

都議会第三回定例会（2019年）の質問から

都市計画道路
補助172号線は
どうなる？



歴史・環境・防災・道路

このまちで大切にしたいもの 一緒に考えたい

東京都と各区市町は「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を19年11月末に決定しました。

事業中の路線はじめ、都と区が決めた第四次優先整備路線や特定整備路線から外れている都市計画決定された道路についての見直しの検証をおこなった結果が方針に示されています。

その中の1つが50年以上前に決定された補助172号線（練馬区旭丘～桜台）幅員16mの計画です。（上記図参照）

今回の方針案で補助172号線は、見直しをすることなく計画は存続することになっています。

地元の声は？

計画線歩き、地元の人たちに話をうかがいました。

計画は豊島区から江古田駅東側の旭丘小学校（実は統廃合対象校）の校庭の一部をかすり、隣の日大芸術学部を横切ります。

江古田駅からさらに東側を南北に通る小竹通りも横切り、環七方面に計画線をたどると浅間神社。線路の南側も神社の敷地だった浅間神社はまちづくりに協力して多くの土地を提供してきた歴史があります。この神社の境内を横切るわけで「もうこれ以上はやめて欲しい」というのが意見でした。

江古田の商店街はどうなる？

市場通り商店街は道路が通れば壊滅的な影響を受けます。また江古田ゆうゆうロードは、現在の約6mを16m道路にする計画ですが、拡幅するのはほぼ片側。そうなればセットバックする側（南側）の商店はなくなる。反対側も軒先がとられてしまいます。これでは商店街とは言えません。

172号道路は必要ない

すでに家は立ち並び、商店が営業し、北、東、南には幹線道路があり、江古田はすでに密集市街地整備事業をおこなっています。地域のコミュニティや歴史も壊し

て道路をさらにつくる必要性は極めて低いのです。

そもそも、事業中であっても、優先整備路線であっても検証を行うべきですが、東京都は対象から外しています。これこそ問題です。

代表質問で取りあげる

この問題を都議会の代表質問で取りあげました。

都は強行な姿勢ですが、税金を使ってまで道理のない計画を進めるべきではありません。



【都議会決算委員会から】

都議会決算特別委員会で小竹向原駅エレベーター問題を取りあげました。

複数ルート整備は重要

ワンルートのための整備であるために、障害者や高齢者が長距離の移動を強いられている地下鉄駅に、複数ルートを整備する重要性について、都の認識を聞いたところ、「複数ル

ート整備は重要」と答弁しました。とても重要な答弁です。

補助金はどのくらい？

都は、国交省所管の地下高速鉄道事業費補助との協調で、地下鉄駅の大規模改良工事等に対して補助を実施。約26%を国、約29%を都が補助することになります。

計画策定うながす

また、鉄道事業者とは情報連絡会を通じて意見交換を行いながら、調整、検討しているとし、鉄道事業者に整備計画作成を依頼していくと考え方を示しました。

小竹向原駅に2ルート目のエレベーターを

都議会・現場、住民とともに

声
届け続けて

小竹向原駅練馬側に2ルート目のエレベーターを設置して欲しい。

この願いを区議会議員時代から取りあげてきました。住民のみなさんと運動し続け13年。

今年も10月に小竹町住民のみなさんとともに東京メトロ本社へ。署名は392筆追加で届け、進捗状況を聞き、こちらの要望を伝えました。

西武鉄道とメトロとの協議

メトロは2基目のエレベーター設置に向けて西武鉄道と協議をしています。駅の財産となるエレベーターの維持管理、今後の費用負担割合について。また、整備費用の負担割合などを協議中ということです。双方が合意するために断続的に話し合われています。

特にホームから改札階までのエレベーターの設置場所は西武鉄道の話

め所を活用する考えなので、合意には時間がかかっています。

エレベーターはどこに整備？
大きさは？

練馬区民にとっては、やはり2番出口への設置が当然の要求ですが、メトロは自社用地を活用したい意向を示しました。

エレベーターは大型で整備することを要望すると、大型15人乗りと回答がありました。



費用はどのくらい？

一般的にエレベーター1基で10億円前後かかるとのこと。小竹向原駅についてはホームが2本あるので、それぞれにホーム～改札階で設置するので2基、改札階～地上で1基整備するこ

とになるので3基分ということになります。

仮に西武と合意が整った場合、完成までの期間も聞くと、設計に入ってから5年～10年かかると言われ、この駅の構造を考えると難易度が高いことから、なおさら早く着工して欲しいと要望しました。

10年以上の運動、最後まで

最初にメトロ本社に要請した際、技術担当者から小竹向原駅は構造上エレベーターを整備するのはとても困難である事を説明されました。絶望的になった時もありましたがここへきて光が見えてきたようです。

練馬区は、「練馬区福祉計画（素案）」で小竹向原駅について、「令和6年度を目標に2ルート目の整備促進」と期限をきって書き込みました。

一日も早く設置できるよう、さらに皆さんと力を合わせます。

【住民とともに歩んだ道】

2006年 一番出口にエレベーター設置をのしつけ、区へ要請、議会で取りあげる。

2007年6月 東京メトロ本社へ住民とともに要請書を届ける。小竹向原は対象外と言われる。

2010年 住民の署名活動開始。

2010年4月 メトロ本社要請行動。メトロは未整備路線を優先と答える。

2010年12月 メトロ本社要請。メトロの方針再考し、2カ所目のエレベーター検討の答え引き出す。

2011年6月 震災うけ、節電対策のエレベーター停止やめよの要請。同時に二基目のエレベーターの検討状況聞く。整備計画つくりたい、小竹向原も検討対象に。

2012年4月 メトロ本社に署名提出行動。調査中との回答。

2013年11月 メトロ本社に署名提出。ホームと地上の間の道路に難儀しているとの回答。

2015年6月 住民が質問書を提出。区議会に再び陳情が出る。

2015年 区議会に再び陳情が出る。

2016年 メトロ本社に署名提出。

2018年4月 野村区議とともにメトロへ。質問書を届ける。

2019年10月 メトロ本社へ進捗聞く。西武鉄道と協議中と回答。