

【説明資料】

開示資料から明らかになった「都市計画道路第四次事業化計画」の重大な問題点について

2016年5月25日
日本共産党東京都議会議員団

東京都は、おおむね10年間で優先的に整備すべき都市計画道路の路線を定めた「東京都における都市計画道路の整備方針（第4次事業化計画）」を、3月30日に決定・公表しました。

計画（案）は、昨年12月18日に発表され、今年2月10日までパブリックコメントが公募されましたが、地元住民から強い反対の声があがり、地元議会としても見直しの意見書や陳情が採択されている路線が数多く優先整備路線にふくまれています。

日本共産党都議団は、都民に対して説明責任をはたすために必要な資料について情報公開を繰り返し求めたものの、1ヶ月半も延長され、計画決定・公表翌日の3月31日によようやく、未整備路線一本一本の検証結果のリストや、策定過程での有識者の意見などを納める議事録などの重要資料が開示されました。（開示資料のリストは資料①、検討体制は資料②）

開示された資料の分析を通して、以下のような重大な問題点が明らかになりました。

（1）「交通量減少時代の到来」のなかで、「道路はいらない」という世論が起きないように配慮していた

第四次事業化計画は、将来を展望した中期的な都市計画道路の整備方針であるにもかかわらず、最も基本的なデータであるはずの将来の交通量の見通しについての記述が皆無です。「人口減少」という表現はありながら、交通量については近年の動向も、将来の見通しにかかわる表現もないことには、都民からも疑問がだされていました。

この点については、開示資料によれば、計画策定初期には、都として「策定の際のポイント」に「人口減少、交通量減少時代の到来に備えた道路整備のあり方」（※下線・ゴシック体は、日本共産党都議団による。以下同じ）をあげていたのです（資料③）。同時に、その一方で、掲げられた「交通量減少時代」という文言について、「人口減少、交通量減少時代を見据えた理念とあるが、ここが第三次の時と大きく異なる点だと考えている。社会的に、道路はこれ以上不要なのではという意見につながりかねない部分なので、道路の機能・役割から必要性を主張することは重要な部分」（都市整備局企画担当部長）、「『交通量減少時代の到来』という表現は、短絡的に読むと、道路整備は縮小なのかと言われるのではないか」「今後、公表する資料等には、誤解の無いように、もう少し配慮した表現で盛り込む方がよいのではないか」（世田谷区部長）など、都や区の幹部職員から、道路不要の都民世論が引き起こらないよう、表現に気をつけたり、交通量以外の道路の役割を強調したりするよう求める意見が噴出していたことが判明しました（資料④－1～3）。

都自身が「交通量減少時代の到来」という認識があり、「策定の際のポイント」とな

るという認識があったにもかかわらず、行政関係者の内部討議を通じて、都民から道路不要論が出てこないよう意識的に記述を削除していたならば、策定にあたっての基本姿勢として重大であるといわざるをえません。

(2) 有識者から計画の基本に係わる部分に疑義が呈されていたことが明らかに

都は、15もの検証項目を設定し、その1項目でも該当すれば存続とするという形で未整備路線の必要性の検証をおこない、また、都自らが施行する優先整備路線（都施行優先整備路線）については、「骨格・交通・防災・安全」という4つの選定基準のどれかに該当することを前提として選定しました。（資料⑤、⑥）

ところが開示資料からは、その基準について、アドバイザーとなる専門家からもたびたび疑問が出されていたことが判明しました。

①幹線道路整備で通過交通が減り、地域内の安全を確保できる、という都の主張に対する専門家からの疑義に、都も「道路整備と事故件数との因果関係を明確に示すものはない」と認めていた（優先整備路線の選定項目）

都施行の優先整備路線の選定項目の一つである「安全」は、「生活道路の通過交通を幹線道路へ誘導」することにより、「地域の安全性を向上する」というもので（本文 p. 56）、今回の計画で新設された項目です。

139の都施行優先整備路線のうち、「安全」を主たる選定理由として選ばれたのは19区間にのぼり、うち7区間は「安全」のみが該当項目になり選定された区間です。そのなかには補助92号線（北区・荒川区）や小金井3・4・1号線（小金井市）など、地元住民や議会から反対や見直しが求められているながら選定された区間もあります。

この選定項目については、警視庁が公表している人身事故マップをみても、交通事故は、自動車交通量の多い幹線道路が、生活道路を大幅に上回っており（資料⑦）、地権者をはじめとする都民からは、幹線道路をつくれば、むしろ地域内に事故を呼び込むのではないかと、という疑問の声があがっていました。

開示資料の議事録要旨でも、「幹線道路を整備すれば、通過交通が排除され、事故が減る」という主張には、専門アドバイザー会議において、専門家から再三、疑義が表明されており、これにたいし、都自身が「道路整備と事故件数との因果関係を明確に示すものはない」と答えていたことが明らかになりました（資料⑨）。都自身が因果関係も把握していないのに、安全という選定項目を設定すること自体、大問題です。「安全」を理由に選ばれた区間は、見直されるべきです。

しかも開示資料から、都内の住居系地域のうち、事故の発生率が高い上位50%以上（11件/平方キロ・年）という広大な地域については、どこでも「安全」を理由とした都市計画道路整備が可能になるような条件設定となっていることが判明しました。1平方キロあたり年間11件という交通事故発生率は、警視庁が公表している「交通事故発生マップ」でも、最も低いランクであり、これがはたして事故発生率が高い地域といえるのかも疑問です。また、事故発生率はどのデータをもとに計算したのかどうか、生活道路だけではなく、広幅員の道路上での交通事故をふくめた計算になっているのかどう

かも、明らかにすべきです。

② 1日6000台以上の交通量が見込まれる区間は都市計画道路として存続させるといふ都の方針に対し、専門家から「根拠の補強」が求められていた（必要性の検証項目）

必要性の検証基準となった15の検証項目のうち、「検証項目5 交通処理機能の確保」は、将来交通量で1日あたり6000台以上通ると見込まれる区間については、都市計画道路として存続させるといふものです。しかし、その根拠については、第四次事業化計画本文では、「道路の最低限の規格として2車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（1日あたり1万2000台）の半分として1日当たり6000台を設定」したと書くのみです。すなわち、6000台という交通量が交通容量1万2000台の2分の1であるという数学的な関係をいっているだけで、なぜ「交通処理機能の確保」に交通量6000台以上の都市計画道路が必要なのか、根拠が示されていないのです。

ところが「必要性の検証データ」から、「1日6000台以上の交通量」という検証項目には、1505区間中1279区間と実に85%の区間が該当していることがわかりました。15の検証項目中「1日6000台以上の交通量」という1項目にしか該当せず、仮にこの検証項目がなければ廃止対象となる区間も、区部で37区間、多摩地域では94区間あり、合計で100区間を超えています。

わが党の、1日6000台を超える道路が廃止される場合、地域にはどのようなデメリットが生じるのかとの追及に、都は「この台数以上の需要がある地域で整備されない場合には、周囲の交通の渋滞が緩和されず、また、住宅街などに通過交通が流入し、自転車や歩行者の安全が確保できなくなると考えております」（3月15日都市整備委員会）と答えましたが、そもそも渋滞があるのかどうか、整備によってその渋滞を解消したり、自転車や歩行者の安全を確保できるのかどうか、都は根拠を示せていません。

このため、「アドバイザー委員会の先生方から根拠を補強した方がいいと指摘されている。さらに根拠を補強する方向で考えている」（都市基盤部街路計画課長）などと専門家から根拠が不十分だと指摘され、都も根拠の補強を考えていたことが判明しました（資料⑩）。ところが、第四次事業化計画の最終的な決定文書や開示資料を分析しましたが、「根拠の補強」に当たる部分は見受けられず、1日6000台以上の交通量という検証項目は、「未整備路線を廃止にさせない」ための項目といわれても仕方ありません。

③ 「検証項目15 地域のまちづくりとの協同」について、地域の人たちの意向を丁寧にくみあげるしくみになっているのか、専門家からくり返したされていた

「検証項目15 地域のまちづくりとの協同」は、都から区市町にたいし、地元の区市町として地域のまちづくりとして位置付けている路線について照会し、そこであげられた区間を該当区間とするものです。

15の検証項目のうち、この1項目しか該当しなかった路線は、都内100区間近くにのぼります（区部28区間、多摩地域67区間）。さらに、「1日6000台以上の

交通量」という項目と「地域のまちづくりの協同」という2項目だけしか該当しなかった区間も100区間近くにのぼります（区部34区間、多摩地域63区間）。

しかし、地元の区市町は、都への回答にあたって、当該地域住民等から意見を聞き取ってはいません。専門家からも「地域のまちづくり」を入れているということは、都や自治体という観点より、もっと小さな地域の住民の主体的意見などを取り込もうとしていると思う。地域の意見を丁寧に反映するスタンスを取るべきとの意見が出されています（資料⑫）。

先にあげた補助92号線（北区・荒川区）も、15の検証項目のうち、「地域のまちづくりとの協同」のみに該当して存続となっていますが、「地域のまちづくりとの協同」どころか、荒川区内では地域の大多数の世帯が整備見直しを求める署名に賛同し、地元15町会がそろって反対しているのです（資料⑪）。

※1日6000台以上の交通量という検証項目5、地域のまちづくりとの協同という検証項目15の二つの項目のどちらにも該当しなかった区間は94区間だけです（未整備区間のうち6%）。一方、この2項目のどちらか、もしくは両方以外に該当項目がなかった区間は323区間（区部99区間、多摩地域224区間）にのぼります。この検証項目自体のあり方が見直されれば、未整備区間の存廃は現計画から大きく変わる可能性があります。

④「歴史的建造物」や「新東京百景」にアクセスするための都市計画道路は今後も必要だとする都の方針に対し、専門家から「駐車場がある」と疑問が出されていた

歴史的建造物や新東京百景については、そもそもそれらの建造物や地域では駐車場がないかあってもごくわずかであり、管理者が公共交通や徒歩で来訪してほしいといっているところが少なくありません。歴史的建造物へのアクセスを理由に都市計画道路を整備した場合、駐車スペースがない、管理者も迷惑する、といった事態を招きかねません。

専門家からも、「歴史的建造物へのアクセスについて、観光が目的となり、駐車場まで捉えた指標が必要となる」とただされたものの、都は、この指摘に対し、「観光施設における駐車場は、各施設が整備するものであり、今回の整備方針の策定趣旨とは異なるため、駐車場や駐輪場を含めた計画を策定することはしない」（第2回都・区策定検討合同会議、参考資料）と述べ、この点からも地域の実態や当事者の要望などおかない一方的な検証であることは明白です（資料⑬）。

（3）「第四次事業化計画策定」をめぐる都の隠ぺい体質が、改めて浮き彫りに

日本共産党都議団は、未整備路線がどんな理由で残され、優先整備路線がどんな理由で選定されたのか、路線ごとのチェックリストや、専門家会議、都と区市町間の調整会議、都庁内の会議録について、2月1日に開示請求を行いました。開示決定期限は2週間であることから、本来なら2月中旬にはこれらの資料は出され、2月下旬から3月末に開催された都議会第1回定例会での質疑にあたっての基礎資料となるはずでした。

しかし、都は、「開示請求に係わる公文書に都以外のものに関する情報が記録されて

いるため、当該都以外のもの（※区市町）に対し意見照会を行うため」との理由で、開示決定期限を1ヶ月半延長し、ようやく開示されたのが、第四次計画の決定・公表の翌日、3月31日でした。区市町の意見などの資料なら無条件で開示するのが当然で、調整など必要ありません。議会での追及をおそれて、開示を引き延ばしたと言われても仕方ありません。

路線ごとの将来交通量や道路混雑度のシミュレーションについても、3月31日の都市整備委員会で、我が党の質問にたいし、都は「将来交通量あるいは混雑時の平均旅行速度、混雑度などについて算出」したと答弁し、算出していたことを初めて明らかにしましたが、開示されたのは、第四次事業化計画の決定から1ヶ月以上経過した今月23日です。

また、3月31日より前に開示された文書の重要部分は、黒塗り（非開示）となっていたことも重大です。そのなかには、「安全」に係わる専門家と都との重要なやりとりがあり、「幹線道路を整備すれば、事故が減少するということに因果関係はあるのか」という専門家の質問に、都事務局の「道路整備と事故件数との因果関係を明確に示すものはないが、生活道路では安全な道路が整備されれば事故が減るという前提とした」と、根拠抜きの回答をした部分もあります（資料⑭）。

以上のように、重要な議論や資料が都民の目から隠されて、計画策定が進められ、決定されたことは重大です。

（４）全国的に道路の大幅な見直しが進められている中で、半世紀以上前の都市計画に固執する東京都の異常

現在、未整備となっている都内の都市計画道路は、そのほとんどが終戦直後に戦災復興計画として決定されたもの、もしくは、高度成長期に都市の拡大を前提に決定されたものであり、決定後70年から半世紀以上が経過しています。まちの様相も社会経済状況も当時から大きく変貌しています。しかも、1968年以前の都市計画法（旧法）では、地権者をはじめとした住民の意見を計画に反映するシステムはありませんでした。地権者や周辺住民は、半世紀以上の長きにわたって立ち退きや環境悪化の不安に脅かされるとともに、私権を制限されています。

都市計画道路の整備について他県他都市をみると、長期にわたり未整備となっている都市計画道路は大幅に見直し・廃止し、新規の大型道路予算を大幅に削減する流れが生まれています（資料⑯）。大阪府は280路線386km、京都府は105路線112km、福岡県では100路線132kmを廃止しています。その中心部である政令市の幹線道路整備予算をみても、今年度予算は7年前（2009年度）より、大阪府は71%、京都市は75%、福岡市は47%も都市計画道路関連の整備予算を削減しています。

ところが東京都では、前計画まで5路線5.4kmの廃止にとどまり（廃止予定も含む）、今回の計画でも、都が廃止の検討対象としたのは、9路線4.9kmにすぎません。道路整備予算も今年度が2000億円近くへのぼり、2009年度比で42%増となるなど、縮減する姿勢はありません。

日本共産党都議団は、新規の都市計画道路整備については、都民に必要な資料を示し

た上で、都民参加で検証をおこない、不要不急の都市計画道路については重いきった見直しを行うこと、削減した予算を都民の暮らしや福祉、あるいは公共インフラの点検・改修にあてるべきことを改めて主張するものです。

以上