾つかの案を用意してそれを多方面から事業性の検証を行ってきたことは推測できます。そして組上に乗る案は4車線立体交差以外の案も含まれています。現在、再度の交通量予測調査をやっており、それも反映して決定したいと都は回答しています。情報公開での「のり弁」は住民にとっても行政側にとってもばかばかしい行為です。制度を形骸化することに抗議するとともに、道路も含めたまちづくり策定に「企画段階からの住民参加」-SDGsの提言-を考えていかなければならないと思います。 ※平成21年度から検討作業をしているのは、タテ3は第三次事業化計画でも優先整備路線に入っていたからです。第三次、第四次の継続した検討になっています。



⑥ 地域の声を聞き計画の全面的な見直しを求める
開示資料に含むものではありませんが、都建設局との話し合いでは、タテ3は骨格幹線道路ではあるが、より地域的な課題解決を重視すべき路線との見解も都は示しています。現在の都市計画決定内容は全面的にその根拠を失っています。地域のまちづくりの声を踏まえ、全面的な見直しをし、都市計画決定の変更を求めていきたいです。(樋口学)