



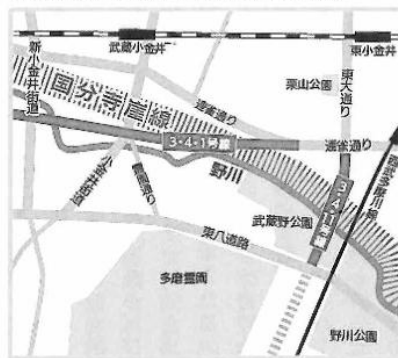
3・4・11号線が計画される野川近く。右側にはけ

3・4・11号線は、はけと野川を南北に縦断する計画です。両都市計画道路を追及する市議の一人だった白井氏は、市長に当選したら都に対して中止を申し出ると訴えていました。しかし当選後、市として計画中止を求める根拠を説明する必要があるとし、都への申し入れを保留。小金井市独自の都市計画道路の必要性の検証を行うことと

なったのです。市独自の必要性の検証は、昨年行われ公表されましたが、それは「3・4・11号線の事業化の必要性が高い」という驚くべきものでした。実態と合わず、事業化先にあるものの検証だと議員、市民からも批判がきます。

すると市長は、市独自の検証結果を受けて市長による「総合的な判断」を下すと表明します。市民の紹介で野生動物保全生態学の専門家からも聞き取りを行います。でも都市計画道路が野川の「はけ」に与える影響を指摘されました。ところが二月に出された「総合的判断」による市長報告は、3・4・11号線は「一旦中止」を求めることとしたものの、3・4・11号線の「必要性は否めない」という結果となっていたのです。そこからまた波乱が起きます。報告書の中に専門家の話も出てきますが、計画の見直しを「決然と主張すべきである」と話した部分が省かれた上、無断で公表されたと専

都市計画道路 小金井3・4・11号線と3・4・11号線



公約覆す小金井市長 説明会は紛糾

八月上旬、小金井市の五つの小学校で行われた「都市計画道路に関する市民説明会」には述べ四四三人が詰めかけ、大変紛糾しました。毎回時間延長となり、五時間の会もあったとのこと。二〇二二年一〇月の市長選で都市計画道路3・4・11号線、3・4・11号に反対し、当選した白井亨市長が、今年二月、3・4・11号線については

「必要性は否めない」と主張を覆したことにより、大変な混乱が起きています。

湧水地破壊する都市計画道路

いったい何があったのか、現在までの経緯をかいつまんで紹介します。この二つの都市計画道路は二〇一六年「第四次事業化計画」で優先整備路線に選定されました。優先整備路線とは「一〇年間で事業化（用地買収など）を開始すべき路線」であり、これに選定されることは道路整備にむけて重大な一歩となることを意味します。今回の市長の判断は、優先整備路線となっていた3・4・11号線を事業化する方針を固めたことなのです。二つの都市計画道路は国分寺崖線（はけ）と湧水が流れ出る野川、武蔵野公園の草原、国指定の自然再生区域を破壊する計画として、市民や専門家から厳しく批判されてきました。3・4・11号線は「はけ」を東西に横断する計画で、

原田あきら
(党東京都議会議員)

住民運動が問う東京都の都市計画道路 ——小金井市・杉並区を中心に

●暮らしの焦点

け、新たな市長報告が九月一九日に提出されました。ここでも同じ判断が下されたことに多くの市民は納得していません。しかし、東京都への要望内容には「性急な進捗を望まず、事業課題を精査すること」、「生物多様性地域戦略も踏まえ影響が大きい場合は、設計、施工方案の見直しを含め検討すること」などの文言が加わりました。まさにせめぎあいの重大局面となっていました。

住民参加で検証する杉並の試み

ところ変わって杉並区では二〇二二年、岸本聡子区長が誕生しました。小金井市と同じく、住民に支えられ、押し上げられた岸本区長は、その公約に区内の都市計画道路の見直しを掲げていました。選挙結果は（現職）田中良氏と一八七票差という、僅差の勝利となりました。翌年の区議会議員選挙で自民党が大敗し、岸本区長を支持する区議が大幅に議席を増やしたものの、

過半数には達せず、難しい舵取りを迫られています。当選当初から、岸本区長は、批判的な人の意見もしっかりと聞き、公約を実現する道を探るとしており、多くの区民と課題を共有し議論を深める「対話」によるまちづくりに取り組んできました。住民と行政が膝詰めで意見交換する場（仮称）「デザイン会議」などは、地域住民から運営委員を募り、会の持ち方に至るまで住民と区で決めていく形式を取っています。

杉並区は小金井市と同じく、都市計画道路について区独自の必要性の検証を行っています。これもまた都市計画道路の整備効果を強調する調査結果となりました。道路ネットワークの構築や防災上の観点が強調される一方、道路を整備することで喪失する地域資源には光が当てられていません。

しかし、ここから岸本区長の本領が発揮されます。商店街の魅力や賑わい、街並み、歴史や文化などは、区民

生活にとってかけがえのない地域資源であるとし、これらについて区民同士の議論や行政が聞き取る場が無かったとして「対話の場」をつくることに力を入れていと表明。今後、デザイン会議の話し合いの中で（地域資源に関する）専門的な調査研究が提案されれば、それに応えられるよう準備する、との認識も示しています。小金井市長による「総合的判断」とは一線を画す試みが行われている真つ最中なのです。

大本に東京都の事業化計画が

こうした杉並区の取り組みが実際に区政や都政に影響を与えることができたのか。そこで今注目されるのが今年度中にも策定されるといわれている東京都の「第五次事業化計画」です。日本でも初めて事業化計画が策定されたのは一九八一年の東京都でした。戦後の混乱期、戦災復興院が住民合意もなく策定した都市計画道路。それゆえに何

十年たっても塩漬けになった路線が多数残っていました。現実性や有効性が乏しい道路が多かったわけです。計画区域では建築制限がかかるため堅固な建築ができないなど、時代とともに都市計画道路の問題性は深まっています。見直しを求める世論も高まります。そのような中、東京都は数ある路線の中で優先すべき路線「優先整備路線」を選定して、一〇年間の事業化を目指すという、計画期間と整備目標を明確にした「第一次事業化計画」を策定したのです。予算も人も集中して道路整備を進めていく方針です。これ

がきっかけとなり、全国で都市計画道路の整備が喚起されました。バブル崩壊後も東京都の事業化計画は発表され続け、二〇一六年に策定された現計画が第四次計画、現在、年度内の策定が進められているのが第五次計画です。優先整備路線に選定しても何十年も事業化できない路線がいくつもあり

ます。一方で、強引な道路整備に大きな

批判も起きてきました。そうした声に配慮して、第四次事業化計画では路線の廃止や見直しも検証、実行されることとなりました。しかし微々たる見直し・廃止にとどまり、ほとんどの都市計画道路は温存されることになっています。都市計画道路の延長は二〇二三年度末時点で約三二〇〇km（うち完成は約二一〇〇km）にもなります。

さらに道路が必要なような計画

現在、第五次事業化計画の年度内策定に向け、各自治体がどの路線を優先整備路線にすべきかなど都に対して態度表明をする時期に入っています。その逆に、この路線は優先整備路線から外してほしいという姿勢も示すことができるわけです。そのような都と自治体の議論の前提とすべく、東京都が七月末に発表したのが「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）中間のまとめ」です。この「中間のまとめ」には優先整備路線を決定する「基本理

念及び基本目標」、「検証項目」、「選定項目」が公表されています。「基本理念及び基本目標」では「東京を取り巻く社会情勢の変化」として「激化する国際競争」「時代に合わせた道路空間の利活用」「物流需要の増加」など、いかにも道路を造りたいといわんばかりの文言が並びますが、一方で「気候危機の深刻化」「人口減少と少子高齢化」「ポストコロナ」など道路や車の必要性が問われる情勢変化も示されます。しかし、本文を読むと「気候危機の深刻化」では豪雨で冠水する道路や、沿道の法面が崩壊した写真が掲載され、さらに道路が必要かのように描かれ、「人口減少と少子高齢化」ではコミュニティバスやデマンド交通が増える可能性があるから道路が必要だという理屈が展開されます。大きな道路が造られればヒートアイランド現象がさらに加速します。人口減少に伴って交通量はほとんど減ってきているのに、高齢者や住民の足の確保や、バス

ルートのために道路が必要だという話にすり替えられているのです。現時点でバスの減便廃止を放置している都がどの口で言うのかと指摘せざるを得ません。「東京の道路を取り巻く課題」という項目では「交通渋滞の解消」が掲げられています。が、「中間のまとめ」には、この間記録されてきた相当規模の車両交通の減少が全く資料として出されていません。京都府などが都市計画道路見直しの方針を示す根拠として、パースントリップ調査（都市における人の移動に着目した調査）を用いて、車両交通がほとんど減っていることを示しているのとは大違いです。必要な資料は提示せず、どんな情勢の変化や現状の課題も、道路整備の理屈に捻じ曲げられてしまうのです。

都市計画道路めぐる政治の岐路

二〇一六年の第四次事業化計画では、路線ごとの必要性が一五項目にわたって検証されました。しかしこの検

証項目は必要性を見極めるものではなく、逆に「必要性」を与える検証作業になっていたのです。つまり一五の検証項目のどれか一つにでもひっかかれれば「必要性」が認められてしまっていたのです。今度の「中間のまとめ」では検証項目は一〇に減らされたものの、重複するような項目をまとめただけで、結局多くの路線が検証項目のどれかには適合するような項目となっています。たとえば「交通処理機能の確保」という検証項目は、都市計画道路の計画交通量が一日一万二〇〇台という設定であるにもかかわらず、予測交通量が一日六〇〇台でも、スムーズな交通を確保と必要性の検証をクリアできてしまうのです。街を壊し、住民を追い払っておきながら、ガラガラの道路ができる…それでも、必要性が確認された」とされるわけです。

そして大事なことです。が、「中間のまとめ」ではこれまでの事業化計画が計画期間を一〇年としていたのを、一

五年に延ばしています。反対ばかりで滞る優先整備路線を、より長い期間で事業化しようとするものです。さらには、昨年三月「建設局土地収用制度適用基準」の運用から「事業用地の取得は、任意折衝による円満解決を原則とする」という文言を削除しています。強引で非民主的な道路整備事業が危惧されています。

ここまで振り返ってきたように、東京都の都市計画道路をめぐる政治はせめぎあいになっています。その点で、杉並のデザイン会議の取り組みは重要です。住まいの権利や移動権の保障、環境保全や気候変動対策など、本当に都民が求めているまちづくりとは何かを、行政がつかむことが求められています。第五次事業化計画の年度内策定に向けて、さらなる住民の声を都に届け、社会に可視化していくことの重要性が増しています。

（はらだ・あきら）