



52号線の地権者・沿線住民の皆様

暑中お見舞い申し上げます。猛暑の中、体調管理には気を付けてください。

52号線の事業進捗などの情報をお伝えするニュースをお届けします。



2025 年の「道路整備方針」の改定時期迫る

東京都が概ね 10 年を目途に策定している道路整備方針は 2025 年が改定の時期となります。2016 年に「都市計画道路第 4 次整備方針」（以下第四次整備方針）策定から 10 年経過し方針改定となります。東京都の担当課に問い合わせたところ、「2025 年が方針改定時となるが、改定の進め方などは確定していません」と、回答しています。

一方、世田谷区の「道づくりプラン」は、今年が改定となり、年内に次期計画(2024 年から 2034 年 10 年間)の方向性の検討作業が進められます。

今回の東京都の方針改定に照準を合わせて、52 号線の事業化や整備の期間を延長させず、計画の中止、とりわけ優先整備路線の選定から外させて、住民参加による道路計画の再検討を求めましょう。



事業化は難航し、優先整備路線は進展なし

52 号線（淡島通り環七若林陸橋～成城 4 丁目区間、延長 6 km）の整備について、2016 年に「第 4 次整備方針」で以下の様に示されました。

- ✓ 若林陸橋～世田谷線の区間は 2012 年に特定整備路線として事業化を継続、後に 2025 年まで延長。
- ✓ 世田谷線～宮坂 128 号線の区間も事業認可し整備を進める。
- ✓ 宮坂 128 号線～環八桜丘 5 丁目の区間を優先整備路線に選定、10 年間で整備。
- ✓ 成城 7 丁目 217 号線から成城 4 丁目の区間 550 ㍍は廃止を決定
- ✓ 桜丘 5 丁目～成城 7 丁目区間は 2019 年に都市計画を決定したが未着手路線として据え置く。

以上の決定から 8 年が経過しても事業は難航し、計画通りには進んでいません。

特定整備路線（環七若林陸橋～世田谷線豪徳寺）の区

間は、用地取得を進めているが難航し、2018 年に 2025 年まで事業延長したにもかかわらず、期間内に工事着工も見通せていません。現在、道路用地はフェンスで囲まれて、まちは異様な光景です。そのフェンスが歩行者や車の通行の妨げとなり、交通事故もたびたび発生。また沿道には高層ビル建築が進みだして、地域のコミュニティを 2 重に分断し、閑静な住宅地に新たな弊害をもたらし、住民から不安の声が上がっています。

一方、優先整備路線（宮坂 128 号線～環八桜丘 5）の区間は、全く何の進展もなく、沿道は、保育園開所や住宅新・増改築、商店開業が盛んになり、沿線住民の皆さんは道路建設でなく、住宅・商店が混在する静かな町の存続・発展を望んでいます。

この度の方針改定にあたって、52 号線計画の中止・見直しを東京都に迫りましょう。



さらに計画中止の住民世論を広げよう

52 号線の会及び住民有志は、計画の中止・見直しを求め、計画路線全域の地権者・沿線住民の連携を広げました。これまで毎年都・区への申し入れや都議会議

員に働きかけ、計画の問題点を質す当局とのヒヤリングの開催、4000 名を越える署名を 2 回提出、計画路線を見て歩く現調、地域住民の集会などに取組み、その結果

をニュースで地域住民にお知らせして共感を得ました。
引き続き 52 号線計画中止の世論を広げるプレート掲示

の宣伝を進め、優先路線選定から外させる署名運動などを強めましょう。



大型道路優先の町づくり計画を問い直す

そもそも 52 号線の都市計画道路は 1946 年 4 月 25 日戦災復興院告示第 15 号による不法な決定に加えて、2004 年幅員 20 ㍍の成城 4 丁目まで整備化も都市計画法に基づく正規の手続きがされてない違法な計画です。

東京都が 52 号線を優先整備する根拠の「交通円滑化」「延焼防止」「街の整備」は破綻しています。

交通の円滑化も、今後人口と車の利用は減少し、国交省の「交通センサス」や、警視庁の交通量調査からも区内主要幹線の交通量は減少しており、新たな道路は必要ありません。

さらに震災時の延焼防止に大型道路は役に立たず、延焼を防ぐ燃えにくい街づくりに耐火建築や消防体制拡充こそ優先させるべきです。「世田谷区の土地利用」

(2021 年度版) では延焼を防ぐまちづくりの指標となる不燃化領域率は区全体 67.8%。52 号線予定地域では、延焼を防げる目安とされる 70% 余りに到達の地域もあり、延焼防止形成のために道路必要の根拠は破綻しています。

道路計画優先の町づくりは、住民の追い出しと再開発、環境破壊のまち壊しであることは明白です。

52 号線などの計画がある千歳船橋の住民は、24 年前に船橋駅周辺地区の環境を守り、安全で快適な利便性の高い街づくりに新たな通過交通を入れないまちづくりをめざす地区街づくり計画を 世田谷区と住民の合意で作成しています。これにより新たな道路建設でなく、歩行者優先に配慮した街づくりを進めています。



小池都知事 都市再開発と一体に道路建設を強行

小池都知事は「都市づくりグランドデザイン」「新たな再開発の都市計画」「未来の東京」戦略・SDGs などの東京大改造の方針と一体に都市計画道路建設を推進しています。

いまマスコミも報道し、問題になっている神宮外苑再開発など超高層ビル建設中心の再開発を強行し、それを都心部から環七の外側に広げています。

世田谷区でもこれが鉄道の立体化事業や駅前再開発、

防災の町づくり、庁舎建設などと一体に都市計画道路が事業化され、連動して再開発の高層化が進んでいます。

52 号線は、世田谷の住宅街の真ん中を東西に横断する計画であり、この道路建設は必然的に街の大規模再開発を促進し、住民を追い出しと住環境を破壊するもので、SDGs に真っ向から反するものです。力を合わせて道路計画を見直しさせて、閑静なまちと地球環境を守りましょう。

保坂区長「スピード感をもって進める」と表明

この間世田谷区議会でも新しい動きがありました。

4 月の区長・区議選後の最初の議会が 6 月末に開かれ、自民党区議団は質問で保坂区長に道路計画促進を迫りました。これに対して保坂区長は、都市計画道路は重要。外部委託も検討し、スピード感を持って進めたい、と答えました。

これまで区長は、参加と協働の立場から、事業化にあたっては地権者・住民への丁寧な説明及び、納得・合意の尊重を表明してきましたが、今回この表現が消え、業者に丸投げして事業を進めるなど、後退が見られます。

