

★ まちづくり ニュース



ホームページ

<http://www.geocities.co.jp/HeartLand-Icho/3732/>

95号

2008年2月16日



ときわ台の景観を守る会

ときわ台まちづくり委員会

代表 鈴木博之 近藤洋子

事務局 島田晴子 tel・fax 3960 - 3869

協力金振込先 郵便局00110-3-739728 ときわ台の景観を守る会

むかしぼなし(30)

― 王様クレヨン社長邸 ―

私の子どものころは、クレヨンという王様クレヨンという冠の印の付いたものが一番良く使われていました。その王様クレヨンの社長のKさんのお宅は、常盤台の中でも広いお屋敷で、芝生のきれいな庭がありました。家も当時としては随分モダンな感じでした。

北口公園との間にはシェルターのような立派な防空壕があり、東京大空襲の頃は、近所の子どもだけでもと防空壕へ避難させてくれました。地下へと続く暗い階段を覚えていますが、今地上はコンクリートで固められています。地下部分はそのまま残っている筈です。

その広い敷地がKさんからルーテル教団に移った後、また三つに分割されましたが、それでもそれぞれはかなり大きい敷地です。K邸はしっかりとした造りなので取り壊すのが惜しいということ、あとを買った方がそのまま使っています。常盤台の記念碑的建物として保存したい家が幾つもありますが、Kさんの家もその一つだと思います。

Kさんご夫妻は常盤台を引っ越されたあと、静岡の方で暮らされたと聞いています。奥さんは病弱な方で、ご夫婦の間にお子さんがいない分、近所の子ども達をとて可愛がってくれました。

お庭は広々としていたので、「Kさんちの運動場」と言っていて覚えている人もいましょう。

Y・S

樹木の剪定

ロータリーのヒマラヤ杉の枝が、先日の雪の重みで折れて、タクシーの屋根にキズをつけたとかで、みどり公園課から剪定の連絡がありました。

危険回避はやむを得ませんが、剪定業者は昨年までの業者と入札制で代わっています。木にとっては管理のやり方が根本から変わるのには、迷惑な話だと思います。

まともな技術や経験・知識もないまま、安いだけがとりえの産廃業者まで参入しているという話。最近、公園や並木の手入れがお粗末で、細かい手入れではなく、大枝を乱暴に切ってしまうケースが多いとは思いませんか。

今回の剪定も慎重にきめ細かくやってほしいと申し入れました。

牛尾教授ゼミ研修常盤台へ

― 昨年、常盤台の街とマンション問題を勉強するため、来訪した京都龍谷大学牛尾洋也教授のゼミの学生達が、また訪れてきます。

三月九日(日)午後、シンポジウムを開催する予定です。ぜひ聞きに来て下さい(内容など詳細は次号で)。

若い学生達の新鮮な目に、常盤台はどう映るか、楽しみます。

ガードレールを考えよう

先日区の土木課が道の測量をしていました。ガードレール設置の準備のようでした。

公園の傍のガードレールは切れ目なくつながついています。先日見かけた光景ですが、足の悪いお年寄りが、耐え切れなくなってタクシーを止めたのですが、乗るためにはかなり長い距離をレールに沿って歩かねばならず、大変困っている様子でした。タクシーの運転手もどうすることもできずに見守っているだけでした。

常盤台内の道路は、最近交通量も多く、スピードを上げる車もあり、かなり危険になっています。しかし、嚴重なガードレールの整備が、歩行者の安全には逆効果になっていきます。つまり、車が安心してスピードを上げられるように、ガードレールが作られているようなものなのです。住宅地の中は、歩行者がいつ飛び出しても安全なように、車のスピードを落とすのが当たり前でしょう。

常盤台にこれ以上のガードレールは必要なのでは？それよりも車のスピード制限などの、安全なまちづくりに対する議論の方が求められているのでは？

定例会

三月八日（土）七時

一・二丁目町会事務所

藤和マンションの問題点

こういう大規模建築物を板橋区行政は簡単に許可してよいのでしょうか。

板橋区建築審査会はこれをどう審査するのでしょうか。

「東京都建築安全条例」は、大規模の建築物内の人々の避難や周囲の人々の安全を図るため「6m幅の道路に10m以上接していること」を決めています。しかし、周囲には4m弱の道路しかなく、完成時に拡幅するといっても4mの道路と2mの自主管理歩道があるだけです。

そもそもこのような大規模建築物が建てられるような道路環境ではありません。

③車の出入り口はここ（①～③のうち、どれが一番道路の幅が問題とされるでしょうか）

②自転車の出入り口

道路幅は十分でしょうか

①人の出入り口はここ

自主管理歩道とは何ぞや？道路として提供せず、敷地として計算するので、容積率が稼げるのです。

安全条例の主旨から考えれば車の出入り口が6m道路に接していなければならないのでは？踏み切りはご存知の開かずの踏み切りです。ここへ1台でも2台でも多く合流することが、今の渋滞をひどくさせるのは当然ですが、区も警察も問題は無いと言っています。診療所は形成外科です。足腰の悪い人が、安心して通院できる道路環境でしょうか。

周りは狭い道ばかりです。出入りの車が、必ず通学路の方にまで頻繁に通るようになります。

「ときわ台景観ガイドライン」は商業地域の高さについて現在の街並みに合わせて20m7階を目安としています。藤和の34mは住民の希望を全く無視したものです。

○ 藤和マンションの問題点

ハンドボールの世界では、中東の審判が自国の選手に有利に判定し、予選のやり直しをする事態になったようですが、日本の建設会でも同じようなことが行われているようです。

そもそも各区の建築審査会は、区が決定した事例も扱うわけですが、審査会のメンバーは区長が任命する委員なのですから、区に不利な裁定をすることは自分の首をかけることとなります。そのような仕組みでは第三者的機能を期待はできません。私達区民は、中東の審判の元で試合をしている日本チームのようなものなのです。

それでも、あまりの建設業界の横暴に、各区の審査会で不適法と判断される例がいくつも出てきました。タカラレーベンの川越の物件などは、販売まで始めたマンションが違法建築となり、販売中止となりました。

藤和のマンションで私達がおかしいと主張するのは、東京都の安全条例違反です。これだけの規模の建物なら、幅6m以上の道路に10m以上接していなければならないのですが、あの周りの道は4m未満のものしかありません。そこに無理に建てようとするので、道を拡幅しなければならない。しかし、肝心の駐車場の入り口の方の道は、4m未満のままで、敷地内に2mの歩道を設けることでごまかそうとしています。合わせて「6mの道路状」とさかんに主張するのですが、「状」であって「6mの道路」ではないのです。

また、都市建設委員会で松崎議員が追求していましたが、このマンションや形成外科の診療所に入出入りする車が、あの1時間に合計10分しか開かない踏み切りの混雑を増大させることになるのは明白でしょう。開発許可をするに当たって区は、板橋警察に交通に支障がないという証明を求めています。なんと警察は「都市計画法に違反無く建築するならば」という条件をつけて証明しています。このような仮定に立って区は許可の根拠とってしまうのです。なんとという杜撰な論理でしょう。

私たちの知らない所で何が行われているか、わかったものではありません。