



# 52号線の会総会 & 学習会のご案内

10月30日午後1時半から3時半まで経堂地区会館第3会議室

(場所：経堂3丁目 37番13号 電話：03-3428-9237)

## 会員、地権者、沿線住民の皆さん

本年度の総会を上記の日程と内容で開催します。52号線の「整備方針」策定から6年経過しましたが住民の合意と納得、必要性もない計画に批判の声が広がり、計画は予定通りには進んでいません。いまこそ力を合わせて2025年までに整備の「優先路線」を見直し、計画を止めさせましょう。

お話し：全国道路住民運動連絡会事務局長長谷川茂雄さん

来賓挨拶、各地の運動の報告、地権者の一言発言

報告：52号線の進捗状況と計画見直しについて

資料代：100円

共催：52号線(環境破壊)に反対する会  
三茶まちづくりを考える会

## 都は「優先路線」を外し、計画は白紙に戻せ！

52号線優先整備の2025年までの期限が迫る中、会の代表らは10月3日東京都知事に52号線の「優先整備路線」を外して計画を見直すことを要望(裏面)しました。当日は鈴木明子都知事秘書担当課長に柱道男幹事が「要望書」を渡し(写真)趣旨を説明。課長から「お話をお聞きしよくわかりました。都知事と関係局に伝えます」と発言がありました。



## 区長は直接地権者・住民の声を聞いて！

9月26日、地権者・沿線住民らが世田谷区長が地権者の声を聞く場を設けるようにと、大平区長秘書課長に要望しました。いま区政では、区の将来のあり方を示す基本計画改訂が議論されており、この機会に区民の切実な声をくみ上げて区政に活かして欲しいこ

と。また杉並区の新区長が地権者との対話や計画道の視察を表明している事を伝え世田谷区でも対応をお願いしました。10月6日には「区長に伝えました。今後所管との懇談などを重ねた上で対応を考えたい」と課長からの回答がありました。

## 船橋会主催「情報交換会」に約50人参加 計画を見直せの声多数

去る9月3日船橋会(町内会)主催による都市計画道路の「情報交換会」が開かれ、地域から約50名の参加があり、活発に意見交換されました。会合では区の道路課長から52号線、215号線の経緯・進捗状況の説明がありました。続いて住民運動に関わっている方から道路計画の問題点の報告がありました。住民運動の方は、2013年に区の条例に基づく「船橋周辺町づくり計画」で「新たな通過交通はつくらない」との町づくりのルールをつくっていること。今回の「優先整備」選定は、

この住民参加の街づくり計画をないがしろにするものだ、都と区の姿勢を質されました。

会合はその後参加者の質問と発言を募り、道路で住環境の破壊や町こわしが進むことへの不安、怒りの声や、計画見直しを求める発言がありました。

いま街づくり懇談会等で道路建設・拡幅の是非が議論され、計画の見直しが提案されるなど運動の広がりが生まれています。

## 補助52号線を「優先整備路線」から外し、道路計画の見直しを求める要望書

2022年10月3日 都道52号線（環境破壊）に反対する会  
優先整備路線の地権者・沿線住民有志

東京都が「第4次整備計画策定」（2016・3）において、補助52号線（宮坂128号線～環八桜丘区間）を「優先整備路線」に選定し、2025年までの10年間の整備予定期限が迫りました。私たち地権者・沿線住民は、52号線を「優先整備路線」から外し、道路計画自体を見直すよう改めて申し入れます。

そもそも、この道路計画は76年前に住民合意もなく東京都が一方的に決めたものであり、住民にとって必要性のない計画です。今回の「優先整備路線」選定も住民への説明もなく、住民の理解と納得は得られていません。

また計画地域の千歳船橋の住民は、十年前に住環境を守るために新たな「通過交通」を入れないみちづくりのルールを条例による「地区街づくり計画」として、世田谷区と共に策定しています。この計画を無視して道路整備を進める事は、住民合意のまちづくりルールをないがしろにするものです。

この様に東京都の道路行政の対応は、都市開発にあたっては住民の「参加と合意」を前提にして進めることを定めた都市計画法の趣旨に反するものであると言わざる得ません。

いま「優先路線」の沿線では、住宅の新・増改築ラッシュとなっており、商店の開店や学校開校、保育園増設、小田急線各駅の乗降客増加など、町の活性化が進んでいます。まさに沿線住民は、大型道路など望んでおらず、住宅地として閑静な住環境を守り、利便性を活かした住み良い町づくりを願っています。東京都は住民の意向を踏まえて優先整備計画を直ちに直視すよう求めます。

幅員20m道路建設は、地域と住民に大変なデメリットをもたらします。

一番の問題は、住民を追い出し、市民の安全、健康、営業をおびやかす、幸福な日常を奪うことです。またこれは街や商店街を分断し、地域コミュニティの破壊です。少子・高齢社会で災害などに相互扶助が重要なとき、町を分断する大型道路は必要ありません。

- ・ 経堂駅南側を下った70m先の農大通りを横断して商店街を分断します。通勤通学ラッシュ時など大混雑し、住民の安全が脅かされる大変危険な事態が生じます。
- ・ 経堂・船橋の商店街が分断されて商いと買い物に影響が出ます。
- ・ 少ない公園2箇所がなくなることで、沿線の保育園、住民が不安に思っています。
- ・ 烏山川緑道という、緑の多い車の心配のいらぬ通勤、散歩道を分断します。
- ・ 警察の統計によると交通重大事故の多数は、大型道路の交差点で起きています。
- ・ 大型道路により、地域に交差点が増えることで事故増大が懸念されます。
- ・ 現道のない地域を貫通し立退きは数百件を超え、生活基盤が損なわれます。

改めて、東京都の「大型道路先にありき」の道路政策を見直すよう求めます。

将来車と交通量減少が見込まれ、気候危機打開に脱炭素社会の実現が叫ばれるときに新たな大型道路は必要ありません。また首都直下型地震に備えるために、建造物の不燃化や初期消火対策など、地域防災拡充を優先的に行うべきと考えます。

今日、都政の喫緊の課題は、少子・高齢化社会に備えると共に、コロナ感染症拡大や物価高から都民の命・暮らしを守る事と考えます。そのためにも都市計画道路などの事業を見直し、限られた財源を有効に活用すべきではないでしょうか。

よって、私たちは、52号線の優先整備路線は再検証し、見直しをされるよう、以下3点を要望します。

1. 52号線の「優先整備路線」を外し、道路計画の抜本的見直しを行うこと。
2. 現在整備中の「特定整備路線」の事業を今からでも見直し・中止すること。
3. 都市計画道路の今後のあり方について、地域住民の合意ですすめること。

