

第3回武蔵野市における地上部  
街路に関する話し合いの会(2010.1.26.)

東京都都市整備局提出「武蔵野地域に関する  
現状・課題データについて」[資料5]に対する意見  
書

公募委員 古谷 圭一

この資料は、外環-2計画にかかわる武蔵野市該当地域の環境、防災、交通に関する現状と課題について提出者の見解をまとめたものである。

これについて、住民のひとりとしてのコメントおよび、注を以下に提出する。

1. 環境

○ 資料5の1ページの冒頭にある「ヒートアイランド現象が進んでいます。」について

問題点、東京のヒートアイランド現象の原因としては、集中したエネルギー消費の増大、建物や道路のコンクリート化による赤外線反射による原因が主である。つまり、コンクリート化の元凶は道路建設と防火、防災のための建物のコンクリート化と高層化である。また、提案されている幹線道路案はもとより、公共交通路線案、さらに公園歩道案のいずれも、土地買収、建物撤去、道路整地、植樹とその生長に要する期間は少なくとも15年以上はかかる。この間の緑は増加するどころか、まったく緑がなくなることである。

○ 武蔵野市の該当地域は、戦争中から住宅地して整備されてきた場所であり、各家庭の庭、生垣、樹木の緑の効果は減少しつつあると言えども、Google Earthによって上空から見ると非常に豊富である。

○ 都市公園法施行令第1条の規定は標準値であって義務ではなく、また、過去における大東京地域整備計画においても、常に武蔵野市は区部と同じく市街地域として分類され、東京を囲むグリーン地域としての周辺の各市とは異なる歴史をたどってきた。そもそも、クリーン地域も、公園によって緑を保つことを目的とするよりは、自然地域の中に住宅が存在するという公園緑化面積で考えるものではなかった。(参考、「多摩 鉄道とまちづくりのあゆみ I, II」、古今書院、1995.)

○ 資料5の2ページの道路をつくり、自動車を武蔵野市の地上に余計に走らせることは、熱源である自動車を増加させることであり、さらに温暖化ガスであるCO<sub>2</sub>

を排出することであり、外環本線を考える上では地上部道路を建設する理由はない。

**質問** 武蔵野中央公園の緑の量はどのくらいと計算するのでしょうか。外環-2公園歩道案は、いつから緑の量が想定値になるのでしょうか。

**結論** 吉祥寺地域において外環-2計画は環境(緑の問題)に関しては、かえって緑の大幅な減少が少なくとも10年以上は生じることは確実である。また、現在、「住みやすい街」としての吉祥寺の特徴を公園面積率でもって図るのはナンセンスである。その例として、東町に建設中の長谷工の吉祥寺レジデンスの千セテン文句の中には[緑]が挙げられ、青梅街道から吉祥寺通り、玉川上水から武蔵野市東端部を通る範囲では、他市区ではあるが、善福寺公園、井の頭公園が含まれ、武蔵野市全体の中で公園緑化を考えるのは武蔵野市の西側地区であろう。

## 2. 防災

○ 資料5に添付された炎症遮断対の形成地図を見ると、外環-2予定線はもっとも安全な白色部分を通っています。そうすると、建設途中の期間は空き地となり、強風時の延焼にはかえって効果があることとなります。ですから、このような建設計画は取りやめるべきです。

○ **質問** 東京消防庁の用いたデータの延焼率の算定には、新建築基準法による建物の防火効果はどの程度計算されているのでしょうか。もし、これが、阪神淡路大震災の延焼率を用いていたら、すでに市内では50%以上になっている防火耐震構造の住宅地では、この算定マップは、さらに安全なものとなり、道路の両側を3階以上のコンクリート建築壁が出来る必要はなくなります。

阪神淡路大震災の被害地は沖積層の部分が大きな被害にあいましたが、地盤のしっかりした御影山手部分はほとんど被害に会いませんでした。(当時、私の家があった場所には現在でもまだ、その家は健在です。) 武蔵野市該当地域は、武蔵野台地ローム層の上であって、断層の存在は知らされておられません。

○ 資料5の震災時における安全な避難路の確保(狭あい道路の状況)について、現在都道であり、街整道路に指定されている狭あいな道路の拡張整備の方が先決ではないでしょうか、この整備を怠りながら、より巨額なコストのかかる計画を強行することは、税金の無駄遣いであり、住民に余計な負担を課することです。具体的には、練馬区部分と井の頭公園部分の吉祥寺通り、女子大通り、五日市街道の整備の方を優先すべきです。

**景観** ととのった住宅地である吉祥寺東町南町のこの部分に3階以上のコンクリート建物の壁ができると、街並みが破壊され、東京で有数の住みやすい街吉祥寺の特徴が失われます。

### 3. 交通

- 資料5の「交通 広域的な視点 人とモノの流れの円滑化」の[現状]の地図では対象範囲の中で、西端の道路は武蔵境駅を通るものと思います。また、東端は環状8号線でしょう。外環-2の予定線はその中間を通す南北貫通路として意味がありますが、ここには、既存の道路に重なるところはほとんどない住宅地を破壊して計画されています。既存道路を拡張する南北貫通道路の建設の方がはるかに合理的なはずで、例えば三鷹駅を通る道路は調布までつながっています。
- 地図において、宮本小路と稲荷通りについての人身事故数が多いことを取り上げて頂き、この問題の重要性を指摘されています。前から、私たちが主張してきたのは、青梅街道ICが出来るとこの二つの道路に流入する車の増加が明らかであるということです。外環-2が完成し、青梅街道IC南側の道路設計によれば、これがさらに増加します。ここにはきわめて大きな空間が道路指定地以外にも半端な土地として生じて、結局は、流入しやすい広い道路空間ができる可能性が大きく、さらに、それが武蔵野市内に流入する結果が明らかです。
- その代わりとしての外環-2は、ICからの車を現在では狭い女子大通りや五日市街道に流入させ、その上、近隣地域からの吉祥寺中心部への乗り入れを促進して、道路の負荷を増大させることとなる。
- バス路線については、街整道路の整備がまず先決である。
- 吉祥寺東町南町地区では、市内の東西の連絡が難しい。例えば、市役所に行くためには少なくとも、30分以上の時間がかかる。このため、ムーバスの乗り継ぎ制度を提案する。

**結論** 外環本線青梅街道ICの開通により、武蔵野市東町的生活道路への車の流入はさらに広がってその近く的生活道路までに入りこむことは必至である。外環-2の建設はIC南部の接続により、この効果をさらに増強するものである。従って、幹線道路案は作るべきではない。

### 4. 暮らし

- 警視庁ホームページの安全度マップ(古谷提出資料)を見ると、該当地域は極めて安全な地域で事故、事件等が少ないベルト地域である。その部分の1割以上を外環-2は占めて、その住民を撤去しようとしている。
- 最近都市まちづくりの概念には、スロー・シティが提唱され始めている。早く走ることにより、安全が失われ、健康を害し、歩かなくなり、車に頼る。東町南町の安全性は、整った生活道路(乱雑ではないので、ひたたくり、衝突事故が少ない)、狭いので、乱暴な運転が出来ない。