

市民の世論でまちづくりを

ムダ遣いの大型開発をやめ「市民のためのまちづくり」への
転換をめざす署名が1万人を超えました

Discover Kunitachi

国立駅南口ロータリーと美しい景観は守られることになりました
谷保駅エレベーター設置、コミバス増発などがすすみます
「国立駅周辺まちづくり」を賄う市民負担（国保税など）年7億円値上げの
今年の計画を4億円にとどめています

これらは署名に結集した市民の世論の反映です
しかし、153億円の大型開発の見直しはこれからです
しかも財政改革審議会は年12億円などの値上げを答申しています
さらなる署名に市民の世論を集めましょう



ムダ遣いの大型開発をやめ、
「市民のためのまちづくり」への転換をめざす署名推進センター

赤松宏一 生島久代 大橋菜緒子 長内敏之 尾張美也子 川口智久
木島香織 澤登敬子 高原幸雄 田村きみ 藤田貴裕 水沼善介
連絡先 tel 572-0306 (赤松)

E-mail: discoverkunitachi@gmail.com

URL: <http://discoverkunitachi.web.fc2.com>

住みよい国立のために

駅前ロータリー（循環式交差点）の価値を見直そう

なぜ事故が少ないか — ドライバーが他の車を見ながらゆっくり運転する
(信号式交差点では、ドライバーは信号を見て発進する)

なぜ早く通過できるか — ゆっくり運転するが、信号の待ち時間がない

景観のカナメ「中央島」 — 都市の中心に美しい緑地、人の心を癒す

イギリスでは1975年ロンドンに38カ所のロータリーが建設され、事故が38%減少しました。フランスでは1000カ所に及ぶなど、循環式交差点の導入が全欧に拡大しています。東京では戦前に40カ所以上造られ、和田倉門のロータリーでは事故が半減し、アンケート調査でもドライバーの95%が歓迎しましたが、戦後、高速大型車を使用する米軍の要求で警視庁が全て撤去しました。(1992年第27回日本都市計画学会の論文から)

しかし、日本でも近年ラウンドアバウト(信号のない円形交差点)として見直す取組が行われ(長野県飯田市等)、東日本大震災後は災害時に停電が発生しても交通網に影響がない等をメリットと評され、国交省でも積極的な導入に向け検討会が行われました。(参考:読売新聞2013年2月23日、9月5日 朝日新聞/長野県版2013年 2月6日)

国立では平成23年の世論調査で市民の86%がロータリーの閉鎖に反対しました。国立市では153億円の「国立駅周辺まちづくり基本計画」で、南口広場化事業費を約11億円と見積もっていますが、ロータリーの現状を維持すれば、歩道整備をしても費用はその1割~2割となり、ムダをなくせます。

国立のロータリーを市民の貴重な文化遺産として、私たちもその価値を見直しましょう。

「3・4・10号線」延長は「本当に必要なのですか」 やめてほしい 旭通りの渋滞

国立市は「3・4・10号線」道路延長が完成すれば「東1号線、同2号線とも延長した道路から駅前までを西向き一方通行とする」計画です。

この場合、JR中央線の南側から「ガード」「メディカルセンター」「進学塾」などに向かう車はすべて、「3・4・10号線」を旭通りの合流点から北上するという非常識な運行を強いられます。その際、旭通りの合流点では少なくとも10台以上の渋滞が信号毎に発生し、ガードから南下する車と絡んで、想像を超えた混乱状態が予想され、患者さんや高齢者など歩行者を事故にまきこむ危険があります。

市民、病院関係者と国立市担当部など約50名で開かれた「都市計画道路3・4・10号線延長についての集い」(今年7月)では、担当職員は市民からの「『3・4・10号線』延長は本当に必要なのか」という質問に答えられませんでした。市民の70%が反対(平成23年世論調査)している「3・4・10号線」延長を中止し、東1号線をいままで通り双方通行を守ることが求められています。しかも、すべての地権者が道路延長を望んでいるわけではありません。12名の地権者のうち買収が終わったのは4名です。今からでも道路延長を中止することは可能なのです。

