

2015 10 09

原 利子

外環地上部話し合いの会 意見・質問

ほかの構成員も指摘しておられる事と重なるの部分は、簡略に申し上げます。

私は、吉祥寺東コミュニティ協議会からの構成員である前任の井部史哉の死去により、引き継ぎました。協議会はセンター開設前からの月例集会を含めると40年の活動があり、コミュニティ広報紙は発行されて33年になります。私はこの広報紙の地域ニュース担当として、2年前までは自転車で東町内の変化を月に一度は定点観測して来ており、まちの変化は、協議会の「街企画」の一端として毎年ウォッチングを行い、状況は共有されております。「コミュニティ作りは自分の住む町を知る事」と言うのが一貫した考え方で、そこで見いだされた課題は広報紙で住民に投げかけてきました。協議会として関心を持って来た事柄は、外郭環状線を含む交通、道路問題。ゴミ、騒音、防犯問題。高齢化を予感した福祉問題、子どもをめぐる環境、公園整備要求、図書館設置要求、環境浄化など多岐にわたります。

地上部街路に関する必要性（整備効果）データ、必要性（影響）データについて

*防災面

延焼遮断帯の整備効果は否定しませんが、コミュニティを分断し、今までの住民を立ち退かせてまで作らねばならぬ必然性は感じません。

地震中心ではありますが、災害に関しては住民目線での取組みが、1988年の「東町の関東大震災」講演以来コミュニティ協議会で続いています。

そうした住民の目線で見ると、資料14-4、16-4、12-7-2に於ける整備効果の元になっているデータが、徐々に変化している実態を反映していない。災害時の避難も、狭隘は狭隘なりに、ほかの町に比べて吉祥寺の特色である江戸時代以来の碁盤目のような道路は、複数の避難コースが選択でき、また、一時避難所から広域避難所へ集団で移動することは困難で、非現実的な事も実験済みで、情報提供を的確に行う事で、分散避難が有効だと考えられ、広域避難所への移動のために「その2街路」は必須ではありません。

行政は、数年前まで、木造の古い家屋が多い事から東町の危険度を高く評価しましたが、現在は、30年を超えるウォッチングの中でも特に建替えが目立ちます。旧来の門を構え塀を道路際までという建て方でなく、道路からセットバックして、駐車スペースをかねた空間を持つスタイルが多いのです。また、関東大震災で延焼の原因となった瓦葺き屋根は減り、コンクリートのテラスハウス、木造でも不燃化が進んでいます。地上部街路予定地の東側も風景が一変しています。吉祥女子中・高、本宿小学校も大きな空間です。また、少し西の法政第一高校の跡地は巨大なマンションができ、武蔵野美大とともに、事実上の延焼防止帯になっています。

*緑化

元々緑の多い地域に外環道路は計画されました。現在、家屋の建替えから年数が少なく、樹木はまだ小さいですが、15年経てばかなりの高さで茂りが期待できます。

*コミュニティ

問題は新街路によるコミュニティの分断です。

コミュニティ形成は、住民の熱意と覚悟と我慢とで作られ維持されます。この地域は、町の臍となるような神社も寺もなかったため、住民のよりどころは、子どもが通い、選挙の会場となる小学校が中心です。児童数減少に悩みましたが、ここ3年、若い子持ちの住民が増え始め、確実に学童数が増えました（特に4丁目＝地上部街路により分断される地域）。町内の諸団体で作る実行委員会が小学校の校庭で行う盆踊りには、住民が溢れます。そこで新住民が地域参加を経験し、卒業生がつながっていています。高齢福祉分野の見守り、助け合いや、子どもの見守りを住民でやらねばならないのが分かっているから、コミュニティづくりの努力が続けられています。在宅介護支援センター、特別養護老人施設、テンミリオンハウスが地域から切り離されるのも痛いです。以上が地上部街路に反対する最大の理由です。

*「交通問題」だけが、都の主張する整備効果に関する検討課題

どんな素晴らしい一般論も、ネットワーク先の条件がなければ無意味。

郊外住宅団地を開発する際にはこの例は適切で、歩道、自転車レーンの設置は望む所です。しかし、道はネットワークです。「地上部街路」の歩道を利用する地域住民は限られ（東町3・4丁目の各小路は、稲荷通りをのぞき、交通量は少なく、事故も皆無）ます。

自転車レーンは既存の通りで待ち望まれますが実現は夢の次元です。地上部街路自転車レーンを使う通勤・通学の自転車は、いずれ、吉祥寺駅か西荻窪駅に向かうため五日市街道及び井の頭通りで右・左折せざるをえません。直進しても井の頭線の三鷹台駅だけです。この道を進んでも商店街ありません。武蔵野市の弱点である東西通りの未整備による歩行者と自転車のもめ事と、駅近くの駐輪場不足、違法駐輪に拍車がかかるだけです。この大通りの走りにくさをさけた自転車が生活道路を疾走することを恐れます。

（生活道路の抜道化との戦い16年の経験から）新しい道は、新たな生活道路の抜道化を引き起こす恐れがあります。

吉祥寺東町の1・2丁目は、長い間生活道路の通過車両に悩み、警察、行政とともに、様々な対策を考え、また、実験的な道路構築物も作ってきました。道1本規制すると、隣の道に車が移るので、かなり広いエリアで検討しました。

結論を言えば、信号やランプなどの装置は道路幅員がないと設置できず、時間規制や右左折禁止の規制も、警察では車を流す事が最優先なので適用が困難でした。「なぜ生活道路を通るのか」は、1には本来通るべき幹線道路が未完成で容量不足である事ですが、それ以上に、運転者が信号を嫌うのが最大の理由です。幹線の改修工事に、迂回路に使われた小路が、工事終了後も覚えられて抜道に使われ、カーナビの発達で拍車をかけました。

新しい地上部街路が出来ると、女子大通り、五日市街道の混雑と信号を避け、通学路である本宿小路および南北のいくつかの通りは必ず抜道として利用される事が予測されます。これらの道は幅員不足のため信号が設置できません。歩道も確保できません。

こうした道路の将来交通量を予測する事は困難でしょうが、全国でトップスリーと言われる生活道路通過交通量の宮本小路と東十一小路の問題に関わり続けている住民としての経験から、このことは必ず発生すると考えています。

吉祥寺通りの立野以北（練馬） 府中保谷線の未完成部分の完成こそ先決と考えます。

以上