

国土交通省 関東地方整備局

局長 越智 繁雄殿

特定整備路線補助 144 号線道路整備に関する意見書

2015 年 1 月 21 日

平井 2 丁目みちとまちづくりを考える会

代表 蜂谷 博

連絡先 江戸川区平井 2-4-13 深谷方

TEL 03-3681-8431

江戸川区平井 2 丁目地区の補助 144 号線（以後「当該 144 号線」という。）の特定整備路線としての事業計画認定申請が東京都から行われていると聞きましたが、この事業計画にあたっては、住民の声は一切反映されず、公共性、公益性、必要性に欠けるところがあります。この点についての私たちの意見書を提出しますので、よろしくご検討ください。

1 当該 144 号線の特定整備路線事業化にあたっては、公共性判断のための市民的議論の場がありません、利害関係人などの意見を尊重してください。

1) 補助 144 号線は昭和 39 年に旧都市計画法にしたがって 15m 道路として都市計画決定されました。この時期は、帝国憲法下で制定された旧都市計画法で、建設大臣が計画決定したものでした。住民参加などは制度として全くありませんでした。新都市計画法（昭和 43 年）になって、公聴会の開催等や都市計画案の公衆縦覧、住民や利害関係人の意見書提出などの規定ができました。

土地収用法 23 条以下（平成 13 年改定）で事業実施にあたっての公聴会開催や意見書提出など住民参加が規定されています。この規定は都市計画法の道路事業は必ずしも適用されない場合があるようです。理由は新都市計画法で公聴会などの規定があり、公共性は担保されているからとのことです。当該 144 号線特定整備路線は、旧法下での決定のため公聴会などは開かれておらず、本事業実施にあたっては土地収用法の事業認定手続きはとらないということになっています。二法の網の目をすり抜けて、公共性判断を市民的に議論する場が全くないという事態です。現憲法下で決められた計画道路であり、60 軒の土地収用が公共の福祉のためと称して行われるのであり、公聴会などが行われないのは納得できません。50 年前に書面の上だけで決められた都市計画を、今回事業化するにあたって、私有財産を収用するに値する「公共の福祉」のための事業なのかどうかを公に議論する場を設定するのは行政の責務ではないでしょうか。現に昭和 37 年都市計画決定の「小金井街道」は事業化に当たり土

地収用法の適用を受けて事業認定手続きを行い、利害関係人からの意見書提出の機会が設けられました。利害関係人の要求があれば公聴会も開かれたはずです。

当該 144 号線道路整備計画の認定にあたり、計画案の縦覧と意見書提出などの機会を設けるなどしてください。また、本意見書の十分な検討を行い、その結果を提示するなりの措置を取ってください。(私たちは認定申請が 12 月中に行われたとしか知りませんので、よろしく取り計らいをお願いします。)

2) 平成 24 年 5 月 8 日付で「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」の「特定整備路線」についての意見照会が都建設局から江戸川区にあり、区長は 5 月 21 日付けで特定整備路線として位置づけていただきたい旨回答しました。この際、区長は住民はじめ区議会にも一切諮ることはありませんでした。区によっては「議会や住民の合意は得られないので辞退する」など回答したところもあり、その区では事業を行われていません。江戸川区長の回答をもって住民の合意を得たとする判断はできませんので、よろしくご理解ください。

3) 平成 25 年 10 月 16 日に都建設局第五建設事務所(以後「五建」という。)主催の住民への説明会が行われましたが、決定ありきで「強制執行もある」など恫喝を伴うものでした。その後の区議会では、「強制執行発言は問題」「住民の意見を尊重せよ」「今は人間優先のみちづくりの時代」などが強く意見としてだされています。このこともあってか、五建は地権者からの苦情には応対していますが、結局は「お気の毒ですが計画は変更できません」と言って帰ってしまうのが実態です。また、私達は 26 年 10 月 8 日付都知事あて「要望書」を提出しましたが、五建は「144 号線整備反対の意見を持つものとは会う必要がない、話しても無駄」といって拒否しました。(その後、区との話し合いに同席はしましたが) 都は住民を「なだめたり」「抑えついたり」して事業を強行しようとしているのは明らかです。これも憲法 29 条を無視し、新都市計画法や土地収用法の網の目をすり抜けて強引に進めている事業であることを物語るものです。

4) 当該 144 号線の道路整備は 2020 年度完成の事業ですが、五建の話では、道路整備工事に 3 年かかるので、用地買収の期間は、2 年間ということになります。これはあまりにも性急な事業ではないでしょうか。平井 2 丁目地区では、高齢者も多く、住み続けたいと答えた方は 9 割近くおります。これは、30 年以上 60 年も棲みつづけている家が多いこと、静穏な住宅街であること、買い物や通勤の利便性がよいことなどによります。この住民を 2 年で追い立てようとするのは地域の実情を知らない、住民の思い知らないやり方です。オリンピックまでに等という行政の計画を押し付けないでください、住民の福祉の増進のための事業なのではありませんか。

以上のように、住民の主権をおかし、憲法 29 条の精神にも反するものですから、事業計画を中止すべきです、それができないというなら、最低限、公聴会開催や意見書尊重などの措置をとってください。

2 当該補助 144 号線整備は「交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進する」道路事業とはいえません。事業計画の変更か、中止にしてください。

1) 江東区の補助 144 号線（永代通り以南）は第 3 次事業化計画優先整備路線として約 2.06 km を幅員 30m に変更し（この時公聴会を開いたという）、「必要性が検証された路線の中で、緊急的に改善すべき都市課題に対応する観点から、今後 12 年間（平成 16～27 年度）で優先的に整備すべき路線」とされました。（平成 16.3 発表）これは東京湾環状道路と京葉道路を結ぶことを目指したものと解されます。しかし、この優先整備路線は 26 年末現在、事業計画のための説明会はもとより認可申請などもまだ行っていませんでした。五建からは「27 年度までに着工すればよいことだ」と説明を受けましたが、本当にそうでしょうか。「12 年間で整備する」のではありませんか。優先的に道路整備するはずだったが、27 年度までには完成しない道路となったのは確かです。緊急性・必要性が薄れてきたからでしょうか。

2) 優先整備路線がまだ計画通り整備できていない中、京葉道路以北の亀戸 9 丁目から旧中川を渡り平井 2 丁目で 120 号線に接続する 144 号線部分は、道路幅 15m のままにも手つかずで放置されています。2 年前に京葉道路は 50m に拡幅され、京葉交差点までの夕方の渋滞もなくなりました。補助 144 号線は、すでに亀戸 9 丁目で京葉道路に接続、700m 東進して小松川 3 丁目で 120 号線につながりました。補助 144 号線は江東区の優先整備路線が完成されれば「広域的な道路ネットワークを構築する」には事足れる状況となっています。したがって、亀戸 9 丁目～平井 2 丁目の道路はまったく必要ないものとなっています。また、40m 道路で北上してきた道路が亀戸 9 丁目で 15m 道路につなげるのも不整合にすぎるものであり、亀戸 9 丁目以北の 144 号線は不要となっている証拠でもあります。さらに、飛び地のように平井 2 丁目部分だけ道路整備するのはなぜでしょうか。交通上の必要性は全くないのは明らかではないでしょうか。

3) 人口減少、免許取得者数の減少、駐車場に空きが目立つなど、今や車ばなれがすすんでいます。主要道路から生活道路の通り抜けをさせず、バイパスをつくるのが常識となっています。したがって、亀戸 9 丁目以北の 144 号線道路整備の公益性はまったくなくなっています。

なお蛇足ながら付け加えると、江戸川区は補助 144 号線が開通した場合の、平井の当該道路は 6900 台/1 日と予測（平成 12 年）しています。区議会建設委員会では、これは「高齢者が安心してらせる環境づくりに反する」「今は歩行者優先のみちづくりの時代」などの意見が強く出されています。平井 2 丁目は静穏な住宅街であり、現 144 号線は生活道路であり、たまにしか車は通りません。この道路に騒音と危険をもちこむことは住民のすべてが賛成していません。

以上のように、当該 144 号線は、交通上の必要性も公益性もはまったくなく、道路は連続

性もなく、架橋の計画もないのですから、都市計画にあるから道路をつくるという事業は中止されなければなりません。当該 144 号線道路整備は「交通の発達」（道路法 1 条）には関係なく、「公共の福祉に供する」という名目を失っており、60 棟の立退きという財産権の逸失利益は正当化されません。したがって、事業計画はただちに中止するか、事業目的を変更すべきではないでしょうか。

3 当該 144 号線整備はもっぱら「延焼遮断・避難路」のためであり、都市計画道路の本来の目的変更であり、これが福祉の増進にあたるのか疑問です。

1) 五建の住民への説明会資料では「昭和 39 年に 15m 道路にて都市計画決定されており、その後、現在まで変更がありませんので」「震災時における延焼遮断帯等に大きな整備効果が見込まれる都市計画道路 144 号線を整備する」としています。京葉道路以南の 144 号線の拡幅変更した道路は「公聴会」等を開いていますから、平井地区ではそのような面倒な手続きをしないで幅 15m のままで行くということのようです。しかし、都市計画道路 144 号線の本来の目的は「交通の発達」（「広域的な道路網の構築」）「もって福祉の増進」をはかることでした。この本来の目的がなくなり、目的は変更されたのですから、この目的の公共性判断の機会を当然設けなければならないのではないのでしょうか。

2) 15m 道路だけでは延焼遮断はできません。そのために中心線から両側 30m 範囲を不燃化促進地域とする事業を一体的に行う「不燃化 10 年プロジェクト」としました。ここにも「道路幅を変更しない」ためにやらざるを得なくなった事業があらたに発生したことを示しています。

①15m 道路を中心に 60m の延焼遮断帯をつくっても、火災が多発して、道路の両側で起こった場合は延焼遮断の意味はありません。風向がこの帯から吹き出す場合や平行に吹いている場合には役に立ちません。発火点がこの帯から離れていれば意味がありません。直線的な道路・帯はコミュニティを分断するだけでなく、その枠内の延焼にはまったく無力なのです。

②この不燃化促進地帯（計画道路も含む）の建て替えを要する「防火木造建築物」（モルタル）は 62.7% を占めています。さらに、全体の 59.3% が建替え、又は、建築の予定がないと答えています。これでは、延焼遮断帯の形成にもならず、避難路の確保にもならないものです。

モデルの準耐火建築物（耐震）に建替える場合、取り壊し費用 210 万円を限度、建築費用は 151 万円限度で助成金をだすと言っていますが、高齢者が多く年金生活者の多いこの地区ではこの助成金だけでは建替えることはできないのです。

防災の事業は、犠牲者を出さないことを最大の目標とした事業であります。ところが道路整備を先行させるため、地震も来ないのに、60 棟の立退きという犠牲者をだす事業となってしまいます。都市計画道路で防災事業を行うのは本来の目的を外れてしまうばかりか、あらたな犠牲者を出すものであり、中止されるべきです。

4 144号線を中心に防災地帯をつくり、平井2丁目を安心安全のまちにするために。

当該144号線特定整備路線事業は60軒の土地収用を強行し、さらに木造住宅の建て替えをねらったものです。其の後に整然とした街並をつくるという計画のようであり、しかもオリンピックまでにとのことです。住民のくらしとは全く関係ない行政の都合で「上から目線」で事業を推進するものだと感じます。

現144号線は平井2丁目の中心となる生活道路です。不燃化特区となっている平井2丁目を安全安心のまちづくりのコア事業として位置づけてほしいと思います。住み続けたいという住民の願いをなによりも大切にしたい「みちとまちづくり」を進めたいと思っています。

1) 現144号線道路を中心に延長500m幅60mの防災地帯を形成することを提案します。沿道の家が倒れて道をふさがらない、電柱の地中化で倒壊事故を防ぐことができれば、現道路5m～5.5mを中心にして、沿道に防災広場やポケットパークをつくる、歩道を広げるなどして防災地帯とします。これらが地域小集団での初期消火や一時避難場所になり、また緊急自動車の消火活動の場となります。このための用地としては、沿道の空地や駐車場、また防災まちづくりに協力したいという方もいますから、立退きの犠牲なしに防災地帯を形成できます。

2) 阪神淡路大震災での死者の8割は圧死であります。不燃化特区平井2丁目に何より急がれるのは、全戸の耐震耐火の補修工事です。この費用こそ優先的に出すべきです。これが何より首都直下地震による被害や死者をださない最善の策です。

以上のように、私達は防災のまちづくりにはコミュニティを大切にして、みんなで取り組みたいと思っています。それを阻害する「特定整備路線」事業は百害あって一利なしです。住民の願いをかなえるため最善の方策が行われるよう御庁の判断を心から願うものです。

以上