

決 議 (案)

東京都が2020年までに完成させるとして、建設をすすめている都市計画道路特定整備路線（木密地域不燃化10年プロジェクト・28路線）は、長年にわたって沿線住民や自治体の反対で事業化に移すことができず、事実上の廃止路線となっていたものです。それは、該当する道路が、戦後直後の1946年に計画されたもので、半世紀を超える歳月を経過するなかで、沿線の住宅地化がすすみ、各地で商店街などの商業地も形成され、くわえて大学や保育園などの文教・公共施設が計画路線上に建築され、地域と住民にとって、このような道路の必要が認められてこなかったからに他なりません。

また、東京都はこれらの道路によって震災時の火災延焼を防ぐことができるとしていますが、その根拠とされるシミュレーションでは、地震火災発災時に「初期消火」をおこなわないとしていること、実態とかけ離れた風向きを前提にしていること、火災時に突破される延焼遮断帯が数多く存在することなどが都議会の場で明らかにされており、欠陥計画といわざるを得ないものです。くわえて、東京都が国土交通省への事業認可申請にあたって、「交通の円滑化」を道路整備の目的の第一にあげていることは、東京都が住民に説明してきた「防災」「火災延焼の防止」という説明が、住民の反対を封じ込めるための方便に過ぎなかったことを示しています。

さらに、戦後直後におこなわれた都市計画決定（1946年）についても、根拠となる道路の大臣認可や原図について、国や東京都も示すことができず、その法的根拠についての重大な瑕疵が指摘されています。こうしたもとで、国土交通省の事業認可に対して複数の路線で撤回を求める訴訟も起こされています。

いま、首都直下地震の切迫が指摘されているもとで、国と東京都がおこなうべきことは、防災の名による道路のおしつけではなく、地震発災時の人的被害の主因であり火災延焼の最大の原因となる木造住宅の倒壊防止対策をはじめ、火災発生防止と初期消火対策など、予防原則にたった対策に他なりません。

小池百合子東京都知事は、都知事選挙にあたって、道路問題にかかわって「前知事が決めたからといって、そのまま踏襲するというような硬直的な考え方は一切持っておりません」と表明されました。よって、私たちは、知事がこの公約を守り、住民追い出し・まち壊しの特定整備路線の建設を中止し、東京を都民が安心して住みつけられるまちにすることを強く求めるものです。

2017年4月2日

止める！ 特定整備路線 2017 全都集会