



2008年 6月 30日発行

保谷・朝霞線

野寺、道場で大問題になっている、都市計画道路問題から報告します。この保谷 朝霞線は「36mの調布 保谷線の受け皿としてどうしても必要な27m道路」と市長は言っていますが、全く必要の無い道路のようです。40年前の計画通り20mなら問題ないという人もいますが、実際には必要ありません。今議会の質問でそれを確信しました。必要だから作るのではないのです。須田市長に言わせると「作ると決めたから作る」という訳です。そこには住民のことなど、これっぽっちも考えない行政の傲慢さがあります。「道路は止めてはいけないんです！」という市長の言葉がそれを表しています。54億かけて作る東久留米・志木線も水道道路で行き止まり、この保谷・朝霞線だって、産業道路で行き止まりです。実は調布・保谷線の受け皿は練馬・所沢線で十分なのです。

東京の調査と埼玉の調査

最新(平成18年)の東京都の予想では調布・保谷線(36m)の県境の交通量は1万台/日となっています。関越・外環に繋がる放射7号に吸収されるから県境まではそれほど車は来ないという訳です。一方で新座市の予想は3万台。同じ道路で2万台もの差があるのです。こんなインチキはないでしょう。交通予測がいかにも加減なものかということが分かります。しかも新座市の予想では県境では3万台、産業道路では1万台になっていますから、県道などには2万台が流れていく計算です。要するに4車線にする為に「3万台」通るという予想を立てたのです。予想して4車線ではなく、4車線にする為に「3万台」にしたのです。日本の役人はこういう方法で日本全国に要らない道路を作ってきました。「道路特定財源」という国民のお金で、世界で突出した道路建設国家をつくってきたのです。

道路延長率

1キロ平方キロ当たりの道路の長さ。

カナダ	0.14キロ	韓国	0.87キロ
ニュージーランド	0.34キロ	イギリス	1.53キロ
スウェーデン	0.47キロ	イタリア	1.59キロ
ドイツ	0.64キロ	スイス	1.72キロ
アメリカ	0.66キロ	日本	3.14キロ

日本という国は人々のために道路を作ってきた訳ではないことが分かります。人々の為に使うお金を道路にしてきたのです。この財政難の時代に、閑静な住宅環境を破壊する27m道路(あの川越街道254は18mですよ!)に100億円。この気違いじみた発想を変えない限り日本に未来はないでしょう。地球の温暖化も本気で考えてないことが分かります。27mの4車線道路は騒音 排気ガス 振動そして生活道路の分断と数え切れないほどのマイナス要素を住民に半永久的に負わせます。県の財政難は新座市以上です。だからどうしても国庫補助が欲しい。国の言うとおりに27mで造れば、半分は国が負担してくれます。県は自力で道路を造れる体力がないから、産業道路までは市で負担しろといっています。どこが道路を作ろうか、全てみなさんの税金には変わりありません。苦しかったら道路などつくらなければいい。須田市長は6月議会で「栗原の人はどうなってもいいのか！」と地域の対立を煽るような発言もしています。栗原に大量の車が入ってくる心配はありません。実は、お隣の西東京市や国分寺市では訴訟にもなっています。埼玉県は補償金は東京都より段違いに少ないし、施行面積の2割以上が反対すれば、強行収容はしません。一般的に県道レベルでは土地収用法は適用されません。安心して反対していきましょう。