

**武蔵野市における
地上部街路に関する
話し合いの会
中間まとめ
(記録版)**



**令和7年9月
武蔵野市における地上部街路
に関する話し合いの会**

資料目次

1.	はじめに	1-1
2.	話し合いの会開催までの経過	2-1
3.	話し合いの会の開催、運営に関する要項等	3-1-1
	3-1. 話し合いの会 募集要項	3-1-1
	3-2. 話し合いの会 設置要綱	3-2-1
	3-3. 話し合いの会 運営要領	3-3-1
4.	構成員名簿	4-1
5.	話し合いの会の開催状況	5-1-1
	5-1. 話し合いの会での主な議論	5-1-1
	5-2. 話し合いの会 開催経過	5-2-1
6.	提出資料一覧	6-1
7.	地域住民構成員の主な意見とそれに対する行政側発言	7-0-1
	序文	7-0-1
	第1回話し合いの会における東京都の挨拶	7-0-4
	7-1. 東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2(外環の2)の計画の経緯 [昭和 41 年～]	7-1-1
	7-2. 外環の地上部街路(外環の2)の計画の経緯[平成 17 年～]	7-2-1
	7-3. 東日本大震災を踏まえた道路づくりの必要性	7-3-1
	7-4. 外環の地上部街路(外環の2)の必要性を検討するためのデータ	7-4-1
	7-5. 外環の2の他の区間(練馬、杉並)	7-5-1
	7-6. 話し合いの会の運営	7-6-1
	7-7. 話し合いの会の宿題事項	7-7-1
	7-8. 「広く意見を聴く会」開催要望	7-8-1
	7-9. 外環計画の工期	7-9-1
	7-10. 外環の地上部街路(外環の2)の都市計画に関する無効裁判の訴訟	7-10-1
	7-11. 地域住民構成員の各自の意見	7-11-1
	7-12. 傍聴者の意見・感想	7-12-1
8.	編集後記	8-1

1. はじめに

外環計画における地上部街路(外環の2)は、昭和41年に、練馬区、杉並区、武蔵野市及び三鷹市を通過する幹線街路として都市計画決定し、東京の都市計画道路網に追加された。外環の地上部街路(外環の2)は、計画幅員の両側に地上部の道路が配置され、中央に高架構造の外環本線の収容空間を確保した、外環本線の関連街路である。

しかし、昭和45年に、外環本線の関越道から東名高速までの区間については、地元住民および地元自治体の激しい反対などから、参議院建設委員会において、当時の根本建設大臣により、「地元と話し得る条件の整うまでは、強行すべきではない。その間においては、しばらく凍結せざるを得ない。」と表明された。

この問題の解決を図るため、平成12年より、地元住民団体と国・東京都との話し合いが始まった。

平成13年には、国土交通省関東地方整備局・東京都都市計画局より、「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台 ～幅広い議論のために～」が出された。この中で、外環本線については、「構造について、沿道環境への影響を考慮し、現計画を地下構造に変更します。」と示された。また、地上部の利用については、「4つのメニューとして、①公園や歩行空間を整備する場合、②バス路線など公共交通を整備する場合、③幹線道路を整備する場合、④住宅・地域コミュニティを維持する場合」が示された。

また、平成14年には、外環本線について原点に立ち戻り計画の構想段階から幅広く意見を聞くパブリック・インボルブメント(PI)方式で話し合うことを目的として、外環沿線7区市の住民と区市の担当者、国・東京都の担当者で構成される「PI 外環沿線協議会」が設立された。この「PI 外環沿線協議会」において、外環の地上部街路(外環の2)については、「外環に係わる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、街路の機能として不必要な部分は廃止となり、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる。」ことが、確認された。



その後、平成 19 年に、外環本線の関越道から東名高速までの区間について、都市計画を高架方式から、全線6車線の地下方式に変更した。これにより、外環の地上部街路(外環の2)については、計画幅員の中央部に確保した外環本線の収容空間としての機能が不要となった。

これらの経緯を踏まえ、都は、外環の地上部街路(外環の2)については、平成 20 年 3 月に「外環の地上部の街路について 検討の進め方(東京都都市整備局)」を公表し、環境・防災・交通・暮らしの4つの視点で、外環の地上部街路(外環の2)の必要性やあり方について、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていくこととした。

この一環として、平成 21 年 4 月に公表した「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間) 対応の方針(国土交通省関東地方整備局・東京都都市整備局)」を踏まえ、武蔵野市における地域住民の方々との話し合いの場として、武蔵野市、国土交通省の協力を得て、都は、「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会(以下、「話し合いの会」という)」を平成 21 年に設置した。

この「話し合いの会」は、平成 21 年から平成 27 年までの 6 年で、24 回開催され多くの意見が出されたが、長期化して大変な負担になっていたことから、一度休止し、「中間まとめ」を行うこととした。なお、「中間まとめ」は、「話し合いの会」の構成員により、編集会議・作業部会を設置して作成することとした。

「中間まとめ」は、「話し合いの会」の議事録の分量が多かったため、2段階で作成することとし、関係者用の「中間まとめ(記録版)」を作成し、それを基に、公表用の「中間まとめ(概要版)」を作成することとした。

①「中間まとめ(記録版)」は、「話し合いの会」の配布資料・議事録を基に、主な意見・質問・回答や図表を抽出し、必要に応じ一部削除・補足を行って、項目別に整理したものである。

なお、「中間まとめ(記録版)」は、「中間まとめ(概要版)」を作成するための基礎資料で、外環の地上部街路(外環の2)の関係者用(関心のある方も閲覧可)として、会議の雰囲気重視して作成したため、必ずしも文章のわかりやすさに配慮したものとなっていない。そのため、必要に応じて、出典及び議事録の引用箇所を付している。

②「中間まとめ(概要版)」は、公表用として、「中間まとめ(記録版)」を基に、わかりやすさに配慮し、主なポイントを抽出・整理したものである。

この資料は、上記のうち、「中間まとめ(記録版)」である。

これまで、「話し合いの会」は、平成 21 年度から 27 年度までの約6年、その後、「中間まとめ」の作成に平成 27 年度から令和6年度までの約9年を要し、極めて長期にわたった。この理由としては、主に、構成員(住民、国土交通省、東京都、武蔵野市)の見解のすり合わせや、コロナ禍による会議の休止等に時間を要したことによるものだが、反省すべき点もある。このため、「中間まとめ」の作成後における「話し合いの会」に当たっては、これまでの反省を踏まえ、効率的に取り組む努力を確認した。

これまでの主な経緯[外環の地上部街路(外環の2) 武蔵野市区間 関連箇所抜粋]

昭和 41 年 7 月	外環の地上部街路(外環の2)を都市計画決定 ・都内の都市計画道路網の一部として、高架である外環本線の収容空間も確保した、その関連街路として、幹線街路「外環の2」を、東京都都市計画地方審議会の議を経て、都市計画決定 [建設省告示第2428号 東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2] ・外環本線とともに、決定。 [建設省告示第2430号 東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線]
昭和 42 年 6 月	武蔵野市議会「外環道路反対特別委員会」設置
昭和 45 年 10 月	外環(東京都区間)について、参議院建設委員会で、根本建設大臣の発言 ・「地元と話し得る条件の整うまでは、これを強行すべきではない。しばらく凍結せざるを得ない」と表明
昭和 61 年 1 月	外環の地上部街路(外環の2)の目白通りから北側の区間については、外環本線の高架から掘割(半地下)への都市計画変更に伴い、環境施設帯内のサービス道路とした
平成 11 年 10 月	外環(武蔵野市、練馬区)について、石原都知事が現地を視察 ・石原都知事へ外環道路反対連盟の濱本代表幹事より要望書を手渡した。
平成 12 年 4 月	外環(東京都区間)に関する国、東京都、地元自治体及び住民との話し合いを開始
平成 13 年 1 月	外環(三鷹市、武蔵野市)について、扇国土交通大臣が現地を視察 ・扇国土交通大臣へ外環道路反対連盟の濱本代表幹事より要望書を手渡した。
平成 13 年 4 月	「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台(国土交通省関東地方整備局、東京都都市計画局)」公表・説明会開催 ・外環本線について、地下構造のイメージを提示 ・地上部の利用について、検討するための4つのメニューとして、①公園や歩行空間を整備する場合、②バス路線など公共交通を整備する場合、③幹線道路を整備する場合、④住宅・地域コミュニティを維持する場合を提示
平成 13 年 5 月	外環(東京都区間)について、参議院国土交通委員会で、扇国土交通大臣の発言 ・30年以上にわたり計画が放置され、地元の皆様にご不便をおかけしたことは大変遺憾である。 ・原点に立ち戻って話し合いの場を設置したい。
平成 13 年 12 月	東京環状道路有識者委員会 設置 ・東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)の計画に関し、P I(パブリック・インボルブメント)プロセスの時間管理を念頭に置きつつ、手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場から、P Iプロセスについて審議、評価、助言することが目的
平成 14 年 1 月	「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)沿線区市長意見交換会」開催(第1回)

	・外環が沿線地域に与える影響やまちづくりの考え方などの外環計画の課題等の意見交換会 ・外環沿線 7 区市長（練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、世田谷区）、国土交通省関東地方整備局長、東京都都市計画局長で構成
平成 14 年 6 月	ＰＩ外環沿線協議会 設置 ・外環について、原点に立ち戻り計画の構想段階から幅広く意見を聞き、計画づくりに反映するため、ＰＩ方式で話し合うことが目的 ・外環沿線 7 区市（練馬区・杉並区・武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市・世田谷区）の住民と区市の担当者、国・東京都の担当で構成
平成 14 年 11 月	東京環状道路有識者委員会 最終提言 ・「外環の必要性に関する方針決定と上部利用の可否については、議論すべき時期を明確に分け、地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に、具体的な検討を進めるべきである。」が記載
平成 15 年 3 月	「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について（国土交通省、東京都）」 公表 ・外環本線について、大深度地下の活用等の方針を提示 ・「地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援」を記載
平成 15 年 9 月	武蔵野市議会「外環道路特別委員会」設置
平成 16 年 10 月	「ＰＩ外環沿線協議会」２年間のとりまとめ ・「外環に係わる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、街路の機能として不必要な部分は廃止となるし、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる。」ことが、記載
平成 17 年 1 月	「外環の地上部の街路について（東京都都市整備局）」 公表 ・ 3 つの考え方を提示 「現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備」 「都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備」 「代替機能を確保して「外環の 2」の都市計画を廃止」
	「ＰＩ外環沿線会議」設置（第 1 回開催）
平成 17 年 9 月	東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方ー計画の具体化に向けてー（国土交通省、東京都） 公表 ・「外環に関連する沿線のまちづくりや周辺道路の整備等についても、沿線自治体とともに検討を進めていく。」ことを記載
平成 18 年 11 月	外環の地上部街路（外環の 2）について、沿線区市長から要望が出され、国と都が必要性の検証を行う旨の回答

平成 19 年 1 月	外環本線について、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく事業間調整を実施 東京都市計画道路の変更に関する市長意見 ・「外環の 2」については、沿線地域の住環境保全の観点から現時点では、その整備の必要性は認識していない」こと等を記載
平成 19 年 4 月	外環本線を高架方式から地下方式に都市計画変更
平成 19 年 10 月	「P I 外環沿線会議」（第 26 回）以後中止
平成 19 年 12 月	外環本線について、「国土開発幹線自動車道建設会議」の議を経て、「基本計画」決定
平成 20 年 3 月	「外環の地上部の街路について検討の進め方（東京都都市整備局）」公表 ・外環の地上部街路（外環の 2）についての検討の視点と検討のプロセスを提示
平成 20 年 10 月	「武蔵野市外環市民参画（地域 P I）検討会」開催 ・国土交通省と東京都が、外環事業を実施した際に、外環事業をよりよいものとするため、環境対策やまちづくりなど多岐にわたる地域の課題を地域ごとに整理し、その対応の方針をまとめることとした。そのとりまとめにあたり、沿線区市と協力し、地域のみなさんの意見や考え方を取り入れるため、平成 20 年 1 月から、沿線の区市において、地域課題検討会を順次開催 外環の地上部街路（外環の 2）の都市計画決定に関する無効確認等の訴訟提起〔上田訴訟※〕 ※地域住民における通称名 ・原告：地権者、被告：東京都
平成 21 年 3 月	東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）対応の方針（素案）に対する市長要望書 ・「市民参加の話し合いの場を早急に設定するとともに、市民及び市の意見を十分尊重し、一定の理解が得られるよう適切に対応すること」等を記載
平成 21 年 4 月	東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）対応の方針（国土交通省関東地方整備局、東京都都市整備局）公表 ・地域ごとに今後検討していく課題とその解決のための対応の方針等を提示 ・「外環の地上部街路（外環の 2）の検討にあたっては、外環本線について話し合う場とは別に、話し合いの場を新たに設け、地元のみなさまとの話し合いを行ってまいります。」を記載
平成 21 年 5 月	外環本線について、「国土開発幹線自動車道建設会議」の議を経て、「整備計画」決定
平成 21 年 8 月	第 1 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
平成 22 年 3 月	都議会（予算特別委員会）における答弁 ・代替機能を確保しなければならない法的根拠に関する答弁
平成 22 年 12 月	市議会から東京都知事等に「都市高速道路外かく環状線及び外環ノ 2 に関する意見書」を提出 ・外環の 2 については、まず全面廃止案を加え、正確な情報の公開とともに引き続き地元住民・自治体との協議・対話を重視し、解決に努めること

平成 25 年 3 月	外環の地上部街路（外環の 2）の事業認可処分取消請求訴訟の提起 〔練馬訴訟※〕 ※地域住民における通称名 ・東京都が実施する東京都練馬区石神井町八丁目 42 番地から同区東大泉二丁目 28 番地までの延長 1 k m の都市計画道路事業の認可 ・原告：住民、被告：国、参加人：都
平成 26 年 3 月	外環本線について、都市計画事業承認及び認可、大深度地下使用の認可
平成 26 年 11 月	外環の地上部街路（外環の 2） 練馬区間の都市計画変更 ・幅員減少（40m から 22m へ）、交通広場の設置 等
平成 26 年 12 月	市議会から東京都知事等に「東京外かく環状道路に関する意見書」を提出
平成 27 年 11 月	外環の地上部街路（外環の 2）の都市計画決定に関する無効確認等の訴訟 〔上田訴訟〕 東京地裁判決 ・「原告の訴えを却下」
平成 27 年 12 月	「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」を 24 回開催後、休止し、それまでの議事録等を取りまとめた「中間まとめ」の作成を決定
平成 28 年 2 月	外環の地上部街路（外環の 2）の都市計画決定に関する無効確認等の訴訟 〔上田訴訟〕 東京高裁控訴審判決 ・「本件控訴をいずれも棄却する」
平成 29 年 1 月	外環の地上部街路（外環の 2）の都市計画決定に関する無効確認等の訴訟 〔上田訴訟〕 最高裁上告審判決 ・「本件上告を棄却する」
平成 29 年 3 月	外環の地上部街路（外環の 2）の事業認可処分取消請求訴訟 東京地裁判決 〔練馬訴訟〕 ・「原告の訴えを却下及び請求を棄却」
平成 30 年 2 月	外環の地上部街路（外環の 2）の事業認可処分取消請求訴訟 東京高裁控訴審判決〔練馬訴訟〕 ・「控訴人らの訴えを棄却する」
平成 30 年 11 月	外環の地上部街路（外環の 2）の事業認可処分取消請求訴訟 最高裁上告審判決〔練馬訴訟〕 ・「本件上告を棄却する」
令和 3 年 3 月	市議会から東京都知事等に「東京外かく環状道路に関する意見書」を提出 ・「中間まとめ」以降の事業検討、住民への周知、参加のプロセスについて明らかにすること
令和 4 年 10 月	市議会外環道路特別委員会から東京都都市整備局長に「東京都市計画道路外郭環状線の 2 に関する要望書」を提出
令和 5 年 2 月	市議会から東京都知事等に「東京外かく環状道路（関越～東名）事業に関する意見書」を提出※ ※ 市議会からの意見書等の提出は他の年にも複数有
令和 7 年 3 月	「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」中間まとめ（武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会） 作成

2. 話し合いの会開催までの経過

平成20年 10月 武蔵野市外環市民参画（地域P I）検討会

1 1 月 武蔵野市外環市民参画（地域P I）検討会

12月 武蔵野市外環市民参画（地域P I）検討会

平成 2 1 年 4 月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）
対応の方針

6月 話し合いの会構成員 募集開始
(市報掲載、募集案内配布)

6月 話し合いの会構成員 募集〆切
〔応募状況〕

募集地域	応募人数	募集人数
吉祥寺南町 3 丁目	8 名	各 2 名
吉祥寺南町 4 丁目	5 名	
吉祥寺南町 5 丁目	6 名	
吉祥寺東町 4 丁目		
吉祥寺南町 1， 2 丁目	2 名	
吉祥寺本町 1 丁目		
吉祥寺東町 1 ～ 3 丁目	9 名	

7 月 抽選

募集人数を超えた４つの地域について、厳正な抽選を行い、公募による１０名を決定した。

場所 武蔵野総合体育館 視聴覚室

立会 8名

8月 第1回地上部街路に関する話し合いの会 開催

3. 話し合いの会の開催、運営に関する要項等

3-1. 話し合いの会 募集要項

1. 目的

本要項は、武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会の開催にあたり、地域住民の公募方法について、必要な事項を定める。

2. 募集範囲

- ・以下の区域に在住の者を対象とする。
武蔵野市吉祥寺南町一丁目～五丁目、
吉祥寺東町一丁目～四丁目、
吉祥寺本町一丁目

3. 募集人数

- ・募集人数は下表のとおりとする。

区 域	募集人数
吉祥寺南町三丁目	2 人
吉祥寺南町四丁目	2 人
吉祥寺南町五丁目、吉祥寺東町四丁目	2 人
吉祥寺南町一丁目～二丁目、吉祥寺本町一丁目	2 人
吉祥寺東町一丁目～三丁目	2 人

4. 周知方法

- ・武蔵野市報に掲載する。
- ・募集範囲内の各戸にチラシ（応募用紙）を配布する。

5. 応募方法

- ・参加希望者は、応募用紙を郵送するものとする。ただし、Fax も可とする。
- ・応募用紙は、東京都、武蔵野市の担当課、コミセン(南町、東町、本宿、本町)に置くとともに、都・市のホームページからもダウンロード可能とする。
- ・応募用紙の送付先は、東京都都市整備局都市基盤部街路計画課外環担当とする。

6. 選出方法

- ・応募者数が募集人数を上回った場合は、抽選会を実施し、話し合いの会の構成員を選出する。
- ・抽選は、抽選会への参加を希望する応募者の立会いのもと、募集区分ごとに事務局（東京都）が実施する。
- ・抽選結果については、応募者に通知するものとする。

3-2. 話し合いの会 設置要綱

第1条 設置目的

東京都は、これまで、外環本線を地下化した場合の地上部街路（外環の2）について、「現在の都市計画区域を活用して道路と緑地を整備」、「都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備」、「代替機能を確保して外環の2の都市計画を廃止」の3つの考え方を提示してきた。

平成20年3月には、「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する方針をとりまとめていくこととした。

この一環として、地域住民の意見を聴くため、東京都は武蔵野市や国土交通省の協力を得て、武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会（以下、「地上部街路に関する話し合いの会」という。）を設置する。

第2条 構成

- ・ 地上部街路に関する話し合いの会は、地域住民、東京都、武蔵野市、国土交通省で構成する。
- ・ 地域住民は、P I 委員、コミュニティ協議会委員長のほか、公募で選出する。
- ・ 構成人数は20人とし、内訳は以下のとおりとする。
 - ①地域住民（公募）10人
 - ②コミュニティ協議会委員長3人（吉祥寺南町、吉祥寺東、本宿）
 - ③P I 委員1人
 - ④東京都2人
 - ⑤武蔵野市2人
 - ⑥国土交通省2人
- ・ 上記のほか、司会者を置く。

第3条 事務局

- ・ 事務局は、東京都が担当する。
- ・ 事務局には、東京都職員以外から専門的知識を有する者を置くことができる。
- ・ 司会者は、構成員以外から事務局が選定する。
- ・ 武蔵野市及び国土交通省は、事務局に協力する。

第4条 位置づけ

- ・ 地上部街路の計画に関する意思決定の場とはしない。
- ・ 話し合いは、原則公開とする。ただし、出席している構成員の意見を聴いた上で非公開とすることができる。
- ・ 議事要旨を作成し、公開するものとする。

第5条 その他

- ・ 意見のとりまとめに際し、構成員以外の地域住民から意見を聴くため、地上部街路に関する話し合いの会とは別に意見を聴く場を設けるものとする。
- ・ この設置要綱に定めるもののほか、地上部街路に関する話し合いの会の運営に関し必要な事項は、運営要領で定める。
- ・ 地域住民の公募方法は、募集要項で定める。

3-3. 話し合いの会 運営要領

第1条 目的

この運営要領は、武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会（以下、「地上部街路に関する話し合いの会」という。）の運営に関し、必要な事項を定める。

第2条 進行

- ・ 司会者は、公正・中立な立場で地上部街路に関する話し合いの会を進行する。
- ・ 構成員は、話し合いの進行に協力し、司会者の指示に従うものとする。
- ・ なるべく多くの構成員が発言できるよう、発言者は要旨を簡潔にまとめて、一回の発言時間は、おおむね3分以内を目安とするものとする。
- ・ 構成員及び傍聴者は、地上部街路に関する話し合いの会の運営を妨害するなど悪質な行為をしてはならない。これらの行為を行った場合、司会者は退席を求めることができる。

第3条 運営

- ・ 公募によって選出された地域住民が参加を辞退する場合、欠員補充は行わない。また、地上部街路に関する話し合いの会を欠席する場合、代理人の出席は認めない。
- ・ コミュニティ協議会の委員長が出席できない場合、副委員長等が代理出席できるものとする。
- ・ 構成員が、地上部街路に関する話し合いの会を欠席する際には、事前に事務局宛てに、意見を書面で提出することができる。この場合、事務局は、提出された書面を地上部街路に関する話し合いの会において配布するものとする。
- ・ 傍聴は、武蔵野市民を優先とする。ただし、会場の都合等により人数を制限する場合もある。その場合は、先着順に傍聴者を決定する。なお、余席がある場合、武蔵野市民以外の傍聴も可能とする。
- ・ 議事要旨、議事録及び配布資料は、東京都、武蔵野市の窓口に備え付け、閲覧に供するとともに、ホームページに掲載する。
- ・ 事務局は、地上部街路に関する話し合いの会の運営に関する事項を所掌する。
 - ① 会場設営
 - ② 議事録、議事要旨作成
 - ③ 各回の話し合いの整理
 - ④ その他
- ・ 事務局は、次回の地上部街路に関する話し合いの会で使用する資料を事前に構成員に送付する。
- ・ 構成員は、当日の話し合いに関連する資料を提出することができる。この場合、構成員は話し合いの会の前日までに事務局に到達するように送付するものとし、事務局は当日構成員に配布する。

第4条 その他

- ・ この運営要領に定めのない事項は、事務局が地上部街路に関する話し合いの会に意見を聴いた上で決定する。

<参考>運営要領（案）からの修正

○悪質な行為に対する退席指示

- ・ 悪質な行為を行った場合、司会者が退席を求めることができる。

○傍聴

- ・ 傍聴は武蔵野市民を優先とする。
- ・ 余席がある場合、武蔵野市民以外の傍聴も可能とする。

○議事録

- ・ 発言者を明記した議事録（発言の文字起こし）を作成し、公表する。

○コミュニティセンター委員長の代理出席

- ・ 委員長の代理出席は、副委員長に限定せず、「副委員長等」とする。

<参考>その他の運営に関するとりまとめ事項

○議事要旨・議事録

- ・ 事務局が議事要旨と議事録の案を作成後、構成員へ送付して確認を得る。

○司会

- ・ 副司会者を置く。

○開催通知

- ・ 武蔵野市報に掲載するとともに、開催の一週間前に東京都と武蔵野市のホームページに掲載する。
- ・ 開催案内チラシをコミュニティセンターの協力により配布。

○傍聴者へのご意見カードの配布

- ・ ご意見カードを傍聴者に配布して感想や意見などを記入してもらい、後日写しを構成員に送付する。
- ・ 傍聴者の公表意思が確認されたご意見カードのみ公表する。

○話し合いの会の運営に関する構成員間の打合せ

- ・ 話し合いを円滑に進めるため、話し合いの会の運営に関する構成員間の打合せ（準備会）を実施する。

4. 構成員名簿

【司会】

	氏 名	出席回
司会	井上 良一	(第1～2回)
	渡邊 幹夫	(第3～24回)
副司会	村井 寿夫	(第4～24回)

【構成員】

地域住民

P I 外環沿線協議会委員 (P I 委員)	濱本 勇三	(第1～24回)
コミュニティ協議会	吉祥寺東	井部 文哉 (第1～8, 10～13, 16～17回)
	代理	原 利子 (第9, 14回)
		原 利子 (第18～24回)
	本宿	泉 昭正 (第1～10回)
		中村 和子 (第11～24回)
		河田 鐵雄 (第1～4, 6～22回)
	代理	小餅 友子 (第5回)
	吉祥寺東町一丁目	古谷 圭一 (第1～17, 19～24回)
	吉祥寺東町三丁目	大島 陽一 (第1～3, 5, 7～8, 10～24回)
	吉祥寺南町一丁目	西村 まり (第1～24回)
地域住民 (公募)	吉祥寺南町二丁目	田徳 宣章 (第1～2, 5回)
	吉祥寺南町三丁目	糸井 守 (第1～10, 12～13, 15回)
	吉祥寺南町三丁目	黒木泰二郎 (第1～11, 13～18, 20～22, 24回)
	吉祥寺南町四丁目	城戸 毅 (第1～8, 10～24回)
	吉祥寺南町四丁目	佐野 佳奈 (第1～7, 9回)
	吉祥寺南町五丁目	小林英一郎 (第1～4, 8～9, 12～13, 18, 21回)
	吉祥寺南町五丁目	佐薙 誠 (第1～8, 10～11, 13～24回)

武蔵野市

都市整備部長	檜山 啓示	(第1～7回)
	堀井 建次	(第8～13回)
	恩田 秀樹	(第14～24回)
参事 (まちづくり推進課長)	恩田 秀樹	(第1～13回)
参事 (まちづくり調整担当)	山家 恭介	(第14～24回)

国土交通省

東京外かく環状国道事務所 調査課長	和田 賢哉	(第1～3回)
東京外かく環状国道事務所 計画課長	篠田 宗純	(第4～8, 10回)
	辛島 亨	(第11～12, 14回)
	大畑 俊和	(第17～19, 21～22回)
東京外かく環状国道事務所 調査課 建設監督官	森 勝利	(第1～2, 4～7回)
	中澤 一信	(第8～12回)
	今村 忠彦	(第14, 17～20回)
	児玉 憲一	(第21～24回)

東京都

都市整備局都市基盤部 外かく環状道路担当副参事 外かく環状道路担当課長	土屋 重弘	(第1～7回)
	小口 新吾	(第8～15回)
	佐久間巧成	(第16～18回)
	武田 光一	(第19～24回)
都市整備局都市基盤部 街路計画課 課長補佐	香月 高広	(第1～7回)
	谷本 知之	(第8回)
	赤見 将也	(第11～12回)
	安西 崇博	(第14～24回)
外かく環状道路係長		

5. 話し合いの会の開催状況

5-1. 話し合いの会での主な議論

話し合いの会での主な議論	関係する出来事
第1回～第7回（H21.8～H23.1） (1) 話し合いの会の開会あいさつ (2) 話し合いの会の目的の確認 (3) 話し合いの会における都職員の立場（構成員兼事務局）の確認 (4) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その1）～（その6） (5) 話し合いの会の位置づけの確認 (6) 外環の2の都市計画のこれまでの経緯の議論（その1）～（その4） (7) 話し合いの会の設置目的に関する議論（その1）（その2） (8) 外環の2の「必要性・不要性を検討するためのデータ」の説明 (9) 外環の2以外の道路の事例の説明	
第8回～第11回（H23.5～H24.5） (1) 話し合いの会の進め方に関する議論 (2) 話し合いの会における都職員の立場（構成員か事務局か）の明確化の要望 (3) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その7） (4) 外環の2に関わる議論 (5) 東日本大震災を踏まえた道路づくりの必要性に関する議論（その1）（その2） (6) 年末の都知事記者会見に関する議論 (7) 外環の2の検討の進め方の議論 (8) 外環の2のモデル道路に関する議論（その1）	H23.3 東日本大震災

第12回～第21回 (H24.10～H27.7) (1) 話し合いの会の運営に関する事項の議論 (その8) (その9) (2) 話し合いの会の設置目的に関する議論 (その3) (3) 大泉ジャンクション地域の事業着手に関する議論 (その1) (その2) (4) 住民構成員提出資料4-6「第3回都提出武蔵野地域に関する現状・課題データについて〔資料5〕に対する意見」および同資料8-4「東京都整備局のモデル道路」に関する議論 (5) 外環の2に関する資料説明・議論 (6) 外環の2のモデル道路に関する議論 (その2) (7) 外環の2の都市計画の経緯に関する議論 (その1) ～ (その8) (8) 外環地上部街路と外環付属街路の違いの説明 (9) 外環の2に関する資料説明 (10) 「外環地上部街路の必要性を検討するためのデータ」に関する議論 (11) 外環の2 (練馬区3km 区間)の取り扱いに関する議論 (その1) ～ (その3) (12) 練馬区内都市計画道路の追加説明 (13) 外環の2 (杉並区間) の都市計画提案制度申請に関する議論 (その1) (その2) (14) 練馬区内の優先整備路線 (外環の2を含む) に関する議論 (15) 本話し合いの会主催者である東京都への要望	H24.9 大泉ジャンクション地域の事業着手 H25.11 練馬区間のあり方 (複数案) 公表 H26.5 練馬区間の都市計画に関する方針公表 H26.11 練馬区間の都市計画変更 H26.12 杉並区内の一部区間廃止の都市計画提案を都が受理 H27.6 杉並区内の一部区間廃止の都市計画提案に係る都の判断を提案者に通知
--	--

第 22 回～第 24 回 (H27. 10～H27. 12)

- (1) 外環の都市計画の経緯に関する議論(その 9) (その 10)
 - (2) 都提出資料 12-7-2「武蔵野地域に関する現状・課題集(改訂版)」、14-4「(同タイトル)(追加資料)」、同 16-4「外環の地上部街路に関する必要性(影響)データについて(武蔵野市版)(改訂版)」に関する議論(その 1)～(その 3)
 - (3) 次回の会議進行に関する提案
 - (4) 各地域住民編集担当構成員全員の総括意見
 - (5) 今後の方針
-

5-2. 話し合いの会 開催経過

第1回 平成21年8月19日

- (1) 話し合いの会の開会あいさつ
 - ・都の担当部長より話し合いの会の主旨について説明があった。
- (2) 構成員自己紹介
- (3) 話し合いの会の目的の確認
- (4) 話し合いの会における都職員の立場（構成員兼事務局）の確認
- (5) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その1）
 - ・話し合いの会の傍聴者は武蔵野市民を優先とすること、傍聴者の不規則発言を禁止することなど今後の話し合いの会の運営について議論した。
 - ・話し合いの会の司会者について議論（行政職員又は地域住民）した。
 - ・話し合いの会の議事録（発言者を明記）の公表を決定した。
 - ・話し合いの会の進め方（冒頭で前回の確認と終了時にその会のまとめ）を決定した。

第2回 平成21年10月26日

- (1) 話し合いの会の位置づけの確認
 - ・本会開催の周知方法、話し合いの会の位置づけを確認し合意した。
- (2) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その2）
 - ・議事録と議事要旨の書式について協議し、録音発言を基本とする議事録、それに基づく議事要旨作成、これらは東京都ホームページに公表することを決定した。
 - ・構成員が進行を妨げる行為をした場合、司会者は、話し合いの会の意見を聴いた上で、退席を求めることができることを決定した。
 - ・構成員のうち、コミュニティ協議会委員長の代理は、副委員長以外も可能とすることを決定（運営要領に反映）した。

第3回 平成22年1月26日

- (1) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その3）
 - ・話し合いの会の開催の周知方法、議事要旨の記載内容、議事録、議事要旨の形式、これらの構成員への事前確認などについて決定した。
 - ・各資料への資料番号の符番が要請された。
- (2) 外環の2の都市計画のこれまでの経緯の議論（その1）
 - ・東京都より第1回資料6「東京の都市計画の概要と地上部街路の概要と経緯について」の説明が行われた。
 - ・必要性の検証状況、代替機能の考え方、昭和41年の都市計画決定の経緯などについて質疑応答及び意見があった。
 - ・昭和41年に外環の2計画を決定したときの資料提出の要求があり、東京都から都市

計画地方審議会と特別委員会の資料の直接開示は、公文書開示条例等の対象であるため困難であるが、都市計画審議会では高速道路に関する審議が主体で、外環の2の記述はないと思われるとの回答があった。

(3) 報告事項

- ・前司会者の副市長就任による司会者の交代があった。
- ・副司会者の設置については調整中との報告があった。

第4回 平成22年4月26日

(1) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その4）

- ・副司会者を置くこととなった。
- ・話し合いの会の開催の周知について、武蔵野市報に掲載すること、開催案内チラシをコミュニティセンターの協力により配布することとなった。
- ・傍聴者に対するアンケートについて今後検討することとなった。

(2) 外環の2の都市計画のこれまでの経緯の議論（その2）

- ・東京都より資料〔番号欠如〕「外環の2に関する都市計画地方審議会について」説明が行われた。
- ・住民構成員より資料4-8「昭和41年都市計画決定の経緯について」の説明が行われ、都の都市計画決定に関する説明の疑問点が列挙された。都市計画における道路幅の解釈の食い違いが示された。
- ・第146回都市計画地方審議会議事録の開示、外環の都市計画決定の経緯、昭和41年の国と東京都の道路構造図と平成20年の東京都発表の道路断面図の違いについて質疑応答があり、双方の主張に食い違いがあった。
- ・外環の2の経緯に関する論点を整理して次回さらに議論する必要があるとの意見があった。
- ・平成13年1月の武蔵野市内での建設大臣発言、及び東京都知事発言は「知事なり大臣なりが外環についての思い等をお話されたのかな」との回答が東京都よりあった。

(3) 確認事項

- ・前回及び今回の議事要旨は本日の議論を踏まえ修正し、再度確認する。
- ・外環ジャーナルの7号及び12号を資料として提出する。

第5回 平成22年7月28日

(1) 外環の2の都市計画のこれまでの経緯の議論（その3）

- ・住民構成員より資料4-8の論点を整理した資料5-7「第5回話し合いの会資料」の説明が行われ、昭和41年当時の図面や説明用たたき台には外環の2の記述がなく、自動車専用道路と地上部街路は法的には二つだが、外環計画としては自動車専用道路23mと幹線道路を含めた幅員40mで決定され、計画は一体として関係区市、住民に説明されてきたと主張があった。

- ・都構成員から昭和 41 年の図面や計画のたたき台でも、外環の都市計画が幅員 40m となっており、外環の 2 とは標記されていないことについて、以下の説明があった。
 - ①都計審の審議は外環と街路が別々の議案として審議されたこと
 - ②街路について議案上は 23 区のなかの環状 6 号線の外側を一括して見直しており、個別に外環の 2 という議題にはなっていないこと
 - ③外環の 2 の表示はどこにもないとの指摘だが、その意味では高速道路という専用部の表示と一般街路という表示になっていること
 - ④審議議題は別々の形で審議され決定しているので、都市計画施設としては別の施設として、東京都は説明していること
 - ⑤断面図の中では特に外環や外環の 2 という表示はないが、この断面図の通り、二つの都市計画の内容を表示していると東京都は考えていること
- ・住民構成員から昭和 41 年の建設省が二つに分けて告示したことに基づいて東京都が説明されたと思うが、武蔵野市は昭和 41 年以降外環計画を 40m だと説明してきたことについて、どういう責任を感じているのか質問があり、武蔵野市からは外環と外環の 2 は別々の告示で都市計画として定められていると認識しているが、外環の問題としては一体として捉えているとの回答があった。
- ・都市計画上では、都市高速道路の外郭環状線と地上部街路である外環の 2 という二つの計画があるというのが東京都、国、武蔵野市の考え方で、高速道路が地下に入ってから、外環そのものが無くなったという考え方を持っている市民もいるということで、考え方が完全に行き違っていると司会者の見解が述べられた。
- ・平成 20 年 3 月になって高速道路地下化に際して、高速道路 23m、地上部街路 40m として、これらは法的に別々である建設理由について議論された。
- ・住民構成員から平成 16 年 PI 沿線協議会における外環計画の地下化に伴う立ち退き予測軒数 3000 軒の前提は、幅員 40m で計算されているとの説明があった。

第 6 回 平成 22 年 10 月 14 日

(1) 話し合いの会の運営に関する事項の議論 (その 5)

- ・議事要旨について、発言者本人以外が指摘し、その内容を発言者が確認して訂正できることを確認した。

(2) 話し合いの会の設置目的に関する議論 (その 1)

- ・東京都より平成 17 年に都が示した三つの考え方や外環の 2 の必要性について見直しが必要かどうかを話し合いたいということで会を設置したと説明があった。
- ・代替機能なしで廃止の案がないのは適切ではないと質疑応答及び意見があった。

(3) 外環の 2 の都市計画のこれまでの経緯の議論 (その 4)

- ・昭和 41 年の都市計画地方審議会の議事録と議案書の閲覧について手続きに沿っての開示という報告があった。
- ・第 4 回、第 5 回の濱本構成員の意見及び回答を受けて、各住民構成員が計画廃止提案の理由を挙げて各自の意見を述べた。

- ・外環の2の参考として環状6号線と中央環状線の交通量の関係について質問があった。

第7回 平成23年1月28日

- (1) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その6）
 - ・東京都より発言者本人以外からの指摘の議事要旨の修正について報告があった。
 - ・議事録校正原稿の中の誤解、誤記の箇所が多すぎるので、それをなくすよう事務局への要請があった。
 - ・傍聴者が感想を記入する「ご意見」カード調査を実施することとした。
- (2) 話し合いの会の設置目的に関する議論（その2）
 - ・平成17年に都が示した3案について都市計画で決定しているものではないことが確認された。そのため、本会では廃止を含めて議論するのかなど質疑応答及び意見があった。（第6回（2）参照）その結果、廃止を含めての議論をおこなうことが了承された。また、これを後任担当者に議事録に従って正しく引継ぎを行うことが約束された。
- (3) 外環の2の「必要性・不必要性を検討するためのデータ」の説明
 - ・東京都より第3回資料5「武蔵野地域に関する現状・課題データについて・用語集」の説明が行われた。
 - ・住民構成員より第3回資料8「武蔵野市吉祥寺東町南町データ地図」の説明が行われたが、時間切れのため説明のみで終了した。
- (4) 外環の2以外の道路の事例の説明
 - ・東京都より第3回資料6『「外環の地上部に関する話し合いの提出資料」への回答』の説明が行われた。
- (5) その他
 - ・東京都より資料7-3「山手通り（環状6号線）と中央環状線山手トンネルの交通量」の説明が行われた。（第6回（3）参照）

第8回 平成23年5月9日

- (1) 話し合いの会の進め方に関する議論
 - ・東日本大震災を受けて、外環の2に関する話し合いの会の継続について緊急動議があり、各構成員から意見が出された。
- (2) 話し合いの会における都職員の立場（構成員か事務局か）の明確化の要望
 - ・都の発言は計画事務局、本会事務局、構成員の立場を混在させて発言しており、それが会議の混乱の原因の一つとの指摘があった。（第1回（4）参照）
- (3) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その7）
 - ・ご意見カードについて、記入者の同意が得られたものに限り公表することとなった。

(4) 外環の2に関わる議論

- ・住民構成員より「外環の2」については、まず白紙に戻し廃止することが第一であるにもかかわらず、「造ることを前提に」話をしているように聞こえる新任都担当者の姿勢に対して、以下の指摘があった。
 - ①東京都の説明はニュートラルに検討すると言いながら造ることが前提となっていること。
 - ②外環計画自体は幅員 40mの中に嵩上げ構造の高速道路部分（自動車専用道路）とその街路部分である外環の2（付属街路）と合わせて一体計画されたと認識しており、計画変更により高速道路部分が大深度地下方式に決定した際に、残った地上部（外環の2）計画は「死に体」となり、条件なしで廃止し、白紙にすべきと何度も述べてきたこと。
 - ③その上で東京都からは「即刻にこの場で白紙にはできないが、白紙にする考え方のニュアンス(第7回(2)参照)」が発言の中で示されたこと。
 - ④このような経緯を踏まえ、住民構成員は造ることを前提とした話し合いは考えておらず、会を壊す様な発言では会を続けることができないこと。
- ・住民構成員より生活環境や産業部門などの色々な面からメリット及びデメリットのデータが出ていないので議論がなされていないとの意見があり、更に東京都が過去に行った道路計画に関するその後の評価を考慮して本計画を議論すべきとの提案があった。
- ・市構成員より武蔵野市として外環の2のメリットやデメリットの議論が出来ていない現状では必要性について表明は出来ないとの発言があった。
- ・市構成員より今後、東京都からメリットやデメリットのデータが示されると思うので、それを踏まえて議論したいとの発言があった。

(5) その他

- ・住民構成員より資料8-5「むさしの外環ニュース第38号」の説明が行われた。

第9回 平成23年11月11日

(1) 東日本大震災を踏まえた道路づくりの必要性に関する議論（その1）

- ・東京都より資料9-3「東日本大震災を踏まえた道路づくりの必要性について」の説明が行われたが、本会の話題は武蔵野に関する話し合いであって東京都全般の道路問題を武蔵野市の問題とすり替えて説明する姿勢が指摘された。このため、議事の進行がうまくいかなかった。その結果、提出資料9-3の「東日本大震災を踏まえた地上部街路の必要性について」を「東日本大震災を踏まえた道路の必要性について」に訂正し、説明は「地上部街路」を「道路」に置き換えたつもりでの説明があった。なお、資料9-3本文、議事録は訂正されないまま公表された。
- ・住民構成員より、説明内容は課題の東日本大震災にあたり武蔵野市の外環地上部街路の位置付けについての説明ではなく、東京都の一般的な道路に関しての説明であるとの指摘があった。

(2) 宿題

- ・外環の2についてP I 外環沿線協議会での議論の要望が出された。
- ・代替機能の確保について、武蔵野市の考えを示すことが要望された。
- ・外環の2を整備しない場合の防災対策の検討について要望が出された。

第10回 平成24年2月10日

- (1) 年末の都知事記者会見に関する議論
 - ・都構成員は都知事の記者会見（平成23年12月）での「地上部街路は知らなかった」発言をめぐり、「都知事は知っている」とのみ回答した。
- (2) 外環の2の検討の進め方の議論
 - ・都知事の現地訪問の要望が出された。
 - ・「広く地域住民の意見を聴く会(仮称)」開催の要望が出された。

第11回 平成24年5月24日

- (1) 東日本大震災を踏まえた道路づくりの必要性に関する議論（その2）
 - ・これまでの都の資料9-3の説明では本会に特に関連した地上部街路の問題ではないことが指摘されたが、その指摘は地上部街路も道路であり、地上部街路に関連した形で話をしたとする東京都の主張をめぐり議論が平行線となった。
- (2) 外環の2のモデル道路に関する議論（その1）
 - ・住民構成員より第3回資料9「外環の2のモデル道路の例」の説明があった。
 - ・都の提案する道路が市内に建設された場合に、都がこれに似ているとして示したモデル道路例と、当該構成員が想定するモデル道路例をそれぞれ実地検分した結果が述べられたが、時間切れのため説明未了となった。
- (3) その他
 - ・議事録、議事要旨作成段階の問題について意見交換があった。また、資料9-3の議事録訂正要求について、事務局は拒否した。
 - ・高速道路の外環は大深度法下で施工するのか質問があり、国から検討中との回答があった。
 - ・知事視察の時期について質問があり、東京都から調整中との回答があった。

第12回 平成24年10月4日

- (1) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その8）
 - ・東京都の発言は構成員、計画事務局、話し合いの会事務局の立場をはっきり区別して発言するようにとの繰り返しの要請があった。（第1回（4）、第8回（2）参照）
- (2) 話し合いの会の設置目的に関する議論（その3）
 - ・本会で話し合う計画最終案について、第7回（2）の了解事項に反して都構成員の「無条件での廃止はない」ことを意図する発言をめぐって応答があり、司会者からも過去の進行の中で「廃止を含めて検討する」ようになったことが述べられたが（第6回（2）、第7回（2）、第8回（4）参照）、「廃止を含めて検討」の意味が「代替機能を確保（検討によっては確保すべき代替機能がない場合もある）したうえで廃止」とする都構成員と「東京都の検討プロセスに依らない無条件での廃止」とする住民構成員との間で議論が平行線となった。
- (3) 大泉ジャンクション地域の事業着手に関する議論（その1）
 - ・大泉ジャンクションの本線工事に伴う外環の2事業認可について質問があり、武蔵野市においては検討のプロセスに基づいて進めるので影響が無いことを東京都から

説明があったが、住民構成員が納得できる回答ではなかった。

(4) その他

- ・改訂前後の資料番号表記について混乱が指摘された。

第13回 平成25年2月7日

(1) 話し合いの会の運営に関する事項の議論（その9）

- ・議事録及び議事要旨のまとめ方について意見交換があった。
- ・練馬地域の一部事業化についてあらかじめ十分な関連情報の提供の要望があり、専門用語説明表と計画手続きに沿った検討課題体系図の提出要求があった。
- ・話し合いの会で議論するための資料の体裁及び追加の要望があった。

(2) 住民構成員提出資料4-6「第3回都提出武蔵野地域に関する現状・課題データについて〔資料5〕に対する意見」および同資料8-4「東京都整備局のモデル道路」に関する議論

- ・提出資料4-6及び8-4について住民構成員が資料3-6のモデル道路実地調査結果を報告し、モデル道路はいずれも既存道路の拡幅のみで、既存住宅地を破壊してのモデルではなく、そのため、都の効果及び影響評価にはズレがあると指摘があった。
- ・東京都より必要性(整備効果)のデータで詳しく説明していきたいとの回答があった

(3) 大泉ジャンクション地域の事業着手に関する議論（その2）

- ・大泉ジャンクション地域1km区間の事業化と残りの8km区間の関係などについて質疑応答、意見があり、武蔵野市を含む外環地上部街路計画は、計画段階か事業化段階かについての質問に対して、武蔵野市を含む区間は事業化されていないことのみ回答があった。
- ・残りの区間も次々と認可を取って進めていくのではないかと懸念が示されたが、残りの区間については引き続き、話し合いを進めていくことが議論された。

(4) その他

- ・「広く地域住民の意見を聴く会（仮称）」の開催の再要望があった。（第10回（2）参照）
- ・外環本線計画の大深度法申請について国の説明および都知事現地訪問の交渉の確約が求められた。

第14回 平成25年4月25日

(1) 外環の2に関する資料説明・議論

- ・都提出資料12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ(平成24年10月更新版)」(資料3-5の改訂版)について説明が行われた。
- ・なお、第13回で説明のあった住民構成員提出資料(3-8)に関連した内容の資料(4-6)及び(8-4)については、今回の東京都の説明に関連するものであるが、それらに対して言及はなかった。
- ・武蔵野市提出資料3-7「外環の地上部街路の整備に係る課題等」について説明が行われ、外環の2の整備による住環境の悪化やコミュニティの分断の懸念等、市が課題として捉えていることについて述べられた。また、生活道路への通過交通の流入や浸

水被害の軽減など現状の課題についても述べられた。

- ・都資料（12-7）に関して住民構成員2名から計11点の異議及び質問が出され、出火危険度や延焼危険度、緊急時の安全避難路、生活道路を含めた市内道路の現状、古すぎる交通センサス値の利用、通学路の分断、コミュニティ分断への評価の欠如などについて質疑応答、説明及び意見表明があった。

（2）外環の2のモデル道路に関する議論（その2）

- ・都提出資料第13回（2）「モデル道路としての播磨坂」の公園化は、区民の植樹運動の結果で、戦災復興計画で都道ではなくなった区道893号線の経緯を住民構成員が説明し、東京都が説明した播磨坂の桜は都が植えておらず、都が公園化したものではなく、現況も武蔵野市の場合とは違うことから、モデル道路には値しないとの意見があった。

（3）外環の2の都市計画の経緯に関する議論（その1）

- ・住民構成員提出資料9-6「東京外かく環状道路の主な経緯（「外環の2」「武蔵野市」を中心に）により、これまでの国と都の公表資料の変遷の間に多くの矛盾、住民への説明なしに方針変更があったことを説明した。
- ・住民構成員提出資料9-5「外環の地上部街路（外環ノ2）についての主張（確認）」により、計画決定以降の東京都と住民との確認事項4点の説明とそれに基づく11点の主張が述べられた。

（4）その他

- ・国土交通省より外環本線工事の大深度法についての現状および認可までの手続きの説明があった。
- ・住民構成員より「広く地域住民の意見を聴く会（仮称）」の開催要望（第10回（2）、第13回（4）参照）が出された。

第15回 平成25年7月5日

（1）外環地上部街路と外環付属街路の違いの説明

（2）外環の2の都市計画の経緯に関する議論（その2）

- ・前回説明のみであった住民構成員提出資料9-6「東京外かく環状道路の主な経緯（「外環の2」「武蔵野市」を中心に）」および住民構成員提出資料9-5「外環の地上部街路（外環ノ2）についての主張（確認）」について、説明、質疑討論があった。
- ・自動車道路と地上部街路の一体論について、東京都からは法律的に二つと説明があった。市構成員からは、別々の都市計画であるが、外環という問題を40mの高速道路（第5回（1）参照）であるという認識のもとに議論してきたことが述べられた。
- ・住民構成員より「東京都の一体論に関する説明」は時間の経過により一貫性がない理由について、説明要求があり議論されたが、昭和41年資料の構造図と平成13年および平成17年の構造図の違いについての議論が対立したまま終了した。
- ・東京都から住民構成員資料9-5の確認事項4点の説明があったが、主張11点の回答はなかった。（第14(3)参照）

(3) その他

- ・練馬区 1km 区間の認可取り消し訴訟について質問回答があった。
- ・「広く地域住民の意見を聴く会（仮称）」開催の希望が述べられた。（第 10 回(2)、第 13 回(4)、第 14 回(4)参照）
- ・傍聴者アンケートの提出方法についての提言があった。
- ・東京都より武蔵野市の大深度に関する外環本線の環境影響評価について説明があった。

(4) 宿題

- ・多摩地域の都市計画整備方針第三次計画策定に当たっての住民の意見を聞くことの PI 協議会約束の不履行の理由について都は調査回答を約束した。
- ・都市計画事業認可申請者と許認可権者の関係図を作成し、提出することになった。

第 16 回 平成 25 年 9 月 10 日

(1) 外環の 2 の都市計画の経緯に関する議論（その 3）

- ・資料 9-5 の「確認事項」と「主張」に対する東京都の回答があり、質疑応答。住民の誤解を解く説明責任として本話し合いの会の目的が述べられた。東京都と濱本構成員意見についての各住民構成員の意見表明が求められた。

(2) 外環の 2 に関する資料説明

- ・住民構成員提出資料 10-8 「第 10 回話し合いの会に向けての質問」の説明があった。
- ・住民構成員提出資料 10-9 「外環の 2 周辺の地域危険度について」の説明があり、東京都の中の武蔵野市の相対危険度はかなり低めで、道路が出来ればすべてが解決するような東京都の説明に疑問を呈した。

(3) その他

- ・外環の 2 を整備しないと結論づけた場合、代替機能を確保するための整備を武蔵野市が行うかどうかは、「今後提示予定の代替機能のデータを見て武蔵野市が検討していく」と東京都より回答があった。
- ・東京都から「広く地域住民の意見を聴く会（仮称）」は、話し合いの会取りまとめ時期に行うとの回答があった。

(4) 宿題

- ・外環本線が大深度地下化された際の国と東京都が目的および理由を説明した資料を提出することが要請された。

第 17 回 平成 25 年 11 月 7 日

(1) 外環の 2 の都市計画の経緯に関する議論（その 4）

- ・住民構成員より資料 9-5 に関する前回の東京都の回答に対する反論があった。昭和 41 年の断面図が存在したという事実の確認要求、外環計画と外環の 2 計画の整合性の意味、その一体性(第 15 回 (2) 参照)、外環計画における立ち退き軒数、PI 沿線協議会諒解事項と提案内容とのズレ、幹線道路のネットワーク性と現状の外環地上部街路計画の齟齬が指摘された。
- ・平成 13 年までは都担当者はこの計画は幅員 40m の一体的に検討しないと解決がつかないと考えていたと認識している。また、これまでの図面は「説明に用いた図

面」で、断面図が都市計画図書として定められたものはないと都構成員より回答があった。

- ・国構成員より、大深度トンネル方式に変更の理由は、移転軒数の大幅の減少、地域分断の減少、振動、騒音の減少であったとの回答があったが、外環の2との関連性についての説明はなかった。
- ・東京都から自動車道の地下化以降の外環の2計画について住民の意見を聴くのが本会の趣旨であることが述べられた。
- ・住民構成員から資料9-5に関する討論を含めて各構成員の意見を聞きたいとの要望があった。
- ・都構成員より平成17年に示した断面図は、地上部街路をもう少し分かり易く説明するために以前の断面図（濱本構成員が示した昭和41年の構造図（第7章参考4））から変わったものと説明があった。

（2）その他

- ・住民構成員が提出資料10-8-2「資料10-8に対する追加資料について」を説明。外環の2は取りやめて、より緊急性ある災害対策を行うべきとした。
- ・「広く地域住民の意見を聴く会（仮称）」の開催要望が出されたが、東京都が目的とする外環の2の必要性やあり方を議論する段階に本会が至っておらず、時期尚早との回答があった。

第18回 平成26年4月17日

（1）外環の2の都市計画の経緯に関する議論（その5）

- ・住民構成員提出資料9-5に関するこれまでの討議について、10名の各構成員の意見が述べられ、全員が東京都の説明に納得できず、外環の2計画廃止に同意した。
- ・濱本構成員が上記についてのまとめを行い、これまでの東京都の説明には計画の一貫性が欠如し、外環計画は一体であることを住民構成員全員が認めるなど、住民構成員全員が濱本構成員の「意見・主張」について「賛意」し、本計画は廃止すべきとの意思表示がされたことを確認した。

（2）「外環地上部街路の必要性を検討するためのデータ」に関する議論

- ・住民構成員提出資料10-8-2「資料10-5に対する追加質問について」により、氾濫雨水や津波による地下鉄や地下街への浸水被害に対する東京都の抜本的対策の必要性を述べた。
- ・都提出資料14-4「武蔵野市における外環の2の必要性（整備効果）」、同資料12-7-2「現状と課題データ集、改訂版」、同資料16-4「必要性（影響）について、改訂版」（各資料名略記）について都構成員が説明した。なお、住民構成員から、この説明は武蔵野の都全体の中での相対評価がない一般論であるとの指摘があった。
- ・上記説明に対する議論が大事であるとのことから、改めての議論の場を司会者は提案した。

（3）外環の2（練馬区3km区間）の取り扱いに関する議論（その1）

- ・都提出参考資料「練馬区における外環の地上部の街路のあり方（複数案）」を都構成員が説明した。
- ・新たに練馬区3km区間において異なる幅員での複数案が示されたが、地域ごとに幅員構成が変わる可能性や各区市における検討の進捗に違いがある中での進め方について議論された。また、杉並区や武蔵野市ではこれまで通り話し合いをしながら検

討を進めることが東京都より説明されたが、練馬区では 1 キロ区間だけを進めるとしていたものが、担当者が変わるとすぐにその先の区間の三つの案が出てくるなど、説明に一貫性が無いとの意見があった。

第 19 回 平成 26 年 8 月 21 日

(1) 外環の 2 (練馬区 3 km 区間) の取り扱いに関する議論 (その 2)

- ・都提出資料「これまでの検討の総括 都市計画変更素案のあらまし」、「都市計画に関する方針 都市計画素案の説明会の記録」、「都市計画に関する方針 都市計画素案のオープンハウスの記録」(第 18, 19 回会議配布)(資料番号なし)について説明され、本来の目的と変わってしまった道路機能(住民構成員の主張)と計画名称の意味、外環の 2 練馬区間先行整備の必要性、都市計画変更に伴う補償、幅員縮小に伴う延焼遮断機能、練馬区外環の 2 と平行する区内道路の整備状況、道路ネットワークの意味などについて質疑応答及び意見があったが、時間切れとなった。

(2) 外環の 2 の都市計画の経緯に関する議論(その 6)

- ・住民構成員提出資料 15-3 「第 14 回話し合いの会における東京都及び国土交通省の回答に対する意見」の説明。(第 14 回 (1)、(3) 参照)
- ・交通量予測計算に用いるネットワークの前提条件について明示要求がなされ、東京都から回答はあったが、住民構成員にとって納得のいくものではなかった。
- ・当話し合いの会では、東京都の 3 提案と住民および武蔵野市の廃止提案を含めた 4 案を話し合うことに合意したことが再々確認された。(第 6 回 (2)、第 7 回 (2)、第 8 回 (4)、第 12 回 (2) 参照)

(3) 宿題

- ・練馬区内の外環の 2 計画の武蔵野市への影響データの提出要求があった。
- ・東京都の外環の 2 計画提案の経緯について一貫性ある再説明が約束された。
- ・武蔵野地域に影響する練馬区内道路状況地図の提出要求があった。

第 20 回 平成 27 年 3 月 27 日

(1) 練馬区内都市計画道路の追加説明

- ・第 19 回宿題事項である練馬区内の都市計画道路計画の現況説明と外環の 2 計画が優先的に工事段階に入るものの関係について質疑応答があった。

(2) 外環の都市計画の経緯に関する議論(その 7)

- ・住民構成員提出参考資料(第 20 回)「第 19 回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会について」が説明され、これまでの計画側と住民との議論の中で、地域コミュニティの保全がなくなり、当初の交通のみの目的に、防災、環境緑化が目的に加えられ、武蔵野市地域の生活道路と東西道路の混雑化が無視されていることが説明された。

(3) 外環の 2 (練馬区 3 km 区間) の取り扱いに関する議論 (その 3)

- ・外環の 2 (練馬区 3 km 区間) 整備の必要性、幅員 22m への変更に伴う延焼遮断機能、補助 135 号線など他の南北道路の整備状況などについて質疑応答及び意見があった。

(4) 外環の 2 (杉並区間) の都市計画提案制度申請に関する議論 (その 1)

- ・杉並区住民による外環の２区間の都市計画提案制度による申請に関して、東京都から都市計画提案制度と住民による計画提案について経過説明があり、質疑応答が行われた。

(５) 宿題

- ・次回に回答が約されてきた宿題の回答の取扱いについて、そのままとならないよう要請があった。
- ・街路の等級説明図提出の要請があった。

第 21 回 平成 27 年 7 月 9 日

(１) 外環の都市計画の経緯に関する議論(その８)

- ・住民構成員より、三つの条件を白紙として、廃止を含めて話し合いをするのが基本との意見があった。
- ・第 19 回より担当となった都構成員から、本会の目的は、外環の２に関する都の三つの方針「外環の地上部街路（外環の２）の都市計画に関する方針」（平成 26 年 5 月）を基軸としているが、それだけに拘わらず、廃止も含めて意見を聴くことや、廃止のための代替機能に関しては何も決定していないことの説明があった。(第 6 回(２)、第 7 回(２)、第 8 回(４)、第 12 回(２)、第 19 回(２) 参照)

(２) 練馬区内の優先整備路線（外環の２を含む）に関する議論

- ・都提出資料（番号欠）「練馬区内優先整備路線等に関する地図の説明があった。
- ・外環の２練馬区内幅員変更（40m→22m）について武蔵野市区間との関係の質疑応答があった。

(３) 外環の２（杉並区間）の都市計画提案制度申請に関する議論(その２)

- ・東京都より都都市計画審議会決定に至る審議経過報告があり、杉並区都市計画審議会の答申内容が無視されているとの意見について質疑応答があった。

(４) 本話し合いの会主催者である東京都への要望

- ・地元の意向というのは、策定区域内の被収容人等であり、その意見はもっとも尊重されるべきとの意見があった。

第 22 回 平成 27 年 10 月 9 日

(１) 外環の都市計画の経緯に関する議論(その９)

- ・要検討路線としての外環の２に関する前回の東京都の説明について、住民構成員から地下化によって当初の外環の２とは違う目的となった道路計画をそのまま外環の２としている点について意見が出されたが、外環の２は地域間に根差した機能を元から有しており、全く違う道路になったわけではないとする東京都の主張と議論がかみ合わなかった。
- ・住民構成員提出資料 15-4 「武蔵野市地上部街路話し合いの会資料 9-6 に関する質問」が説明され、住宅及び地域コミュニティの維持がなくなった理由、練馬区幅員

22m 計画と都市計画道路の種別と定義の関係、本計画廃止の場合の検討の有無等が質問され、これに対する回答があった。PI 協議会では自動車専用道路地下化の都市計画決定までに外環の 2 について結論を出すとするが、現在話し合いの会を行っている理由について質疑応答があった。

- (2) 都提出資料 12-7-2 「武蔵野地域に関する現状・課題集(改訂版)」、14-4 「(同タイトル)(追加資料)」、同 16-4 「外環の地上部街路に関する必要性(影響)データについて(武蔵野市版)(改訂版)」に関する議論(その 1)

(以下の意見・質問は第 18 回会議までの都提出資料についてのもので、それ以後に提出説明された内容は含まれていない。)

- ・住民構成員提出資料 10-9 「地域危険度および武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版) 防災への意見」、参考資料 2 「(第 19 回) 東京都提出資料に関するご意見・ご質問」により、火災危険度に関してこの沿線地域の相対危険度の視点から、東京都のいう防災上の課題には危険度の誇大な強調があるとした。
- ・住民構成員提出参考資料 3 「同タイトル」により、地上部街路の建設工事中は工事用車両、重機の往来により住民に対する危険が増し、騒音被害も発生するといったデメリットが述べられた。
- ・住民構成員提出参考資料 4 「同タイトル」により、22m 幅員道路のイメージ、現状データからの日中交通量予測の信頼性、道路建設による住環境の悪化の危惧が述べられた。
- ・住民構成員提出参考資料 5 「同タイトル」により、過去に東京都から提示された同様の資料への意見に対応しないままの資料、相克すべき影響評価の欠如などから、計画当事者側の意見聴取の姿勢に疑問があることが指摘された。
- ・住民構成員提出参考資料 6 「同タイトル」により、さらに深い議論をするための手掛かりとなる意見として、都の説明にこれまで出てこなかった都市計画道路ネットワーク、本会第 4 選択肢としての無条件廃止、一般論でしかない環境・防災・交通・暮らしの評価、計画ありきの結果論であり、コミュニティを作り上げてきた住民を無視した必要性(整備効果、影響)の評価であることが述べられた。
- ・市構成員提出参考資料 7 「同タイトル」により、将来の交通需要や生活道路の安全性向上に関する質問を行った。

- (3) 次回の会議進行に関する提案

- ・審議遅延のため次回会議開催を早める提案が事務局よりなされ、了承された。

第 23 回 平成 27 年 11 月 19 日

- (1) 都提出資料 12-7-2 「武蔵野地域に関する現状・課題集(改訂版)」、14-4 「(同タイトル)(追加資料)」、16-4 「外環の地上部街路に関する必要性(影響)データについて(武蔵野市版)(改訂版)」に関する議論(その 2)

- ・前回の各住民構成員の質問に対する回答と討議があった。予測交通量は平成 17 年度データで、幹線道路交通量予測計算と生活道路交通量予測計算は、同一モデルによる

結果ではなく、そのため論理一貫性に欠けるとの指摘があり、それぞれの入力データと計算モデルの開示請求があった。

- ・前回欠席した住民構成員提出の参考資料8「外環地上部話し合いの会 意見・質問」(第22回)の説明(生活道路への車流入、コミュニティ破壊)があったが、途中で打ち切りとなった。

(2) 話し合いの会の運営に関する事項の議論(その10)

- ・事務局(東京都)から、年内で議論に一区切りをつけ、本会議を中断し、これまでの本会の意見の取りまとめ(中間まとめ)の提案があり、意見交換の上で了承された。

(3) その他

- ・外環の無効訴訟の判決について東京都の見解が求められた。
- ・都構成員より、最後のまとめという意味での「広く意見を聴く会」とは別に、広く意見を聴けるようなシチュエーション(オープンハウス、説明会など)を用意していきたいと思っており、それをどのようにするかは資料の厚さなど色々なものと合わせて皆さんと相談していく旨の回答があった。

第24回 平成27年12月17日

(1) 都提出資料12-7-2「武蔵野地域に関する現状・課題集(改訂版)」、14-4「(同タイトル)(追加資料)」、16-4「外環の地上部街路に関する必要性(影響)データについて(武蔵野市版)(改訂版)」に関する議論(その3)

- ・前回に引き続き住民構成員全員より都提案に反対の意見発表が行われ、それぞれに対して東京都から回答があった。

住民構成員より、都の提案は、有識者委員会最終提言「地元住民への影響を軽減することが最も重要である」ことを認めているのかとの質問があったが、質問の意図が伝わらず、回答が留保された。

住民構成員より、参考資料8「外環地上部話し合いの会 意見・質問」(第22回)により他の都道の現況から外環の2の交通上の効果への疑問などの説明があった。

住民構成員より、参考資料10「意見・質問」(第22回)により、現在ない外環の2よりも概成道路整備を優先すべきなどの意見があり、東京都からは災害に強いまちづくりのためには延焼遮断帯の形成が重要との回答があった。

住民構成員から、すでに満杯の市内東西道路に車が流入する恐れのある南北道路建設の矛盾が指摘された。

住民構成員より、東京都のデータには、道路新設のデメリット、廃止の場合の影響評価が欠如しており、住民コミュニティに対する影響評価も欠如していることが指摘された。

住民構成員より、参考資料9「意見・質問書」(第22回)により外環の2計画の経緯、緑地計画、防災、環境などに関する11点につき質問し、これに対して都構成員から回答があったが、東京都の主張は必要性のデータである資料12-7、その追加である12-7-2、必要性(整備効果)の資料14-4、その影響データ資料16-

4で全てであり追加資料はないとし、相互の主張はすれ違ったままだった。司会者から「一体的」の意味が双方食い違ったままであることの指摘があった。

(2) 各地域住民編集担当構成員全員の総括意見

- ・これまでの話し合いの会の経過に関しての総括意見を各自口頭または文書で述べた。全員が東京都の説明には納得できず、外環の2地上部街路計画は受け入れられないことを表明した。

(3) 今後の方針

- ・東京都より話し合いの会構成員全員による「中間まとめ」編集を行うための休会であることが述べられ、具体的編集作業についてはそのために開催される編集会議において決定することになった。
- ・必要があれば本話し合いの会を再開することを約した。

6. 提出資料一覧

提出回	資料番号	資料名	提出構成員名
第1回	1	話し合いの会 設置要綱 (H21. 6. 1)	東京都
	2	話し合いの会 募集要領 (H21. 6. 1)	東京都
	3	話し合いの会 運営要領 (案)	東京都
	4	話し合いの会について	東京都
	5	武蔵野市外環市民参画(地域P I)検討会記録集(抜粋版)	東京都
	6	東京の都市計画の概要と地上部街路の概要と経緯について	東京都
第2回	3	話し合いの会の位置付けについて	東京都
	4	東京都の構成員及び事務局について	東京都
	5	話し合いの会 運営要領 (案) の修正について	東京都
	6	地上部街路の話し合いの当面の予定 (案)	東京都
	7	話し合いの会提出資料(東京都と武蔵野市の資料提出と説明のお願い)	古谷構成員
第3回	3	話し合いの会 運営要領	東京都
	4	「話し合いの会」と「地域住民の意見を聴く会(仮称)」について	東京都
	5	武蔵野地域に関する現状・課題データについて ⇒ <u>資料12-7に改訂</u>	東京都
	6	「話し合いの会提出資料」への回答	東京都
	7	外環の地上部街路の整備に係る課題等	武蔵野市
	8	武蔵野市吉祥寺東町南町データ地図	古谷構成員
	9	外環-2モデル道路の例	古谷構成員
第4回	4-4-2	第3回話し合いの会の議事概要 (案)	古谷構成員
	4-5	外環の2に関する都市計画審議会について	東京都
	4-6	東京都都市整備局提出「武蔵野地域に関する現状・課題データについて」【第3回話し合いの会資料5】に対する意見	古谷構成員
	4-7	外環ジャーナルNo.4 (H13. 4) 【国土交通省・東京都より外環計画の「たたき台」を公表】	国土交通省
第5回	5-5	外環ジャーナルNo.7 (H14. 4) 【PI 外環協議会(仮称)設立に向け準備会で基本認識、目的などを確認／東京環状道路有識者委員会が国と東京都に対して「第一次提言」／東京外かく環状道路沿線区市長と「意見交換会」を初めて開催】	国土交通省

提出回	資料 番号	資料名	提出 構成員名
第 5 回	5-6	外環ジャーナル 2003 年 7 月第 1 2 号 【PI 外環沿線協議会一年間の議論「中間とりまとめ」】	国土交通省
	5-7	用語の整理／意見のとりまとめ／第 4 回話し合いの会発言のまとめ（補足）／外環に係わる計画について／「外環の 2」は即刻廃止手続きを行うべきものである	濱本構成員
第 6 回	6-3	第 176 回東京都都市計画審議会 議案・資料	東京都
	6-4	日本海沿岸東北自動車道の酒田市山形県飽海郡遊佐町間ほか 4 区間の新設に関する整備計画について（第 4 回国土開発自動車道建設会議 議案第 1 号）	国土交通省
第 7 回	7-3	山手通り（環状 6 号線）と中央環状線山手トンネルの交通量	東京都
第 8 回	8-4	第 3 回話し合いの会資料 6 東京都整備局のモデル道路の調査結果	古谷構成員
	8-5	むさしの外環ニュース第 38 号（H23. 4. 11 むさしの外環反対の会） 【緊急報告 武蔵野市議会議員選候補 公開質問状への回答（外環の 2 について）】	濱本構成員
第 9 回	9-3	東日本大震災を踏まえた道路の必要性について	東京都
	9-4	地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）	東京都
	9-5	外環の地上部街路（外環ノ 2）についての主張（確認） ⇒ <u>H24. 10. 4 修正</u> ⇒ <u>H25. 2. 7 修正</u> ⇒ <u>H25. 4. 25 修正</u>	濱本構成員
	9-6	東京外かく環状道路の主な経緯（「外環の 2」「武蔵野市」を中心にして） ⇒ <u>H24. 5. 21 修正</u> ⇒ <u>H25. 4. 14 修正</u> ⇒ <u>H27. 3. 13 修正</u>	西村構成員
第 10 回	10-3	外環ジャーナルNo. 9（平成 14 年 12 月） 【東京環状道路有識者委員会 国と東京都へ「最終提言」／PI 外環沿線協議会、計 11 回開催 国と都から必要性の有無（効果と影響）などについて資料を提出／東京外かく環状道路「相談所」を開催 8 会場に 466 名が来場】	国土交通省

提出回	資料 番号	資料名	提出 構成員名
第 10 回	10-4	外環の地上部街路について	東京都
	10-5	都に対しての質問・要望事項（平成 25 年 4 月改訂版）とそれに対する回答 ⇒ <u>H25. 4. 25 修正</u>	東京都
	10-6	地上部街路整備による影響データについて（武蔵野市版） ⇒ <u>資料 16-4 に改訂</u>	東京都
	10-7	議事要旨作成に関する意見と提案	古谷構成員
	10-8	第 10 回話し合いの会に向けての質問	城戸構成員
	10-9	地域危険度及び武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）防災への意見 ⇒ <u>H25. 7. 5 修正</u>	黒木構成員
	参考 2	東京を取り巻く社会経済情勢／都政運営の新たな戦略（H23. 5）／「2020 年の東京」計画策定の考え方／「2020 年の東京」8 つの目標	東京都
第 12 回	12-7	武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）	東京都
第 14 回	14-4	地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）（改訂版）	東京都
	14-5	武蔵野市吉祥寺東町南町データ地図追加版（2013. 2. 7.）	古谷構成員
第 15 回	15-3	第 14 回話し合いの会における東京都及び国土交通省の回答に対する意見	古谷構成員
	15-4	話し合いの会資料 9-6 に関する質問	古谷構成員
第 16 回	16-4	地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版）	東京都
第 17 回	10-8-2	資料 10-5 に対する追加質問について	城戸構成員
	12-7-2	武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）追加資料	東京都
	参考 2	資料 9-5 に対する安西答弁に対する質問	古谷構成員
	参考 3	資料 9-5 に対する安西回答についての感想と意見	古谷構成員
第 19 回	参考 2	資料 12-7-2、資料 14-4、資料 16-4 に関するご意見・ご質問	黒木構成員
	参考 3	資料 12-7-2、資料 14-4、資料 16-4 に関するご意見・ご質問	大島構成員
	参考 4	資料 12-7-2、資料 14-4、資料 16-4 に関するご意見・ご質問	城戸構成員

提出回	資料 番号	資料名	提出 構成員名
第 19 回	参考 5	資料 12-7-2、資料 14-4、資料 16-4 に関するご意見・ご質問	古谷構成員
	参考 6	資料 12-7-2、資料 14-4、資料 16-4 に関するご意見・ご質問	西村構成員
	参考 7	資料 12-7-2、資料 14-4、資料 16-4 に関するご意見・ご質問	山家構成員
第 20 回	参考 2	第 19 回話し合いの会 議題 4－①（第 14 回話し合いの会における東京都及び国土交通省の回答に対する意見（古谷構成員））、議題 4－②（話し合いの会資料 9－6 に関する質問（古谷構成員））説明用改訂版	古谷構成員
第 22 回	参考 2	練馬区内の都市計画道路	東京都
	参考 3	地域危険度（吉祥寺東町 3～4 丁目、吉祥寺南町 3～5 丁目）	東京都
	参考 4	都市計画道路区域内の建築制限	東京都
	参考 5	2 車線道路の断面イメージ	東京都
	参考 6	道路の幅員と延焼防止の関係（出典：国土交通省道路局道路 IR・道路整備効果事例集）	東京都
	参考 8	話し合いの会 意見・質問	原構成員
	参考 9	意見・質問書（資料 12－7－2 武蔵野地域に関する現状・課題データ集／資料 14－4 地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）／資料 16－4 地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野版））	濱本構成員
第 24 回	参考 10	意見、質問（資料 12－7／資料 12－7－2／資料 16－4／資料 14－4 について）	中村構成員
	参考 2	自動車排出ガス測定局（小金井街道東久留米、五日市街道武蔵境、連雀通り下連雀）	東京都

なお、中間のまとめ作成に当たって使用した「各話し合いの会の議事録」と「会議で使用された資料」は、以下の都市整備局HPにて公表されている。

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/gaikaku/gairo-musashino.htm>



7. 地域住民構成員の主な意見とそれに対する行政側発言

詳細目次

序文

第1回話し合いの会における東京都の挨拶

- 7-1 東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2(外環の2)の計画の経緯
[昭和41年～]
- 7-2 外環の地上部街路(外環の2)の計画の経緯[平成17年～]
- 7-3 東日本大震災を踏まえた道路づくりの必要性
- 7-4 外環の地上部街路(外環の2)の必要性を検討するためのデータ
- 7-5 外環の2の他の区間(練馬、杉並)
- 7-6 話し合いの会の運営
- 7-7 話し合いの会の宿題事項
- 7-8 「広く意見を聴く会」開催要望
- 7-9 外環計画の工期
- 7-10 外環の地上部街路(外環の2)の都市計画に関する無効裁判の訴訟
- 7-11 地域住民構成員の各自の意見
- 7-12 傍聴者の意見・感想

序文

第7章では、平成21年～平成27年までに開催された「話し合いの会」の24回分の議事録・議事要旨や配布資料について、項目別(上記の詳細目次参照)に、地域住民構成員の主な意見と、それに対する行政の発言や、配布資料等を抽出・整理した。

その抽出・整理に当たっては、可能な限り、議事録の内容から忠実に作成することとした。

そのため、話し言葉のままでわかりにくい部分があったり、類似の質問が何度も出てくる場合もある。

なお、文中で使用した「記号」や「用語」について、以下に、その説明をする。

1. 記号について

(1) 引用記号(議事録の引用箇所の表示)

各発言は、議事録・議事要旨から引用し、引用元の議事録における、発言者名、開催回数及び頁数を以下のとおり示した。

〔●●構成員 第○回 p■■〕 〔東京都 ●● 第○回 p■■〕

なお、議事録の全文は、現在、「東京都のホームページ」の以下の URL に掲載されている。

「武蔵野市における外環の地上部街路に関する話し合いの会」

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/gaikaku/gairo-musashino.htm>

(2) 補足記号(文書の補足)

議事録・議事要旨における各人の発言は、それまでの議論を踏まえた発言や、配布資料を見ながらの発言、話し言葉などから、省略されることが多く、そのままではわかりにくい場合も多い。

そのため、議事録・議事要旨からの整理に当たり、各人の発言について、必要に応じて補足している。補足に当たっては、発言中に、次の記号を使用した。

() : 用語の補足 ← 用語の後に()を付けて使用

< > : 発言の補足

ただし、年号、読点、接続詞、「てにをは」など簡易な補足については、上記の記号を追加すると読みにくくなるため、上記の記号を使用せずに補足している。

(3) 参考資料の明示

議事録・議事要旨からの各人の引用発言について、その内容の理解を助けるために、「話し合いの会」で提出された配布資料など参考資料を付けている。

参考資料については、議事録・議事要旨の内容と区別するために、次のように、枠囲いをして表示した。

参考1:○○○○〔第●回話し合いの会 資料●ー○ △△構成員〕

(4) 「地域住民編集構成員が受け入れられない行政構成員の回答」の明示

「中間まとめ(記録版)」の編集において、地域住民構成員から、「行政構成員の回答に不十分・不的確と認識しているものが多々あり、これらを明示しておくべき」との意見があった。

そのため、「中間まとめ(記録版)」では、話し合いの会における行政側の回答に対して、地域住民編集構成員の判断により、一部の回答について、「地域住民編集構成員が受け入れられない回答」として明示している。

例) 行政(東京都)

◇外環本線と外環の2は、・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・。

〔東京都 ●● 第●回 p●〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

なお、各節の終わりには、その項で用いられた「受け入れられない回答」の理由を凡例として記載している。

2. 用語(略語)について

各発言において、各種の道路や資料、会議などの名称については、各構成員が異なる略語を使用している場合がある。

この「中間まとめ(記録版)」では、可能な限り、議事録に忠実な内容にしたかったため、これらの略語について、一部、補足や修正を行っている場合もあるが、大半は補足や修正を行っていない。

そのため、読者の理解を助けるために、次頁に、代表的な道路や、資料、会議の正式名称と、それに対して、構成員が使用している略語の例を示す。

構成員が使用している略語の例	正式名称
都市計画道路名称	
自動車専用道路(外環本線) 外環の高速道路 外環本線 等	東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線
幹線街路(外環の2) (S41以降) 外環の2 (S41以降) 外環の地上部街路(外環の2) (H17以降) 地上部街路 (H17以降) 等	東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2
外環計画、外環	上記2つを合わせて
資料名称	
たたき台 計画のたたき台 4つの案 等	「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台(平成 13 年4月 国土交通省関東地方整備局、東京都都市計画局)」
平成15年の方針 等	「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)に関する方針について(平成 15 年3月 国土交通省、東京都)」
PI会議協定 PI協定 等	「PI外環協議会(仮称)設立に向けた確認書」
PI協議会の結論 等	「PI外環沿線協議会 2年間のとりまとめ(平成 16 年 10 月 PI外環沿線協議会)」
平成 17 年の3つの案 平成 17 年の基本的な考え方 等	「外環の地上部の街路について(平成 17 年1月 東京都都市整備局)」
平成 20 年の資料 平成 20 年の東京都のパフレット 外環の地上部街路の検討の進め方 等	「外環の地上部街路について 検討の進め方(平成 20 年 3月 東京都都市整備局)」
住民地域 PI 等	武蔵野市外環市民参画(地域 PI)検討会(平成 20 年開催)
対応の方針 等	「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)対応の方針(平成 21 年4月 国土交通省関東地方整備局、東京都都市整備局)」
会議名称	
都市計画審議会 審議会 都計審 等	東京都市計画地方審議会(S41) 東京都都市計画審議会
市の特別委員会 等	武蔵野市議会 外環道路特別委員会
有識者会議 有識者委員会 等	東京環状道路有識者委員会
PI協議会 等	PI外環沿線協議会
沿線住民PI会議 PI会議 等	PI外環沿線会議
国幹会議 等	国土開発幹線自動車道建設会議
話し合いの会 等	武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会

第1回「話し合いの会」における東京都の挨拶

行政（東京都）

ご案内のとおり、外環の地上部街路であります、外環の2でございますが、高架の高速道路を収容する空間を確保するとともに、自動車交通の処理、防災性の向上、環境の確保、ライフラインの収容等、多様な機能を発揮するなど、地域のまちづくりに寄与することを目的に昭和41年に東京の都市計画道路のネットワークの1つとして、都市計画決定されたものでございます。

平成19年に外環本線の都市計画を高架方式から地下方式に変更いたしましたけれども、地上部街路につきましては、平成20年3月に検討の進め方を公表いたしまして、環境・防災・交通・暮らしと、この四つの視点から、廃止を含めまして、この道路の必要性やあり方について、広く意見を聴きながら、検討を進め、東京都としての方針を取りまとめていくという事にしていきます。この一環といたしまして、平成21年4月に公表いたしました、対応の方針を踏まえまして、武蔵野市における地域住民の方々との話し合いの場として、武蔵野市、国土交通省のご協力をいただきまして、地上部街路に関する話し合いの会を設けることといたしました。

この会はPI委員、関係する三つのコミュニティの代表者の方々、それと公募によります10名の地域住民の方々によりまして、構成されておりますけれども、皆様方から地上部街路につきまして、忌憚のないご意見を伺いながら、検討を進めてまいりたいと考えております。

[東京都都市整備局都市基盤部長兼外かく環状道路担当部長 座間 第1回 p1-2]

7-1. 東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2(外環の2)の計画の経緯[昭和41年～]

7-1. 東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2(外環の2)の計画の経緯[昭和41年～].....	7-1-1
7-1-1. 外環本線と外環の2の都市計画の関係.....	7-1-7
7-1-1-1. 外環計画の決定概要(昭和41年).....	7-1-7
7-1-1-2. 外環本線と外環の2の都市計画の関係.....	7-1-11
7-1-1-3. 外環本線と外環の2の断面図.....	7-1-15
7-1-1-4. 建築指導の際の都の説明.....	7-1-20
7-1-1-5. 立ち退き軒数・生活再建制度.....	7-1-23
7-1-1-6. 都市計画道路網(ネットワーク)と外環の2.....	7-1-24
7-1-2. 「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台ー幅広い議論のためにー」 (平成13年)に関して.....	7-1-25
7-1-2-1. 「たたき台」(平成13年)の内容との違いについて.....	7-1-25
7-1-3. 「東京都環状道路有識者委員会 最終提言」(平成14年)に関して.....	7-1-31
7-1-4. 「PI 外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」(平成16年)に関して.....	7-1-32
7-1-4-1. 「昭和41年に都市計画決定する前の原点」に関して.....	7-1-33

住民構成員

- 1) 参考1「資料9-6 東京外かく環状道路の主な経緯（「外環の2」「武蔵野市」を中心にして）西村構成員」は、これまで国や都が出した資料について、構成員の中である程度共通理解をつくっておきたいため、作成したものである。

こうやって経緯を追っていくと、多くの矛盾や疑問が分かる。[西村構成員 第14回 p22]

参考1：東京外かく環状都道路の主な経緯（「外環の2」「武蔵野市」を中心にして） 〔第9回話し合いの会 資料9-6 西村構成員〕

資料9-6

東京外かく環状道路の主な経緯 （「外環の2」「武蔵野市」を中心にして）

2011・11・11（資料9-6）

第1次修正版 2012・5・21

第2次修正版 2013・4・14

第3次修正版 2015・3・13

1966年 7月 都市計画決定（高架方式埼玉県境～東名高速間 18km）

1967年 6月 武蔵野市議会「外環道路反対特別委員会」を設置

1970年10月 根本建設大臣「凍結宣言」（参議院の建設委員会）

（S45年） 「地元と話し得る条件が整うまでは強行すべきではない」

1986年 関越道～埼玉県境都市計画変更 地上部街路、附属街路の都市計画廃止

1994年 3月 大泉・和光間供用

1999年10月 石原東京都知事 武蔵野市・練馬区の現地視察

2001年 1月 扇国土交通大臣・石原都知事 三鷹市・武蔵野市の現地視察

（H13） このときの扇千景大臣、石原慎太郎知事の発言はマスコミ（TV、新聞）で報道された。扇大臣、石原知事とも高架式が地下になる時点で、地上に道路が残ることは全く知らなかった（聞かされていなかった）と思われる。

4月 「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」（地下構造）公表

＊「現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。」

＊地上部の利用について（検討するためのメニュー）それぞれの地域の実状や、地域の意向に合わせて検討するためにメニューを示している。

①公園や歩行空間を整備する場合

②バス路線など公共交通を整備する場合

③幹線道路を整備する場合

④住宅・地域コミュニティを維持する場合

■第1回「話し合いの会」資料-6、外環ジャーナル4号（第4回「話し合いの会」資料4-7）

参照

参考1：前頁の続き

5月 第三小学校体育館で「計画のたたき台」についての説明会

12月 東京環状道路有識者委員会設置 ～2001年11月第13回終了

2002年 1月 沿線区市長意見交換会～2009年4月まで9回開催

(H14) 4月 有識者委員会が「第1次提言」

＊必要性の議論を進めるにあたっての住民と行政の市政のあり方についての助言

・必要性の検討にあたっては、「計画ありき」、「建設ありき」で必要性の議論をしてはならず、整備しなかった場合も含めて議論すべきである。

・必要性の議論にあたっては、整備された場合の効果だけではなく、整備した場合の周辺への影響はもちろんのこと、整備しなかった場合の都市の生活環境や都市活動への影響など、外環の功罪について議論することが大切である。

■外環ジャーナル7号（第5回「話し合いの会」資料5－5） 参照

6月 PI 外環沿線協議会発足 ～2004年10月第42回終了

11月 有識者委員会最終提言

＊地下案の提示、インターチェンジなし

・「今後の議論においては、移転家屋数をできる限り少なくして、地元住民への影響を軽減化することが、もっとも重要視すべき観点である。」

・「シールドトンネルの地上部については、現状の市街地を維持することが可能である。」

■追加資料請求——外環ジャーナル9号(資料10－3参照)

2003年 1月 国土交通省・東京都「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について」公表
(H15)

1月 沿線区市長意見交換会（第2回）

＊武蔵野市長（当時）：大深度で高速道路だけをつくるだけでいいのか。時間をかけてグリーンベルトを構成していく等の大胆な構想も必要なのではないか。

3月 国土交通省・東京都「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について」公表

＊極力大深度地下にする。 地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から目白通りについては地元の意向を踏まえながら地上部街路の設置を検討する。

■外環ジャーナル12号（第5回「話し合いの会」資料5－6） 参照

2003年1月、および3月に同じタイトルの「方針」が出されている。

5月＊第19回PI外環沿線協議会（5月19日）成田東京都外かく環状道路部長「高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。外環にかかわる計画の見直しにあたり、地上部街路については街路の機能として不必要な部分は廃止となるし、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる。」

5月 沿線区市長意見交換会（第3回）

＊武蔵野市長：地上部の活用は、総合的な都市計画として区市単独で考えるのではなく、東京都が中心となって、国がバックアップすべき。

参考1：前頁の続き

6月 PI 外環沿線協議会「中間とりまとめ」

■外環ジャーナル12号（第5回「話し合いの会」資料5－6） 参照

*「中間とりまとめ」1P.3. これまでの協議会の経過（4）地上部の街路に付いて
・国と東京都が合意した「方針」のなかの地上部街路については「外環に係わる計画について、いま、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路ををあわせてと都市計画変更することとなる」ことが確認された。

8月 沿線区市長意見交換会（第4回）

*武蔵野市長：地上部で長年権利制限をかけてきた人たちへの補償を考えてもらいたい。まちづくりとセットで考えてほしい。例えばグリーンベルトなど東京都のまちづくりとして一定のオープンスペースが必要でないのか。今の段階でそういうことを議論しておくべきではないか。

2004年10月 PI 外環沿線協議会「2年間のとりまとめ」

2005年1月 PI 外環沿線会議発足 ～2007年10月第26回開催 これ以後休止状態

(H17)

*「外環の地上部の街路について」平成17年1月東京都都市整備局

外環の2の都市計画 高速道路の外環にあわせ、都内の都市計画道路ネットワークの一部として「外環ノ2」が都市計画決定されています。

*外環地上部街路について基本的な考え方として以下の三つを公表

①現在の都市計画区域を活用して道路と緑地を整備

②都市計画の地域を縮小して車道と歩道を整備

③代替機能を確保して都市計画を廃止

■第1回「話し合いの会」資料－6のP.9 外環の地上部街路について基本的な考え方公表

追加資料—平成17年1月東京都 都市整備局 「外環の地上部街路について」（資料10-4）

9月 国土交通省・東京都「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」公表

2006年6月 都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町）都市計画案及び環境影響評価準備書の公告・縦覧及び説明会を開催

(H18)

6月 「これまでに頂いたご意見・ご提案と計画の具体化の検討などにおける考え方」発表

11月 環境影響評価準備書に対する知事の意見書送付
環境影響評価書を国土交通省に送付

2007年1月 都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町）都市計画案に対する区市町村意見回答

(H19)

*武蔵野市長：外環本線地下化の都市計画変更賛成。外環ノ2については、本線と一体のもので、本線地下化によって都市計画変更が必要な路線である。外環ノ2の必要性は認識していない。都は廃止することも含め、計画の方向性、検討のプロセスを明らかにせよ。外環ノ2の方向が定まるまでは、本線の着手を認めるものではない。

3月 東京都都市計画審議会 原案通り議決

参考1：前頁の続き

- 4月 都市計画変更決定(地下方式) 附属街路廃止
- 12月 第3回国土開発幹線自動車道建設会議(国幹会議)を開催、基本計画を承認
- 2008年 1月 基本計画決定告示
- (H20) 3月 「外環の地上部の街路について(検討の進め方)」東京都都市整備局は地上部街路の必要性やあり方について、「環境」「防災」「交通」「暮らし」の4つの視点で、「広域的な視点」と「地域的な視点」から検討し、都市計画に関する都の方針を取りまとめていくとしている。
- このような検討の進め方について、住民に説明会はなかった。
- 追加資料「外環の地上部の街路について 検討の進め方」参照(資料—6では表紙のみ)
- 10月 武蔵野市外環市民参画(地域PI)検討会開催 ~12月まで3回開催
- 10月 吉祥寺東町在住の弁護士・上田誠吉氏が東京都に対し、「外環の2計画廃止」の訴訟を提訴し、同氏の死後、夫人が継承した。2015年1月20日に結審し、6月30日に判決の予定。
- 2009年 1月 「対応の方針(素案)」公表
- (H21) 4月 「対応の方針」とりまとめ
- 第4回国土開発幹線自動車道建設会議の開催(基本計画から整備計画へ)
- 5月 整備計画決定 事業化補正予算71億円
- 8月 第1回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
- 「資料6」東京都都市整備局「地上部街路の概要、経緯」
- *武蔵野市長の外環道路特別委員会での発言「外環の2に関しましては、再三繰り返しておりますけれども、必要性については甚だ疑問であるということから、東京都に対しましては廃止を含めた議論をきちんとしてほしい。その議論に当たって必要ないろいろな情報、データを公開してほしい。地域の皆さん、地元の皆さんの声を十分聞いてほしいということをお願いしてきた経過もあって、都の方も必要性の有無から議論しますということのもとに、今回の外環の地上部街路に関する話し合いの会提案という風になったのかなと理解してございます。」
- 10月 予算71億円のうち9割凍結、5億円となる
- 10月26日 第2回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
- 10月 6区市長の外環についての意見書
- 12月 事業の概要及び測量等の実施に関する説明会開催
- 2010年 1月26日 第3回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
- (H22) 4月 予算57億9千万円
- 4月26日 第4回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
- 資料4-7 外環ジャーナル4号(前述「たたき台」の内容について)
- (6月 東京外かく環状道路と名古屋2環と合わせて、特別措置法による予算9千億円)
- 6月11日 第1回「練馬区における地上部街路に関する話し合いの会」開催
- (練馬区は「話し合いの会」全6回、「広く意見を聴く会」3回開催して終了)
- 7月28日 第5回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
- 資料5-5 外環ジャーナル7号(「東京環状道路有識者委員会」提言)
- 資料5-6 外環ジャーナル12号(H15年1月&3月に発表した「方針」ほか)
- 10月14日 第6回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催

参考 1：前頁の続き

- 2011 年 1 月 28 日 第 7 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
(H23) 3 月 11 日 東日本大震災（含む福島原発事故）
3 月 武蔵野市議会 国・都に外環に関する意見書を提出
5 月 9 日 第 8 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
東日本大震災後の社会的な大変化を踏まえた東京都の意見提出を要望
7 月 25 日 杉並区・武蔵野市合同の説明会（国交省主催）本宿小学校
7 月 27 日 第 1 回「杉並区における地上部街路に関する話し合いの会」開催。
（現在、第 1 2 回まで開催）
11 月 11 日 第 9 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
12 月 22 日 石原都知事 記者会見での「外環」に関する発言
2012 年 1 月 20 日、3 月 2 日、3 月 16 日と「外環の 2 は無い」との発言を繰り返している。（その後、都知事を辞職。）
- 2012 年 2 月 10 日 第 10 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
(H24) 5 月 24 日 第 11 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
9 月 5 日 東京外かく環状道路（関越東名）の着工式
9 月 27 日 東京都建設局は大泉 JC 地域の 1 km の道路新設の事業認可を取得。
10 月 4 日 第 12 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
- 2013 年 2 月 7 日 第 13 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
(H25) 3 月 28 日 練馬区の住民が大泉 JC の 1 Km 部分の外環の 2 の事業認可の取り消しを求めて国を提訴。
4 月 25 日 第 14 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催。
7 月 5 日 第 15 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
9 月 2 日 大深度地下使用に向けた説明会（本宿小学校）
9 月 10 日 第 16 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
11 月 8 日 「外環本線」都市計画法上の事業化申請。大深度地下法による許可申請
11 月 7 日 第 17 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
12 月 「練馬区における外環の地上部街路のあり方（複数案）」発表
- 2014 年 3 月 28 日 大深度地下使用の認可。
(H26) 都市計画事業承認及び認可の告示
4 月 17 日 第 18 回「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
4 月 24 日 都市計画事業についての説明会（建物制限、先買い権、家屋調査など）
6 月 練馬区における外環の地上部街路について/これまでの検討の総括
都市計画変更素案のあらまし（練馬区間）（パンフレット）（第 19 回参考資料）
8 月 5 日 「地中拡幅部の都市計画変更素案の説明会」開催（本宿小学校）
8 月 21 日 第 19 回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」開催
9 月 18 日 青梅街道インターチェンジ事業認可取消訴訟提訴
11 月 18 日 「外環の 2」練馬 3 キロ区間都市計画変更決定（幅員 22m に）
12 月 3 日 「外環の 2」住民提案制度による一部廃止変更申請受理＊
杉並区の善福寺の 295m について、古川英夫さん他 149 名による提案。
12 月 17 日 武蔵野市議会が国、都へ外環本線と外環の 2 について意見書を提出。

参考1：前頁の続き

2015年1月20日 武蔵野外環の2裁判結審。判決は6月30日の予定。

2月6日 地中拡幅部の都市計画変更決定

(H27) 3月27日 第20回『武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会』開催予定

5月15日 東京都都市計画審議会＊都市計画廃止変更が付議される予定。

註：赤字は東京都などが公表した「方針」「進め方」など。

青字は「話し合いの会」に提出された資料。

緑字は「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」

構成員 西村 まり作成

住民構成員

- 2) 参考1「資料9-6 東京外かく環状都道路の主な経緯（「外環の2」「武蔵野市」を中心にして）西村構成員」をこの前の報告と若干の質疑応答だけで終わらせてしまうのはもったいない。もう少しメリハリをつけて、このポイントはこういう意味で重要であって、現在においてもこういう影響があるというような解説を含めて、提出した資料について報告していただきたい。

[河田構成員 第15回 p10]

7-1-1. 外環本線と外環の2の都市計画の関係

7-1-1-1. 外環計画の決定概要(昭和41年)

住民構成員

- 3) 話し合いの会の開催にあたり、外環計画がどのような経緯で計画され決定されたかを参加された住民構成員や傍聴された住民のみなさんが同じ立場の想いを前提に議論したい。

[濱本構成員 第3回 p33]

行政（東京都）

- 4) 外環の2が、昭和41年に、どこで審議されて決定されたかについて、参考2「資料4-5 外環の2に関する都市計画審議会について 東京都」で、ご説明します。[東京都 香月 第4回 p16]

参考2：外環の2に関する都市計画審議会について

[第4回話し合いの会 資料4-5 東京都]

資料4-5

外環の2に関する都市計画審議会について

経緯

外環の2に関する議案は、以下に示した都市計画審議会及び特別委員会において審議された。

- I. 昭和41年4月22日 第146回東京都都市計画地方審議会(保留)
- II. 昭和41年5月4日 第147回東京都都市計画地方審議会(保留)

参考 2 : 前頁の続き

- Ⅲ. 昭和41年5月18日 第148回東京都市計画地方審議会
(特別委員会に付託することを決定)
- Ⅳ. 昭和41年5月23日 特別委員会
- Ⅴ. 昭和41年5月26日 特別委員会
- Ⅵ. 昭和41年6月 3日 特別委員会
(付託案を原案どおり決定し、本審議会に報告する旨、決定)
- Ⅶ. 昭和41年6月 6日 第149回東京都市計画地方審議会
(特別委員会の報告どおり付帯意見を付して、原案どおり答申することに決定)

議案

都市計画審議会では、以下に示した議第2042号から議第2048号までの議案が一括して付議され、審議された。

- 議第2042号 東京都市計画街路(都市高速道路)の変更について(3号,4号)
- 議第2043号 東京都市計画街路(都市高速道路付属街路)の追加について(3号,4号)
- 議第2044号 東京都市計画街路の変更、追加及び廃止並びに同街路事業の変更、決定及び廃止、並びにその執行年度割の変更、決定について(環6外改定)
- 議第2045号 東京都市計画街路(都市高速道路)の追加について(外郭環状線)
- 議第2046号 東京都市計画街路(都市高速道路付属街路)の追加について(外郭環状線付属街路)
- 議第2047号 調布都市計画街路の変更及び廃止について(2・1・1ほか)
- 議第2048号 三鷹都市計画街路の変更、追加及び廃止について(1・2・1ほか)

議事の概要

外環の2に関する審議の概要は以下のとおりである。

I. 第146回東京都市計画地方審議会

- 議第2042号から議第2048号までの7議案が一括上程され、各議案の説明がされた。
- このうち、議第2044号については、幹線街路放射第1号線ほか84路線を変更し、放射第36号線ほか91路線を追加するものであり、環状6号線及び荒川放水路の外側に存する特別区の地域及び三鷹市と武蔵野市の一部について、能率的、かつ経済的な街路網を検討し、もって首都の機能の維持及び増進に資するものである、と説明している。
- 外環の2については、上記、議第2044号で追加される路線のひとつであり、外郭環状線に関連のある平面道路として40mの街路を追加した、と説明している。
- 委員による意見開陳後、議第2042号から議第2048号までの7議案を保留とすることに決定した。

II. 第147回 東京都市計画地方審議会

- 前回、保留となった7議案に関して、地元住民など16団体の各代表者に発言を認め、意見を聴取した。
- 意見聴取後、委員から一括上程された議案のうち、賛成の地域については本日仮決定したかどうかという意見と、次回に十分討議することとして保留することを求める意見があり、採決の結果、保留することに決定した。

参考 2 : 前頁の続き

Ⅲ. 第148回 東京都市計画地方審議会

- 前々回の各委員の質問及び前回の各団体の陳情に対して、項目別に幹事が説明した。
- 幹事の説明に対する質疑の後で、特別委員会をつくり、保留となっている7議案の審議を特別委員会に付託することに決定した。

Ⅳ. 東京都市計画地方審議会 議第2044号ほか街路関係議案に関する特別委員会

- 7件の議案全体を一括付議して質疑を行った。
- 次回、各議案ごとに、各行政区域ごとに分けて質疑を行うこととして閉会した。

Ⅴ. 東京都市計画地方審議会 議第2044号ほか街路関係議案に関する特別委員会

- 各議案ごとに、各行政区域ごとに分けて質疑を行い、審議を終了した。
- 次回、委員会としての結論を決めることとして閉会した。

Ⅵ. 東京都市計画地方審議会 議第2044号ほか街路関係議案に関する特別委員会

- 付帯意見を付した上でいずれも原案を適当と認める答申案について質疑を行った後、本日決定するか保留するかについて採決を行い、本日決定することとなった。
- 7件の議案を全部一括して上程し、各行政区域ごとに採決し、各行政区域とも賛成多数により、原案どおりとすることに決定した。

Ⅶ. 第149回 東京都市計画地方審議会

- 特別委員会の報告について、質疑を行った後、本日決定するか継続審査とすることについて、採決を行い、本日決定することとなった。
- 7件の議案を一括して、各行政区域ごとに採決し、各行政区域とも賛成多数により、全議案について特別委員会の報告どおり付帯意見を付して、原案どおり答申することに決定した。

住民構成員

- 5) 私の意見として、話し合いのための資料として議事録（都市計画地方審議会の議事録・議案書等）の提示についても回答をクドクドとおっしゃってくださったのですが、議事録が出せないとはどういうことか。[小餅構成員 第5回 p14]
- 6) 自動車専用道路と幹線道路は別々のものであるということを、議事録（都市計画地方審議会の議事録）なり図面なり何か根拠を丁寧に示してほしい。[西村構成員 第5回 p16]

行政（東京都）

- 7) 都市計画地方審議会の議定書・議事録については、公文書の扱いになるため、会議資料とするこ

とは難しいです。そのため、当課に備え置くことで、ご覧いただけるように対応したいと思っております。[東京都 土屋 第5回 p17-18]

住民構成員

- 8) 昭和41年の〈都市計画地方審議会の〉議事録の中では、外環の2についてはほとんど触れていない。約1,000ページ中、外環の2に関する記述は100文字に満たない。要は、外環の2については、外環本線に対するおまけで、何も議論していないんですよ。それを今更なぜ議論するのか不思議に思う。[黒木構成員 第6回 p13]
- 9) 昭和41年の都市計画決定の仕方也非常に問題が多いと思っている。〈都市計画地方審議会では〉出席者104名のうち、25%が関係各所で、75%を東京都の役人・都議会議員・学識経験者が占めており、挙手で決定している。そういう民主主義がまかり通っていない全体主義みたいなことで決まっている。[黒木構成員 第6回 p13]

行政（東京都）

- 10) 〈外環の地上部街路（外環の2）については、〉旧都市計画法の法律の範疇で決定されており、今の法律で見れば、確かに反省すべき点はあったのかもしれませんが、当時はその法律の中で運営されていたことは間違いないと思っております。[東京都 土屋 第6回 p13-14]

住民構成員

- 11) 当時（昭和41年）、高速道路の外郭環状線がどのように決まったか、非常に疑問であった。それを解かない限りは外環の必要性の議論ができないとの考えである。旧都市計画法の計画決定であり、外環の2なんて誰も知らなかった。私としては、行政に対して反省をして欲しい。
[濱本構成員 第4回 p21-22]
- 12) 昭和41年というと、列島改造論の真っ最中で、諫早、長良川などの問題を引き起こした時期に、この計画が作られているわけです。その後で、〈中身は変わらないままで〉環境のため、住民の安全のためにというように、その目的が全部すり替わったわけです。そして今回も最初とは違った目的が後から付け加わったわけです。[古谷構成員 第4回 p26]
- 13) 参考1「資料9-6 東京外かく環状都道路の主な経緯（「外環の2」「武蔵野市」を中心にして）西村構成員」のp3の2007年4月のところで、付属街路廃止とありますが、外環の2と付属街路はどう違うのか。[中村構成員 第15回 p3]

行政（東京都）

- 14) 外環の地上部街路（外環の2）とは、目白通りから東八道路の約9kmにわたり、昭和41年に外環本線の〈高架下の地上部に〉、高架の両側に〈車道や歩道等の配置を考慮した〉都市計画道路で、東京都の都市計画道路のネットワークを構成する道路です。一方、付属街路は、中央高速道路から東名高速道路までの間、沿道からの出入り等のサービスのために計画された片幅6mの道路です。[東京都 小口 第15回 p3-4]

住民構成員

- 15) 参考1「資料9-6 東京外かく環状都道路の主な経緯（「外環の2」「武蔵野市」を中心にして）西村構成員」に、付属街路廃止とあるが、これは東八の南側のことです。北側は残っています。
[古谷構成員 第22回 p14]
- 16) 外環本線と外環の2はどういう機能を分担することになっていたのか。
[城戸構成員 第16回 p16]

行政（東京都）

- 17) 外環本線は、自動車専用道路で、移動距離の長い交通を分担する道路です。外環の2は幹線街路で、比較的移動距離の長い交通を処理する機能とともに、防災やライフラインの収容、沿道へのアクセスといった機能を持っています。[東京都 安西 第16回 p17]

住民構成員

- 18) なぜ外環の2という名前が付けられたのか。[濱本構成員 第3回 p32-33]

行政（東京都）

- 19) 東京の場合、23 区内と多摩部で都市計画道路の呼び方が異なります。23 区では、放射、環状、補助という道路の構成になっています。その中で、環状線の一部として、「外郭環状線の2」という都市計画道路名がつけられています。[東京都 土屋 第3回 p34-35]

住民構成員

- 20) 最初に外環の2という名前を付けたことが、外環本線だけが、外環計画ではない〈ことを表している〉と思う。他の都市計画道路には、外環の名前は使用されていない。
今までの〈行政の〉説明では、〈外環本線と外環の2の〉全体を外環と言っていた。〈外環は、〉外環本線があって、街路（外環の2）があると議論してきた。
〈そのため、〉住民にとっては、外環計画とは、〈外環本線と外環の2の〉2重構想で、幅員 40 m という認識が強い。[濱本構成員 第16回 p20]

7-1-1-2. 外環本線と外環の2の都市計画の関係

住民構成員

- 21) 〈外環計画とは、〉自動車専用道路に幹線道路 40m が重なったもの、それゆえ、説明は昭和 42 年以降地下化の議論まで、外環道路 40m として、〈法的には〉2 つのものを一体として扱ってきた。[濱本構成員 第4回 p36]
- 22) 外環計画とは、自動車専用道路 23m と幹線道路を含めた幅員 40m で決定されたのではなかったのではないですか。[濱本構成員 第5回 p8-9]
- 23) 都市計画審議会の議事録で、「外環の幹線道路に関する平面道路として 40m の街路を追加して」と書いてあり、外環の2も自動車専用道路部分を含めて外環と言っている。追加したということは、外環計画に街路部分を追加という事。すなわち、外環の2も自動車専用部分を含めて外環だと言っている。[濱本構成員 第20回 p31-32]

行政（東京都）

- 24) 外環の2は、当時（昭和 41 年）、幹線街路として追加しています。というのも、当時、細い道路を集約統合して幹線街路にしていくということで、外環の2だけではなく、他の幹線街路もかなり追加しておりますし、その幅を広げる変更をした街路もかなりあります。
[東京都 安西 第20回 p32]

住民構成員

- 25) 武蔵野市に聞きたいが、なぜ幅員 40m ということで 44 年間、われわれに指導してきたのか。私のいってることは外環計画自体が本線を含めて 40m だと。なぜ外環を反対してきたかという

と「街を分断する」ってことなんですよ。私は、外環の 2 で申し上げたいことは外環の 2 の中に本線が入っているわけですよ。[濱本構成員 第 6 回 p16-17]

行政（武蔵野市）

- 26) 計画として、外環本線（高速道路部分）と地上部街路、これが一体ということではなく、二つの計画が抱き合わせで相互に関連させて計画としてなされている。二つの計画が一本になっているという認識でした。それで、いろいろな方が市の方に指導をしてきたとおっしゃいましたが、市と市民と議会と一緒にあって、一体的な計画として出されている、二つの計画が一体となって出てきているものについては、長い間、反対という事で市としては活動してきたという経緯がございます。それで、その二つの計画が、相互に関連して抱き合わせになったものが、高速道路が地下の方にいくという形で分かれたもので、ただ現在、40mの幅の地上部の部分は計画がそのまま残っていると、それが現実だろうと思っております。[武蔵野市 檜山 第 6 回 p17]
- 27) 〈市が作成した〉平成 18 年の都市計画図では、外環の表現として外環 23m、外環の 2 40m の表示になっております。今般、平成 22 年 4 月に都市計画図の改訂をして 19 年に都市計画変更されたかたちで外環本線 40m、外環の 2 40m という表記のし直しをしています。

[武蔵野市 恩田 第 6 回 p18]

住民構成員

- 28) 住民は、この外郭環状線には、その自動車専用の高速道路部分と、それからこれは自動車専用とは言われていなかったわけですが、地上部街路の部分と 2 つの計画が抱き合わせであると理解させられてきた。[城戸構成員 第 6 回 p31]
- 29) 外環計画は、外郭環状線、外郭環状線の 2、外郭環状線付属街路の 3 つが 1 つの機能として有した計画として発表されている。都は、〈外環本線と〉外環の 2 とは別の都市計画であると主張しているが、昭和 41 年の都市計画審議会、平成 13 年の〈計画のたたき台〉等の過去の経緯から、外環本線と外環の 2 は一体の計画である。[濱本構成員 第 14 回 p24-25]
- 30) 武蔵野市長から、本来外環の 2 は、本線と一体のものという意見が出ており、私たちは当然一体だと思っている。[中村構成員 第 15 回 p14]

参考 3：「東京都市計画道路の変更に関する武蔵野市長としての意見（提出日：平成 19 年 1 月 10 日）」より

本来、外環本線（高速道路部分）と「外環の 2」は一体として計画されるべき路線

行政（武蔵野市）

- 31) 市長の見解は、都市計画変更する際に市長意見を求められ、本線の変更についての意見付託ということで出したと思います。一体論についての市の考え方としては、都市計画の手続き上は告示行為があり、道路としては別々の都市計画であると認識しています。ただ、市としてもやはり外環本線があったから今の地上部街路という話も出てきている話なので、そういう意味では、本線ありきの議論をしてきた。外環という問題を 40mの高速道路であるという認識のもとに議論をしてきた経緯はあるというふうに認識しています。[武蔵野市 恩田 第 15 回 p15]

住民構成員

- 32) 本線だけが外環計画じゃない。自動車専用道路（外環本線）と街路を合わせて外環計画として昭和 41 年決定以来周知されてきた。実際、この 40 年間は一体として外環計画ということで議論されてきた。[濱本構成員 第 15 回 p16]

行政（東京都）

- 33) 外環本線と外環の2は、別々の都市計画として決定されています。このため、〈外環本線と外環の2について、〉一体の構造図を一体の都市計画として定めたものではありません。

[東京都 安西 第15回 p27]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 34) 昭和41年、外環の2に関する審議の中で、第146回東京都都市計画地方審議会の中で、議第2042号から議第2048号までの7議案が一括上程された各議案の説明がされた中で、「外環の2については議第2044号で追加された街路の1つであり、外郭環状線に関連する平面道路として40メートルを追加した」と説明されています。[濱本構成員 第17回 p6]
- 35) 自動車専用道路と外環の2は、計画整合するように計画され、外環本線（自動車専用道路）の収容機能を併せて持つような計画、そして都市計画道路の範囲を説明するために外環本線（自動車専用道路）を包含している外環の2の位置を説明している。これは外環本線（自動車専用道路）と外環の2の計画は一体ということの実証である。[濱本構成員 第17回 p4-7]
- 36) 外環の2は、「都市計画道路ネットワークの一部」で、それが計画決定の理由であるという説明<をされていま>すが、この説明は実際のでないと思います。東八道路以南〈の附属街路〉が廃止されたことや、〈「外環の地上部の街路について 平成17年1月 東京都都市整備局」で〉提案されている代替機能〈を確保して「外環ノ2」の都市計画を廃止〉が各市区の選択の決定によるとするならば、交通を目的とした幹線道路ネットワークというのは全く意味ないのではないのでしょうか。ネットワークを成していないわけです。[古谷構成員 第17回 p9]

行政（東京都）

- 37) 外環の2は、環状6号線外側の都市計画道路の再編成のときに検討を実施して、そのときに、ほかの都市計画道路とも併せてネットワークとして再編、位置が今のところに決定されています。ただ、その位置をどうするかにあたっては、当時、外環という高速道路の構想がありましたので、高速道路の高架構造物を収容する空間としてこういった機能があるのかということを含めて、そういった意味では、本線というか高速道路と整合を図ったような形で一体的に計画したものだということに認識しています。[東京都 佐久間 第17回 p13]
- 38) 昭和41年に外環計画が世に出始め、地域からいろんな反対の声が起きて、外環というのは、主に高速道路と捉え、その中で他の都市計画として、付属街路があるとか、外環の2があるとかまで考えることなく、外環として一体的に捉えてきたことは理解しています。
- あと、行政内部においても、外環の2だけを事業化することは出来なかったはずで、外環の高速道路の問題と一体的に検討しないと、その解決策は出ないと考えていたと思います。長い間、高架であった高速道路をどうやって変更しようかという中で、国と都も一緒になっていたと思います。地下化を検討したらどうかということで、その流れの中で、平成13年に「計画のたたき台」ということで、地下化のイメージを出したと認識しています。そういった意味で、一体的に計画を考えないと解決策が出ないと当時の担当者は思っていたと思います。
- ただ、事実関係として、法で定められた都市計画は2つあることは事実で、議論していく過程で、外環本線と地上部街路は別々にした方がよいということで、分けて議論しました。
- それで、高速道路については、平成19年に地下に変更しました。
- そのとき、外環の2につきましては、一般の都市計画道路の機能がありましたので、それは時期を分けて検討していくということで、この会に繋がっていると認識しています。
- 〈一方、高速道路と〉一体不可分の機能、要は附属街路は、〈高架である〉高速道路によって地域

が分断されることを防ぐために、地域や地先へのアクセスのための道路で、高速道路が地下になれば必要なくなるため、廃止しました。

[東京都 佐久間 第17回 p13-14]

住民構成員

39) 話し合いの会では、ようやく東京都は、「外環計画は一体的に計画された」ことを認めた。

ただ、外環計画は経過期間が長く、多くの担当者が替わっており、その時々担当者の態度によって既存の計画を勝手に解釈して地元関係住民に押しつけ、困惑させたことは断じて許されるものではない。「真実の一つである」。東京都の態度に憤りを覚えるのは、私ひとりではないことを忘れないで下さい。

外環道路計画は一体であることが重ねて実証されたことを付け加えておきます。

[濱本構成員 第18回 p9]

40) 司会者から問題提起された「一体論」について、昭和41年の都計審の内容を見れば分かりますが、一体という考え方は出ています。外環の計画が発表された時は、一体で、外環の2という〈表現〉は後からの付け足しです。東京都が外環の2をつくると書いてありますが、それは外環本線を基本にしてつくるということになっているはずで、法律は2つになりましたが、基本的な考え方は一体であるということです。基本的には建設省と東京都がきちんと話し合ったもので、一体なのは間違いないのです。都市計画の変更は〈たたき台〉が基本です。「たたき台」は広域的に街路も含めて一体化するという構造になっています。[濱本構成員 第24回 p26-27]

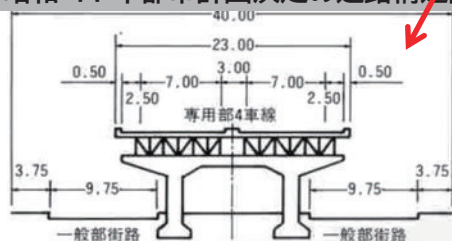
7-1-1-3. 外環本線と外環の2の断面図

参考4：外環道路計画図の相違について

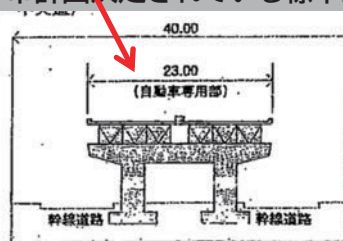
〔第5・9回話し合いの会 資料5-7、資料9-5 濱本構成員〕に赤枠・線で説明文追加

- 昭和41年の断面図には外環の2の記載はない
- 外環道路計画とは自動車専用道路23mに幹線道路40mが重なったもの
(法律的には2つのものを一体として決定されたのではない)
- 住民への説明は昭和41年以降地下化の議論(平成16年頃)まで外環道路は
(幅員40mとして)一体のものとして扱っていた

昭和41年都市計画決定の道路構造図



現在都市計画決定されている標準的な構造



東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台

(平成13年4月 国土交通省関東地方整備局・東京都都市計画局)

構造について

- 現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。

ここで示している幹線道路とは外環の2のこと

地下構造



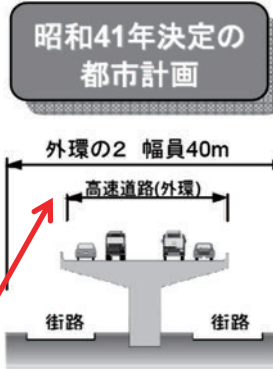
現在(昭和41年決定)の都市計画



図面が違い、外環の2とは別の計画になっている

外環の地上部の街路について 検討の進め方

(平成20年3月 東京都都市整備局)



昭和41年決定都市計画時発表図面ではない
昭和41年たたき台の図面には外環の2とは書いていない

住民構成員追加意見

平成13年4月公表・説明会資料「計画のたたき台」の地下構造(自動車専用道路)では、「4車線が6車線に」変更されている。

住民構成員

- 41) 昭和 41 年以来、外環計画は 40m だと説明してきたことについて、武蔵野市はどう責任を感じているか。昭和 41 年の図面やたたき台でも、外環の都市計画が 40m となっており、外環の 2 とは書いていない〈参考 4「外環道路計画図の相違について」〉。そのことについて説明してもらいたい。[濱本構成員 第 5 回 p8-9]
- 42) いつから外環の 2 の表示が加えられるようになったか。[小餅構成員 第 5 回 p14]

行政（東京都）

- 43) 昭和 41 年の都市計画地方審議会では、都市高速道路としての外郭環状線についての議案と、幹線街路などいわゆる都市計画街路についての議案がある。〈このうち、幹線街路など都市計画街路の議案については、〉23 区の環状 6 号線の外側を一括して見直すもので、個別の「外郭環状線の 2」という表示にはなっていません〈が、外環の 2 が含まれています。このように、都市高速道路外郭環状線と幹線街路外郭環状線の 2 は、〉別々の議案として審議・決定され、都市計画の施設としては別々の施設として説明しています。[東京都 土屋 第 5 回 p9-10]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

行政（武蔵野市）

- 44) 武蔵野市としては、外環と外環の 2 は別々の告示で都市計画として定められていると認識している。〈市の〉都市計画図では、告示行為が違うということで、計画線を 2 本ひいており、外環の 2 については 40m、外環本線については 23m と表記しております。ただし、外環の問題としては、40m を議論してきたところであり、問題としては一体として捉えている。
[武蔵野市 恩田 第 5 回 p14]

住民構成員

- 45) 国土交通省の意見は、「都市計画した東京都の認識としては、一般街路というのは別ものとし、位置付けとして別路線としている。ただ、機能として外環という自動車専用部分を収納する空間としても〈自動車専用部分と〉一体として計画されたものだと言えるかもしれないが、〈自動車専用部分と〉別のものであるという認識をしている。また一方で、地元住民の方として見れば、もともと一緒にできた。だから同じなんだと。40m の幅員で外環ができたんだという認識をお持ちであろうということをお考えであると、これは我々としても承知しているところであります。」ということで、外環の 40m ということを認識し、容認しているような形だと思います。それから、武蔵野市の意見は、「高速道路としての外環と、外環の 2 については、市としては別々の告示で都市計画として定められていると認識していると。ただ、当初、昭和 41 年のときの外環の 2 の議論は、明確でないと。市としては、その当時（昭和 41 年）のやり方、やはり外環問題としてのとらえ方として、40m ということを考えており、外環本線の計画のあり方という問題より、この道路として 40m の問題が生じているというとらえ方のほうで、外環問題として 40m の議論をしてきたところである。」ということであった。
国土交通省と武蔵野市ともに、外環本線と外環の 2 は構造上は別々であるが、問題としては一体として考えており、これは 40m の幅員で一体であるということを確認しているということである。[濱本構成員 第 14 回 p26]
- 46) 外環計画は、自動車専用道路（外環本線）と幹線街路（外環の 2）が主従一体の機能でもって計画された道路であり、外環の 2 が別の都市計画道路であると突然主張されることは不合理的な行為であります。東京都は昭和 41 年計画時の外環計画全体の根拠となることについて住民が納得する明快なる説明をされることを一番望んでいます。それが外環の 2 の必要性の有無を決定する要因になると思います。[濱本構成員 第 14 回 p27]

行政（東京都）

- 47) 一体という話について、高速道路の外環と外環の地上部街路はそれぞれ別の目的を持ち、独立した道路として計画されています。濱本構成員の言う一体の意味が、二つの道路を組み合わせて一つの道路として成立するといった意味での一体であれば、一体ということには当てはまらないと考えています。昭和 41 年に別の目的で計画された二つの道路について、構造上、外環の地上部街路（外環の 2）の中に外環本線を収容する計画となっており、形状は一体的な様相を示していますが、それぞれに持たされた役割や道路の持つ機能は異なっています。外環本線が地下に移ったことにより、地上部街路（外環の 2）の持つ機能のうち本線の収容空間としての役割は不要となりましたが、一般街路としての役割はまだ残っている状態です。[東京都 小口 第 15 回 p12]

住民構成員

- 48) 地下構造が決まったたたき台の図では、橋げた 2 本、自動車専用道路となっているのに、平成 20 年の東京都の資料では、橋げた 1 本、外環の 2 幅員 40m となっているのはおかしいのではないかと。[中村構成員 第 15 回 p21]
- 49) 〈現在〉都が使用している昭和 41 年決定図面は絶対に間違っていますよ。私が示した昭和 41 年の構造図、平成 13 年の「たたき台」に使用されている図面は、私がおもっているのだから、都がおもっていないということはありません。都がつくった昭和 41 年の図面については、色々事情があったのでしょうが、こういうふうに書き換えましたと明確にしてくださいよ。

[濱本構成員 第 15 回 p21-22]

行政（東京都）

- 50) ちょっと誤解を招く表現だったと思います。法定図書として都市計画決定された断面図は私も保管していません。逆に、都市計画としての断面として決定していませんので、公けの資料として保管しているということではなく、例えば、当時の雑誌ですとか、そういったものにはこういう外環の構造図というんですかね、断面図というのは結構掲載されたりしていますので、この当時、濱本さんが言った中段の図面（資料は「計画のたたき台（平成 13 年発行）」）、これがどういう形で書かれたかというのは、私もちょっと調べきれていないのですが、いずれにしろ当時の資料を参考にして、そのときのたたき台のパンフレットの中に記載したのではないかとこのように考えています。[東京都 小口 第 15 回 p22]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 51) 「たたき台」の図面も昭和 41 年図面が使われているのに、都は平成 17 年の断面図に同じものを使わないのか、なぜ自動車専用道路を外環と書いたのか。平成 17 年の構造図は、外環の 2 を表すためということで、自動車専用道路を外環と書くことで外環の 2 の位置が引き立っていますが、「たたき台」の構造図を東京都が知らないと言ってはいけません。昭和 41 年の図面にはそんなことは書いていない。昭和 41 年の構造図、平成 13 年の「たたき台」の図面を私が持っているのだから都が持っていないことはあり得ない。私は謝ってくれとか、そういうことじゃなく、平成 17 年以降に東京都から出た図面が正しいかどうかははっきりしてもらいたい。両方とも正しいといわれるのなら、東京都が作画的に作ったと認定するがそれでよろしいですか。

[濱本構成員 第 15 回 p19-24]

行政（東京都）

- 52) 決して作画的にやったということではありません。ただ、誤解を招く形になってしまったことは

大変お詫び申し上げたいと思います。高速道路と外環の地上部街路の位置関係を表したということとで作為的にやったわけではなく、地上部街路を少し際立たせて書かせていただいたというふうに考えています。[東京都 小口 第 15 回 p20]

- 53) 誤解を招くというご指摘をいただきましたので、今後、そういうことに気をつけて資料をつくっていきたいと思います。[東京都 小口 第 15 回 p21]

住民構成員

- 54) こういうことのために私の年表(提出資料 9-6 三訂まで)もあるわけですが、2001(平成 13)年のたたき台、2003(平成 15)年に方針、2005(平成 17)年に外環の地上部街路、2008(平成 20)年に外環の地上部街路の検討の進め方として、断面図が国や東京都から出ています。それらを見ると〈それぞれが〉違っているのでどれも正しいとおっしゃるのなら違っているのに理由があるのですか。[西村構成員 第 15 回 p23-24]
- 55) 行政は自分の解釈で資料を書き換えて、それが正しいということやっていけるものなのですね。パンフレットが変わっていても、大体のひとは気がつきませんが、変わったことをどこかに書き、住民と会合する際に説明するのが当たり前〈行政の説明責任〉だと思います。説明せずに住民の意見聴取をおこなったとするのは行政ではない。[古谷構成員 第 15 回 p24-25]
- 56) 今までの東京都の考え方だとか行動についてはですね。私どもは一方的な理不尽な、不条理な行為だと私は本当に怒りを抑えきれないんですよ。もっと素直に、今の、先ほどの図面の話でもそうだけれども、どうしてもですね、答弁、こじつけてやろうとするから、だんだんあなた方、東京都とね、信用度がなくなっていくじゃないかと、こういう心配もしています。いつから計画がどうなっているのかということも、私は何回も質問しているんですけども、これ回答が出ていない。[濱本構成員 第 15 回 p30]

司会

- 57) 東京都さんにちょっとお願いしたいんですけども、(構成員の 11 項目の質問(「資料 9-5 外環の地上部街路(外環の 2) についての主張(確認) 濱本構成員」)に対してまとめて回答したとのことだが、)質問者から回答になっていないと言われちゃうとね、これは一寸問題があるので。[司会 渡邊 第 15 回 p32]

住民構成員

- 58) 濱本さんの 11 項目について回答していただくということをまとめてくださいねっておっしゃいましたね。[古谷構成員 第 15 回 p43-44]

司会

- 59) またよくヒアリングさせていただいて、整理したうえで、この会議の中で発表させていただいて意見をいただくというのがいいかなと思いますので。じゃあ、次回是非。
[司会 渡邊 第 15 回 p44]

住民構成員

- 60) 私の構造図(「資料 9-5 外環の地上部街路(外環の 2) についての主張(確認) 濱本構成員」)には一番上と真ん中の「たたき台」と一番下に平成 17 年のものがある。東京都の図は私の一番下の図の都市計画決定の図とまったく違っており、自動車専用道路というところが、外環と書いてあり、これは作為的に書かれたものだと思う。外環道路計画は、自動車専用道路と街路を合わせて外環計画となっている。東京都は平成 17 年の構造図以前は、全て昭和 41 年の構造図でやっていたのに、なぜ変えたのか。[濱本構成員 第 15 回 p16]

行政（東京都）

- 61) 平成17年に「外環の地上部の街路について 東京都都市整備局」で示した断面図については、外環の地上部街路を皆様と話し合いをするという意味で、それを分かるような形で書かさせていただいたものでございます。決して今まで隠していたとか、分かりにくくしていたという意味ではございません。[東京都 小口 第15回 p17]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 62) 平成17年のときのパンフレットは、確かに図面が変わっていますが、地上部街路（外環の2）をもう少しわかりやすく、ちゃんと説明しようということがあって、若干かわったのかなと。ただし、都市計画で決めている都市高速道路外郭環状線〈の幅員〉23mと、都市計画道路幹線街路外郭環状線の2、正式名称はこのようになるのですが、その幅員、都市計画で決められている中身については、正しく表記させていただいています。[東京都 佐久間 第17回 p13]

住民構成員

- 63) 構造図が間違っているという濱本構成員の意見は、これは全員の意見です。一番基本になる問題ですから、はっきりしないとまずいと思います。[糸井構成員 第15回 p25-26]
- 64) 「資料9-5 外環の地上部街路（外環の2）についての主張（確認） 濱本構成員」に示している一番上の図面（平成13年の〈たたき台〉）も同じ図面ですから、昭和41年の図面であるということによいですか。[濱本構成員 第16回 p12]

行政（東京都）

- 65) 平成13年のたたき台の図面は、昭和41年当時の計画のさまざまな資料を参考につくられたものだと思っております。[東京都 安西 第16回 p12]

住民構成員

- 66) 都が提示した平成17年から平成20年までの図面は作画的につくったものだと思う。なぜ私が示した昭和41年〈当時の〉図面を使わなかったのかを指摘している。〈昭和41年の原〉図面は法的図面ではないかもしれないが、この図面で昭和41年から〈平成17年まで〉我々住民に〈外環の2の説明なしに〉説明されていることを都も認めていただきたい。〈外環の地下化は古い図では街路外環の2も含むことになるはずだから。〉 [濱本構成員 第16回 p10-11]

行政（東京都）

- 67) 昭和41年の断面図を現時点で都は保管していません。平成13年のたたき台の断面図は、都が国とともに過去の資料などを参考に作成したものです。[東京都 安西 第16回 p11]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 68) 昭和41年に発表された断面図（構造図）について東京都が発言した「当時の雑誌とかに結構掲載されております」との事であるが、この断面図は絶対に雑誌から取り上げられたものではない。断面図を見て下さい。この断面図には幅員、橋桁等細かく数字が記載されている。これは国・都がつくったものでありこういう断面図があったことは事実であり認めていただきたい。[濱本構成員 第17回 p5]

行政（東京都）

- 69) 濱本構成員がご指摘の〈昭和 41 年の〉断面図は、当時（昭和 41 年）、国と都で計画の内容について説明するために使っていた説明用の断面図だと認識しています。〈過去に〉前任者が言ったように、断面図が都市計画図書として、公のものとして決められていないと申し上げたのだと思います。[東京都 佐久間 第 17 回 p12]

住民構成員

- 70) 平成 20 年の東京都のパフレットに、昭和 41 年決定当時の都市計画図があるが、この図は変えられた図になっているからだめだと言っている。[濱本構成員 第 17 回 p16]

行政（東京都）

- 71) 都市計画での断面図の取り扱いですが、説明会などでは、断面図がないとわかりませんのでそういったものを付けて説明していますが、都市計画ということでは断面図は定めません。ただし、高速道路の外環の場合、立体的な範囲というものを定めましたので、その立体的な範囲の部分を断面で都市計画の中に明記しています。[東京都 安西 第 17 回 p18]
- 72) 〈都が作成したパフレットの断面図の〉考え方が、昭和 41 年の（都市計画）決定図面と書く、確かに誤解があるかと思います。〈当時用いた断面図は、〉都市計画として定めているものではないので、「説明に用いた図面」がたぶん正しいです。〈さらに、〉途中で変えた断面図を昭和 41 年〈に用いた図面〉として説明したことが、余計に誤解を生じさせたと思うので、今後、誤解がないように工夫していきます。[東京都 佐久間 第 17 回 p18]

住民構成員

- 73) 断面図について、東京都は公けのものではないと発言されたが、正式な〈住民への〉説明のために〈都のパフレットなどで〉使用されていた事実があり、率直に〈正式な説明用の断面図〉と認めるべきだ。平成 19 年頃から東京都の都合で誤った図面をパフレットに〈説明なしに〉使用していることは、直ちに取下げるべきである。[濱本構成員 第 18 回 p8]
- 74) 図面・構造図についても何回も指摘しましたが、〈平成 17 年に〉東京都が示している昭和 41 年図面構造図がまちがっていますよ。
昭和 41 年につくった構造図が東京都がないといって逃げておりますが、私は構造図はあると思います。ということは、「たたき台」で示された〈昭和 41 年の構造図が出ている〉ことは東京都も確認されていることです。[濱本構成員 第 24 回 p27]

7-1-1-4. 建築指導の際の都の説明

住民構成員

- 75) 昭和 53 年 12 月 12 日、私は一都民として〈、この〉道路計画名と道路計画の隅切り部分について質問した。本件に関して、東京都都市計画部都市計画課都市施設係長から指導を受けた。今回に関係あることとしては、明確に「外郭環状線幅員 40m」として説明された。決定したのは、昭和 41 年 4 月 30 日であるとのこと。一般の都民が確認する場合は、幅員 40mといわれ、外環の 2 は別の道路だという説明は受けていない。[濱本構成員 第 14 回 p25-26]
- 76) 別紙のとおり外環道路の計画について、幅員 40mと指導された。そのことは外環計画が一体であることを立証されたことになるが、現在、東京都は、外環の 2 は外環計画とは別の都市計画であると主張している。[濱本構成員 第 14 回 p30]

77) 〈私が都から都市計画について受けた内容ですが、別紙メモは〉東京都へ行って聞いてきた内容をメモしたものです。いかなる都市計画ですかの質問に対して、〈「都市計画としては外環計画であって、幅員が40mである」、〉と当時の係長が私に指導された。都の指導はその時々によって回答が変わってよいのか。一度回答されたものは正当な理由がなければ、継続して今日まで同じ回答が生きるのではないですか。昭和53年頃は〈外環高速道路と地上部街路は外環計画として〉一体だったということです。そのことについて都はどう考えているのですか。

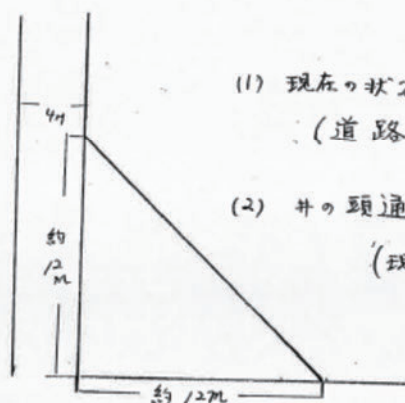
[濱本構成員 第15回 p31-32]

参考5：建築指導の際の都の説明のメモ [第9回話し合いの会 資料9-5 濱本構成員]

1. 道路計画について

道路計画名	外郭環状線	中員 40M
計画決定	建設省告示	41-7-30

道路計画による角切



(1) 現在の状況では、1Mの誤差が出る。
(道路位置不明確)

(2) 井の頭通り 14.5m 計画中員
(現状約14m 市役所未測)

2. 建築の場合

構造	木造、ブロッコ、鉄骨	(道路計画部分)
階数	2階まで	但、道路計画部分の地階は不可
確認	建築の場合、許可条項となる。(建築確認では不可) 建築については、地方事務所(小平合同庁舎等)および 市役所にて指導を受けること。	

(指導を受けた日) 53-12-12

(説明者) (都庁) 都市計画課都市施設係 熊都様

行政（東京都）

78) 都から外環の幅員は40メートルとの説明を受けているとの指摘について、当時、都の職員は、都市計画道路にかかる敷地かどうかの相談に対し、都市計画道路の範囲を説明するため、外環本線を包含している外環の2の計画線の位置を説明し、併せて建築制限の内容について説明したも

のと思われます。このため、建築にあたっての都市計画線の位置の指導という面では問題ないと考えています。

この資料（参考 5）は、濱本構成員が都で聞いてきた内容をメモされたとのことですが、「外郭環状線 幅40メートル」とあるのは、正しくは「外郭環状線の2 幅40メートル」です。当時、都の職員が濱本構成員のメモのとおり説明したことにより、ご迷惑をおかけしてしまったとすれば、これは率直におわび申し上げたいというふうに思います。

〔東京都 安西 第16回 p5-6〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 79) 昭和53年に受けた指導について担当者が間違っていたとの言い方ですが、昭和41年の計画決定の後と昭和53年の私の聞いた内容とは全く同じだと思う。私はその頃、外環の運動には何もタッチしておらず、一般の業者というか、一般の人の立場で指導を受けたことであり、東京都の担当者が外環の2を忘れていたとか、違っていたというような説明は絶対にしないと思う。東京都のプライドとしてそんな言い方は絶対にあり得ない。東京都は昔の説明は誤りで悪く、今正しいという言い方は、それは先輩に対して大変失礼なことです。そういうことをきちんと私の言ったことに対して認めるか、あなたの言っていることが正しいのだというならば、それはちょっとおかしい。そこが外環の2と外環本線の一体化というところの一番の問題になる。

〔濱本構成員 第16回 p12〕

行政（東京都）

- 80) 〈都市計画線の指導において、〉指導者が口頭で伝えて、それを濱本さんは多分手でメモをとられたと思います。しかし、その職員も、もう退職しているので、事実関係というのは、我々としてはもう探れないところなんです。けれども、濱本さんのメモによりますと、外郭環状線、幅40mと書かれているということであるならば、実際の都市計画名称をちゃんとお伝えしていれば、それは正しかったはずだと。それが、「その2」というのが抜けていたとするならば、それが元で、外環は一体だったんじゃないかとか、そういうことにずっと今まで、濱本さんの中で苦しめられていたということにつきましては、本当にご迷惑をかけたということで、お詫びを申し上げた次第でございます。〔東京都 佐久間 第16回 p13-14〕

住民構成員

- 81) これまで外環計画の40m幅員として質問、要望書を出しているが、それに対して、何もいわれることもなく、指導された係長は間違っているとは思わない。当時の東京都の考え方としてそういう時代があったということを認めてもらえばよい。〔濱本構成員 第16回 p14〕
- 82) 私が都の職員に指導を受けた内容は、都市計画の名前と計画がどのような内容かということである。当時の担当者は、別の計画で機能も違うことは承知していたものと思う。外環計画は一体であると指導された。これに対する都の回答は、私に対して迷惑をかけたといわれますが、私は迷惑をかけられたものではなく、当時説明された職員は、当時の東京都の考え方を私に指導されたものであると思っています。外環の2というものについて後付けの答えであって正当化せずに、指導した内容について東京都の後輩の諸君は素直に容認すべきである。外環の2について一貫性の考え方をもう一度容認していただきたい。〔濱本構成員 第17回 p7〕
- 83) 濱本さんは、当初より一貫してこれに対処してこられた方です。都側はしょっちゅう交代し、なにか変なところはいつも都が正しい、法律が正しいという。受け継ぎの中でもらしたところや、中で変わったことは後の方が正しいということになっている。その根拠となる客観的証拠について存在しないとか、違った表現だが同じ内容であるという回答しか行っていません。

〔古谷構成員 第17回 p10〕

行政（東京都）

- 84) 建築制限の指導については建築制限がかかる計画線の指導をしたという意味で正しいと認識しています。ただ、一点、名称の部分は外環環状線の2と言わなくてははいけなかったと思います。

[東京都 佐久間 第17回 p12-15]

7-1-1-5. 立ち退き軒数・生活再建制度

住民構成員

- 85) 昭和41年都市計画決定時の道路構造図は、自動車専用道路部分と街路が一体となって幅員40mである。東京都が出した平成20年の図面は23m部分を高速道路外環としており、全く違う。東京都はすり替えており、外環の2は計画のない都市計画である。

外環に関連する立ち退き軒数として、平成元年7市区全体16kmで3000軒であると公表しており、昨年10月の都議会では1000軒と答弁している。外環の2に関連するのは1200軒と思うが、それを言わないのはごまかしである。

今までの外環の2についての周知が徹底されていなかった。アクセスの問題など住民の意見を今まで聞いてこなかった。東京都が示している三つの案は、元々武蔵野市が四つの案で話したことから始まっている。それまで、地上部分に関する問題などなかったが、外環本線が地下に潜った途端に、地上部に関する議論をしなければならないのはおかしい。幅員40mが地下に入ったときに、外環の2はその時当然、廃止すべきである。東京都は外環の2をつくりたいのならば、代替え機能などというのでなく、新しい提案をすればいい。[濱本構成員 第4回 p27-33]

行政（東京都）

- 86) 昨年10月の都議会での移転の棟数の関係がございましたけれども、まず、3,000棟というのは、昭和41年の計画の際の建物移転数だと思います。一方、昨年、都議会で1,000棟ということでお話しているということですが、この1,000棟の内容は、新しく外環本線を地下にしたが、既設の高速道路同士との結節がどうしても生じ、そこでは移転等をしなけりばならず、その部分の棟数が、1,000棟と説明しております。それで、〈3,000棟から1,000棟〉の差引が、外環の2の移転棟数になるかということにつきましては、〈外環の2について、〉明確にこの案でいくという方針は打ち出しておりませんので、その移転棟数等を把握する段階ではないということで、数字の調査等はしていないところです。[東京都 土屋 第4回 p34-35]

住民構成員

- 87) 東京都と国は、外環計画の中で立ち退き軒数は16kmで約3,000軒と発表しているが、これは外環の自動車専用部分と外環の2が一体として幅員40mが決定され、幅員40mの立ち退き軒数ということか。[濱本構成員 第17回 p6]

行政（東京都）

- 88) 移転軒数の合計3,000棟は、正しくは調べさせていただきたいが、外環の2も含めた全体の幅員でカウントしたという記憶があります。[東京都 佐久間 第17回 p15]

- 89) 移転戸数3,000棟は、外環の2も含めた計画線の中での棟数と認識しています。

[東京都 安西 第18回 p11]

住民構成員

- 90) 生活再建制度を適用して買収された場所は、自動車専用部分と外環の2を合わせた幅員 40mの範囲ではないか。すなわち、昭和 41 年から平成 17 年までは、国も東京都も一体の計画として認証していることになります。これについて都はどう考えますか。併せて武蔵野市と国の考え方を教えていただきたい。[濱本構成員 第 17 回 p6-7]

行政（東京都）

- 91) 生活再建制度は、当時、外環の計画ができて 30 年以上が過ぎ、都市計画制限を受けている人たちから色々な要望があり、それに対して何らかの制度をつくる必要があるということで制度化されたものです。対象者は、外環の高速道路、外環の2、附属街路も含め、外環に関連して都市計画制限がかかっているものを対象としています。この制度上は一体的に捉え、各区市の支援もいただきながら対応させていただきました。[東京都 佐久間 第 17 回 p14-15]

住民構成員

- 92) 生活再建や立ち退き軒数等の捉え方について、一体ということで捉えていた。一体と言うことで捉えていたということは、国も東京都も認識していただきたい。[濱本構成員 第 17 回 p17]

行政（東京都）

- 93) 一体ということですが、外環という問題を解決するにあたり、一体的にどうするかということを考えてきました。その中で、平成 19 年に外環の高速道路は地下にするということでまとめたのですが、外環の2は後送りするということになり、それをどうするかについて、今、話し合いをさせていただいていると認識しています。当時（平成 13 年）、「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」をオープンハウスなどで説明する際にも高速道路と外環の2と一般街路があるということは説明していたのですが、周知までには至っていなかったことは反省点なので、この話し合いの場などを通じて、しっかり事実関係を説明させていただきながら、議論できればと考えています。[東京都 佐久間 第 17 回 p19]

7-1-1-6. 都市計画道路網（ネットワーク）と外環の2

住民構成員

- 94) 外環の2の機能・目的に関する文言が、〈昭和 41 年の都計審〉議事録の中に書かれているならば是非、開示していただきたい。[黒木構成員 第 4 回 p24-25]

行政（東京都）

- 95) 〈昭和 41 年の〉第 146 回から 149 回の都計審の中では、そのような説明はなかったと記憶しています。第 146 回のところで説明している部分の記述だけです。[東京都 土屋 第 4 回 p25]

住民構成員

- 96) 都市計画道路のネットワークの一部という言葉も、いつの間にか使われ、〈それを基に都市計画されたみたいなのが〉既成事実になっているので、昭和 41 年の議事録で使われていないのなら使わないでほしい。[黒木構成員 第 5 回 p20-21]

行政（東京都）

- 97) 都市計画審議会の議事録では、ネットワークという言葉は使われていませんが、幹線街路の一部として都市計画決定されていることから、それを前提として、都市計画道路ネットワークの一部と説明してきました。[東京都 土屋 第5回 p22]

住民構成員

- 98) 当時の審議会の議事録を丁寧に見たことがあるが、昭和41年当時の資料では、都市計画ネットワークという言葉は出てこなかった。[西村構成員 第19回 p34]
はっきりネットワークとは書いていない。「外郭環状線に関連する平面道路として40mの街路を追加した。」とあり、外環の2も外環計画といっている。[濱本構成員 第19回 p35]
- 99) 都市計画ネットワークの一部としてよいというのは、やはり後付けではないかと思っている。
[西村構成員 第22回 p35]

行政（東京都）

- 100) 昭和41年当時の資料にも街路網と書いてあります。街路というのは都市計画道路、網というのは一般的にネットワークということで、街路網を都市計画道路ネットワークと言っております。
[東京都 安西 第23回 p23]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-1-2.「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台 —幅広い議論のために—」(平成13年)に関して

7-1-2-1.「たたき台」(平成13年)の内容との違いについて

住民構成員

- 101) 次に示す平成13年の「計画のたたき台」のパンフレットは、「全線地下構造の自動車専用道路とします(⇒参考4)」と断定しているため、「第1回 武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会 資料6 東京の都市計画の概要と地上部街路の概要と経緯について 東京都」に記載されている「外環本線の構造について、高架方式だった自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とするイメージ」において、「イメージ」という言葉はおかしい。この時点で住民は、地下構造にしますといったことで、地上部はなくなったと思ったわけです。当時石原知事も記者会見で「全部地下にします」と発言しています。ところが、その後で、地上部の話が出てきたもので住民としてはすごく納得いかないものだと思っています。
[黒木構成員 第3回 p26]

参考6：「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」（平成13年）
についての説明〔第1回話し合いの会 資料6 東京都〕

- ・外環本線の構造について、高架方式だった自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とするイメージを提示しました。

構造について

- 現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。



行政（東京都）

- 102) 外環の見直しについては、平成13年の「計画のたたき台」で初めて高架構造から地下構造への変更を提案させて頂いています。そのため、「計画のたたき台」は、地下構造といってもいろいろな捉え方が出てくるということで、地下にしたときのイメージをパンフレットにしてご説明するために作成したものです。そういう意味で、パンフレットは、全体として地下を前提としたイメージを網羅した形にしてあり、その中で、「地下構造にします」という記述になっているということです。〔東京都 土屋 第3回 p28〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 103) 〈計画の「たたき台」（平成13年）について報じている〉外環ジャーナル4号に、「自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。地域分断等の諸問題は大部分が解決できると考えられます、地上部の利用については地域の実状や地域の意向等にあわせて検討するためのメニューを示すと同時に、それぞれの地域がやっていく」というようなことが書かれている。武蔵野市が廃止してもいいと読み取っていた。

〔西村構成員 第4回 p39〕

参考7：「外環ジャーナルNo. 4（平成13年4月 国土交通省）」より

現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。

- 104) 昭和41年当時の議案書を出してほしいといっているのは、外環の2とは何だったのかということを確認、検証して、納得してからでないと議論できなかったからである。外環の2については、

市民に対して説明がなされていなかった。

「たたき台」の議論も、外環計画は幅員 40m で議論してきた。〔濱本構成員 第 5 回 p23-24〕

- 105) 平成 13 年 4 月発表の「たたき台」の説明会で、国・東京都が提案した「地上部の利用について」の項目の「住宅・地域コミュニティを維持する場合、現状の市街地を維持することができる」と説明されています。自動車専用道路が地下方式に変更するならば、外環の 2 の存在根拠は失われ、即刻廃止されるものと確信してきた。外環の本線というよりも、外環計画そのものが大深度地下方式に決定変更されたとの認識である。PI 沿線協議会では外環本線自動車専用道路を地下方式で議論したいとのことで参加したが、その時の約束では、地下方式の計画変更前まで地上街路も検討し、結論を出すことになっていた。結果としては、議論が途中で打ち切られて、十分納得のできる説明のないまま大深度地下のみを計画変更決定したことは、外環の 2 の機能は消滅されたものと認識されても仕方がない。外環の 2 が外環計画とは別の法律だとしても、外環計画は一体として認定している以上、外環の 2 は廃止されるのが筋であり、今、提案されているものは新しい計画とすべきである。このことは、石原都知事が記者会見でも発言されている通り、課長からも「知事の言っている通りだ」と認識している」と回答いただいている。

〔濱本構成員 第 18 回 p9-10〕

- 106) 「たたき台」を提示された時の考え方は、外環の 2 と外環本線も含めて、昭和 41 年につくった計画、法律は全部なくして、再検討されたと思う。外環の 2 というのはそこで無くなったんだという考え。「たたき台」が正式に発表され、また、説明会を開き、そのもとに外環本線が地下化へ決定した。そういうものがあるにも関わらず、なんで今、外環の 2 の話し合いをやらなきゃならないのか。国と都が話し合って、「たたき台」の案を出されたわけです。本線を地下方式でやるか否かというテーマで説明会があった時に、地上部分をどうするかということで、こういう話が出たわけです。外環の 2 を残すような話だったら、この案は出てこないと思う。

〔濱本構成員 第 22 回 p26-27〕

参考 8 : 「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」（平成 13 年）より



住民構成員

107) 平成 20 年 3 月の「外環の地上部の街路について 検討の進め方」のパンフレット発表のときになって初めて、平成 13 年 4 月の「計画のたたき台」と平成 17 年 1 月のパンフレットとの断面図の違いですかね、それを住民が不審に思い始めたわけです。一番必要なのは、この違ったことを公表周知させて、一旦だまされたと受け取る住民を納得させるための具体的な方法をどの様に行う予定なのか。これまでのこの会議を含めて計画者側の公表の方法は独りよがりの一方的な方法のみで、現在でも該当地域のかなり多数の住民ですら地上部街路計画の存在を知らないことに対して、今までやってきたそのPRの方法は完全に間違っているんじゃないでしょうか。それとも、一旦この計画を取り下げて、新しい必要性に応じる新計画を提案すべきではないのでしょうか。〔古谷構成員 第 17 回 p9〕

行政（東京都）

108) 都は、地上部街路（外環の 2）の取り扱いについて、平成 13 年の「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」、平成 15 年の「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）

に関する方針」、そして平成 17 年の「外環の地上部街路について」の三つの考え方などを通じて、機会を捉えて、都民の方々に周知してきたつもりです。その後、外環本線が平成 19 年に地下化され、平成 20 年 3 月に「外環の地上部街路について検討の進め方」により検討のプロセスについて周知をさせて頂き、「話し合いの会」を開催し、意見を聴きながら検討を進めているところ です。

また、「一旦、この計画を取り下げ、新計画を提案すべきではないのか」ということですが、外環の地上部街路の必要性やあり方などについて現在検討を進めている段階ですので、無条件に廃止することは出来ません。この「話し合いの会」などを通じて広くご意見をお伺いしながら、外環の 2 の都市計画に関する都の方針を取りまとめていきたいと考えております。

〔東京都 安西 第 17 回 p20-21〕

住民構成員

- 109) 外環計画の「たたき台」の説明会では自動車専用部と外環の 2 を一体で説明していたのに、本線が大深度地下になったら一体が消え、外環の 2 は生きているというのはおかしい。〈たたき台〉の説明会でも、外環が地下化したら地上部はなくなるのかと何度も質問したが、今の現状のままで結構ですよと説明があった。国も東京都も納得しているはずが、大深度地下になった途端、外環の 2 の話が出てきたのはおかしい。東京都は「たたき台」の問題から頭に入れて説明してもらいたい。外環の 2 の法律は残っているのではなく、消えているということを認識してもらいたい。

〔濱本構成員 第 19 回 p36〕

- 110) 〈平成 13 年の〉「たたき台」の説明は、外環の 2 なんていっておらず、四つの案があり、外環本線が地下になったとしても、そのまま平面で残すという案もありました。我々市民は仕方なく、納得して、外環の自動車専用道路を外環計画として認めた経緯があります。認めざるを得ませんでした。今、一生懸命ネットワークを強調していますが、ネットワークなんて書いてありません。後から付け足し、強調しています。また、防災に関することは今の話であって、昭和 41 年の都市計画決定当時の状況はまったく違う。そういう道路だから一旦白紙に戻して、必要な新しい道路として検討するべきだと思います。〔濱本構成員 第 20 回 p32〕

- 111) たたき台の説明会が平成 13 年から開かれた PI 協議会・PI 会議の原点、基本となっていって行われたということ。たたき台の説明会では、東京都は一言も「外環の 2」について主張していません。国と一緒にになってコミュニティがいいからと、現状を残して外環計画を進めることを東京都は認めていました。たたき台の説明のときにも、〈コミュニティがいいからと現状のまま残すことを〉何度も質問したとおり、国交省・東京都がいう幹線街路とは考え方が違うと思います。

〔濱本構成員 第 20 回 p33〕

- 112) 平成 13 年 4 月、国、都は「たたき台」を発表し、同時に各地区で説明会を開催した。その中で、構造については、自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約し、全線地下構造の自動車専用道路とするということ、地上部の利用については、四つの案を提示し、その一つとして住宅、地域コミュニティを維持する場合として、現状の市街地を維持できることが説明されました。この「たたき台」により地元住民は、外環本線の地下化について一応の認識はしましたが、〈昭和〉41 年の計画そのものを破棄し、この「たたき台」で外環と外環の 2 が再検討され、その結果を公表して説明が行われたと判断しています。すなわち、街路、外環の 2 は、「たたき台」により破棄されたと今も認識しています。〔濱本構成員 第 24 回 p17〕

行政（東京都）

- 113) 「計画のたたき台」は、原点に立ち戻り、地域の皆様の意見を聴くための幅広い議論の素材として、初めて地下化のイメージの提案をしたものです。その時に地上部については、検討のメニューとして住宅や地域コミュニティを維持する場合も含めた 4 つを提示しました。これはあくまで

もたたき台の公表であり、都市計画の変更としては、平成 19 年に行いました。

また、昭和 41 年は、都市計画道路の再検討を大規模に行いまして、その結果、外環の 2 は幹線街路として都市計画決定しました。当時は高速道路の外環の構想もありましたので、幅員 40m の外環の 2 の中に高速道路の外環を高架で整備するという計画でした。平成 19 年に高速道路の外環は地下に変更したので、高速道路を中に収める空間が不要になり、地下化と合わせて高速道路の車線数を増やしたので、外環の 2 の広域的な機能は高速道路に集約しました。ただ、地域のための道路としての機能は今でもあると考えています。[東京都 安西 第 24 回 p21-22]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

114) 「たたき台」の回答ですが、全然答弁になっていない。

確かに「たたき台」は「たたき台」ですが、都市計画変更はこの「たたき台」が基本になっていて、特に PI 協議会は「たたき台」の議論から入ったわけです。「たたき台」は、広域的な街路を含めて一体化するという構造になって変更になっています。

東京都が示している構造図は間違っています。都は 41 年に作った構造図がないということで逃げていますが、私は、構造図はあると思います。一体ということで、本線は地下化し、街路については 4 つの項目があるということなんです。〈平成〉17 年と〈平成〉20 年に出ている資料は、4 つの案の 3 つしか書いておらず、肝心なことは外したのですよ。代替え地を確保して廃止するという書き方にしてある。ですから、「たたき台」には全然意味がないのではなく、それが基本となり、本線は今の大深度になったのです。その後の地上部について、上の 3 つだけ出して、一番大事なことを消すのは非常に姑息です。そこについて簡単な説明で終らすことは絶対に出来ないと思う。再度そのことについて答弁して頂きたい。[濱本構成員 第 24 回 p27]

行政（東京都）

115) 「計画のたたき台」は、当時、幅広い議論の素材として、地上部から地下方式に変更という提案をしたものです。その時は、大深度というよりは開削、大深度よりは浅いレベルのシールドでした。ですから、地上部をどうするかという課題もあったかと思います。そして、この「計画のたたき台」を踏まえて検討している中で、高速道路の必要性の有無と地上部街路を切り離し、ある程度高速道路の議論が集約された段階で地上部街路の議論を行うという確認がされたと聞いています。当時濱本構成員は、大深度という提案が出たということは地上の計画線はなくなるということを主張され、他の構成員にも理解して欲しいと発言したことは我々も議事録を読み知っています。そういう思いの中でつくられてきているものと認識しています。武蔵野市においては、外環の 2 を廃止することも含め、計画の方向性、検討のプロセスを明らかにして欲しいとの意見、それから当時 P I の中で、濱本構成員から地上部についての話が出た時、地元の意向を踏まえるべきという言葉を入れて欲しいという思いも踏まえ、我々としては話し合いの会を、プロセスを明らかにして臨んでいる、そういう流れの中で今に至っているという認識です。

[東京都 武田 第 24 回 p28-29]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-1-3.「東京都環状道路有識者委員会 最終提言」(平成 14 年)に関して

住民構成員

116) 東京都環状道路有識者委員会（以下、有識者委員会）において地上部街路は、外環と一体という話の中で、外環の本線を先に議論をするので、あとで議論してくださいという内容だと思う。

[濱本構成員 第 16 回 p11]

117) 有識者委員会最終提言の中で最も重視すべき観点は、〈「」地元住民への影響を軽減する〈」〉ことであつた。[古谷構成員 第 22 回 p12]

参考 9:「東京都環状道路有識者委員会 最終提言」(平成 14 年) より

今後の議論においては、移転家屋数を出来る限り少なくして、地元住民への影響を軽減化することが、最も重要視すべき観点である。

したがって、今後、外環計画の議論を進めるにあたっては、インターチェンジ無し地下化案を検討の基本において、議論を進めるべきである。

なお、一定期間内に、地元区市からの明確な要請がなされた場合には、インターチェンジ設置を盛り込んだ案も検討出来るように、配慮すべきである。この場合においても、交通の利便性の向上や移転家屋数などについての配慮は不可欠である。

外環の必要性に関する方針決定と上部利用の可否については、議論すべき時期を明確に分け、地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に、具体的な検討を進めるべきである。

行政（東京都）

118) 「有識者委員会 最終提言」の中で、「インターチェンジと上部空間利用」についてセットになっている項目で、「移転家屋数をできる限り少なくして地元住民への影響軽減する」ことが、最も重要な視点であると述べています。上部空間だけでなくインターチェンジも含め、できるだけ移転家屋を少なくしていこうということです。また、「地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断・政策方針が決定された後に具体的な検討を進めるべき」という形で述べられており、今、そういった中で、皆様のご意見を賜りながら進めているところです。

[東京都 武田 第 22 回 p15]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-1-4. 「PI 外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」(平成 16 年)に関して

参考 10 : 「PI 外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」(平成 16 年) より

■ 地上部街路について

「外環に係わる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる」ことが確認された。

住民構成員

- 119) 外環本線と外環の2の取り扱いについて、PI 沿線協議会、あるいは PI 沿線会議にて議論されたが、今、東京都はどのような認識をもっているのか。[濱本構成員 第 14 回 p26-27]
- 120) 〈外環本線と外環の2の取り扱いについて〉PI 協議会で議論したが、都はどのように認識しているのか。[濱本構成員 第 15 回 p28]

行政（東京都）

- 121) 外環の地上部街路の取り扱いについては、平成 13 年の「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」、平成 15 年の方針、平成 17 年の「外環の地上部街路について」の3つの考え方などを通じて、機会を捉えて都民に周知してきました。こうした周知と並行して進められたPI 外環沿線協議会において、「外環が地下構造になったのだから地上部街路は不要である」、あるいは「外環を大深度でやるということは地上部の計画線はなくなると住民は考えている」、などのご意見があったことは、都としても承知しております。一方、「東京都環状道路有識者委員会」において、「地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に具体的な検討を進めるべきである」との最終提言があったことや、沿線区市からは、「外環の2については拙速に結論を出すのではなく、地上部の地下化とは別に検討すべき」との意見があったことから、外環本線の地下化の時点では、外環の2の都市計画を変更しませんでした。こうした経緯を踏まえ、東京都は、平成 20 年に外環の2について検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、「外環の地上部の街路について 検討の進め方」のパンフレットを公表しました。現在、「検討の進め方」で示した検討のプロセスに従い、必要性やあり方などについて、この話し合いの会等を通じて、広く意見を聴きながら検討を進めているところです。

[東京都 安西 第 16 回 p6]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 122) PI 協議会の結論（〈PI 外環沿線協議会 2年間のとりまとめ〉）を全く無視し、地表面の改変を前提とする進め方は、これまでのPI を無視している。[古谷構成員 第 17 回 p10]
- 123) PI 協議会の結論として、〈地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり、〉とあり、これで住民は納得したと思う。それを今度は東京都が出してきた案は、廃止がすっかり消えちゃっているんですね。住民の相談なしに。

[古谷構成員 第 17 回 p27]

- 124) 「資料 15-4 武蔵野市地上部街路話し合いの会資料 9-6 に関する質問 古谷構成員」〈資料

9-6『東京外かく環状線の主な経緯(「外環の2」「武蔵野市」を中心にして)」に関する質問』に関して、外環ジャーナル 12 号で、「極力大深度空間地下にする、地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても地元の意向を踏まえながらその整備を支援していく」とあるが、地上整備の3案、環境、防災、交通、暮らしのみが出されている。〈最重要だと記されている〉「コミュニティの保存」がなぜないのか理由を示してください。

[古谷構成員 第22回 p13-14]

行政（東京都）

125) 〈「外環の地上部の街路について 検討の進め方」には、〉コミュニティの保全という機能がないのではなかろうかということでございます。〈検討の視点として、〉4つの項目、環境、防災、交通、暮らしというものを表記させていただきまして、その暮らしの項目の中に、コミュニティを入れておりまして、決してないがしろにしているわけではございません。

[東京都 武田 第22回 p16]

7-1-4-1. 「昭和41年に都市計画決定する前の原点」に関して

参考 11: 「外環ジャーナルNo. 12 (平成15年7月 国土交通省)」より

「これまでの経緯を十分に踏まえて、実質的には、現在の都市計画を棚上げにし昭和41年都市計画決定以前の原点に立ち戻って、計画の必要性から議論をする。」

PI 外環沿線協議会中間とりまとめ 平成15年6月

住民構成員

126) 東京都はこういう話し合いの会を開いておきながら、この道路が何故必要かということについては、私どもはまだ一度も話を聞かされておられません。昭和41年に都市計画決定されたのだから、それが現存する以上は私（都）どもはやるといふ話しかしていませんので、この際、一度計画を白紙に戻して、もう一度改めて考える方が妥当ではないかと思っています。

[河田構成員 第18回 p4]

7-1 の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、地域住民編集構成員が考える主な理由

①一方的な回答(計画側のみの論理)

②PI 協定に反している※

※PI 外環協議会(仮称)設立に向けた確認内容に反しているという意味

③論点のずれ

④他の回答と矛盾がある

⑤説明不足

7-2. 外環の地上部街路(外環の2)の計画の経緯[平成 17 年～]

7-2. 外環の地上部街路(外環の2)の計画の経緯[平成 17 年～]	7-2-1
7-2-1. 「外環の地上部の街路について」東京都パンフレット(平成 17 年)	7-2-1
7-2-1-1. 話し合いのキッカケはなにから・無条件廃止は議題となるか	7-2-1
7-2-1-2. 都市計画道路の事例について	7-2-4
7-2-1-3. 代替機能なしで「外環の2」の都市計画の廃止について	7-2-4
7-2-1-4. 代替え機能とは	7-2-6
7-2-2. 外環計画の都市計画変更(平成 19 年)と外環の地上部街路(外環の2)との関係について	7-2-7
7-2-2-1. 石原都知事(平成 11 年 10 月)・扇国土交通大臣・青山副知事(平成 13 年 1 月)の視察と発言	7-2-7
7-2-2-2. 地下化以前の一体的外環計画	7-2-9
7-2-2-3. 外環本線地下化と外環の地上部街路(外環の2)について(本線と外環地上部街路(外環の2)の関係)	7-2-10
7-2-2-4. 「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」(大深度法)の申請について	7-2-14
7-2-2-5. 都市計画道路ネットワークと外環の地上部街路(外環の2)	7-2-16
7-2-3. 「外環の地上部の街路について 検討の進め方」(平成 20 年)	7-2-18
7-2-3-1. (パンフレット)「検討の進め方」以前との違いについて	7-2-18
7-2-3-2. 都知事記者会見の発言について(平成 23 年 12 月)	7-2-20
7-2-4. 外環の地上部街路(外環の2)に関する話し合いの会(平成 21 年 8 月～)	7-2-23
7-2-4-1. 話し合いの会とは	7-2-23
7-2-4-2. 外環の地上部街路(外環の2)の白紙化について	7-2-25
7-2-4-3. 沿線区市の外環の地上部街路(外環の2)の関係	7-2-27
7-2-4-4. 「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画) 平成 18 年4月東京都・28 市町」について	7-2-28

7-2-1. 「外環の地上部の街路について」東京都パンフレット(平成 17 年)

7-2-1-1. 話し合いのキッカケはなにから・無条件廃止は議題となるか

行政(東京都)

- 1) 平成 19 年に外環本線の都市計画を高架方式から地下方式に変更いたしましたけれども、地上部街路につきましては、昨年の3月に検討の進め方を公表いたしまして、環境・防災・交通・暮らしと、この四つの視点から、廃止を含めまして、この道路の必要性やあり方について、広く意見を聴きながら、検討を進め、東京都としての方針を取りまとめていくという事にしています。この一環といたしまして、本年4月に公表いたしました、対応の方針を踏まえまして、武蔵野市における地域住民の方々との話し合いの場として、武蔵野市、国土交通省のご協力をいただきまして、地上部街路に関する話し合いの会を設けることといたしました。

[東京都 座間 第1回 p2]

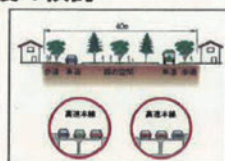
高速道路の外環を地下化した場合の 地上部の取扱いについて

■「外環ノ2」

●基本的な考え方

高速道路の外環を地下化しても、地上部に都市計画決定された「外環ノ2」の計画は残るため、今後、「外環ノ2」の取扱いについて検討する必要があります。

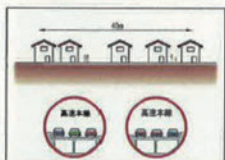
●今後の検討



現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備



都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備



代替機能を確保して「外環ノ2」の都市計画を廃止

住民構成員

- 2) 都が発表している3つの案は、何も法律上束縛されているものではないということです。武蔵野市の都議会議員の松下さんが都議会で質問をしておりますけれども、法律上何もないということをも「都が」言っていましたし、私もそれは当然だと思います。この3つの案は東京都のやりたいという意向だけであって、住民に押し付けることは絶対に出来ない問題だと私は思っております。

[濱本構成員 第4回 p31]

- 3) 都の3案を、都が勝手に提案しているが、法的根拠はない [濱本構成員 第5回 p33]

- 4) 我々の選択肢の中には、無条件の廃止があると考えている。[西村構成員 第6回 p40]

行政（東京都）

- 5) 平成 17 年「外環の地上部の街路について 東京都都市整備局」の今後の検討として、3つの考え方を示しています。一つは現在の計画をそのまま活かす。もう一つは、幅員の見直しをして縮小する。また、代替機能を確保したうえで廃止という3つの考え方の範疇の中で考えていきたいと思っています。[東京都 土屋 第6回 p40]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 6) 議事録の中で都の副参事が、都が提示している3つ以外の案の変更はないと言っているが、その確認をしたい。どういう法的な立場で言っているのか立場がよくわからない。

[古谷構成員 第7回 p11]

行政（東京都）

- 7) 前回の〈議事録〉では、外環の2についてまず廃止するというご意見と受け取っております。それに対して即廃止はできないというお話をさせて頂きました。[東京都 土屋 第7回 p12]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 8) 私どもがこの会に応募して入った主旨は、自由に地域の意見を汲み上げながら、妥当な解決を求めていきたいということである。都の出した3つの案が優先的な議題になって、それに付随した4つ目のものを認めるか認めないかという議論ではなく、白紙から出発して、そもそもこういうものが必要なのかどうかというところから迫っていくのが、この会の主旨だと思う。

[大島構成員 第7回 p18]

行政（東京都）

- 9) この場は色々なご意見を伺うということでセットしているので、色々な形でお話をさせていただくのは結構な事だと思います。ただ、我々の考え方としては、最終的にこの話し合いの場で決定するという事ではないので、この場やこれ以外の場で意見等を聞いて、都として都市計画の見直しが必要かどうか、見直す場合にはどのような形にするのかを決めさせていただくことになります。話し合いの会の中で、我々もいろんな形で必要性やあり方について、ご意見をいただければと思っています。[東京都 土屋 第7回 p18-19]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 10) 東京都が話し合いの会で提案している地上の街路については、昭和41年に決定した外環の2の内容ではなく、計画原案の内容が歪曲され、また、都が示した3つの考え方は新たな地上部街路、新たな都市計画施設としての説明で、東京都の都合のよい提案であるといわざるを得ない。当時の正確な資料の提示がなされず、明確な説明ができないということは、〈もともと〉外環の2は必要のない計画になっていることを示している。現在、提案されている3つの案は、法律的にも全く根拠はない。[濱本構成員 第14回 p23-31]
- 11) 東京都の方は平成17年かで、三つの条件でいろいろ言っておりますけども、この中で、代替機能を確保して外環の2は廃止するとか、そういう形になっていますが、私どもは、この話し合いについては、そういうことではなくて、基本的に話し合いの中で、廃止を含めて話し合うということですから、代替があるかないかではなくて、この3つの条件ではなくて、3つの条件は白紙として、廃止を含めて話し合いをするというのが基本だと思うんですよ。それでよろしいのかどうか、〈都の答弁〉をもう一度確認しておきます。[濱本構成員 第21回 p6]

行政（東京都）

- 12) 最終的に都で都市計画の方針というものを定めていく中で、代替機能という言葉が出てくるのか、今はまだ何も決めておりません。そういった意味では、当初、我々が話をさせていただいたとおり、廃止といったことも含めて検討しています。その中で、今はまだ話し合いの会で皆様の意見を聴いております。今後、もっと広く意見を聴く場面が出てくると思います。そういった場面を受けて、色々な皆様のご意見を頂いて、その中で都としてどうしていいかというところですので、今はまだ、代替機能を含めてですとか、そういったものを頭の中とか心の中に持って何かを皆様に話させていただいているわけではございません。そういった意味では、濱本構成員がおっしゃったような理解でいいのかなと思っています。[東京都 武田 第21回 p6-7]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 13) 武蔵野市長は、外環の2の必要性は認識していない。「都は廃止することを含め、計画の方向性、検討のプロセスを明らかにせよ」とあるが、廃止することを含めて計画の検討をしたことがあるか。[古谷構成員 第22回 p12-14]

行政（東京都）

- 14) 外環の2について、廃止を含めて検討したことがあるかということですが、皆様に示している今のデータ集の中では、廃止をすると現状のままです。それ以上突っ込んで調査をしたものは現時点では載せていません。今後そういったことも含めて、〈皆様の〉意見を聴きながら、考え方の整理はしていく場面が出てくると思います。[東京都 武田 第22回 p17]

住民構成員

- 15) 私たちは、3つの中から選択すると繰り返しおっしゃる都に対し、武蔵野市は廃止という第4の選択肢を含めて話すということを都度言ってきた流れがある。[西村構成員 第22回 p24]

7-2-1-2. 都市計画道路の事例について

住民構成員

- 16) 計画決定されたものが覆されたという事例は、昭和40年以降沢山ある。
[糸井構成員 第6回 p39]
- 17) 廃止は出来ないと断言されたが、手続き論を含めてなぜ出来ないのか根拠を示してもらわないと納得できない。[河田構成員 第6回 p39]

行政（東京都）

- 18) 一般的に都市計画について、廃止を含めて変更するには、都市計画法に基づいて都計審の議を経て決めていくことになります。現時点で外環の2は、必要性・あり方等についてご議論頂くところで、結論が出ていない状況です。そういう中で、即廃止することはできないということで申し上げます。[東京都 土屋 第7回 p12]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 19) 都市計画道路を廃止した事例としては台東区根岸付近の補助183号線という道路で、昭和56年に道路の再検討の結果、一部都市計画が廃止になりました。位置ですが、上野駅のちょうど北側の部分です。[東京都 香月 第7回 p32]

7-2-1-3. 代替機能なしで「外環の2」の都市計画の廃止について

住民構成員

- 20) 外環と外環の2は一体なので、本線が大深度になった以上は、地上部分も全部消えたというのが私の前提、平成17年に、東京都は外環の2に関する考え方（3点）を発表しているが、発表された案について我々は何も認めていない。[濱本構成員 第9回 p28]
- 21) 外環の2の目的が、住民が知らないうちに変わってきている。だから、外環の2とは違う新計画として考えるべき。また、代替えの説明で、区市毎に緑地は武蔵野市、交通は練馬とすると、区市でばらばらになってよいのか、私たちはどう受け取っていいかわからない。
[古谷構成員 第9回 p29]

行政（東京都）

- 22) 外環の2を白紙にしてから検討すべきとのことですが、外環の2は、昭和41年に都市計画決定し、今、その都市計画が残っており、それを白紙からスタートさせることは非常に難しいです。ただし、代替機能を持って、都市計画を廃止するということを、平成17年〈「外環の地上部の街路について（平成17年1月 東京都都市整備局）」の今後の検討の3つの案の一つ〉に挙げています。その代替機能については、外環の2が街づくりの中で期待できる機能に対し、どう代替がとれるか、ここで議論させていただきながら、その真意が追求できればよいと考えております。[東京都 小口 第9回 p31-32]

住民構成員

- 23) 東京都が公表している3つの基本的な考え方は、法的に決められていない都議会で承認されているのか。法的にどのような効力をもつのか。[古谷構成員 第12回 p7]
- 24) 3つの基本的な考え方については、都議会で「法的な効力はない」と都市整備局長が答弁している。当話し合いの会では外環の2については、環境・防災・交通・暮らしの4つの視点から、廃止を含めて、この道路の必要性、あり方について議論すると第1回目の議事録に確認済み。
[濱本構成員 第12回 p8-9]

行政（東京都）

- 25) この地域において、環境・防災・交通・暮らしの四つの視点で課題を捉え、その解決のために外環の2が必要なのか、他の形で実現できるのか、話し合っていくべきで、第1回の担当部長発言もそういった趣旨と認識しています。[東京都 小口 第12回 p10]
- 26) この地域にどのような課題があるのか、〈「外環の地上部の街路について 検討の進め方（平成20年3月 東京都都市整備局）」で示した〉四つの視点で皆様と話し合いをさせていただきたいと考えています。また、提示している三つの基本的な考え方から一つを選んでくださいという話し合いをするつもりはなく、まず課題について意見交換し、その解決のために外環の地上部街路がどのような効果を出すのか、他の方法はあるのか、そのような話し合いを進めていきたいと考えています。[東京都 小口 第12回 p12]

住民構成員

- 27) 平成17年パンフレット〈有識者提言〉に関し、〈道路名称について〉地域住民に誤解を招きかねない結果となってしまったと〈第16回議事録 p.5 に〉書いてある。この誤解は、住民に「外環本線地下化に伴い地上部街路も取りやめになった」と思わせた。それが平成17年の「検討の進め方」のパンフレット発表のときになって初めて断面図の違いに住民が不審に思い始めた。その間は外環地下化への変更が地域コミュニティの破壊を避ける目的であることに疑問を抱きませんでした。平成17年から既に8年が経過しているのに、今になってこの会議だけでお詫びだけで済ませていいのでしょうか。一番必要なのは、この違っていたことを公表周知させて、一旦だまされたと受け取る住民を納得させるための具体的な方法をどのように行う予定なのか。それとも、一旦、この計画を取り下げて新しい必要性に応じる新計画を提案すべきではないでしょうか。[古谷構成員 第17回 p8-9]

行政（東京都）

- 28) 都は、地上部街路（外環の2）の取り扱いについて、平成13年の「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」、平成15年の「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針」、そして平成17年の「外環の地上部の街路について」の三つの考え方などを通

じて、機会を捉えて、都民の方々に周知してきたつもりです。その後、外環本線が平成 19 年に地下化され、20 年 3 月に検討のプロセスについて周知させていただき、話し合いの会を開催し、意見を聴きながら検討を進めているところです。[東京都 安西 第 17 回 p20]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 29) 計画の「たたき台」(平成 13 年)の住宅・地域コミュニティを維持する場合は、いつどのような理由でなくなったのか。その記録の所在資料番号を教えてください。

[古谷構成員 第 22 回 p12]

- 30) 代替機能を確保して都市計画を廃止となった経過を説明して下さい。計画廃止手続きはお役人として面倒くさい。または、廃止手続きなど考えもしなかった。廃止手続きを忘れてしまった。住民などの意向は問題外ということそう考えざるを得ない。[古谷構成員 第 22 回 p14]

行政(東京都)

- 31) 「計画のたたき台」の中で、〈地上部の利用について(検討するためのメニュー)〉に記載されている、「住宅・地域コミュニティを維持する場合」が、無くなったのではないかとということですが、〈「外環の地上部の街路について(平成 17 年度)」では、〉三つの基軸の中で皆さんのご意見を聴いていきたいと話をさせていただきました。廃止を含めてという言葉以外の部分で、代替路線を見つけて廃止という言葉があり、それは一つの基軸として、ある程度絞り込みをした上で話し合いをした方がやりやすいということでそうしています。つまり、廃止がなくなったわけではございません。練馬区以外〈の区間〉については、まだ結論が出ていないとご理解いただきたいと思います。[東京都 武田 第 22 回 p15]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 32) ある程度論点を絞るため、三つの考え方を基軸として、それを中心に考えたり議論したりして欲しいと思います。現時点では廃止ということもきちんと考えなければいけないと思っています。ただ、今皆様からご意見をいただく際には、三つの基軸を中心にした方がわかりやすいという話をさせていただきました。[東京都 武田 第 22 回 p16-17]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

司会

- 33) 当初は代替機能を含めた廃止と、この中では単純な廃止という意見もあっていいんじゃないか。ということで4点についてやってきている。[司会 渡邊 第 22 回 p23]

7-2-1-4. 代替え機能とは

住民構成員

- 34) 平成 17 年 1 月地上部街路についての基本的考え方を公表の所ですが、3 番目のところの代替機能を確保して都市計画を廃止すると書いてありますが、この代替機能というのがまだなんとも分からないです。住民としては分からないと思っています。これについてどういったものが教えてください。[黒木構成員 第 3 回 p26]

- 35) 代替機能の話で、4 つの観点からというお話でしたよね。外環の 2 を廃止した場合、交通機能の代替機能を検討するのは分かるのですが、外環の 2 を廃止しても、この地域の環境とか、まちづくりとかを検討するということですか。[小林構成員 第 3 回 p30]

行政（東京都）

- 36) 代替機能というものですが、外環の地上部街路（外環の2）は、都市計画道路ネットワークの一部として、自動車交通の処理、防災性の向上、環境の確保、ライフラインの収容など多様な機能を発揮するとともに、地域の街づくりに寄与することを目的とした道路です。そのため、〈代替機能としては、〉例えば、防災の視点では、震災等の災害時に、この道路が無くても避難行動や救済活動に支障がないか、又はそれを可能とする代替機能が確保されているかなどの検証を行う必要があります。交通の視点では、この道路が無いことにより他の都市計画道路が混雑しないか、又は生活道路に通過交通が流入しないかなどを検証する必要があります。環境の視点では、植樹帯の設置による街路樹の整備や緑のネットワークの形成が、この道路以外の手段でどのように確保できるかを検証します。暮らしの視点では、安全な歩行空間や自転車走行区間の確保、バスなどの公共交通の円滑化が、この道路以外で確保できるか検討することになります。

このような課題の解決に当たって、地元の抱える地域的や広域的な課題を解決するために、外環の2以外の方策が代替機能であると考えております。[東京都 香月 第3回 p29]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 37) 道路は、交通機能が中心だが、他にも防災機能、緑化空間の機能やそれ以外の機能も持っているため、それらに対する代替機能を検証していく必要があると考えています。

[東京都 土屋 第3回 p32]

住民構成員

- 38) 4つの視点から代替機能を明確にしてほしいという要望がありました。これに対して、東京都は、代替機能に関する資料は会の進捗状況に合わせて提示していきたいとの〈こと〉でしたが、〈もう〉十分過ぎたのではないですか。何回も申し上げますが、きちんとお答えください。

[濱本構成員 第22回 p24-25]

行政（東京都）

- 39) 代替機能をいつ示すのかということですが、代替機能というのは、外環の2の青梅街道から南の部分は、区市ごとに道路ネットワークを切れませんので、杉並や三鷹のところも関わってきてしまうところもあります。そのため、他区市の検討状況も見ながら、代替機能の検討をせざるを得ないと感じているところです。[東京都 安西 第22回 p25-26]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-2-2. 外環計画の都市計画変更(平成19年)と外環の地上部街路(外環の2)との関係について

7-2-2-1. 石原都知事(平成11年10月)・扇国土交通大臣・青山副知事(平成13年1月)の視察と発言

住民構成員

- 40) 外環の2があるために簡易な構造でない建物は建てられないが、石原都知事は「リニューアルで立派な建物が建てられます」ということを記者会見で言っている。それは外環の2がなくなったということを行っている。[濱本構成員 第4回 p27-33]
- 41) 40年からの計画の中で、武蔵野市に建設大臣、国交大臣、あるいは都知事が視察に来ましたね。

で、そのときに現地で言明した言葉が翌日の新聞に出ている。全ての大臣、知事が言った言葉の意味は、こんな地上に家が密集しているところに、道路は無理ですよねと、最初凍結もそういう意味合いで、大臣が言ったと思いますし、地域の住民はそうように捉えているから、外環の2なんて意識していなかったと思います。[糸井構成員 第4回 p33]

行政（東京都）

42) 外環本線については、立体都市計画制度を取り入れ、大深度で計画している部分については、立体都市計画として定めています。

ただし、外環の2の都市計画が決定している部分については、その都市計画が〈地上部に〉残っているため、都市計画に基づく規制等が生じています。

なお、知事の発言については、外環についての思い等をお話されたものではないかというところ
です。[東京都 土屋 第4回 p35]

住民構成員

43) 石原発言は私的なことらしいとお話だったけれども、少なくとも都としてはその知事の発言が私的なことだと済ました怠慢さはある。結果として、住民に〈一体である計画〉全部が地下に入ってしまう、立ち退きしないで済むというふうな誤解を与えたのは、お認めになったことと思います。[古谷構成員 第5回 p15]

44) 〈昭和 45 年〉（根本）大臣が発言されて凍結となり、あるいはその後の石原都知事の話によって地下になったのですから共有化のために情報をきちっと出していただきたい。

[糸井構成員 第5回 p15]

行政（東京都）

45) 知事の発言については、前回、知事としての思い等が発言されたものと回答させていただいた。ただ、外環の2は、都市計画上は（昭和）41 年の計画のまま残っているのは事実です。

この計画について、見直しや検討の必要があることから、都市計画の方針をとりまとめるにあたり、この会の設置など、皆さんからいろいろな意見を聴く一環として取り組んでいます。

[東京都 土屋 第5回 p17]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

46) 都知事の発言に対して、部下があれば単なるご意見ですからねというのは公務員として信じられない。[古谷構成員 第6回 p12]

47) 〈現地の取材や大臣が来たとか陳情に行ったとかの〉テレビの映像、〈テレビ局や映像関連企業、公的機関に残された〉アーカイブ等の資料はどうなったのか。[西村構成員 第6回 p38]

行政（東京都）

48) 映像については、昭和 41 年当時の映像、それから平成 11 年、13 年の映像について、入手をしました。ただ、この場で上映する事には疑義がありますので、構成員に貸し出すという形で対応させていただきます。[東京都 土屋 第6回 p38-39]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

49) 〈吉祥寺南町本田南公園での〉石原都知事の「地下化にする、皆さん安心してください」との発言は、〈都と〉私たちと共有すべきである。[古谷構成員 第3回 p32]

- 50) 平成 11 年に石原都知事、続いて平成 13 年にもう一回、知事と副大臣が来た時に、あそこに来た地元の人間に対して「ここはもう、地下にしちゃうから安心なんだよ」と言った。そのことが私たち住民の考えに大きく影響したとたびたび申し上げている。[西村構成員 第 10 回 p12]

行政（東京都）

- 51) 知事の発言でもってこれだけ物議を醸し出すわけですが、知事が〈外環の 2 について〉知らないだろうというご質問、一番の疑問点だと私は感じています。知事が外環の地上部街路、外環の 2 について承知していることだけは間違いないので、それだけは明確にお伝えさせていただきます。

[東京都 小口 第 10 回 p13]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 52) 知事が〈外環の 2 について〉承知しているということを、もう一つご説明させていただきます。今年（平成 24 年）の 1 月 20 日の定例記者会見の中で、記者から、外環の地上部街路（外環の 2）について、「新年度予算でも、3,300 万、調査で盛られているんですけど、知事、昨年末、現地をご覧になるとおっしゃったんですが、その後、予定はどうなっているんでしょう」と質問がありました。それに対し、知事は、「ちょっと風邪をひいたのであれでしただけど、近々行きます。ごく暖かい日にね。」というような回答をしています。このようなご発言をされるということは、知事が外環の地上部街路（外環の 2）について承知しているということでございますので、ご理解頂ければと思います。[東京都 小口 第 10 回 p14]

住民構成員

- 53) 国交大臣の副さんがちょうど視察に見えて、目の前で、「今までご迷惑をかけました。これからは皆さんこのまま安心して暮らしになれますよ。」とおっしゃった場にいた者として、同じ気持ちであります。[原構成員 第 18 回 p3]
- 54) 知事と国土交通（当時、建設）大臣がお出でになって「これから安心した暮らしになりますよ」と言われたのは本線のことだけなのではないでしょうか。そこでずっと暮らせるとみんな思ったから、それまで緊張していた反対運動が緩んだということがあります。[原構成員 第 24 回 p40]

7-2-2-2. 地下化以前の一体的外環計画

住民構成員

- 55) 外環の 2 と外環本線の件については一体なので、本線が大深度に入った以上は、地上部分も全部消えたというのが私の前提です。平成 17 年に、東京都で 3 つの案を出しているが、我々はなんにも認めていない。[濱本構成員 第 9 回 p28]

参考 13 : 「外環ジャーナル No. 4（平成 13 年 4 月 国土交通省）」より

現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。

行政（東京都）

- 56) 外環の 2 は都市計画が残っており、これを白紙にして新計画としてスタートさせるのは非常に難しいです。都計道のいろいろな機能を検討し、代替機能について議論させていただきたいと考えています。[東京都 小口 第 9 回 p31-32]

住民構成員

- 57) どなたが聞いても、この計画で一体なんですよ。で、一体をね、それを本線だけでやったからって、残るなんていうこと、絶対におかしいと思うんですよ。それを、ねじ曲げて、平成 17 年から東京都から 3 つの考え方を発表された。外環の PI の沿線協議会議をやってくださいよ。まず、国と東京都〈が〉相談して。[濱本構成員 第 9 回 p36]

行政（東京都）

- 58) 一体という話について、高速道路の外環と外環の地上部街路はそれぞれ別の目的を持ち、独立した道路として計画されています。濱本構成員のいう一体の意味が、二つの道路を組み合わせて一つの道路として成立するといった意味での一体であれば、一体ということには当てはまらないと考えています。昭和 41 年に別の目的で計画された二つの道路について、構造上、外環の地上部街路の中に外環本線を収容する計画となっており、形状は一体的な様相を示していますが、それぞれに持たされた役割や道路の持つ機能は異なっています。外環本線が地下に移ったことにより、地上部街路の持つ機能のうち本線の収容空間としての役割は不要となりましたが、一般街路としての役割はまだ残っている状態です。[東京都 小口 第 15 回 p12]

住民構成員

- 59) そういう話とすれば、外環の計画というのは、40m幅で外環の2はもう要らないんだと。外環の計画というのは、40m幅で外環の2について法律があるかもしれんけれど、一体化という話で国も都もそれから武蔵野市も我々に説明しているわけですから、（昭和）41 年から、それは（平成）19 年の計画の変更のあとにこういうことが出てきたような話をしているから、それは納得できませんよと。[濱本構成員 第 16 回 p21]

行政（東京都）

- 60) 〈外環計画〉の外環の2というものは環状6号線外側の都市計画路の再編成のときに検討を実施して、そのときに、ほかの都市計画道路とも併せてネットワークとして再編、位置が今のところに決定されています。ただ、その位置をどうするかにあたっては、当然、外環という高速道路を収容する空間としてどういった機能があるのかということを含めて、そういった意味では、本線というか高速道路と整合を図ったような形で一体的に計画したものだというふうに認識しています。[東京都 佐久間 第 17 回 p13]

7-2-2-3. 外環本線地下化と外環の地上部街路（外環の2）について（本線と外環地上部街路（外環の2）の関係）

住民構成員

- 61) 東京都の〈外環の2を〉つくりたいということと、国の高架を地下にした理由があるとしたら、それは全く矛盾するというか相反するわけです。そのことから言えば、ここに外環の2をつくらないということに国も協力してくださるべきではないかと思うほどで国の言っていることと都のこととは矛盾している。そのことは都と国との関係なくいろんなことを進めているわけではないので、どのように解決するかを考えていますか。[西村構成員 第 17 回 p25]

行政（東京都）

- 62) 外環の地上部の街路については、〈外環本線と〉別途議論するということにしていますので、そういった意味で、今まさにその議論を始めさせていただいているところだと認識しています。もともと別の機能の道路が 2 つあるということは事実としてあって、外環の高速道路としてはそういうふうに配慮して変更したというのもあって、では、地上部の今残っている外環の 2 についてどうしてこうかというのは、今、まさに話し合いをさせていただいているということだと思っていますので、それでもって矛盾しているとか、矛盾していないというところまでまだいいないかと認識しています。[東京都 佐久間 第 17 回 p26]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 63) 高速道路と整合性を持たせるため一体的に物事を考えたということであれば、外環本線を地下にすると、外環の 2 があることが分かっているのに〈なぜ国は〉地域を分断しないという説明を住民にしたのか。[中村構成員 第 17 回 p26-27]

行政（国交省）

- 64) 回答としましては、先ほどの都の佐久間課長と一寸重複してしまうところはあるんですけども、外環の本線の方の地下化の検討の際には、地上部街路と本線については切り離して議論されていて、その結果というか経緯も踏まえまして、本線については地下化ということで、平成 13 年以降、たたき台を公表して以降、地域の皆さんのご意見をお聞きして、そういうふうに整理されているところでございます。[国交省 大畑 第 17 回 p27]

住民構成員

- 65) 西村構成員が言っているのは、国が、どういう考えで外環の 2 を東京都にやらせているのかということなんです。国は、外環の 2 のことも分かっているのだから、助言なり提案なりを東京都にするべきだということを言っているのです。[濱本構成員 第 17 回 p27-28]

行政（国交省）

- 66) 国の立場としては都市計画を直接的に指導するということはないのですが、ただ、交通量のデータ提供ですとか、そういった面からの東京都への協力、助言はできると思います。
[国交省 大畑 第 17 回 p28-29]

住民構成員

- 67) 外環計画は幅員 40m でやると国も言っており、当時の計画では本線だけでは外環は機能しないわけです。外環本線の自動車専用道路だけを地下化になったのだとすれば、残った地上部分について国はどういう考えをもっていたかということです。住民感情としては一体という考えを間違はなく今も持っているわけだから、どうしても外環の 2 は消してもらいたい。国は外環の 2 について東京都にまかすんじゃなくて、お互いに協力して、住民が納得できるような回答が話し合いの中でできれば、私は一番いいことじゃないかと思う。[濱本構成員 第 17 回 p29-30]
- 68) 東京都は、本来は一体ではないが、道路再編を考える上において本線があるということで一体的に考えたと説明し、外環の 2 の一般街路の機能が残ったと説明しました。なぜ国はそういう整合性のある考えでやらなかったのかということを知りたい。[中村構成員 第 17 回 p30-31]
- 69) 外環本線と外環の 2 を分けたのは、内容を分けたのか、時期を分けたのか、国交省はどう思っているのか。[古谷構成員 第 17 回 p30]

行政（東京都）

- 70) 外環本線と外環の2は、議論の過程で同時に整理できなかったもので、時期を分けて議論することになり、外環の高速道路は地下にすることが決まったのですが、外環の2は、まさに今議論しているところです。

国は、国道とか高速自動車国道という国として計画がなされてくると思いますが、それを都市計画で位置付ける必要があれば、都で都市計画するという形になります。外環の2は、都内の都市計画道路のネットワークの一部として決定されています。当時、建設省かもしれませんが、今は都が決定権者になっていますので、都としてしっかりその方向性を検討していく必要があり、現在取り組まさせていただいています。[東京都 佐久間 第17回 p31]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 71) PI 外環沿線協議会では、外環本線、自動車専用道路を地下方式で議論したとのことで参加したが、そのときの約束では、地下方式の変更前までに地上部街路も検討し、結論を出すことになっていた。結果としては、議論は途中で打ち切られて、PI 委員が十分納得のできる説明もないまま大深度地下化のみを計画変更したことは、外環の2の機能は消滅したものと認識されても仕方がない。[濱本構成員 第18回 p10]

- 72) 先ほど安西さんが外環には外環の地下化された時、皆さまからしっかり検討せよと言われているので、検討して特に頑張っているとおっしゃられましたが、この皆さまとはどなたなんですか。地域住民は地下化ですっかりなくなったと思っておりましたので、地域住民は少なくともゼロと言っていいかどうか分かりませんが、ほとんどそんなふうには考えておりませんでした。

[原構成員 第20回 p34]

行政（東京都）

- 73) 平成19年に外環を地下化する際、地元の方々のほか、沿線の区市長にもご意見を聞きました。その際、「外環の2についてもオープンに議論して、区市や住民の意見も尊重して方向性を定めるように」、武蔵野市からは「廃止も含めて計画の方向性・検討のプロセスを明らかにするように」と「地域特性に合わせて適切に対応するように」との意見もいただきました。これらを踏まえ、都は平成20年に「外環の地上部の街路について」で検討のプロセスを明らかにしました。沿線区市のご意見をしっかりと受け止め、こうした話し合いの会で必要性やあり方について議論を進めていると認識しています。[東京都 安西 第20回 p34]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 74) 外環の2については、高速道路が地下化されたことで、当初の条件と変わってしまいました。地下化されたときに、広域的な交通処理機能として、高速道路の超広域的な〈機能と〉県をまたぐとか大きな大都市間を結ぶような広域的な機能を、本線の方の機能に持たせて、あわせて地下に持っていったのです。当然、地上はもう少し利用勝手が身近になったといえますか、地域に根差した、名前は幹線道路ですが、もう少しお隣の区市とつながる道路とか、地元の渋滞を解消させるとか、そういうような効用といえますか、効果を狙うというふうに、位置付けが今、変わってきています。そういった中で、そういったものを皆様と一緒に検討しています。

[東京都 武田 第21回 p16]

住民構成員

- 75) 都の考え方が少しおかしいと思う。外環の本線が地下化になったために、外環の2は一体の計画だから要らないと私は言っているのです。今の都の答弁を聞いていると、外環の2は別の道路を

つくらなければならないという考え方になっていますが。私はそうではないと思う。街路が地上部分なのは当たり前のことで、何も地上部分ということではないです。

[濱本構成員 第21回 p21]

76) 平成26年2月24日、大深度地下に対する公聴会での都知事代理としての長谷川さんの陳述、「地上部への影響を小さくするため、地域の分断を避けるため大深度地下にした。」という発言を、どのように考えているかお聞きしたいと思います。長谷川さんの話は外環本線のことが全てではなく、街路を含めたとの考え方で、その中に生活道路のことが色々書いてあります。それを考えても長谷川さんの言っていることは正しいと思いますし、都はそのことについて、外環の2をつくることと、少し違うのではないのでしょうか [濱本構成員 第24回 p18]

77) 平成26年2月の外環大深度地下化に当たっての公聴会で都知事代理の長谷川さんの発言をよく読みましたか。まちを分断すると書いてあり、それは外環の2ということです。立ち退き軒数が減るということ、生活道路に車が入らなくすること、それは外環の本線をつくるためです。外環の2のためだとは書いていません、そういうのは、結論を出す場ではないというので、話し合うことはよいことであると認めたからです。もう少し住民の考えを聴いていただき、気持ちをよく含んでしっかりと回答して下さい。 [濱本構成員 第24回 p27-28]

行政（東京都）

78) 長谷川、当時部長ですね、建設局の三環状道路整備推進部長が知事の代わりで公聴会に立っております。その時に、知事の代理として、高速道路、正式名称で言うと高速自動車道国道中央自動車道富士吉田線（三鷹市東京都世田谷区間）という名称で公聴会に臨まれております。これに関する事業及びこれに伴う付随工事、また、高速自動車道国道関越自動車道新湊線（三鷹市東京都練馬区間）に関する事業。外環という名称分けが大変なんですけど、これについて公聴の場で発言をさせていただきますということを述べて発言させていただいております。そういった意味では、本線と外環の2というのは、当時受け皿として考えていくという中で、我々としてもある程度当時一体的なという発言を私の前任の課長からもさせていただいております。そういったところを踏まえて、我々として、この当時一体的なという思いを濱本構成員がおっしゃられているのだらうなと思います。ただ、この当時のはですね、どうしても高速道路の公聴会ということで、考え方の整理としては、一応、高速道路本線についての公聴会ということになっておりまして、その中で地上部の影響を小さくするため、極力大深度地下を活用することとしたということです。ただ、これについてはたたき台の公表という部分をきちんと当時の部長は説明をされていますので、そのたたき台という中で地上部の考え方について、整理していきましようと言うことが謳われているわけですから、そういった意味ではその辺も含まれていると解釈することもできると思っております。基本的には、そういう形で公聴会の中で知事代理として当時の部長が発言をされているということでございます。 [東京都 武田 第24回 p29]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

79) 今の長谷川さんのところ、法的に地上部の影響を少なくするため地域の分断を避けるため、大深度地下化にしたというのは本線についてのものなのか。それとも〈当時一体であった〉地上部のためなのでしょうか。 [古谷構成員 第24回 p29-30]

行政（東京都）

80) 当時の公聴会で知事代理での発言のなかですが、これはあくまでも外環本線の大深度地下の使用認可の申請に關しての時の発言でございますので、これは本線でのことだと思っております。

[東京都 武田 第24回 p30]

7-2-2-4.「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」(大深度法)の申請について

住民構成員

- 81) 本線と言われている自動車専用道路の分です、大深度で計画が決定しました。これを大深度法でやるか、やらないかによって、外環の2がどうなるか、一番問題になってきますので、これは特に今、東京都がどういう考えなのか。東京都が分からなければ国にお聞きします。

[濱本構成員 第 11 回 p42]

行政（国交省）

- 82) 外環本線は大深度地下を通る計画が決定されており、その中で地下を使用するということであれば、大深度地下の使用の法律に基づいた手続きを取らせていただくことになろうかと思います。現在、時期等は内部で検討している状況です。[国交省 辛島 第 11 回 p43-44]

住民構成員

- 83) 〈外環本線の〉着工式も終わったが、未だに大深度法は決まっていない。大深度法の手続きはいつごろの予定なのか。大深度法の申請があった場合にどの程度の時間がかかるのか、次回で構わないので教えてください。[濱本構成員 第 12 回 p42]

- 84) 大深度法の申請と都知事の現地訪問の件は宿題となっていたと思います。

[西村構成員 第 13 回 p35]

行政（東京都）

- 85) 知事の視察については、まずは、地域の皆様と話し合いを進めていくことが先決であると考えており、この会で意見交換をしていきたいと考えています。大深度法の申請については、事業者である国土交通省の構成員が欠席しておりますので、次回にご説明があるかと思います。

[東京都 小口 第 13 回 p37]

行政（国交省）

- 86) 現在、申請に向けた準備を行っているという状況でございまして、具体的な時期等はまだ未定です。[国交省 辛島 第 14 回 p32]

住民構成員

- 87) 今、〈大深度法〉申請準備中ということですが、平成 19 年に都市計画変更しているのに、なぜそんなに時間がかかるのか。

申請してから決定まで、どのくらいの時間がかかるのか。また、もう一度アセスはやるのか。

[濱本構成員 第 14 回 p32]

- 88) 立坑を準備中であると新聞報道がなされているが、大深度法に抵触しないのか。

[濱本構成員 第 14 回 p32]

行政（国交省）

- 89) 申請してからの実際の認可の期間については、認可者側の期間であり、明確に何ヶ月と決まっているわけではありません。現在、立坑の工事が進んでいますが、事業者側で確保した用地の中で

工事を行っていくため、大深度法による認可が必要な工事ではありません。

[国交省 辛島 第 14 回 p33]

住民構成員

90) 大深度になった場合、新たにアセスメントが必要だと思うが、現状は実施されていない。このまま実施できるのか。[古谷構成員 第 14 回 p32]

行政（国交省）

91) 環境アセスメントについては、平成 19 年の都市計画決定と同時に完了しています。その際に当然地下方式ということで大深度地下を利用した前提での環境アセスメントを完了しています。

[国交省 辛島 第 14 回 p33]

住民構成員

92) 現在、計画変更決定の事業化が始まれば、大深度地下が確定した方法の立体構造の範囲の決定により、現在の地上部には法制限が解除され、地下 1 階から地上 3 階までの堅固な建物が建てられることになった。しかし、外環の 2 がそのままであると改正法は生きません。どう考えているのか。[濱本構成員 第 14 回 p29]

行政（東京都）

93) 外環本線の立体的な範囲が定められたにもかかわらず、堅固な建物が建てられない今の状況について、どう考えるかということについてですが、ご指摘のとおり、平成 19 年に外環本線を地下方式に変更した際、都市計画の立体的な範囲を定めましたが、東八道路より北の区間は、外環の 2 の都市計画制限により、容易に移転除却できる構造物に限り建築が許可されることになります。このため、都としては、外環の 2 の必要性やあり方などについて広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていきたいと考えております。

[東京都 安西 第 16 回 p8]

住民構成員

94) 平成 19 年度の都市計画変更に対して、外環の 2 がそのままでは施行の妨げになることをどう捉えているのか。外環本線が大深度地下に決定しても、建物の建築は制限が解除されないために、約 47 年間我慢し、苦労してきた者については精神的に大きく、これからも続くことはとても容認できない。[濱本構成員 第 17 回 p7]

行政（東京都）

95) 外環本線が大深度地下になっても、外環の 2 により都市計画道路の建築制限はかかります。外環の 2 について、都市計画の方針を決めない限りは建築制限がかかることになるため、そういった意味で、この場で必要性等を含めて議論させていただいておりますが、そういった議論をした上で、なるべく早く議論をまとめ上げて、都市計画の方針を決めていきたいと考えています。

[東京都 佐久間 第 17 回 p15]

住民構成員

96) 外環の 2 は法律では残ったかも知れんけれども、だけど本当に現実的な話としては、外環が大深度に入ったことによって、外環計画はもう終わりですよというのがわれわれの気持ちです。素直な気持ちだと思うんです。それで外環の 2 は要らないといったわけです。どうしてもあなた方の新しい案であり、4 つの考え方であるならば、新しい計画を施設案として提案されるなら、私は

いつでも議論しましょうと。だけど、外環の2については、この辺が法律論で私は違っていると思うので、廃止するなり、撤回してもらいたい。そうしないと残った461軒の人は家を建てられない。今の答弁の中では、家は建てられるけれども、制限されるわけです。地下も建てられないし、それがあつたため外環の2は消していただきたい。〔濱本構成員 第16回 p20-21〕

97) 何のために大深度にしたのかを国からもお聞かせください。〔西村構成員 第16回 p21-22〕

98) 大深度になったときの都または国の説明を出していただきたい。〔古谷構成員 第16回 p22-23〕

行政（国交省）

99) 高架構造に比べ移転の軒数が大幅に減少することが大きな理由の一つだったと考えます。それだけでなく、地域分断の減少、振動、騒音、そういった環境面からも高架構造に比べて地下化の方がメリットが大きいと考え大深度地下構造になりました。〔国交省 大畑 第17回 p24〕

7-2-2-5. 都市計画道路ネットワークと外環の地上部街路（外環の2）

住民構成員

100) 外環の地下化に伴い附属街路（付属道路）の機能が不要となった理由は何か。

〔黒木構成員 第3回 p26〕

行政（東京都）

101) 東八道路から南の部分では高架構造の自動車専用道路に対し、宅地への出入りを確保するため附属街路が都市計画決定されました。〈高速道路の外環が〉高架から地下構造に変更となり、宅地への出入りは従来の道路で可能となるため、附属街路の機能は必要性がなくなり廃止となりました。〔東京都 土屋 第3回 p28〕

住民構成員

102) 東京都は道路ネットワークの一環として必要とするならば、なぜ東八以南の計画を廃止しなければならなかったのか。話が矛盾しているのではないか。〔濱本構成員 第14回 p28〕

103) 外環の2の存在価値として、東京都は道路ネットワークの一環としての必要を主張していますが、ネットワークと言うならば、なぜ東八の道路でやめて、東名以降は廃止したのか。

〔濱本構成員 第15回 p29-30〕

行政（東京都）

104) 昭和41年当時は、外環本線は高架で、外環の2と附属街路は地上部に計画されました。東八道路より南側の附属街路は、高架の沿道にお住まいの方の出入りを確保するために計画されたものであり、外環本線の地下化に伴い、その機能が不要となることから廃止しました。

〔東京都 安西 第16回 p27〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

105) 外環の2は外環本線の存在の上に立った将来予測交通量は減少することが予測され、廃止された東八道路以南と以北で、〈東京都「外環の地上部の街路について」（平成17年）の考え方〉提案されている代替機能が各区市ごとの選択の決定によるならば、交通を目的とした幹線道路ネットワークというのは全く意味をなさない。〔古谷構成員 第17回 p9〕

106) 〈交通機能の〉代わりの機能として提案されている防災緑地の機能は、道路ネットワークを形成するものではなく、本来は都の公園課とか防災担当の部局が立案すべきことではないですか。この話し合いの会、「資料 9-5 外環の地上部街路（外環の2）についての主張（確認） 濱本構成員」を通じて判断できるのは、濱本構成員の主張は一貫しており、物証も挙げています。都側は根拠となる客観的証拠について存在しないとか、違った表現だが同じ内容であるという回答しか行っていない。しかも、それを根拠にし、現在の解釈は正しいと言っている。

[古谷構成員 第 17 回 p9-10]

行政（東京都）

107) 外環の2は都市計画道路ネットワークの一部ということで都市計画決定され、現在、外環本線の地下化に伴って、その収容する空間は不要となりましたが、都市計画道路ネットワークの一部としての機能は残っているため、広く意見を聴きながら検討を進めています。都市計画道路は、交通処理の機能だけではなく、環境や防災などの広い機能を持っていると考えています。

[東京都 安西 第 17 回 p20-21]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

108) 外環の2はネットワークというが、〈外環計画は関越から東名までの計画であるのに対し、〉東八から東名までがなくなったのだから、外環の2のネットワークはもうつぶれている。

[濱本構成員 第 19 回 p15]

行政（東京都）

109) 外環の2は昭和41年に都市計画決定され、街路網を構成しているという意味で、都市計画道路ネットワークの一部と説明しています。41年から東八道路よりも北側は、幹線街路という名称で、都市計画道路ネットワークの一部として位置づけられている。それに対し、東八道路より南側は、付属街路という位置づけとなっており、交通処理を担うというよりは、外環本線の高架に対し沿道の出入りを確保するというので、昭和41年当時から機能は異なっている。付属街路は外環本線を地下化したことに伴い、不要となったので廃止しました。

[東京都 安西 第 19 回 P15-17]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

110) 昭和41年の審議会のとき、〈外環の車線数は〉東八から南は6車線、北は4車線、4車線だと足りない場合があるから地上を走る道路が必要だと説明されており、ネットワークではない。現在の計画で外環本線としては6車線が通るので、外環の2は付属道路と同じ扱いになっていいはず。[古谷構成員 第 19 回 p17]

111) 外環本線が6車線に変わったのに外環の2が付属道路になっていないのをどう考えるか。法的な目的合理性を喪失している外環の2が、付属道路と同じ状態になっているのをどう考えるのか。

[古谷構成員 第 20 回 p23]

行政（東京都）

112) 昭和41年の都市計画決定の経緯から、東八道路より北側は幹線街路、南側は高速道路の付属街路という位置付けでした。

付属街路は、高架の沿道の方々の出入りを確保するための機能です。高速道路が地下化されると地上部の出入りは、機能として不要になり廃止した。

宅地からの出入りは今の道路でできる一方で、外環の2は、幹線街路で、40mの幅の中に外環が入り、外環の2は6車線くらいの道路で非常に広域的な幹線道路となる見込みでしたが、外環を4車線から6車線に増やしたので、外環の2は基本的には地域のための道路となってくるとして、練馬区間では2車線にしています。高速道路の外環の車線数を増加させたことも踏まえ、交通量も推計した上で、外環の2の計画を考えているところです。

[東京都 安西 第20回 p27]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

113) 都市計画道路は、〈3つ〉の種類がある。〈①〉高速自動車線は本線で大深度地下化が決定している。練馬区の計画実施と他区市とは分離して計画段階で、別のもの。向こうは実施して、こちらはまだ予備段階、しかも道路の幅も違ってしまおうということでは、〈②〉主要幹線道路でもなさそう。地元が反対の場合は廃止もありうる。そうするとネットワーク性も喪失しているとなると、外環の2は、〈③〉区画街路でしかない。いわゆる生活道路でしかないということになってしまうのですが、こう理解していいのでしょうか。[古谷構成員 第22回 P13-14]

行政（東京都）

114) 〈外環の2は、〉法的には、幹線道路の位置付けになっています。機能は、区画街路までいくと思っていないが、当時の考え方よりは、もう少し地域に根差したような効用は残っていると思います。そこについてはこの話し合いの中でいろんな検討をさせていただきたいと考えています。まだ40mという中でどうしていきましょうかということです。[東京都 武田 第22回 p22]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-2-3. 「外環の地上部の街路について 検討の進め方」（平成20年）

7-2-3-1. （パンフレット）「検討の進め方」以前との違いについて

住民構成員

115) 昭和41年都市計画決定の道路構造図は、自動車専用道路部分と街路が一体となって幅員40mである。東京都が出した平成20年の図面は〈23m部分を高速道路外環としており〉、全く違っている。東京都は法律内容を変えてまでしてすり替えており、外環の2をやりたい〈ための〉計画のない都市計画である。

外環に関連する立ち退き軒数として、平成元年に7市区全体16kmで3,000軒あると公表しており、昨年10月の都議会では1,000軒と答弁している。外環の2に関係するのは1,200軒と思うが、それを言わないのはごまかしである。

今まで外環の2についての周知が徹底されていなかった。アセスの問題など住民の意見を今まで聞いてこなかった。東京都が示している三つの案は、元々武蔵野市が四つの案で話したことから始まっている。それまで、地上部分に関する問題などなかったが、外環本線が地下に潜った途端に、地上部に関する議論をしなければならないのはおかしい。幅員40mが地下に入ったときに、外環の2はその時当然、廃止すべきである。東京都は外環の2をつくりたいのならば、代替機能などというのではなく、新しい提案をすればいい。[濱本構成員 第4回 p27-33]

行政（東京都）

- 116) 〈外環の2は、昭和 41 年に、〉都市計画の案件として、七件をまとめた形で一応審議等をされて、原案どおり決定しています。この経緯から計画のない都市計画ではありません。

[東京都 土屋 第4回 p34]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 117) 3千棟というのは、昭和 41 年の計画の際の建物の数だと思うが、去年の議会等での1千棟という内容は、外環本線を地下としたが既設の高速道路との結節が生じ、そこでの移転の棟数を説明しています。現在は、外環の2の移転棟数を把握する段階ではないということで、数字について調査等はしていません。[東京都 土屋 第4回 p34-35]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 118) 40 年前とは、用途や人口なども変わっているので、機能についても変わっていく。高速道路が地下化となり、40mの計画が残っている。せっかく使うのならどういう使い方をしようか、使わないのであれば今まででいいという議論をしようとしているのかな。

[田徳構成員 第5回 p28-29]

- 119) 昭和 41 年というのは、45 年も前になり、当時とは状況が変化している。再度原点に戻って、本当に必要か必要ないか地域の課題とかを考えてみる価値はある。[泉構成員 第5回 p30]

- 120) 40 年前に凍結された都市計画道路が、復活し、その都市計画道路が今の都市づくりに役に立つのかなと住民は思う。都市計画とは何であるかという議論を含めてこれから進めていきたい。

[井部構成員 第5回 p31]

- 121) 昭和 40 年代の社会構造と今の社会構造は 180 度違っているばかりではなく、国家体制、民俗の考え方、風土、公共インフラに関する考え方も変わってきている。外環が本当に必要であれば、何故ここにつくる必要があるのかを説明する必要がある。[糸井構成員 第5回 p31-32]

行政（東京都）

- 122) 〈外環の2の〉必要性については、今後、いろんな形で議論をさせていただきたいと思いますが、必要性というのは、昭和 41 年に遡っても意味はないと思いますので、現時点での必要性というものを主体にして、我々の方でも必要な資料等を作成していきながら、意見交換させていただければと思っております。[東京都 土屋 第5回 p36]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 123) 外環の2を外して新しい考え方で話し合うというならばわかるが、現在決定している外環の2の構造を生かして話し合おうとしているのはおかしい。外環の法律は2つ決まっているが、付属街路や街路の問題は、外環と一体の話として議論したい。

外環問題について皆さんはどういう意見をお持ちですかということで、話を聞いて、それをまとめた。[濱本構成員 第6回 p9,12,24]

- 124) 昭和 41 年の道路の都市計画はご破算にして欲しい。しかし、ご破算にしても私どもに必要な形の道路、街路があると思う。街が、住んでいる人が便利になっていくという意味では、道路は大事な事だと思っているので、新たに考え直してみたい。[井部構成員 第6回 p27]

- 125) （昭和）41 年からの解明を先ず進めて、理解できそうだという段階になって、必要性のテーマに具体的に取り組んでいくという手順を踏んでいただきたい。[河田構成員 第6回 p26]

- 126) 起業者側がつくる案だからプランを持ってきて欲しい。われわれは何処に向かうのか。

[佐薙構成員 第6回 p33]

行政（東京都）

127) 外環の2計画というのは、外環本線を計画するだけを目的とした計画ではありません。したがって、即廃止しということにはならないと思います。

外環の2の必要性については、今後、いろいろな形で議論させていただきたいと思いますが、〈昭和〉41年に遡っても意味はないと思いますので、現時点での必要性を主体として、我々の方で必要な資料等を作成していきながら、意見交換させて頂ければと思っています。

[東京都 土屋 第6回 p35]

住民構成員

128) まず外環の2を廃止する。まず消して白紙にしてください。そしてあらためて必要であるのならば提案する資料を出してください。それに基づいて新しい道路計画として議論したいということです。何回も申し上げていますが、東京都は資料を出す又何回も聞いていますが、それでも未だに出てこないということです。[濱本構成員 第8回 p30]

行政（東京都）

129) 平成15年3月、高速道路の外環が大深度地下を活用していこうという方針を発表した時のものですが、その中で、重要な言葉として、地元において地上部整備の方向性が定まった場合、大深度区間であっても地元の意向を踏まえながらその整備を支援していくというような文面がありました。そうした考え方の中で、我々としては、地元の意向を踏まえながらというのが検討していく基本だというふうに考えています。[東京都 武田 第21回 p4]

住民構成員

130) 地元の意向という言葉を使いましたが、地元の意向を採ったことありますか。我々は地元に近いところに住んでいるが、策定区域の中の被収用関係人になる人と、説明する1枚目の人（沿線の住民や自治体等の関係者）のことを地元というのです。そこのところを間違えてはだめです。地元の意向では、かなり大多数の反対が出てくると思います。そういうことを腹にすえて、こういう会議をやって下さい。[佐薙構成員 第21回 p5]

7-2-3-2. 都知事記者会見の発言について(平成23年12月)

住民構成員

131) 最高意思決定者の石原都知事は、外環の2の計画についてまったく知らなかったという記事が出たことから、この会合をやっていく意義について説明して欲しい。平成15年に知っていて、〈平成〉23年に知らないと言った根拠は何か。[糸井構成員 第10回 p4,5,7]

132) そういう知事がはっきり言った言葉に対してね。その言葉の意味がどういう意味がどういうことなのかということを、ただ「知っている」だけでは説明にならないんだからね。皆さん担当者としては、その記者会見の席上で言った言葉の意味なり背景なりをきちんと聞いて来て、そしてこれはこうだ」ということを説明してくれないとわかりませんよ。そうでしょう他人がいくら「それは承知している」と言っただって、発せられた言葉がみんな聞いているんだから。それで「知らなかった」ということの認識をしたんだから、その間の説明をしてくれないと分かりませんよ。

[糸井構成員 第10回 p9]

行政（東京都）

133) 外環の地上部街路（外環の2）の検討を進めていることについては、知事をトップとした組織の中で、必要に応じて、知事に報告等を行っています。平成 15 年3月の定例記者会見でも外環の地上部街路について知事から発言があったことや、その後の都議会でも議論されていることから、知事が全く知らないことはありません。[東京都 小口 第10回 p6,11]

住民構成員

134) 平成 23 年 12 月 22 日の記者会見で都知事は、「都市整備局に問い合わせ、なおかつ必要だったら吉祥寺南町に行く」と言っているが、そのことについてどのようなやり取りがあったのか知りたい。[西村構成員 第10回 p7]

135) 住民は感情でこういうことを言っているのではなくて、事実を知りたいのです。
[西村構成員 第10回 p15]

136) 知事から都市整備局に問い合わせがあったのか。そして報告されたのか。
[黒木構成員 第10回 p9]

137) 都の課長が言ったところで説明になっていない。知事の発言の真意は何かを本人なり画像なりで説明して欲しい。[糸井構成員 第10回 p13-14,17]

行政（東京都）

138) 〈平成 23 年 12 月 22 日の記者会見の件については、その後、〉今年にはいって、平成 24 年 1 月 20 日の定例記者会見で、新聞記者の「知事は外環の地上部街路について現地をご覧になるとおっしゃったのですが、その後の予定はどうなっているのでしょうか」という質問に対し、「ちょっと風邪ひいていたのであれでしたけど、近々行きます。ごくあったかい日にね」という回答をさせていただいております。こういうご発言をされていることから、知事は、外環の地上部街路（外環の2）については承知しています。[東京都 小口 第10回 p14]

司会

139) 基本的には知事は承知しているということで回答があったんですけれども、そういうことですので、この話はまた、ここまでにさせていただいて。[司会 渡邊 第10回 p15]

住民構成員

140) 外環の2は、国政規模の問題になる可能性が大きい。[大島構成員 第10回 p15]

141) 記者会見という公式な発言の場で知事が知っているか知らないかの問題は、一番根っこの問題である。時間をかけて解明して欲しい。[河田構成員 第10回 p16]

142) 小口さんが変なことを言ったならば、飛ばされるのが、官僚のシステムです。〈小口さんは〉神主さんなんですよ。神さまのご託宣を伝えないと、神主さんの役割をしない。そして民衆の言葉を神さまに取り次ぐということ自体は、祝詞でもって通す。だから、神さまは変わらない。「知らしむべし、拋らしむべからず」という官僚制度がいまだに続いている。
[古谷構成員 第10回 p16-17]

143) 記者会見の内容から、明らかに知事は外環の2について意識がない。問題は解決済みと思っている発言である。[糸井構成員 第10回 p21]

144) 知事の「地上部街路」の理解は、外環本線の地上部に出るところで用地買収が必要になる地上部である。[古谷構成員 第10回 p22]

145) 知事発言について、どう理解するかを構成員一人ずつ表明したらどうか。
[河田構成員 第10回 p22]

行政（東京都）

146) 発言したくない方もおられるかもしれませんが、一人ずつ強制的に言わせるというのはちょっと違うのかなというふうに私は思っています。その辺のところはご理解いただきながら、発言する意思がある方については、ご発言をいただくということでどうでしょうか。

[東京都 小口 第10回 p23]

住民構成員

147) 12月22日の都知事が話したことは本音だと思う。次に約束して都知事から、今後の進め方について考えを受け取ってこないと先に進まない。[佐藤構成員 第10回 p24]

行政（東京都）

148) 繰り返してしまうかもしれませんが、知事は「要らない」ということを言っているんじゃないくて、いま皆さまと検討を進めているということに関して承知しているということでございます。

[東京都 小口 第10回 p25]

住民構成員

149) 12月22日の時点で知事は外環の2のことを承知しておらず、その後に承知したと思う。

[西村構成員 第10回 p25]

150) 知事は、12月22日の時点では〈知らなかったんじゃない〉失念していたと思う。少なくとも3月までの間あったかなくなったときに知事に是非見に来てもらってください。もう一度、そういう機会をですね。それでわたしもちょっと現場で話ができるような機会をつくってください。それが必要だと思います。[井部構成員 第10回 p26]

151) 井部氏の意見（知事は12月22日の時点では失念していたと思う。3月までに知事に是非見に来てもらって、現場で話ができる機会をつくって欲しい。）について、この会議の要請にして欲しい。[古谷構成員 第10回 p26]

行政（東京都）

152) 石原都知事が知らなかっただろうと皆さんが捉えていることは理解しています。ただ、石原都知事は、平成23年12月22日の時点で外環の地上部街路について承知していなかったということとはございません。[東京都 小口 第10回 p26]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

153) 要請ということで今伺ったんですが、私どもとしては一応お話は伺うんですが、都知事が、例えば3月までですとか、現地で話ができるとか、見に来いと言ったことに関して、要請ということで伺いますが、私がここでお約束できるということではないかと思っていますので、その辺だけご理解いただきたいと思います。[東京都 小口 第10回 p26-27]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

154) 要請のことは上まで届け、どのように要請したか報告して欲しい。[濱本構成員 第10回 p27]

行政（東京都）

155) 知事が現地を見てお話をできる機会をもうけるという要請につきましては、組織として伺ったので組織として対処します。[東京都 小口 第10回 p28]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

156) 〈平成 15 年〉3 月 16 日の石原都知事記者会見によると、「外環計画」には二つの計画はない、消すべきだと発言。この間も質問に出ていたけれど、第二外環(外環の 2 のことだと思いますが、)「言うのはやめてもらいたい」、「これ、外環じゃないんです。外環は地下につくるんだけど、上に二つもの外環をつくるという、そういうイメージじゃないんで。これはちょっと呼称そのものが間違っていると私は思います」、また、外環は地下につくるんだけど、それは付属した道路の整備ということは、都市工学をやったら当然必要となる。〈インター出入口部分〉一部の人に迷惑をかけるけれども、それはそれなりに代償処置を行います。すなわち「外環の 2」ではなく新しい道路計画として認定してするようなものではありません。都市計画変更時の記者会見の内容では、外環本線と街路を含めた計画路線として認めています。また、外環の 2 をつくるとは、地上部に影響を及ぼすこととなり、外環地下化の目的を損なうことになる。知事は地下化により住民に安心感を示したのはうそだったのでしょか。今、議論されている外環の 2 は昭和 41 年に決定された計画とは別物の計画の施設案であることを私は改めて確認した。

〔濱本構成員 第 14 回 p30〕

157) 石原都前知事は東京都の最高責任者だったのに、前回や前々回の話を聞いていると、石原さんの言っていることを全然無視した答弁となっています。都の答弁は、課長だけの考えなのか、東京都の最高責任者まできちんと話し合った答弁になっているのかお聞きしたい。

〔濱本構成員 第 15 回 p31〕

158) 平成 19 年の計画変更の中で立体の範囲があるのに、新しい建物を建てられない。そうすると今度は石原前都知事の記者会見の話が出てきて、外環の 2 は法律では残ったかもしれないが、現実的な話としては、外環は大深度に入ったことによって終わったというのが我々の気持ちです。

〔濱本構成員 第 16 回 p19-20〕

159) 都の職員は、石原知事の発言は上司の指示として捉えているのか、または、単なる政治家としての発言として捉えているのかを質問したつもりです。知事の記者会見の内容について、どのように考えているのか。〔濱本構成員 第 17 回 p7〕

行政（東京都）

160) 石原知事について、上司ととらえているのか、政治家として捉えているのかということですが、行政機関の長であることも事実ですし、政治家という場面もあるでしょうし、いろいろな場面があると思います。外環に関しましては、節目節目で知事にあげながら方向性を確認しながら取り組んできています。我々としては、報告していますので、知事の言っていることは正しいことと認識しています。〔東京都 佐久間 第 17 回 p15〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-2-4. 外環の地上部街路(外環の2)に関する話し合いの会 (平成 21 年 8 月～)

7-2-4-1. 話し合いの会とは

住民構成員

161) ここは外環の 2 の話し合いの中であるが、〈質問の外環本線のことであっても〉外環の 2 と関連する問題である。地上部分は大深度法でやった場合は買収がないが、現行でやった場合は買収するか、補償金を出さなければならない。そうすると、おのずから外環の 2 は、造るとか造らない

という話じゃなくて、そういう問題は地元の皆さんが心配する一番のことが出てくる。これは一番大事なことで、根幹に関わる問題である。今回の趣旨が違ふという都の課長の発言は疑問である。特に会議が終わってから答えるということも失礼ではないか。都が答えられなければ、国から答弁してください。〔濱本構成員 第11回 p42-43〕

- 162) 今、ここに並んでいる都の構成員および事務局員の方は、第1回目議事録とか最初にやられた時の内容をきちんとお読みになられていますか。武蔵野市の話し合いの会は、外環の2については、4つの視点から考えてやるが、必要性の有無、あり方、それを含めて廃止も議論するという。第1回目議事録の東京都の部長の挨拶や、都の副参事が最後の方で同じことを言っておりますよ。それを納得して、第1回から話し合いが始まった。〔濱本構成員 第12回 p8〕
- 163) この話し合いの会を尊重していくという姿勢には都も武蔵野市も変わりはなく、廃止も含めて検討するという方針は合意しているはずである。課長は分かりやすい資料を追加提出すると言っていたが、今まで出てきていないものが出てくるとは思えない。出てこないとなると、この会の役目は終るのではないか。その場合、話し合いの会としては反対の方が多数だと思しますので、外環の2については、これ以上施行すべきではないという結論が出る可能性が高いと思う。それ以上何があるのか。〔小林構成員 第13回 p26〕
- 164) 外環本線を地下化した場合の地上部街路について、東京都は廃止を含めてこの道路の必要性やあり方について広く意見を聞きながら検討を進め、方針を取りまとめていくと述べている。外環の2の話し合いについては、この話し合いの会で結論が出るということではないということを確認します。〔濱本構成員 第14回 p24〕

行政（東京都）

- 165) この話し合いの会は、外環の2の都市計画に関する都の方針を取りまとめる一環として、地域住民の皆様のご意見を聴くために設置しているものです。〔東京都 安西 第15回 p26〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 166) 地域住民にどのように知らせていますか。今までのやり方より回数が多いだけではないですか。大切なことは、むしろ知らないで来ている人を掘り起こすことではないですか。そういう意味で、地域住民のために知らせる会をやるべきだと要求しました。だけど、この会が終わってからやりますと、最初から決まった既定の路線を、ただ住民の声を聞きましたという既成事実をつくるだけでいつも終わっています。だから、地域の関連する人たちの意見を早く聞いて、その人たちに戻す。例えばパンフレットやビラをつくって、関連する地域に配ったらどうだと考えているわけです。もっと周知する方法を、センスを持ちなさいと言っているのです。

〔古谷構成員 第17回 p22-24〕

行政（東京都）

- 167) 我々としては、〈外環の2の手続き〉は、特別なやり方をしていると思っています。周知については、こういった目的の話し合いとか説明会をやるかによって、その仕方も変わってくると思います。この場をセットさせて頂いているのは、必要性やあり方について何回か議論した上でないと、いろいろ議論ができないと考え、公募によって、この議論に参加する人を募集しました。その中で、毎回、人が変わると、議論の継続性がないために、メンバーを限らせて話し合いを続けています。ただ、この経緯をほかの方々に知らせる必要もあるということで、毎回プレス発表し、ホームページ等で内容はお知らせしています。その上で、コアの人たちで話し合った中身を、しっかり他の方々にも説明する場面を設けて、さらに多くの人たちの意見を聴いた上

で、最終的にどうしていくのかを決めていきたいと考えております。

[東京都 佐久間 第 17 回 p23]

住民構成員

168) 話し合いの会は、地上部整備の方向を決める予備段階、それとも、既に地上部整備の方向が決ま
っていて、〈その整備を支援していく〉ための意向を聞いているのか、どちらなのか。

[古谷構成員 第 22 回 p13]

行政（東京都）

169) 高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離しをさせていただきたい。地上部街路とい
うのは附属街路という外環の2とは別なところもあり、それは廃止した。外環の2を廃止すると
かと言う話は、今こうやって議論の中で最終的に方向性を出していきたいので、今、現時点で決
ままっているというわけではない。「話し合いの会」は、地上部整備の方向性をさめる予備折衝の
段階と認識しております。[東京都 武田 第 22 回 p16-17]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-2-4-2. 外環の地上部街路(外環の2)の白紙化について

住民構成員

170) 今回、東京都が話し合いの会に提案している地上の街路については、昭和 41 年に決定した外環
の 2 の内容ではなく、原本計画とは余りにも違う変化したものであり、新たな地上街路、新たな
都市計画施設としての説明であるといわざるを得ません。これは昭和 41 年に決定していた根拠
を十分認識されていないということです。計画決定から 45 年間にどれだけの担当者が交代して
きたのでしょうか。私が外環問題に携わってから約 37 年になりますが、例えば、平成 12 年 4
月国は関東地方建設局の高田局長と東京都技監成戸都市計画局長との話し合いが行われました。

[濱本構成員 第 14 回 p28]

参考 14: 「第 2 回外環道路に関する行政側と地元住民との話し合いの東京都・建設省の記者
会見回答骨子（平成 12 年 7 月 28 日）」

〔外環ニュース第 57 号 2000 年 8 月 5 日（発行）外環道路反対連盟〕

建設省・東京都は昭和 41 年の都市計画決定手続きが、当時の法制度の制約もあったと
はいえ、行政が一方的であったというご批判に対しては行政として率直に反省し、今後十
分住民の方々の意見を伺うとともにご理解が得られるように努めていきたいと答えた。

（外環ジャーナル No.2(平成 12 年 9 月)にも掲載）

171) 昭和 41 年に決定された外環の 2 の構造図を原点とするならば、それをあたかも昭和 41 年に
決定した道路計画が未だに生きているように平成 17 年の「外環の地上部街路についての基本的
考え方」公表しました。〈これは〉新たな都市計画として東京都自ら昭和 41 年計画の外環の 2
を否定した事になります。すなわち、計画そのものが死に体であることを実証したことです。

[濱本構成員 第 14 回 p28-29]

- 172) 私どもは基本的に外環の2は不必要だという立場をとっている。外環の2はご遠慮して、都にはそれよりも防災面で尽力願いたいことが他にある。都側は、外環の2の重要な機能として防災を挙げているので、防災というなら、東日本大震災の経験に鑑みて、外環の2以外にもっと大事な仕事があるでしょうというのが、私の質問の趣旨であります。[城戸構成員 第17回 p36]
- 173) 濱本さんの主張に対する意見ということですが、ずっとほぼ同じような立場でこの問題に対応して参りました者で、同時に国交大臣の扇さんが丁度視察にみえて、目の前で「今まではご迷惑をかけました。これから皆さんこのまま安心して暮らしになれます」とおっしゃった場に居た者として同じ気持ちであります。[原構成員 第18回 p3]
- 174) 私も濱本さんの意見に賛成です。私たちは最初から一体として考えてきましたし、高速道路のほう地域分断しないということで安心して暮らせますということで泣く泣く承諾した上に、東京都がこういう線があるからということでこういう話し合いを続けているのは納得できません。一体ということで今まで来ましたので納得できません。[中村構成員 第18回 p4]
- 175) 〈計画を〉一度白紙に戻して、もう一度改めて考えるほうが妥当ではないか。
[河田構成員 第18回 p4]
- 176) 原則的に濱本さんのご意見に全面同調するものです。地上部街路については外環本線とは分けて考えることが必要であると思う。また、諸般の情勢、地方公共団体、国の財政状況、その他に鑑みても、地上部街路については全く白紙に戻し建設しない方向で決めるのが妥当ではないか。
[大島構成員 第18回 p5]
- 177) 昭和41年につくられた〈都市計画決定された〉というときと現在とでは社会情勢も違うことを考慮し、計画を一度白紙に戻して、再検討することも必要。[黒木構成員 第18回 p5-6]
- 178) これだけ住民の方々が反対している外環の2の路線について、賛成か反対かというのは別にして、白紙に戻して基本的にもう一度きっちりと検討すべきだろう。[小林構成員 第18回 p6-7]
- 179) 国の説明では、外環を大深度地下にすることで、さまざまな利点があると言っています。これらを重ねて考えれば、外環の2をここで改めて出してくる理由はないと思います。そういった意味で濱本さんのご意見に賛成です [西村構成員 第18回 p5]
- 180) 基本的に濱本さんと同意見です。なぜかと、そもそも外環の2というのは外環の脇道みたいな、脇道ですよ。ところが外環が下にいったからといって、脇だけでなく、真ん中の部分も道路として復活するというのはどうも解せないというのが基本的にあります。40年も経てば時代も変わっているし、そういうことを考慮して、(計画を)白紙に戻して、もう一遍計画を立てていただきたい。[黒木構成員 第18回 p5-6]
- 181) この外環の2の話し合いの会が始まるということを聞いたとき、そういうものがまだあったのかということを初めて再認識したというか、そういうことなのかというふうに思ったわけで、これは一般住民の、沿道住民の受け止め方だと思う。(外環が)地下に入ったならば、一般道が地上に残るとするのは、これは別の道なんじゃないかと。だから、これについては改めて再提案されるべきではないかという濱本さんの議論は、これは一般の沿道住民の平均的な受け止め方じゃないかと思っている。[城戸構成員 第18回 p6]
- 182) これまでの話し合いの会が開催されていますが、同じような意見が毎回出て、何も進捗しないということは、この会合がもう根本的に無理があるのではないかと思います。15回目に都は、無条件で計画を白紙に戻すことはできないと言われましたが、条件ならばいくらもあります。それに対して具体的に返答できないでしょう。
これまで住民が環境をつくってきた地域に、憲法29条の財産権を守られている土地にこんな荒っぽいやり方で道路を作られることは承服できません。どうしてもやりたいのであれば、もっと丁寧に、国交省、東京都と一緒に地元の人を説得できるような資料を出してもらいたい。
[佐薙構成員 第18回 p7-8]
- 183) 話し合いの会の住民代表の出席構成員全員が、私の「意見・主張」に「賛意」し、外環の2につ

いては廃止するべきである」と意思表示されたことを確認した。事務局は議事録にそのよう記載、記録を行って下さい。[濱本構成員 第18回 p10]

184) 外環本線が大深度に決定した以上、当然練馬だって外環の2は消すべきだ。どうしても必要なら新しい道路として議論すべき。[濱本構成員 第19回 p15]

185) 外環の計画というのは一体だと、この間東京都は認めたのだから、白紙にするなり、検討の必要はないということを我々は何回も言っている。このあいだ、構成員で外環の2は必要ではないという決議をしたことをきちんと念頭に置いてもらいたい。[濱本構成員 第20回 p33]

7-2-4-3. 沿線区市の外環の地上部街路(外環の2)の関係

住民構成員

186) 〈市の構成員から質問があったが、〉外環の2の幅員を区間ごとに変えるような都市計画の変更はできるのか。[濱本構成員 第19回 p23]

行政(東京都)

187) 都市計画の方針については区間ごとに定めるかもしれないが、まだ決まっていないと回答しました。その後、検討を進めまして、練馬区間につきましては、目白通り、青梅街道といった骨格幹線道路を結び、また東西方向の数多くの都道を結ぶというところから、練馬区内だけをとても道路のネットワークとして十分に機能すると考え、今回の方針を定めました。杉並より南の区間については、(幅員)40mでの整備、区域の縮小、代替機能を確保して廃止など、地域の状況に応じて、引き続き検討を進めていきたい。[東京都 安西 第19回 p24-25]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

188) 外環の2と外環本線が一体計画であるということで、我々武蔵野も廃止ということで結論を出した。それぞれ一つ一つまとめていかないと、今までの議論が無駄になる。東京都さんが、そういう訳のわからないような説明で終るならば、ちょっと一回考えなきゃいかんかなと思う。もうちょっと、きちんと勉強されて、ここにいらっしゃる方々が納得できるような答弁をしないと、どこに行っても答弁、答えにならないと思う。[濱本構成員 第19回 p25]

189) 第18回の話し合いの会での市の構成員からの質問には、都から回答がなかった。都が今のやり方で練馬だけ先に進めていくということは分かったが、杉並、武蔵野、三鷹については、全ての区市で話し合いができてから決めるのか、また、個々にやっていくのか気になっている。武蔵野市の場合には、検討のプロセスに基づくということであったとしても、廃止ということも含めて、私たちは検討しているんだということは、もう一度ちゃんと記録しておいてください。

[西村構成員 第19回 p26]

行政(東京都)

190) 〈外環の2については、〉環境・防災・交通・暮らしという四つの視点からも、廃止も含めてこの道路の必要性・あり方について、皆様の意見を聞きながら検討していくという、最初の私の挨拶での発言は、そのまま継承していきたいと考えています。[東京都 武田 第19回 p29]

191) 外環の2は、沿線区市ごとに「話し合いの会」を設けて検討を進めており、検討の進捗度合いや地区が抱える課題はそれぞれ異なるため、4つの沿線区市について、一遍に方針を取りまとめるのは難しいと考えています。練馬区間については、目白通りから青梅街道という4車線の東西道路を結ぶ南北道路というのが外環の地上部街路(外環の2)になり、そういった意味で、道路ネ

ットワークの形成に資する道路と考えています。練馬区間では検討も進み、地元区の意向も明確であったことから、今回、都市計画の方針を定めました。杉並、武蔵野、三鷹はどうするのかというところについては、今まさに話し合いをしている状況で、今後どうするかは現時点では決まっています。こういった場で、いろいろご意見をいただきながら、検討の進捗状況に応じて、こういったとりまとめ方がいいのか都として責任を持って検討していきたいと考えております。

〔東京都 安西 第19回 p30〕

住民構成員

192) 外環の2は、図面でもわかるように、〈武蔵野市は〉まっさらなところに家を立ち退かせて道路をつくろうとしている。あれだけ密集している住宅地を壊して道路をつくって、きれいな絵ができて、犠牲になるものが何十倍にもなる。例えば、平行する道路を拡幅して交通量を確保する方が、コストも安く効率もよくできるのではないのでしょうか。行政は他の選択肢との比較をもう考える必要があるのではないのでしょうか。〔河田構成員 第20回 p24〕

行政（東京都）

193) 外環の2の都市計画の考え方ですが、まず、東京の都市計画道路は、区部においては昭和39年と41年、多摩においては昭和36年と37年にすべての路線で見直しを行い、これが現在の都市計画道路ネットワークのもとになっています。

外環の2は、昭和41年の環状6号線（山手通り）外側の都市計画道路の見直しの結果追加された幹線街路です。昭和41年以前の段階では、幅員が8mから11mの細道路の計画がたくさんあり、これを500mから1km間隔の幹線街路網に集約整理し、〈外環の2も含めて、〉おおむね等間隔で道路ネットワークが計画されています。こうした道路ネットワークが形成されないと、自動車交通に適した道路が少なくなり、特定の道路に自動車が集中し、混雑を避ける自動車が狭い生活道路に入り込むということになります。自動車交通を適切に処理する道路を適切な間隔で配置することで、生活道路に自動車が入り込みにくくなります。また、都計道は車道と分離して歩道を設置し、安全な歩行空間が確保されます。防災の観点からは、市街地を小街区程度のブロックに区切って、大震災の時に大規模な火災を防止しようと都は考えています。都計道は延焼遮断機能がありますので、道路を適切に配置することによって、震災時に火災が燃え広がりにくくなると考えています。都計道は交通だけでなく防災など多様な機能があり、ネットワークが形成されることで道路の機能が発揮されます。そのため、補助135号線と外環の2のどちらかがあればよいという視点ではなく、一定の間隔の中でそれぞれ計画されています。全体の都市計画道路網の中で、外環の2の必要性を検証しています。

〔東京都 安西 第20回 p25-26〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-2-4-4. 「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）平成18年4月 東京都・28市町」について

行政（東京都）

194) 外環の2は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画 平成18年4月 東京都・28市町）」の中では、優先整備路線ではなく、要検討路線の位置づけになっています。要検討路線とは、今後検討が必要な路線ということで、特別の事情によって検討をしましようというものです。外環の2は、高速道路が大深度地下にされた場合に、どういうふうにすればよいかという検討が必要な路線として記載されています。〔東京都 武田 第21回 p8-9〕

住民構成員

195) 要検討路線、優先整備路線というのは都市計画の中の名称なのですか。都市計画の40mは変わっていないわけです。ということは、いろいろな都市計画に基づく規制は生きているということで、住民に対してずっと続くという理解でいいですか。外環の2の必要性というのは、外環との調整が必要だし、それに伴って周辺の道路を整備しなければならないという話だったと思うのですが。その辺との調整はどう理解したらいいのでしょうか。外環の工事自体がまだ20-30年もかかるから、要検討路線の話は、まだ十分に先の話として構わないということですか。当初、外環をやる上で必要な路線だといっていたものが、要検討路線ということで、また宙づりになった気がします。別にやってくれということではなく、宙づりになっていること自体が問題です。

[小林構成員 第21回 p13]

196) 要検討路線だから検討がいつになるかは分からない。そういう状況に変わったということをお聞きしたい。[小林構成員 第21回 p17]

行政（東京都）

197) 要検討路線というのは、都市計画法に基づく位置付けではありません。〈「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）平成18年4月 東京都・28市町」の中で、未着手の都市計画道路について、〉優先整備路線や、要検討路線に位置付けています。要検討路線は、優先整備が終わってからその次という誤解を与えたかもしれませんが、特殊な事情があるということです。外環の2は、本線が当初は高架だったものが地下に状況が変わりました。それに伴って外環の2をどうしようかということを検討する必要があります。都市計画の幅員40mのことですが、今、皆様と話し合いをさせていただく中で、幅員や廃止を含めて意見を頂戴し、ある程度の段階で取りまとめ、もっと広くご意見を頂戴し、東京都として一定の考え方の整理をしていくという手続きを経て、次のステップにいきます。それまでは都市計画変更という手続きはないので、幅員40mのまま建築制限の規制がかかっています。

宙づりになっているのかという部分ですが、建築制限を動かしようがなく、都市計画の変更の形が決まっていないので、できるだけ早くそういった状態を解消したいと思っています。

また、外環道（高速道路）の周辺道路についてですが、外環道（高速道路）が開通した際に、その出入口に誘導する周辺道路が必要と考えています。それが、外環の2になるかどうかも含めて、検討します。ただし、練馬区では、大泉ジャンクションの周辺は、外環道（高速道路）との関係で、1km区間だけ、外環の2として事業認可をとらせてほしいと、お伝えしております。加えて、練馬区の幅員40mから22mに変更した部分は、練馬区固有の鉄道立体の関係や、駅前広場がないことなど、いろいろな要件の中で、練馬区としては何としてもやって欲しいという要望がありました。一方、そこから先の部分（杉並区、武蔵野市、三鷹市）は、外環道（高速道路）の完成とできるだけ合わせる、もしくは遅れたとしてもできるだけ早く、そういった機能を発現する道路があった方が良く考えています。ただ、これは、地元の区や市から、そういったものはきちんとプロセスを明らかにして、意見を聴いて検討すべきとのご意見を頂いており、今、それを実行しているところです。[東京都 武田 第21回 p14-15、p17]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

198) 〈外環の2は要検討路線とのことであるが、外環の2については、高速道路が地下化されたということで、当初の条件と変わってしまった。変わっているならば〉新しい道路として検討したらいいんじゃないですか。[濱本構成員 第22回 p6]

行政（東京都）

199) 昭和 41 年、高速道路が高架に計画され、外環の 2 の上にその高架を載せて、相互補完しながら機能していこうというような考え方で、計画を進めていたと認識しています。

その後、外環の地下化という話があり、そういった流れの中で、地上にある外環の 2 と地下の外環の利用形態が、それまで混然としていたものが明確に見えてきました。そういう意味で、高架から地下に変わったときに、幹線機能がある程度明確に見えてきたので、〈外環の 2 の幹線機能については、〉当時の思想と変わってきたのではなかろうかと発言しました。ただし、外環の 2 は、あの当時よりある様に地域に根差した機能は元から有していたので、それが変わっているという認識で発言をした思いはありません。また、外環の 2 という道路は基本的に都市計画があって、廃止を含め、今検討していると認識しています。[東京都 武田 第 22 回 p7]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-2 の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、地域住民編集構成員が考える主な理由

- ①一方的な回答（根拠のない回答/計画側のみの論理）
- ②論点のずれ・ずらし
- ③他の回答と矛盾がある
- ④建前のみの回答
- ⑤裏付けのない約束

7-3. 東日本大震災を踏まえた道路づくりの必要性

7-3. 東日本大震災を踏まえた道路づくりの必要性..... 7-3-1

7-3-1. 東日本大震災による緊急動議をめぐって 7-3-1

7-3-2. 資料 9-3「東日本大震災を踏まえた地上部街路の必要性（旧タイトル）東京都」をめぐって..... 7-3-3

7-3-1. 東日本大震災による緊急動議をめぐって

住民構成員

- 1) 東日本大震災が発生し、復興の道筋が立っていない状況で話し合いの会を続けていくことに疑問がある。この計画で何百億の予算を、東北に送るとか、東京都の防災のために使って欲しい。皆さんの意見を聞いて、話し合いの会を続けていくことについて決をとって欲しい。

[黒木構成員 第8回 p4-5]

行政（東京都）

- 2) 震災の復興に力を注ぐことは、非常に重要なことと考えています。そのため、今後の進め方について話し合うことに関しても、やぶさかではございません。

ただし、できれば、本日資料を用意されている構成員もおりますので、それらの説明が終わった後で、その話をさせて頂けたらと考えております。[東京都 小口 第8回 p5-6]

住民構成員

- 3) 黒木構成員からの緊急動議は、最優先に議論すべきである。ここまで8回話し合いの会を行ってきたが、何も掘り起こされていない。何もメリットもない外環の2、我々全くの反対。市議会でも半数以上反対、まず北の復興にお金を使うべき。[佐薙構成員 第8回 p8-9]

行政（東京都）

- 4) 緊急動議ということで、最優先されることを認識しておらず、申し訳ございません。最優先して、これから話をさせて頂きたいと思います。

また、8回の話し合いを行って何も掘り起こされていないとのことでしたが、道路を造った場合の問題や効果について説明し、皆様と議論していきたいと考えています。

[東京都 小口 第8回 p9]

住民構成員

- 5) 外環の経費を震災の復興に充てるべきと思う。阪神淡路大震災のときに小さい道路が通れなくなったから大きな道路を作ると言っても、全ての道路を太くしなければ意味があるとは思えない。むしろ大きな道路には車が充満して、出火すれば、災害は増幅してしまう。防災機能を持たせるのであれば、道路ではなくグリーンベルトにして、地下に食料備蓄倉庫や給水設備等を設置すると機能を発揮すると思う。[城戸構成員 第8回 p10-11]

- 6) 黒木構成員が提案した緊急動議は、きちんと議論すべきだと思う。[糸井構成員 第8回 p12]

- 7) 外環の2を作るよりも優先されるものがあると思うので、話し合いの会を続けていいのかという気持ちがある。外環の2は作ってはいけないものという気持ちが根底にあるので、本当に必要なことにお金を使って欲しい。[西村構成員 第8回 p13]

- 8) 今回の地震、津波、原発事故で、今までの科学技術の常識が崩れた。社会の仕組み制度も当然影

響を受ける。その中で、話し合いの会を従来どおりのやり方で続けていくことは疑問がある。震災を契機に日本が変わることを踏まえた上で東京都が計画を考え直せば、議論する価値はあると思う。[河田構成員 第8回 p14-15]

- 9) 文明的な大転換、転換期に来ているのではないか。宮古の田老町の巨額の金をかけた堤防も津波を止められなかった。これからは自然と調和して暮らしていく必要がある。金をかければ治世(自然)は制圧できる考えに疑問を感じました。外環の2にしても、住民を押しつけて、多大な資源、沢山の財貨を使って道路をつくることは、時代おくれではないか。震災を受けて、今までの生き方、考え方を变える時期ではないかと思う。[泉構成員 第8回 p16-17]

- 10) コミュニティセンターの代表として話し合いの会に参加しているので、会の成り行きや運営を地域に報告する立場にある。今回の震災には地域の関心も強いので、この時期に方向転換をすれば、市民に対してアピールできると思う。地域住民も話し合いの会にはうんざりしているので、緊急動議は審議してもらいたい。事務局、構成員の立場をはっきりさせて発言してもらいたい。

[井部構成員 第8回 p17-18]

- 11) 緊急動議については支持する。今年度の道路関係の予算は全面的に震災復興にまわして欲しい。これまで、外環に関する問題に対して、行政と住民の信頼関係が築けていない。何度要請しても資料が出て来ない現状なので、話し合いをストップすべきと思う。[濱本構成員 第8回 p18-19]

行政（東京都）

- 12) 今回の震災については、今までの常識では考えられないことであつたと、非常に重く受け止めています。

一方、「話し合いの会」の構成員としては、資料を提示して意見交換できる場があるので、意見交換を進めたいと思っています。これまでの議事であつたり、これから我々が検証したり、データを示したりして、何か新しいものが出てきたり、何かに固執したりすることもあるかもしれませんが、そういったことの取り掛かりになればと考えています。[東京都 谷本 第8回 p24-25]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 13) 今後、大したデータが出ないという思いがあり、話し合いの会を続けていくことに疑問があつた。

震災を踏まえて、新たな計画を提案してもらえらるなら話は別になる。[黒木構成員 第8回 p28]

- 14) 震災を踏まえた上で、どう外環を位置づけるかを含めて我々が納得できる資料であれば、話し合いの会を続けたい。納得できなければ解散することを考えている。[黒木構成員 第8回 p30]

- 15) まず外環の2を廃止する。白紙にして、そして、改めて必要であるならば、その考え方で資料を提案するならば、議論したい。練馬地区で出された資料と同じ内容では認められない。

[濱本構成員 第8回 p30]

行政（東京都）

- 16) 私どもとしては、精一杯努力をして、データ、資料や考え方を示していきたいと考えております。その際には、皆様からも、この地区で何が問題と感じているか、我々の資料の何が問題なのかを教えてくださいと思います。[東京都 小口 第8回 p31]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 17) 第8回のと時の話は、大震災を踏まえての外環の2の位置付けだけでなく、特に、東京都がより優先して配慮しなければならない財政的緊急性についてであつた。[西村構成員 第9回 p6]

- 18) 東京で震災のときの外環の2の防災ということだけでなく、東北に対しての何らかの態度を示すべきことが黒木発言の主旨（第8回会議で提案した緊急動議）で、それをするのが先決である。

〔古谷構成員 第9回 p6-7〕

- 19) この間の宿題(東日本大震災を踏まえ、一般論としてではなく、この地上部街路をどうするかの話し合いが必要とする緊急動議)というのは全く話されてないって感じがするんですよ。それは、あらためてもいいペンね、宿題を果たしてほしいな、と思っています。

〔黒木構成員 第9回 p24〕

7-3-2. 資料 9-3「東日本大震災を踏まえた地上部街路の必要性（旧タイトル）東京都」をめぐって

行政（東京都）

- 20) 震災を踏まえてという宿題は明確に受け止めています。東京として今これをやらなければいけないことを資料 9-3 で説明したい。〔東京都 小口 第9回 p6〕

住民構成員

- 21) 巨額の財源を大震災が起きたときに、外環の2に使っていいのかということに対し、新しい考え方を出して欲しいというのが、みんなの意見であった。都がまとめてきた資料を聞いてから議論してもいいと思う。基本的には、外環のような無駄遣いに近いことをやるのがどうなんだということであったことは、私も確認しておきたい。〔小林構成員 第9回 p7〕
- 22) 〈資料 9-3「東日本大震災を踏まえた地上部街路の必要性について（旧タイトル） 東京都」について〉都は〈財源と防災の〉すり替えをした。西村さんの言ったことを認めた上で進めるのが筋ではないか。〔小林構成員 第9回 p10〕
- 23) 資料 9-3 は、道路一般の問題で、外環の2のことではない。私どもとしては武蔵野市の街づくりとして道路をどうするか、防災のためにどうするかということが問題になってくる。地上部街路の話じゃない。それを曲げて、ここに地上部街路の必要性なんて書いてくる。私はこれは駄目で、説明されることは反対です。地上部街路としてではなく、東京都の一般的な道路に関しての防災とか東京都の防災という話なら私聞きますよ。東京都の説明としては、論点が違っているんじゃないかな。〔濱本構成員 第9回 p14〕

行政（東京都）

- 24) 前回の宿題の認識が違うということだが、資料 9-3 は、東京都の震災を踏まえた対応と教訓や、国の高速道路の有識者あり方委員会を整理したもので、地上部街路に特化して記載しているわけではなく、東京都や国における「今後、この震災を踏まえて、どういう道路が必要なのか、どうすることが必要なのか」を説明させていただく資料です。

確かに、資料 9-3 のタイトルが悪かったことは申し訳ございません。

〔東京都 小口 第9回 p14〕

住民構成員

- 25) 資料 9-3 は、地上部街路の必要性和書かれちゃうということはね、ひとり歩きするんですよ。印刷されてこういうのまわっちゃうと、いったん出したもん出して、我々これ、認めたような形になるんで、資料 9-3 も 9-4 も、ただ一般的道路の問題なら結構ですよ。地上部街路でなく、大震災を踏まえた道路づくりとか。そういうこと、先ず議事録に残してください。

〔濱本構成員 第9回 p15〕

- 26) 資料 9-3 は、説明の前のタイトルを変えていただきたい。武蔵野地域が東京都全体の中でどのくらいの重要性を占めているのかが入っていないと、この会で説明する必要はない。

[古谷構成員 第9回 p15]

行政（東京都）

- 27) ご意見承りました。説明する内容につきましては、オール東京都のお話をさせていただきながら、地上部街路として、どういう可能性があるのかというお話をさせていただくわけですから、タイトルは変えさせていただきます。[東京都 小口 第9回 p16]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 28) それでは〈資料 9-3〉のタイトルを変え、「東日本大震災を踏まえた道路の必要性について（新タイトル）」ということで説明させていただきます。[東京都 小口 第9回 p18]

- 29) この会は、外環の地上部街路の話し合いであるので、それを説明しています。今回、大きな視点で、資料 9-3 を説明させて頂きましたが、今度、資料 9-4 で、地上部街路について武蔵野地域に必要なところがあるのではないかといった話をさせて頂きたいと思います。

[東京都 小口 第9回 p26-27]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 30) この資料（資料 9-3「東日本大震災を踏まえた道路の必要性について（新タイトル）」 東京都）は一般的な道路の説明ということであって、この前の宿題というのは全く話されていない。計画予算は道路ではない他の場所の防災に回して欲しい。私は、お金を使ってもやりたいような事業だということを我々に納得させられるかということを行っている。道路をつくるのにどれくらいのお金を想定しているのか、価値と効果、財源を比較して欲しい。

[黒木構成員 第9回 p24-25・26]

行政（東京都）

- 31) 都としては、東日本大震災を踏まえて防災対策の見直しをかけています。都としては、しっかりと首都を守る視点から対策を検討しているところです。例えば、新木場で液状化が進み、道路もかなり隆起・沈下したり、また、新浦安も電柱がけっこう倒れたり電話ボックスも斜めになってそのまま放置されています。そういったことも、都が、浦安の方にも水道局等が行って復旧ができるようにやらせていただいていることもご紹介させていただきたいと考えてございます。

[東京都 小口 第9回 p26-27]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 32) 都の課長が説明を予定している「地上部街路の影響」に関しては、立ち退きは何戸で、想定する予算はいくらかを出すべき。[黒木構成員 第9回 p30]

行政（東京都）

- 33) 黒木構成員から、立ち退きと予算はちゃんと、影響のデータの中で発表されるんだろうなというご指摘をいただきました。ここにつきまして今のところ、必要性、あり方、どういう道路にするといったことを、代替案をもって廃止するんだろうといったような話もあり、どういう道路になるかが決まってない段階で、立ち退き件数とか、予算をはじき出すことはできません。

[東京都 小口 第9回 p31-32]

住民構成員

34) 今、外環をつくるよりも、都民を守るために、他のインフラ整備の方が優先順位が上ではないか。

〔西村構成員 第9回 p29〕

行政（東京都）

35) 災害対策・防災対策については、優先順位があるご指摘がありました。こちらにつきましては、当然、災害対策を、緊急に対応しなければならないものはあります。優先順位は、そこに出てくるものだと考えております。

ただ、武蔵野地域は、ほっといていいのかといった議論もあると思います。そのため、武蔵野地域も、一緒に平行して、しっかりと防災対策をやっていかなければいけないと思っています。

〔東京都 小口 第9回 p31-32〕

住民構成員

36) 私の発言は、様々な防災対策の優先順位ではなく、外環の2よりもお金がかかるような防災インフラの方を優先すべきではないかということを質問したので、都の課長の回答はブレている。

〔西村構成員 第9回 p32〕

行政（東京都）

37) 西村構成員の方からいただいた、「外環の2よりも、今、しっかりやらなきゃいけない防災対策があるから、そっちのほうにお金をまわすべきだ」と言うご発言は、一応ご意見として、私としては、伺っておきます。ただ、外環、地上部街路も、私どもとしては、都市計画道路がもつ機能が、この街づくりに生きるものだと考えています。それについては、説明させて頂いて、本当に必要なのか、必要じゃないかも含め、話し合いをさせていただきたいと考えています。

〔東京都 小口 第9回 p33-34〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

38) もともとの交通の目的で、外環の2というものがあったから、それに次々、代替機能という形で、その外環の2をすり替えてしまうと、全く違う計画になってしまうのではないか。

〔古谷構成員 第9回 p34〕

行政（東京都）

39) 都市計画道路が持つ機能である環境、防災、交通、暮らしとして機能が、しっかりと代替できるのであれば、〈外環の2の都市計画を廃止しても〉いいのではないかと考えています。交通〈の目的〉だけで、昭和41年に都市計画決定したとのことですが、現実的に、その当時から道路としての機能としては、環境や例えばライフラインの収容空間などの機能は当然のごとく、あったと思いますし、防災の機能も、当然のごとくありました。それらの機能が必要なのかどうか、どの機能を代替すればいいかといったことをこの話し合いの会の中で話すべきと考えています。

〔東京都 小口 第9回 p34-35〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

40) 都の考え方を次回出して欲しい。外環の2の交通の視点の代替機能はよく分かるが、事務局は交通以外の代替を考えていないのではないか。あの道路に関連して、本当に他の環境、防災、暮らしといった代替機能なんてあるのか。それを武蔵野市は実施するつもりなのか教えて欲しい。

〔小林構成員 第9回 p36-37〕

- 41) 外環の2は不要だと思っているので、地上部街路をつくらなかったときの今後の防災対策を是非考えて欲しい。[黒木構成員 第9回 p37]
- 42) 都の課長が資料 9-3「東日本大震災を踏まえての道路の必要性について(新タイトル) 東京都」を説明した部分について、地上部街路となっている箇所について「道路一般」「地上部街路」「外環の2」の区別ができるように印しをつけて欲しい。[古谷構成員 第10回 p35-36]
- 43) 資料 9-3 が「地上部街路」の説明ならば、タイトルを道路に変えたことに意味はなく、私たちに対して失礼なことだと思う。[西村構成員 第10回 p38-39]
- 44) 濱本構成員お一人のご意見で、地上部街路を「道路」にしたのではなくて、ここのみんながそういうことであれば、資料 9-3 の説明を承るということだったと思うので、この文書を替えることができないまでも、いま古谷さんがおっしゃったような、そのことが理解できるような何か、議事録の作成の仕方を工夫して頂きたいと思います。[西村構成員 第10回 p39]

行政（東京都）

- 45) 〈資料 9-3 の説明に当たり、〉この会が外環の地上部街路についての必要性やあり方を検討する一環として立ち上げているため、その説明原稿には、外環の地上部街路のエッセンスを入れて作成していました。

そのため、前回の議事録にも記載されていますが、タイトルを〈地上部街路から道路に〉変えますが、説明については、「地上部街路」を「道路」と置き換えることができる原稿になっていなかったため、そのまま読んで説明することをお断りし、説明しました。

資料 9-3 のタイトルは、〈「東日本大震災を踏まえての今後の地上部街路の必要性について（旧タイトル） 東京都」でしたが、〉「道路の一般の話だろう」とご指摘を頂き、確かに地上部街路だけに当てはまるものではないという認識がございましたので、タイトルを変えることについて了解させて頂きました。[東京都 小口 第10回 p36-37,39]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 46) そのため、議事録につきましては、〈説明したとおりに〉全文が載っています。議事録は基本的に話した内容ですので、議事録、議事要旨について、どのように直すかはお約束できませんが、〈工夫〉してみます。[東京都 小口 第10回 p40-41]

住民構成員

- 47) 都の課長の説明は、黒木構成員の東日本大震災に対してどうするかということがなければこの話し合いの意味はないじゃないかと、そういう根本の問題です。資料 3-9「外環の2 モデル道路の例 古谷構成員」として先に出しましたが、私の説明はその上にのっている。

[古谷構成員 第11回 p10]

行政（東京都）

- 48) 前回、次第の進め方がよくないのご意見を頂きましたので、今回、次第を事前に送り、特にご意見をいただいていないということもあり、この次第で本日は進めさせていただきたい。もちろん古谷構成員が言っていることも大切なことから、後できちんと話を受ける時間を設けますので如何でしょうか。[東京都 赤見 第11回 p11]

住民構成員

- 49) 資料 9-3 については、議事録の問題になっていると思うのですが、この間も申し上げたけれども、表紙の名前だけを変えればいいという話じゃない。資料 9-3 で説明したことについて説明をしたという表現はいいんですけども、中身については白紙にするとか、もう一度やり直すと

か、そうしないと資料 9-4「外環の地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野版） 東京都」も全然出来ませんよ。[濱本構成員 第 11 回 p22]

- 50) 資料 9-3 については、単に議事録を差し替えろということではなく、中身そのものについて濱本さんはおっしゃった。第 8 回を踏まえて第 9 回があったが、第 9 回の第 8 回に対する答えがみんなの考えていることとは違っていた。だから今後、また 9 回について話す時間をとってくれとといったような話も出ている。その辺のことを正確に認識していただかないと非常に不安です。

[西村構成員 第 11 回 p27-28]

行政（東京都）

- 51) 私どもは、第 8 回があって第 9 回があったということは、第 8 回の上に皆様方がお集まりになって、私どもに宿題というか、こういうテーマで資料をまとめて話をしてくれと。もし、それができていなければ第 9 回でこの会をおやめになるというお話だったと認識しておりました。皆様から見ると、つたない資料だったのかもしれませんが、私どもは十分皆様方のリクエストに応えてやってきたと認識しており、今この会を続けているのかなと考えてございます。

[東京都 小口 第 11 回 p28]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 52) 資料 9-3 は、東日本大震災を踏まえた道路というものをどう考えるかという質問に対しての答えじゃない。ただ道路の話、まさに一般論をいっているだけで、一遍撤回して出直ししてみたらどうですか。[河田構成員 第 11 回 p29]

- 53) 第 9 回の議事録に資料 9-3「東日本大震災を踏まえた道路の必要性について（新タイトル） 東京都」は、東京都の震災を踏まえた対応と教訓や国の高速道路の有識者在り方委員会〈の意見〉を整理したもので、地上部街路に特化して記載しているわけではない。今後、この震災を踏まえて、どういう道路が必要なのか、どういうことが必要なのかを説明させていただく資料である」と議事要旨(案)に書いてあったのが、この席上の議事要旨(案)ではすっかり変わっている。

[古谷構成員 第 11 回 p30]

- 54) 議事録についてはどういうふうに結論するか分かりませんが、とにかく資料 9-3 についての考え方が穏やかじゃないので、もう一度やるか、考えてもらったほうがいいと思います。

[濱本構成員 第 11 回 p31]

行政（東京都）

- 55) この会は、外環の地上部街路について皆さんからご意見をいただく会です。そのため、私どもは、外環の地上部街路を意識して資料を作成しております。確かに外環の地上部街路は一つの道路ですから、〈資料 9-3 の〉タイトルを〈「地上部街路」から〉「道路」に変えるということに関しては、違和感がなかったのですが、大震災を受けた上で、外環の地上部街路はどういう役割を持つのかということを皆さんにお示しすることが、私どもとして非常に大事だと考えており、この資料については説明させていただいたということです。なお、他に何か必要な資料があれば、またリクエストしていただければ、可能な限り努力させていただきます。[東京都 小口 第 11 回 p31]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 56) 第 10 回の議事録の P38、39、あるいは P40、に都の課長の説明が三つある。反省してください。ここで、結局タイトルだけという意味が、中身はそうなんじゃないんですということをちゃんとはっきりおっしゃってます。これは宿題に対する答えじゃありませんよ。確認は求めません。

あなたに確認を求めると、また延々としゃべられるから言いませんけれども、私はあなたの発言がマジックと言いました。つまり、中身のすり替えです。[河田構成員 第11回 p33]

57) 先ほどから司会者が言っているように、先に進み、また、一つ一つ結論を出さなくてもいい。けれども、ひとつひとつ納得できるような話し合いは出来ていない。それが終わらない前に、今、言ったような資料9-3があったので、私はだめだと言った。どうしても話したいなら、外環の2ではなく、3.11の問題とかいろいろあったから、そういう中を含めて聞きたいというような話があったので、タイトルを変えてお話が出来るのならお話をしたらどうかと言った。そのところだけは間違えないでください。[濱本構成員 第11回 p34]

58) この会は話し合いの会であり、都の説明会ではない。説明させてくださいというが、この前出した資料9-3「東日本大震災を踏まえた道路の必要性について（新タイトル） 東京都」は全然答えになっていない。形だけ「答え」と言っているけれども、中身は全然違うことを言っています。

[河田構成員 第12回 p26-27]

7-3 の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、
地域住民編集構成員が考える主な理由

- ①建前のみの回答
- ②論点のずれ
- ③論理的問題あり

7-4. 外環の地上部街路(外環の2)の必要性を検討するためのデータ

7-4. 外環の地上部街路(外環の2)の必要性を検討するためのデータ.....	7-4-1
7-4-1. 環境.....	7-4-1
7-4-2. 防災.....	7-4-5
7-4-2-1. 地域危険度.....	7-4-5
7-4-2-2. 延焼遮断帯.....	7-4-8
7-4-3. 交通.....	7-4-11
7-4-3-1. 外環計画の交通量予測.....	7-4-11
7-4-3-2. 生活道路の交通量予測について.....	7-4-14
7-4-3-3. 都市計画道路ネットワークについて.....	7-4-18
7-4-3-4. 東西幹線道路と生活道路への自動車の侵入.....	7-4-19
7-4-4. 暮らし.....	7-4-20
7-4-4-1. 暮らし.....	7-4-20
7-4-4-2. 生活道路の安全性について.....	7-4-23
7-4-4-3. 公共交通.....	7-4-24
7-4-4-4. コミュニティ.....	7-4-24
7-4-5. 全般.....	7-4-30
7-4-5-1. 外環の地上部街路(外環の2)と、その周辺の概成道路との関連性について.....	7-4-33
7-4-5-2. 未整備の都市計画道路との関係.....	7-4-36
7-4-5-3. 費用対効果(B/C)について.....	7-4-39
7-4-5-4. その他の諸課題.....	7-4-40

住民構成員

- 1) この〈必要性の〉問題はちゃんと時間をとってやっていこうということに大賛成です。これがもしかしら話し合いの会の本論ですね。もし時間が足りないのなら、もう少し時間をかけて、私たちも十分に準備していけば良いと思います。[西村構成員 第18回 p36]
- 2) 今まででは外環の2がどうしても必要なのだということをずっと説明されて来ているのですが、やはり住民の方とのいろいろな話し合いを十分にやっていただくことが必要です。
[小林構成員 第21回 p20]
- 3) 地上に関して既に私が提出した資料、そういうものに対して、後で出てきた資料の中には、私の意見をどういうふうに評価したかが全然ない。計画ありきで、住んでいる人間を度外視している。そういう意味では私たちの実感、経験、それが大切である。[古谷構成員 第22回 p33-34]

7-4-1. 環境

住民構成員

- 4) 個人的には自宅が外環に近くなるので、振動、交通量など、直接に影響が出てくると思うので、外環自体には反対という立場である。地域の方の熱い意見ばかりで、行政の意見が一般的なもの

で伝わってこない。むしろ、この会で反対という意見を沢山集めて、行政側としても廃止にした
いのではないかと思う。[佐薙構成員 第6回 p32]

- 5) 〈資料 8-4「東京都整備局のモデル道路 第3回話し合いの会資料Ⅲ—6調査結果 古谷構成員」〉についての古谷説明（第13回P17の質問に関連して）があった。

秩序だった市街を横断する道路計画っていうのは、例としては極めて少ない。昭和41年以前の戦争中から、既に吉祥寺地区は完成した住宅地でした。[古谷構成員 第13回 p17-18]

- 6) 青シートが敷かれた〈買収済みの予定〉道路、それから、出来たばかりの、まだ並木だって全然育っていない道路が、それでも緑被率なんですね。勘定の仕方を教えてください。

[古谷構成員 第14回 p19]

行政（東京都）

- 7) 「少なくとも10年間のブルーシートは緑化ですか」というご質問が出ていましたので、答えさせていただきます。街路整備を進める上で、まとまった空間の用地取得後に、工事に着手していくということをご指摘のとおりです。一定期間は空地状態で管理する可能性ということとは当然出てくるところです。

また、空地の状態が10年という指摘でございますが、事業ごとに事情も違いますので、一概に10年という固定された期間でないことだけをご指摘させていただきたい、と考えております。施行方法などの工夫で空地期間を短くすることも可能であるのではないかと考えております。

[東京都 小口 第14回 p20-21]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 8) 〈資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野版）（改訂版）東京都」及び、資料 12-7-2「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）追加資料 東京都」に関する説明や（第18回P16-23に関して）資料「練馬区における外環の地上部街路についてのあり方（複数案） 東京都」には、〉三つの案があって、この絵を見ると環境がよくなるイメージがしますが、武蔵野市の中で外環の2が通る1.5kmという短い区間の中で、中央線と井の頭線をまたがないといけない。それから、五日市街道、井の頭通りには〈大きい〉交差点をつくらなければならないとなると、そういう理想的な道路の部分はその半分もない。イメージ通りの環境にはならないんじゃないですか。そういうことに対して基本的にどう考えるのか話してもらいたい。[小林構成員 第18回 p26-27]

- 9) 外環の2については、基本的に反対しているけれども、東京都の言うことを聞いただけにして、反対の意思表示だけしていると、恐らく都市計画決定しているからと工事を進めてしまう。武蔵野市にとって環境とかにメリットはなくて、かえってデメリットが生じることを明らかにしたいと思っています。[小林構成員 第18回 p29]

行政（東京都）

- 10) 事実関係として、まずはこの武蔵野地区において、どういうあり方があるのかという絵は描いてませんので、決まったかのように受けとめられると我々としても本意ではありません。ただ、一般的に、我々、道路を計画している立場としてどうなのかということで答弁させていただくと、我々は設計してませんし、計画も考えていませんけれども、一般的な考え方からいえば、多分地形〈の高低〉なりにいった場合は谷になってる部分だけ橋をかけるというのは一般的な土木技術者としての考えだと思います。ただ、これについては、我々は全然考えてませんので、一般的に考えられるということで答弁させてもらっています。あとは、もし、橋じゃなくてトンネルのほうが良いとなった場合、やはり神田川がそれなりに低い所に河床がありますんで、それをさらに

低い所に道路を通すということになるので、当然ながらそこまで道路を下っていくためのアプローチが必要になり、相当長い距離の掘割というかトンネル構造を造らなきゃいけないというのは容易に想像できます。ただ、我々はまだそういう段階まで至ってませんので、設計もしてませんし、案もまだ考えてないという、まだ必要性から議論していきたいという段階ですので、そこだけちょっと誤解のないようにお願いしたいと思います。[東京都 佐久間 第 18 回 p31-32]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 11) 立教女学院の講堂のごく近くのところを地上部の街路が通るという話ですから、その部分の設計が果たしてどんな形で神田川の低いところを通っていくのか、そこが、住民にとっても非常に大きな問題になる。具体案が固まったらなるべく早く示していただきたいと、要望いたします。

[大島構成員 第 18 回 p35]

- 12) 公式には検討していないと言っても、概算事業費だとか予算要求とかをするには必要でしょうか、まったく設計をやっていないというのはあり得ないと思います。

[小林構成員 第 18 回 p35-36]

- 13) 資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都」、資料 16-4「地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都」の説明に対し、資料 14-4 の 1-3 ページに仙台市定禅寺通りを例に挙げて、幅広い緑地帯を備えた道路のイメージを喚起しながら、外環〈の 2〉をつくると緑のネットワークが出来ますと見えているように見えます。ところが、練馬区では（中略）植樹帯は 1.5m くらいのものでしかつけれない。（中略）そうすると、資料 14-4 の 11 ページや 13 ページの緑地帯は 1.5m くらいのものでしかつけれない。（中略）そうすると資料 14-1 の 11 ページや 13 ページの緑地帯というものは実現できるわけじゃないので、最初に提出されているイメージと実際に想定されているのとは違うんじゃないか。道路としても緑地帯としても性格が不明確である道路を、巨費を投じ、地権者や周辺住民の生活を脅かしてまでつくる意味があるのだろうか。考えられている道路は無益なものです。[城戸構成員 第 22 回 p30-32]

行政（東京都）

- 14) ご指摘の通り、〈外環の 2 の練馬区間のように、幅員〉22m で整備するとなれば、こちらの絵（資料 14-4 の 1-4 ページの絵）にあるような幅広い 20m もの緑地空間というのは整備されないで、グリーンベルトという形ではない形になります。ただ、植樹帯を道路に設置していきますので、緑のネットワークとしては形成されていくと考えています。現在、練馬区間は 22m にしましたけれども、武蔵野区間については幅員 40m の整備ありきで考えているわけではございません。この話し合いの会で地域の皆さまのご意見を聴きながら必要性・あり方を検討し、都として方針を取りまとめていく事としております。ですので、資料 14-4 にあるような幅員 40m のイメージというのは、これで整備しますという訳ではなく、40m の幅を活用すればこのような幅広い緑地空間創出されますというものをイメージとしてお示ししたものとご理解いただければと思います。[東京都 安西 第 23 回 p10]

住民構成員

- 15) 緑は基本的には 5 年で結構育ちますし、30 年経つとかなりの大きな木になります。今、改築が進んでいますが、植樹もそれなりにおこなわれておりますし、道路の計画地になっているところでは、元々東町でも大きな木のある公園や昔の地主さんの家があり、今更あそこに緑道をつくるというのは、地元としては不思議な感じが致します。[原構成員 第 23 回 p31]

- 16) 緑地計画について、武蔵野市の緑地計画は市民との話し合いを含めて長期計画が進められており、外環の2の整備効果として評価すべきではないと思います。街路が出来た場合でも緑地は増えません。外環の2が40mの幅でできたとしても、今の緑地より増えることはないと思います。そのことについて答弁して頂きたい。[濱本構成員 第24回 p18]

行政（東京都）

- 17) 資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版） 東京都」の1-5ページをご覧ください。

今の武蔵野市の緑の現状としましては、緑被率が年々落ちているというような状況がございます。また、吉祥寺の中でも南町、東町という区域は、市内の中でみますと緑被率が低いというような状況もございます。

次に、資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」の1-7ページをご覧ください。仮に、今の幅員40mを活用して幅広い緑地帯を設けた場合ですと、約2haの緑地が増えるという計算になっております。縮めた場合どうなんだというような計算はしておりませんで、最大で2haの緑地を設けることができますとなります。なお、この緑地を設けない場合でも、当然植樹帯は設置しますので、緑のネットワークとしては形成されるというふうに考えてございます。[東京都 安西 第24回 p22]

住民構成員

- 18) 環境、防災、交通、暮らしと4つの分野にわたり課題があるので、外環の2をつくる必要性があるという趣旨の話が都側から提案されましたが、環境について、緑のネットワークという形での展開は少し難しいのではないかと前に申しました。22m幅で両側に並木を植えるとしても、中央通りに見られるような程度の並木ができるのだから、立派ではないかという話がありましたが、これから何十年もたってそういう状態になるのであり、当初の状態は、商工会館の前の通りが近い形です。外環の2がつくられれば並木を一行に並べても、この程度のものであろうと、それが何十年、半世紀も経てば立派なものになるのかもしれませんが、当分の間は、コンクリートジャングルのような状態になってしまうだろうと、沿線の樹林公園には高さ20mを超えるようなケヤキが20本以上ありますが、そういうものは伐採されてしまいます。他にも同じような樹林があり、そういうものも伐採されてしまうのではないかと危惧しています。

[城戸構成員 第24回 p35-36]

- 19) 大気、騒音、振動について平成24年度の環境基準は適正範囲であることは認めますし、それを持続するべきだと思います。然し、今の測定場所の3つは外環の2の場合の適正な場所ではないと思います。これについて東京都はどう考えるのか。また新しい道路をつくと確実に今より環境が悪化することをどう考えているのか。[濱本構成員 第24回 p19]

行政（東京都）

- 20) 外環の2をつくると、沿道の大気とか騒音とか振動については悪くなるのではないかと、というご不安があると思います。

資料 16-4「外環の地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（更新版） 東京都」1-1ページをご覧ください。

こちらで類似の路線として、往復2車線で1日の交通量が1万台から1万8千台の道路をピックアップしまして、例えば大気であれば、この3局がそれに該当します。前回も場所が分からないとか、この位置で本当にいいのかというようなご指摘いただきましたので、今回参考資料でこの3局の位置が分かる図面を付けさせていただいております。そういった意味では、大気や騒音、振動というのは類似の路線ではおおむね環境基準を達成しておりますし、残念ながら外環の2の

近くでは、外環の2が整備されておられませんので自動車排出ガスの測定局というのはございません。

新しい道路をつくると環境が悪化する、それは沿道に限らないと私ども捉えた訳ですけれども、資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都」の1-5ページをご覧ください。

交通の流れがスムーズになりますと、車一台から排出される排気ガスが低減されます。例えば、こちらが窒素酸化物、20km/h、40km/h、60km/h となっていけば1台当りから排出される量が減っていきます。こちらは浮遊粒子状物質SPMでございますが、同様の傾向にございます。こういったことですので、外環の2が整備されて交通の流れがスムーズになりますと、試算ですけれども、例えば窒素酸化物は年間で大型車3万4千台分、浮遊粒子状物質はペットボトルで年間1万6千本分が減少するというふうに試算してございます。[東京都 安西 第24回 p23]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-4-2. 防災

7-4-2-1. 地域危険度

住民構成員

- 21) ここから資料 10-8（「第 10 回話し合いの会に向けての質問 城戸構成員」）に入りますが、2011（平成 23）年5月の第 9 回話し合いの会以来、私どもの立場は既に申し上げたように、第一に、まず外環建設に関わる資源は、東日本大震災における東北地方被災地の復旧、復興支援に向けられるべきだということであり、第二に、大震災以降の都政の喫緊の課題は、当時の石原知事も言明されたように防災であって、道路建設や交通問題ではないということでありますから、防災の問題は今後もこの集まりで私どもは提起していくことになるであろうということです。防災といいましても、これまで説明された東京都の立場は、この東京都における大規模火災の延焼防止に重点をおいて、これを南北に走る外環の 2 の建設で達成しようと目指すものであると私は理解しております。しかし、単純な自動車道路の建設は防災の役に立つところではない。さらに私たちは歴史的に見ても、東京における防災の弱点は、もっぱら東部にあって、そちらにより多くの注意を向ける必要があるということを指摘します。本（平成 23）年8月31日の朝日新聞によりますと、東京で火災に対する最低限度の安全性が確保されていない地域は、すべて中野区以東であり、外環の2が通る練馬、杉並以西には見られない。[城戸構成員 第16回 p25]
- 22) 私は、以下に懸念される東部地区の地震による大災害の危険に対して都がどのように認識しているか、それに対してどう対策を講じようとしているのか、その計画の概要、経費の概算、そうした計画にもとづき来年度は、どのような措置を講じようとしているのか、そのための予算などについてお尋ねするものです。[城戸構成員 第16回 p26]
- 23) 東京湾には大規模な可燃性液体の貯蔵施設が充満しており、首都直下型地震が起こった場合には、これらが倒壊浮遊して引火し、東京湾を火の海と化して、数週間あるいは月単位の期間にわたって燃え続け、その間、海上から被災地への救援や、被災者の救出救助が不可能になると予想されています。都はこのような危険を想定予測しているのでしょうか。[城戸構成員 第16回 p26]
- 24) 東京湾岸地域は埋め立て造成地が多く、液状化も起こりやすい。可燃性液体の貯蔵施設は、このような地盤の上に置かれており、倒壊などの危険が大きいと考えられます。ところが、これらの施設やその立地は、私企業などの所有に属しており、それらを規制する法律がないため、危険に

ついて施設ごとに個別的に調査したり、危険の度合いに応じて規制を加えることもできない。この状況に対して、都はどのような対策をとろうとしているのでしょうか。

[城戸構成員 第16回 p26]

- 25) 津波が地下鉄路線に侵入する危険があります。地下鉄路線への浸水の危険は、集中豪雨による雨水の氾濫との関連で指摘されていましたが、今回の地震や津波の被害状況から、その危険は一層具体的で差し迫ったものと感じられます。これに対して都はどのような対策を用意しているのでしょうか。[城戸構成員 第16回 p26-27]
- 26) 回答は、地下鉄経営者としての回答であって、行政当局としての答えになっていない。水は都営地下鉄ばかりでなく、東京メトロの入口からも地下に入っていきます。東京メトロの入口からの水の流入について、都は関知しないというのですか。地下鉄のトンネルは都営も東京メトロも互いに繋がっているのですから、都営の入口だけを塞ぐことは意味がない。本年4月10日に放送されたNHK総合テレビ「クローズアップ現代」で、都市地下空間活用研究会主任研究員という人が登場して、次のように述べていました。津波などに対しては浸水の防止よりも、地下街や地下鉄の利用者に高所に避難してもらうということだと。これは、地下街や地下鉄路線への浸水の安全防止は不可能なので、そちらに重点を置かないということだと思いたいますが、そう理解してよいのでしょうか。同じ解説者は、集中豪雨による雨水の氾濫に対しては、地下への出入口で浸水を防ぐ対策がとられるように述べていましたので、ここでの東京都の回答は、雨水の氾濫への対策だろうと理解しますが、そう理解してよいのでしょうか。実際には、強い地震の後に地下街や地下鉄からの安全な避難路を早急に確保することはかなり困難だろうと思われるので、津波の浸水から地下街や地下鉄の利用者を安全に保護する目的は、事実上、放棄されているに等しいのではないかと考えられますが、都はどう考えますか。この12の最後の3行についてですが、3つのそれぞれについて、問題解決のために外環の2に対する支出と比較してどれほどの支出をおこなっているかを尋ねているわけです。[城戸構成員 第17回 p36-37]
- 27) 資料10-8「第10回話し合いの会に向けての質問」項目12の3は、地下鉄経営者としての回答であって、行政としての回答になっていない。東京都の回答は、雨水の氾濫への対策だと理解してよいのでしょうか。実際には、強い地震の後に地下街や地下鉄からの安全な避難路を早急に確保することはかなり困難だと思われるので、津波の浸水から地下街や地下鉄の利用者を完全に保護する目的は事実上放棄されているのではないかと考えますが、どう考えますか。

[城戸構成員 第18回 p11-12]

行政（東京都）

- 28) 都は、集中豪雨の被害に対して平成19年に「東京都豪雨対策基本方針」を策定しており、河川、下水道など、公共が直接整備するものに加え、宅地の中に雨水浸透ますを設けるなど、自助共助、地域の皆さんにも流域対策に助けをいただきたいというような基本方針を策定しています。特に、地下鉄や大規模な地下街は、浸水被害に強いまちづくり対策という面で、「東京都地下空間浸水対策ガイドライン」を平成20年に取りまとめ、地下街の設置者、あるいは鉄道事業者にも協力していただき、地下空間の危険性を周知、あるいは公共と民間の役割分担など総合的な災害対策を、ガイドラインとしてとりまとめています。津波については、地下街に限らず、堤防や下水処理場の耐震対策などについて、平成24年8月8日に、「地震・津波に伴う水害対策に関する都の基本方針」を取りまとめており、東京都防災会議の被害想定によると、既存の堤防の計画高さで安全性は確保されるということですが、より一層の対策として堤防の強化などに取り組んでいます。[東京都 安西 第18回 p12-13]

住民構成員

- 29) 道路には防災機能もあるということで、東京都は東の方が防災が弱いのではないか、こういう問

題があるということを申しました。また、気候変動や南海トラフ巨大地震、首都直下の危険性もある中で、現在考えているものだけで十分かという不安が残るということです。

[城戸構成員 第18回 p14-15]

- 30) 〈資料 10-9「地域危険度及び武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版)防災への意見」を説明して〉私は、都が出している地域危険度及び防災に関する資料を使って、武蔵野市が本当に危険なのかということを確認した上で、本当に道路はつくるべきなのかということを考える上の材料にしたいと思っています。「地域危険度」東京都都市整備局作成(平成20年)によると、外環の2の沿線地区というのは、1位から5,000位のうち、1,145位、これを危険か危険でないかということを見ると、真ん中より相当上にあるかもしれません。全体の中でそんな高いところじゃないんじゃないかと私は思います。つまり、もっと危険度の高いところは隅田川の川沿いのあたりで、台東区、葛飾区、墨田区あたりにあるわけで、そういうところに比べれば、すごく安全な地域じゃないかということです。城戸構成員の意見にもあったように、危険度の高いところに経営資源を集中した方が、より安全性が高まるんじゃないかということで、予算優先度も高いと思われます。つまり、もし外環の2を防災から必要だというのであるならば、〈道路の問題としてではなく〉まずそちらの方に全力を注ぐべきです。[黒木構成員 第16回 p33-34]

- 31) 次に、去年の10月に出された資料12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版)」2-9 および2-10 ページ、及び、資料14-4「地上部街路に関する必要性(整備効果)のデータについて(武蔵野市版)(改訂版)」2-5 ページについて意見をさせていただきたい。まず、東京都都市整備局としては、地域危険度という資料を出しているにも関わらず、〈前者の〉「武蔵野地域に関する現状・課題データ集」では、東京消防庁のデータを使っているというのが、なぜかなという疑問がありました。また、武蔵野地域に関する現状・課題なのに、練馬、杉並、三鷹の広範囲の地図をこの資料には載せてある。これは、武蔵野市の話なのに、そこだけでいいんじゃないかと思うんですけども、広範囲で見せた方が危険度が高く見えるんじゃないかなという作画的な意図を感じました。次に、出火危険度と延焼危険度の比較を試みましたが、出火しやすい所は延焼しない、延焼しないところはそもそも出火しない、この地域は危険という見解はどうも誤りではないかなと私は思っています。[黒木構成員 第16回 p34-35]

- 32) (地域)危険度に関しては、更新されたということで、私の方で挙げていた順位について説明して欲しいということと、同じようなところは東京都にはたくさんあるのだから、あえてここを整備する理由を教えてください。それと、今回新たな要素が出てきて危険度が高まったとおっしゃいましたが、元々出火しにくい場所で延焼しやすいという理由を教えてください。

[黒木構成員 第18回 p23-24]

- 33) 資料10-9は、都市整備局が出している、「あなたのまちの地域危険度」という、東京都の市区町村5,000くらいある中で一番危険な所から一番安全な町までランキングしたものです。2年前に関して、東町3,4丁目、南町3,4,5丁目を平均したところ、5,000の町の中で1,145位でした。それにも関わらず、都はこの町は危険で防災上道路が必要だということをおっしゃっている。それから2年後をみて、同じレベルで計算すると1,874位と後退している。さらに、災害時活動困難危険度を考慮しても1,288位で、前回よりも安全になっていることがわかります。これだけ出火危険度や延焼危険度が高いといっているわりには、安全度が高まっているのではないかということが指摘したいことです。道路をつくらなくても安全が増しており、都がいうように、道路さえつくれば、災害時の危険度は減るとはあまり言えないのではないかと同時に、千何位のところは、優先度は高くないのではないかなと思います。予算が限られており、より優先度が高い方から整備した方がよいのではないかと。都がいう災害時に危険ということで道路というのは少し無理があるのかなという意見をさせていただきます。

[黒木構成員 第22回 p27-28]

行政（東京都）

- 34) 防災上の地域の危険度の順位が下がったので、安全性が高まっているのではないかと、道路をつくらなくても安全性が増すのではないかとというご質問をいただいております。

〈都が出している〉地域危険度というのは、絶対的な評価ではなくて、東京都全域の町丁目をそれぞれ相対的にランク付けしただけのもので、順位が上がったからといって、必ずしも安全性が向上したという訳ではありません。

道路を造らなくても安全性が増すのではないかとという部分につきましては、地域の防災性を向上させるためには、私どもとしては、道路整備は重要なことだと思っております。ただ、それだけではなくて、当然、例えば地域危険度を公表して都民の皆様の防災意識を高めることも大事ですし、建築物の不燃化、耐震化を進めていくことも大事だと思っております。道路整備だけが大事だと思っている訳ではございません。

また、災害時の危険度ということで見ると、東京の中でも、下町の方が危険度が高いので、そこから整備すべきではないかというお話をいただいております。都としましては、区部の下町地域、あるいは区部でも環七周辺の木密地域が十分危険だと認識しておりまして、こういった木密地域の中でも非常に危険性の高い所にある都市計画道路は 2020 年度までに整備することで頑張っているところ、優先的に整備を進めている状況でございます。[東京都 安西 第 24 回 p13]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 35) 問題は道路ってただでないんですよ。そのために色んな犠牲が払われるわけじゃないですか。そこを全部取り払っちゃって話されても説得性が全くない。[黒木構成員 第 24 回 p14]
- 36) 防災地域の危険度について、武蔵野市は、東京都が示す防災地域の危険度が低いエリアであり、防災面から外環の 2 が必要というのは当たらないと思います。東京都が作った資料は地元住民の不安をあおるだけではないでしょうか。[濱本構成員 第 24 回 p20]

行政（東京都）

- 37) 私ども、決して〈地元の方の不安を〉煽っているつもりはございません。地域の皆様から意見を聴くための一つの材料といたしまして、全都的に公表している地域危険度を、そのままこの地域を抽出して、お伝えしたものです。[東京都 安西 第 24 回 p25]

7-4-2-2. 延焼遮断帯

住民構成員

- 38) 今後、武蔵野市で議論する過程においては、燃焼実験とか科学的に 22m でも有効だと説明して欲しい。[大島構成員 第 19 回 p13]
- 39) 練馬区間は、道路幅員 40m から 22m になるということですか。その場合、防災上の効果は減少すると思います。40m が 22m になっても同じ防災効果があるのですか。
[大島構成員 第 20 回 p27]

行政（東京都）

- 40) 東京都では、阪神・淡路大震災の事例なども踏まえまして、延焼遮断帯に位置付ける道路につきましては、最低で 11m は確保しようということをやっております。当然、街路の幅員が広いほ

うが延焼遮断の効果は大きいですが、22mでも十分延焼遮断の効果は発揮すると考えて
ございます。[東京都 安西 第20回 p28]

住民構成員

- 41) 安西構成員の11mでも十分に近い延焼遮断効果があるという発言があり、外環の地下化によって外環の2の存在価値は消滅したというふうに個人的には思っていますが、それを抜きにしても、外環の2の幅員を大幅に縮小するという案を真剣にご検討いただければというふうに思います。
[大島構成員 第21回 p22]

行政（東京都）

- 42) 幅員については、こういった話し合いの意見を聴いて、都としての考え方を取りまとめていきたい。幅員だけではなく、廃止、あるいは40mでいくということになるのか、それはまだ腹を持っていないところです。[東京都 武田 第21回 p23]

住民構成員

- 43) 現状、東町3丁目の防災業務の必要性という点で考えますと、古い木造建築が急速に減り、防災や耐震にも配慮した改築・新築が増えており、その中で住民のコミュニティが整然と保たれている。[大島構成員 第22回 p29]
- 44) 吉祥寺東コミュニティセンターは、外環の予定地から離れておりますが、生活道路への車の流入問題で悩み続けております。個人というより、永年協議会として取り組みを続けている立場での発言、感覚と捉えていただきたいと思います。防災面での延焼遮断帯の整備に関してですが、ないよりあったほうがいいかもしれませんが、コミュニティを分断し住民を立ち退かせてまでつくる必然性は感じない。2011年の大震災で、防火、耐震の住宅が増えておりまして、ここが火事に他と比べて特に弱いということはありません。災害時の避難にこの道路を使うということで指定の避難場所が東京女子大とありますが、一番逃げやすい安全なところは住民が考えるわけです。この街はこの街に必要な計画と場所を確保すればいいというのが実感なのです。関東大震災の時の延焼というのは、瓦葺きの下のトントン葺きに火種が落ちて火が飛びという現象で、瓦も減り、ほとんど太陽光発電になってきていますので意味がありませんし、この道路のところは吉祥女子中高と本宿小があり、巨大なマンションも建ちましたので、自然に延焼遮断も出来ており、防災面での延焼遮断帯という設定は無意味ではないでしょうか。[原構成員 第23回 p30-31]
- 45) 資料16-4「外環の地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都」について、影響についての対策が主に書かれています。私自身、このような内容には納得できませんが、もし整備するのであればこのような対策をしっかりと欲しいと思います。私は、東京都はこのような理想論を並べてばかりでいいのだろうかと思ってしまいます。常に災害に強いまちづくりということを言い、物資輸送や延焼遮断のため広い道路が必要というが、災害はいつ来るかわかりません。現在、外環の2は要検討路線となっており、優先整備路線にもなっていません。いつ完成するか分からない外環の2の道路計画よりも、現在ある、例えば、吉祥寺通りや女子大通り、五日市街道、井の頭通り、もしくは外環の2の側の生活道路の稲荷通り等を拡幅、整備することが最優先でないでしょうか。そういうことについてお答えいただきたい。
[中村構成員 第24回 p7]

行政（東京都）

- 46) 都といたしましては、災害に強いまちづくりというもののために、延焼遮断帯の形成が重要だと思っております。延焼遮断帯というのは、主に都市計画道路が担うこととございます。都市計画道路の中には、現在ある道路を拡幅する計画になっているところもあれば、道路が全く不足して

いて、道路のない所に計画されているものもございます。ですので、もちろん、現在ある道路を拡幅することによって防災性というのは向上すると思いますけれども、必ずしもそれが最優先かというところとも言えないのかなというのが私どもの考えです。[東京都 安西 第24回 p9]

- 47) 防災の話で吉祥寺というのは碁盤の目のような道路で複数の避難コースが選択できるので、分散避難が有効で広域避難場所への移動のために外環の2というのは不要なのではないかというお話だと思います。お話の通り災害時の分散避難というのは、都でも大事な話だと思います。地域の道路の状況を見てみますと、資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）東京都」の資料でございますけれども、2-14 ページをご覧ください。こちら、どのような幅員の道路があるのかという分布図を示していきまして、青の道路が8m以上、つまり青でない道路は8m未満ということになります。ですので、この辺りの道路というのは、南北の道路は8m以上の道路がないという状況でございます。続きまして同じ資料の 2-11 ページをご覧ください。こちらは阪神淡路大震災の事例で、道路が、建物や電柱の倒壊によって通行不能になった、それを幅員別に示している資料です。6m未満の道路では6割以上の道路でその通行が不能になったと。また8m未満で考えますとほとんどの道路で車両の通行が不能になったという状況でございます。また、この地域では緊急輸送道路あるいは延焼遮断帯となるような一定幅員のある道路が、環八から吉祥寺通りを渡って約3km強にわたって存在しないというのが現状だということだと思います。[東京都 安西 第24回 p8-9]

住民構成員

- 48) 延焼遮断帯およびしっかりした避難路はあるに越したことはないはずですが。阪神淡路大震災で姉が被災し、救援に行った際、道路は確かに瓦礫もあるし、電信柱もまたぎますが、避難できないわけではないです。火さえ出なければ、何とかなるのです。長田区は少し特殊な例で、私はあれが吉祥寺の東町南町で起きるとは思えません。今ある落ち着いた住宅街を犠牲にして、外環の2をつくらなくてはならない理由が分らないです。[原構成員 第24回 p11]
- 49) 都の回答には満足していません。延焼遮断帯は、今ある道路を拡幅することも重要だが、ないところに道路をつくることも大切だと言ったと思います。外環の2を何も無いところに通すといことであれば現実味がある話かと思いますが、全てが住宅地で。それを一軒ずつ買収していき、何年かかるか分からないような道路を災害に繋げていわれるのはどうかと思いました。

[中村構成員 第24回 p11]

- 50) 井の頭通り〈沿い〉の〈南町〉4丁目の公園に消防署の仮事務所ができました。これは（五日市街道にある）吉祥寺消防署〈吉祥寺出張所〉で再建築するため、その間の仮建築です。この仮建築の説明会において、地元の住民の質問で、なぜ南町に消防署ができないのかという質問がありました。これに対し、南町は重大な場所で出来ればつくりたいが、〈その場所が〉外環の2計画となっておりできないので、とりあえず、仮設でつくらせてもらったということです。我々としては緑地も必要ですが、消防署も必要です。そういうことを考えた時に、外環関係の皆さんはどうお考えになるのかお聞きしたいと思います。[濱本構成員 第24回 p20]

行政（東京都）

- 51) 消防署のお話がありました。こちらはですね、あくまでもこの外環の2の計画線内に仮庁舎ができるという話は私ども伺っておりますが、仮庁舎と聞いておりまして、本庁舎、今、五日市街道のその八幡神宮の所にあるその本庁舎は解体されて新しい建物が建った後に、そちらに戻るといふふうに聞いておりますので、この地域の消防署というのはなくなるわけではないといふふうに聞いております。[東京都 安西 第24回 p25]

7-4-3. 交通

7-4-3-1. 外環計画の交通量予測

住民構成員

- 52) 高速道路が地下に入ったことで、それとともに地表部を走る道路の問題も解消したという受け止め方があったと思う。しかし、環状6号線と中央環状線との交通量の関係を見ると、地下部分よりも地上部の方が数倍の自動車が走っていると思われる。外環の1（本線）と2が平行することになると、これと同様のことが起こるのではないか。環状6号線と中央環状線との交通量の比の数値を開示して欲しい。[城戸構成員 第6回 p31-32]

行政（東京都）

- 53) 資料7-3「山手通り（環状6号線）と中央環状山手トンネルの交通量 東京都」をご覧ください。山手通り、これは都市計画道路名称で環状6号線ですが、山手通りと中央環状線山手トンネルの交通量でございます。この資料は、中央環状線の山手トンネルが首都高速の4号新宿線から同じく首都高速3号渋谷線までの区間が新たに開通した際に、開通前後の交通量の変化などについて、平成22年5月に国土交通省関東地方整備局、それから東京都建設局、それから首都高速道路株式会社の3者が合同で報道発表した資料から関係する部分を抜粋したものです。まず、山手トンネルが開通した後の交通量ですが、地上を通る山手通りの交通量は、国道20号と交差する初台交差点付近におきまして一日あたり約3万2千台、国道246号線と交差する大坂橋交差点付近におきましては約3万7千台となっております。同じく山手トンネル開通後の山手トンネルの交通量ですが、既に開通しておりました中野長者橋から西池袋の間におきましては、一日あたり約6万6千台となっております。新たに開通いたしました、富ヶ谷から初台南間におきましては、約4万台となっております。[東京都 安西 第7回 p3]

住民構成員

- 54) 車両の日中交通量が述べられていますが、首都高中央環状線の地上部の道路である山手通りに、一日4万台程度の車が走っていることからすると、過少であると思われます。外環本線の通す計画交通量は9万台から10万台となっていて、それに平行して走る地上部街路の日中交通量が1万8千台とか、1万1千台というのは、非現実的で考えられないということです。通行車両は、有料の本線よりも無料の地上部街路を選ぶのではないかと思います。

[城戸構成員 第22回 p31-32]

行政（東京都）

- 55) 首都高の中央環状線とその地上部の山手通りの交通量の関係をみると、外環と外環の地上部の交通量の関係からすると、地上部の1万台から1万8千台というのは少し過少なんじゃないかと、もう少し交通量あるのではないですかというご指摘かと思います。中央環状線が約8万台くらいの交通量が流れており、一方、一般道の山手通りは4万台位の交通量で、2対1くらいの比で車が流れている。一方、外環は10万台弱というところからすると外環の2の1万台から1万8千台って少し少ないんじゃないかというお話だと思います。それで、高速道路と一般道の交通量の比というのは必ずしも一定ではないというふうに考えています。例えば一般道の交通量は、主に路線が位置する場所の土地の利用状況によって大きく影響を受けると思います。例えば山手通りは新宿であるとか、渋谷であるとか池袋であるとか、人や物の動きが活発な所にございますので、当然その近くに位置する山手通りというのは交通量が多

なってきます。一方、ご当地の外環の地上部につきましては基本的には住宅街で、吉祥寺とか上石神井とかございますけれども、山手通りの場所よりも交通需要は少ないということからすれば、1万台から1万8千台というのは妥当な数字だというふうに我々考えております。

〔東京都 安西 第23回 p10-11〕

住民構成員

- 56) 類似した道路というものについて、似ているというのはどういうことなのかつかみにくいです。仮に似ているとしても、それならばこういう数字になるのかどうか、どうもはっきりしない。交通量の予測について、自動車専用道と一般道との交通量の比率は一定ではないということは、そうかもしれません。私が指摘したのは、自動車専用道は有料であり、一般道は無料となると、かなりの交通量が回ってくるのではないかとということなのです。その点はどうお考えでしょうか。

〔城戸構成員 第23回 p11〕

行政（東京都）

- 57) ここで類似路線というのは、道路の沿道の環境、例えば大気、あるいは騒音、振動というのは道路そのものから発生するものではなくて、そこを通る自動車の量と一定の関係があるだろうというところで、自動車を通る台数が似ていればその沿道の環境も概ね似ているのではないかと。あと、車線数も4車線の道路を引っ張ってくるのではなくて、外環の2であれば2車線相当かなと今、考えていますので、片側1車線ずつの2車線の道路で交通量が似ているところであれば、その沿道の大気であるとか騒音とか振動の状況というのは似てくるのではないかと、というところで類似路線を設定しました。もう1つ、高速道路と一般道だと有料と無料なんだから、そういう意味では、無料の地上部にもう少し車が走るのではないかとのご指摘かと思います。当然この交通量を推計する際には、高速道路の料金もしっかり加味した上で、それで車がどれくらい流れるかというシミュレーションをしています。ですので、外環は当然有料、地上部は無料という前提をおいた上でこういった交通量の推計結果になっていますので、1万台から1万8千台というのは、そういった意味でも妥当なのかなと思っています。〔東京都 安西 第23回 p11-12〕

住民構成員

- 58) 〈第23回議事録 P11-12 の都で外環の2の予測交通量と道路の関係で、〉市役所前の道路の話が出ましたけれども、これは稲荷通りと〈ほぼ〉同じ。車の量は市役所前の通り程度、だったら、あの道路で十分、何も家を潰してやる必要がない。緑は〈公園にも〉家に〈も〉あるのです。それが例として挙がっているのならば、〈都は〉つくる必要はございませんと云っていると思います。〔古谷構成員 第23回 p12〕

- 59) 都の係長の答えは、22mの方へ傾いている、22mを外環〈の2〉のモデルとして考えていると感じざるを得ないのです。緑の例として市役所前の中央通りが提示されましたが、古谷構成員からこれなら普通の道路で外環の2をなんでつくる必要があるのかとのコメントがありました。結局、道路をつくること自体が目的化しているという印象を持たざるを得ないです。

〔城戸構成員 第23回 p14-15〕

- 60) 自動車の予測について、交通量は幹線道路では増え、生活道路では減るというのは、常識的に考えられないことです。幹線道路で渋滞が起きるために生活道路が混んだはずなのに、生活道路の台数が少なくなって幹線道路の台数が増えるというのは論理が矛盾しています。東十一小路、宮本小路は絶対増えるはず。排出ガスの推移について、幹線道路は今でも渋滞状況です。しかも〈南北道路の〉台数が〈新設によって〉増えるという予測ならば、それは〈そのままの東西道路の〉渋滞となり、移動できるから排出ガスは少なくなると説明されたのは全く嘘ではないですか。コミュニティ破壊について、信号等の配慮を例として挙げられたが、〈大きなデメリットに

対してほんの少しのメリットで)、生活者の実感を取り入れた回答をして欲しいです。〈住宅街を破壊しておきながら〉信号機を取り付けて、〈デメリットが〉軽度になりましたということではないと思うのです。最後に、環境、緑化、防災、交通のどれもが良いというのは変だと思う。こっちが良ければ、あっちは悪いというものがあるといいはずです。

[古谷構成員 第23回 p18-19]

行政（武蔵野市）

- 61) 〈資料 14-4 に関して、〉都内の自動車利用が増加すると思われるというのは平成 17 年センサスによるものか確認させてください。また、生活道路への通過交通の流入の件ですが、地上部街路なしと言っているのは、本線整備された上での地上部街路なしの推計値ということか、同じように地上部街路なしとありという記載があるが、全て同じような取り扱いなのか確認させていただきたい。もう一点、宮本小路、東十一小路の交通量が外環の2に転換されるというのは、シミュレーションの結果なのかを確認させてください。[武蔵野市 山家 第23回 p26]

行政（東京都）

- 62) 将来交通量の推計値の元となるデータは、平成 17 年の道路交通センサスを元にした将来推計値が現在公表されている最新のものですので、それを用いています。
- 2 番目、例えば、資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」の 3-1 ページ、3-5 ページに示されているような交通量で平成 32 年とあるのは、高速道路の外環が整備されているという前提です。
- 3 番目、平成 32 年「地上部街路なし」とあるのは、高速道路の外環は整備されているが地上部には道路がない場合、平成 32 年「地上部街路あり」というのは、高速道路の外環と地上部街路の両方ともあるという前提で、交通シミュレーションした結果です。[東京都 安西 第23回 p27]

住民構成員

- 63) 東京都が示す交通量は、外環の本線との関係、外環の2の何の交通量なのか一寸不明で、外環の本線だけなのか、あるいは外環の2の交通量なのかこれについて明確じゃなかったと思いますのでもう一度確認したいと思います。②に現在の吉祥寺東町地域の外環の本線、外環の2の関連する道路の交通量の状況を東京都は把握されてるのかということなんですけれども、これは先ほど、原さんから質問ありましたけれども、特に生活道路というか、宮本小路だとかですね。いろいろありますけれども、今これは宮本小路の場合は五日市〈街道〉までなんです。それで、その後の南について五日市〈街道〉から井の頭〈通り〉、あるいは三鷹に出るというふうに車が流れているのか、その辺を明確に説明していただきたいと思います。将来人口が減少することは確実であり、交通量も減ることが明らかであるが、それでも新しい道路は必要か。

[濱本構成員 第24回 p19]

行政（東京都）

- 64) 資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」整備効果 3-5 ページをご覧ください。外環の2が仮に整備されたとなれば、宮本小路で交通量が6割減、稲荷通りで9割減と試算しておりまして、生活道路の安全性が大きく改善するものと考えております。
- 次に、交通量の根拠が分からないというご指摘をいただきました。「資料 14-4」3-1 ページをご覧ください。こちらに外環の2の将来交通量の予測値を示していますが、こちらは高速道路の外環は開通していることを前提にしています。また高速道路の外環の交通量とは別に推計しております。高速道路の方は10万台弱の交通量が見込まれていますが、外環の2につきましては平

成 32 年で 1 日 1 万台から 1 万 8 千台というふうに予測してございます。五日市街道とか吉祥寺通りと同程度と見込んでおります。

次に、この地域の現状の交通量を把握しているのかというお話をいただきました。資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版） 東京都」3-4 ページをご覧ください。これも南北方向が横方向ですけれども、こちらに 12 時間あたりの交通量、例えば宮本小路であれば 12 時間あたり 2 千 8 百台、吉祥寺通りでいけば 1 万台位の数字として、現状として捉えております。この交通の流れがどこからどこに行くのかという所までは、おさえきれってございません。

[東京都 安西 第 24 回 p24]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-4-3-2. 生活道路の交通量予測について

住民構成員

- 65) 〈生活道路の宮本小路の〉予測交通量はどのようなモデルを使って計算したのか。青梅街道インターチェンジは含めて計算されているのか。生活道路をどの程度までネットワークに入れているのか。[古谷構成員 第 19 回 p45]

行政（東京都）

- 66) 将来の交通量の推計の方法についてのご質問〈ですが、〉これは特に広く用いられている予測手法というものをを用いて計算したもので、道路のネットワークの考え方としましては、平成 32 年の時点でいけば、当然その外環も開通済みだという前提でやっておりますし、女子大通りとかそういった概成の道路につきましては、完成ではないけれども概成として、交通を捌けるものという前提で交通量を推計しています。それでこちらにお示ししている道路につきましては、1 時間のピークの時間に着目して、より細かな生活道路まで反映できるような交通の道路のネットワークを設定して推計したもので、そういった意味ではここにありますような美大通りとか宮本小路とか、皆様方が特に日常で使われている道路も、この道路のネットワークとして反映した形で交通量を推計しているということです。これも平成 32 年については高速道路の外環は開通済みという前提で行なっております。[東京都 安西 第 19 回 p46]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 67) 前回（第 19 回）議事録 43 ページで、都の係長の口頭の交通量の予測の（モデル）道路ネットワークは、どういう前提になっているのかという質問をしました。それについてもテクニカルなことは何も答えていないので、しっかり答えを頂きたい。[古谷構成員 第 20 回 p5]
- 68) 吉祥寺東コミュニティ協議会から参加しています。濱本構成員の意見の通り、吉祥寺通りの武蔵野以北を放っておいて、なぜやるのか。ここをつくって、なお、交通（容）量が足りないなら、外環の 2 の検討も考えられるが、吉祥寺通りの武蔵野以北を放っておいて、外環の 2 を検討していることに矛盾感があります。[原構成員 第 20 回 p16]
- 69) 東京都の都市整備局と道路局、区という縦割り行政が問題ではないでしょうか。道路はネットワークなのだから、その縦割りを破ってやることをやるのが本当の道路行政ではないでしょうか。片方は放っておいて、片方の外環の 2 を進めようとするのは、ネットワークとしてまちがっています。八幡さまの前から中央線のガードまでは、日曜日は車が渋滞しているのに、交通量の将来

予測はさらに数倍になっていて、道路容量を突破する予測が出ています。女子大通りや宮本小路にも車が集まると予測されており、この対策は武蔵野市で考えないと大変なことになると思います。〔古谷構成員 第20回 p16〕

- 70) 〈資料 14-4 の幹線道路だけの予想図と生活道路をネットワークに入れた〉将来予想図では、〈前者は幹線道路が〉混みますよって言う予想なんです。その代わり、生活道路の交通量はこんなに空きますよということなんです。ですけど、〈武蔵野では東西道路は〉ここまで玉突き状態、それを上手く分配するような計算しかやっていない。それで〈生活道路予測は〉どうも別のネットワークを使った計算をしているという気がしてしょうがありません。〈つまり、前者の答えがこうだから、後者の答えがこうであるという科学的論理一貫性がないのです。〉まさにいい加減な図です。（この箇所は説明に写真図を用いているので、言葉が不足し、そのための説明を補っている。）〔古谷構成員 第20回 p41-42〕

行政（武蔵野市）

- 71) 1 番目、〈資料 14-4 における〉将来の交通需要について、例えば概ね井の頭通りから女子大通りまで、平成 32 年と 62 年を比べてみますと、平成 62 年は平成 32 年の半分というようなところも示されています。これらの交通推計の前提となる将来交通量や将来人口の推移、自動車利用見通しについて示してほしいです。2 番目、生活道路の安全性向上について、平成 32 年の外環地上部街路なしとありの比較がされていますが、現況の交通量と比較して増加するのか、減少するのかについて示してほしいです。東十一小路について、夕方ピーク時の交通量の推計があるのでしたら示していただきたいです。女子大通りについては、現況より減少するところも見受けられますが、吉祥寺通りは、現況よりも多い交通量が示されています。これらの道路は、交通量が比較的多く渋滞も発生していると捉えており、交通量増加に伴って更なる渋滞の発生あるいは生活道路への通過交通の流入の可能性もあるのではないかと心配しています。そういった点から、宮本小路や東十一小路の交通量が減少するような理由を示してほしいです。宮本小路、稲荷通りの事故率が都全体の 1.7 倍から 2 倍と記載されています。例えば宮本小路については、12 時間で 2,000 台以上と、通常的生活道路の 4 倍以上の交通量があることから考え、同じリスクはそれほど高くないのではないかと捉えています。事故率が高いという根拠を示してほしいです。

〔武蔵野市 山家 第22回 p36-37〕

行政（東京都）

- 72) 自動車交通量の将来推計の前提となる将来人口の推移、自動車利用の見通しにつきまして、将来交通量は、人口や GDP、乗用車の保有台数等を決定要因として国が作成したものを利用しています。都内での自動車利用は当分増加傾向で、人口もまだ東京都では増加している段階で、2020 年をピークに減少していくと見込まれています。武蔵野市は平成 26 年では 14 万人ですが、2020 年にはそれが 14 万 3 千人に増加、その後も微増で推移すると予測されています。2 番目の現況の交通量と比較した将来の変動については、資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）」のデータについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都の 3-5 ページに示すとおり、平成 32 年で、地上部街路なしの場合、現況より減るという予測が出ており、さらに地上部街路があれば生活道路の交通が地上部街路に転換するので、生活道路では交通量が減るという予測になっています。

3 番目、東十一小路の夕方ピーク時の交通量のデータ、変動があれば示してほしいということですが、交通量調査を行う際、近くの道路のピークの状況を調べたところ、夕方よりも朝の方が交通量が多かったので、朝ピークのみ計測しています。夕方ピークについては計測していません。4 番目は宮本小路や東十一小路の交通量が減少する理由を示してほしいというご質問です。資料 14-4 の 3-5 に示すとおり、幹線道路は現況より増えているところも減っているところもある

という結果です。一方で生活道路については、3-5 ページに示すように、地上部街路ができれば、宮本小路や東十一小路を走っている車が地上部街路を走るようになりますので、宮本小路や東十一小路の交通量は減少するという結果です。最後に、宮本小路や稲荷通りの事故率が都全体より高いとされている根拠を示してほしいということについてですが、事故率は、自動車の交通量の多さを分母とし、交通事故件数を分子として計算しており、数字が大きいほど事故が起りやすいというデータです。稲荷通りの事故率は都の生活道路の平均値と比べて 1.7 倍、宮本小路は 2 倍。宮本小路は 12 時間あたり 3 千台という車が流れており、幹線道路である吉祥寺通りは 12 時間 1 万台という約 3 割に相当する車が流れ込んでいる状況です。車が沢山流れてくることによって、事故率も高まっている状況が見受けられるものと思っております。

[東京都 安西 第 23 回 p25-26]

住民構成員

- 73) 幹線道路の車が増えて生活道路に流れ込まないのか。計算してきちんと出したというが、インプットデータと計算の前提条件が絶対違うと思うので、幹線道路〈のみ〉に関しては増える車がどう幹線道路に入り込むかを割り振ればいいが、生活道路は〈その〉計算モデルの中からは抜けているから、そのネットワークの計算から出せないはずだ。

〈生活道路に使ったモデルはこのモデルとは別のモデルを使いますから、前者がこうだから、後者がこうなるという論理的一貫性はありません。〉2 つが一貫していないのです。インプットとモデルの前提条件は何ですか。[古谷構成員 第 23 回 p27]

行政（東京都）

- 74) 例えば資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」の 3-1 ページ、3-2 ページ、こちらでやっている将来交通量というのは、宮本小路であるとか東十一小路といった道路は見込まずに幹線道路に流れる交通を推計しております。環境アセスメントで一般的にやっている推計の仕方でございます。将来の交通量は、最新の調査を元にしたものを使っております。この結果ですと、皆さんご懸念の生活道路に流れてくる車はどうなるのかというところが、見えづらいと我々も思いまして、なかなかここまで踏み込んで調査することはないのですが、生活道路をくまなく調査させていただきまして、生活道路も道路ネットワークとして見込んで、将来の交通量を予測してみたのが資料 14-4 の 3-5 ページです。3-5 ページでどうして減るのかという、これは極めて単純な話でして、今、縦方向に流れている宮本小路、東十一小路の車が、新しくできる外環の 2 に転換すれば宮本小路、東十一小路の車が減ると、それだけの話です。数字的にどれくらい減るのかいうのを予測してみると、こんなオーダーで減ってくるということです。

[東京都 安西 第 23 回 p28]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 75) 〈それぞれのデータは互いに関連はあるが〉実際に違った〈別々のネットワーク計算〉モデルでやっているということで、〈一方が増加するから、他方は減るという〉一貫性がないのですよね。例えば、東十一小路、夜はタクシーが多いのにわざわざ外環の 2 を通って走りますか。朝は工事の車が多いが、今のモデルには入っていない。全くナンセンスなデータで予測になっていないのですよ。[古谷構成員 第 23 回 p28-29]

- 76) そういう意味では、正しいデータを出してこれが正しいなら根拠を示してください。少なくともそこで計算のモデルをしっかりと私たちに出示してください。それは下請けに任せてあるからというのでは信用にはなりません。何も正しい結果ではありません。私もそういう意味では専門の立場

からだって変だと言っているのです。[古谷構成員 第23回 p29]

- 77) 〈都知事代理の〉長谷川さんの大深度適用申請公聴会の外環計画の地下化の理由説明で、大気、振動、既存の道路の改善や、生活道路の問題〈について〉、科学的に間違っただけのモデルによる予測を平気でそこでお出しになる。論理的な一貫性がないデータは、科学的に信用できない。〈使われているモデルやインプットデータの〉前提の説明もないデータが出てくるというのは、科学的ではない。[古谷構成員 第24回 p29-30]

行政（東京都）

- 78) 交通量の推計で、2つのパターンでやっていると私からお答えしまして、それが一貫性がないというお話だと思います。

資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都」の3-2 ページをご覧ください。

一般的に、我々交通量を予測する際には、こういった吉祥寺通りとか井草通り、青梅街道、五日市街道、井の頭通りといったような自動車が流れるのに適した道路を道路ネットワークとして考え、それで将来の交通需要がどれくらいということを見込んだ上で、こういった道路ネットワークにどれくらいの交通量が流れるだろうかということで行います。これが、環境アセスメントでも一般的に用いられている手法です。こういった推計では、非常に幅員の狭いような生活道路をとりこんで、なかなか上手く交通の流れを再現することが正直難しいというのが現状です。

ただ、皆さんが、ご指摘され、不安に思われるのは、やはり宮本小路とか東十一小路の生活道路の抜け道化と、我々も認識しております。そのため、その生活道路、より細かい道路のレベルではどうなるかということ、我々、この辺りの交通量を隈なく調査しました。通常、なかなかそういったところまでできないのですけれども、今回やってみようということで、ここだけの交通量調査を詳細に行いまして、こういった交通の流れになるかということ、先程の交通量推計とは別に行いました。ですので、先程から説明したのが、一般な交通量の予測のやり方で、今回この地域の方々のご懸念等も踏まえまして、ここを取り出して、より詳細に行ったというところで考えています。

同じモデルでないので一貫してないからおかしいというご指摘かもしれませんが、それは用途に従って、もう少し広域的で見た交通量の推計と、この地域で見た交通量の推計を分けて行ったということですので、科学的ではないということではないと思っております。

[東京都 安西 第24回 p30-31]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

司会

- 79) この会は、話し合いの会ということで、何かを判断したり、決定していくことという会ではないというのが前提とされています。いろいろな意見が出ていますけれども、ここで出てきた意見というのは、大変大事なもののなので、例えばもう少しきちっとしたデータを出しなさいよとか、そういう問題をですね、これ、いい悪いと言っても大変申し訳ないのですけれども、結論出る話じゃない。これから後につなげるための話し合いですので、〈主催者は〉そういうものをきちっと聴いて、これからの姿勢をきちっとしていくというところで、よろしくお願いしたいと思います。

[司会 渡邊 第24回 p31]

住民構成員

- 80) 私達は、これから先をどうしていくかという態度を聞きたいのです。例えば大きなネットワークでやった場合に生活道路を完全におろそかにしています。幹線道路に入った車の生活道路への流入は計算できていません。全部幹線道路に入っているの、幹線道路は増えているように見える。

その中には生活道路に流入しているもの、生活道路から入ってくるものがありますが、それが消えています。生活道路の狭いところでやったと言われるが、前提条件を私達は知らない、前提条件のインプットデータでいくらでも勝手なことができ、それがあある意味ではデータをごまかす一番いい手なのです。しかも生活道路〈交通〉自体が、どんどん増えている。それが他の道路に入り込む。ここでは、少なくなりますよと平気な顔で言えることがわからないのです。

〔古谷構成員 第24回 p31〕

- 81) 専門的な知識はないですが、この会で私たちがいる意味は、地域で暮らしている者の皮膚感覚というか、具体的に感じている事実をすりあわせながら修正していくモデルが、本当のモデルになる過程だと思っています。地元住民にとっては、朝の宮本小路、夕方の東十一小路であり、朝の東十一小路なんか全く調査する必要はない。来る時は宮本小路を通過して南へ行き、帰りは一本西のうぐいす小路を通過して直進して、東十一小路を通過して練馬の方に入っていくというのが車の主な流れですから、小さい車が圧倒的に多く、何処から来て何処へ行くのか、ずっと私たちも気にしていました。勘としてはより西の方へ行くように捉えていました。それを、成蹊大学の稲垣ゼミというところが吉祥寺プロジェクトとして、車のナンバーで追跡するという調査をしているはずなので、是非参考にして下さい。〔原構成員 第24回 p32〕

7-4-3-3. 都市計画道路ネットワークについて

住民構成員

- 82) 過去の会議のこういうところでこう書いてありますよって、議事録を出していただきいいんですよ。〔古谷構成員 第19回 p33〕
- 83) ネットワークという抽象的なお話を聞いているのではなくて、具体的な図面で示して欲しいです。〔河田構成員 第19回 p34〕
- 84) 道路網というのを英語にすると道路ネットワークというふうに、それから何年か、十何年か経った頃は、使い始めているということは分かりました。〔西村構成員 第23回 p24〕

行政（東京都）

- 85) 〈外環の地上部街路（外環の2）が、〉都市計画道路のネットワーク〈であるなら、どこに記載されているのか〉というところでございますけれど、この話し合いの会におきまして、資料4-5「外環の2に関する都市計画審議会について 東京都」の中で、外環の2に関する都市計画審議会という資料、以前にもご提示させていただいていると思います。その中で、当時の都市計画地方審議会の中で、外環の地上部の街路を含む（昭和41年）当時の計画決定の経緯ということで、「その環状6号線の外側および三鷹市や武蔵野市の一部につきまして、能率的かつ経済的な街路網を検討し、首都の機能の維持増進に資するものであるというふうに説明している」というところがございます。ですので、その街路網の一部として、外環の地上部の街路、外環の2、外郭環状線の2については位置付けられておりますので、都市計画道路ネットワークの一部ということで、これまでご説明させていただいているところでございます。〔東京都 安西 第19回 p33〕

住民構成員

- 86) 外環の2は図面でもわかるように、道路のない所に家を立ち退かせて道路をつくろうとしている。あれだけ密集している住宅地を壊して道路をつくって、きれいな絵ができて、犠牲になるものが何十倍にもなる。例えば、平行する道路を拡幅して交通量を確保する方が、コストも安く、効率もよくできるのではないのでしょうか。行政は他の選択肢との比較を考える必要があるのではないのでしょうか。〔河田構成員 第20回 p24〕

行政（東京都）

87) 都市計画道路の考え方を聞きたいとのことですので、ご説明させていただきます。

都市計画道路は、車道と分離して歩道を設置しますので安全な歩行空間も当然確保されていきます。また、延焼遮断をする機能がありますので、道路を適切に配置する、ネットワークを形成していくことによって、震災時に火災が燃え広がりにくくなるというふうに考えております。このように都市計画道路は交通だけでなく防災とか多様な機能がございまして、ネットワークが形成されることにより道路の機能というのは発揮されるということで考えております。

ですので、〈例えば〉補助 135 号線があれば外環の 2 がいらなないといった視点ではなくて一定の間隔で計画されているというところがございます、全体の都市計画道路網の中で、その必要性をこれまで検証してきているというところがございます。[東京都 安西 第 20 回 p25-26]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-4-3-4. 東西幹線道路と生活道路への自動車の侵入

住民構成員

88) 新しい道路ができるといいことがあるのではないかと、自転車レーンのこと、車の分散もですけど、車は一体どこに向かうのでしょうか。日曜日の混雑する車はみんな吉祥寺に来る車です。縦（南北）の道の交通が増えれば、女子大通り、五日市街道、井の頭通りの交通量が増えるけど、あそこはもう、満杯じゃないですか。なんか、その辺りが非常に矛盾を感じております。

[原構成員 第 23 回 p32]

89) 前回、交通問題だけが、都の主張される整備効果に関係するのではないかと申し上げました。地上部街路ができて、車の多くは吉祥寺駅か、西荻窪の駅に向かうと思われるので、そこで右折か左折するしかありません。五日市街道も井の頭通りも歩道が貧弱で自転車で通るのが大変です。自転車が西荻や吉祥寺に向かえば駐輪場がなく、走る歩道が狭いという新たな問題があり、本線の意味は分かるが、地上部街路は何のための道路なのか分かりにくい。宮本小路、北宮本小路、東十一小路で事故は年間何十件とありますが、自転車がらみがほとんど（北宮本小路の事故は女子大通りとの交差点での事故が大半）です。何故地上部街路が困っているかといえば、渋滞ないしは信号がイヤだということで新しい道が見つかると思われれば、抜け道化していくわけです。計画されている道路の東西に広がる住宅地の道路は、信号も歩道も設置する幅がなく、通学路でさえガードレールを設置できず白い線を引いただけなのです。その通学路へ新しい車の流れが広がってくる可能性を非常に恐れています。新たなマイナスを生じさせる可能性を示していただき、それでも必要という理由があるならば、その必要性に基づく道路計画として出すべきではないかと思ひます。[原構成員 第 24 回 p6]

90) 幹線道路である五日市街道や、女子大通り、吉祥寺通りが概成（道路）のままで放置されている中で、新しい道路が出来たら全部解決するという提案には、疑いの目を持っています。地域で車の数のカウントや、市に一週間の 24 時間（交通量）調査の依頼の結果（平成 17 年 4 月 7 日）、実感的に考えるようになったことです。大きな計画における交通の流れと、実際に住宅地の中に車が自由に入っていく交通の流れでは、何か違うのではないかと調査結果があり、取り組み結果の実感として、この計画に対して非常に懸念しています。[原構成員 第 24 回 p6]

行政（東京都）

91) 生活道路の抜け道の問題です。

抜け道化の原因、生活道路に車が通る理由としては、3km 位にわたって南北の道路がないと、本来通るべき幹線道路が未完成で容量不足というのは一つの要因だと思います。一方でご指摘にあった通り、仮に南北の道路をつくったとしても、信号を嫌う車などが生活道路に入ってくるといふご懸念もあると思います。確かに、道路をつくれば全て解決するという訳ではないと思いますが、やはり生活道路が抜け道化になっている大きな要因としては、幹線道路が足りてないことで、それに伴う抜け道化は当然考えていかなければいけないと思います。東西の道路が新たに抜け道になるのではないかというご不安だと思いますけども、そういったものも当然合わせて抜け道にならないように、つまり、我々としても、生活道路の抜け道化というのをどうやったら解決できるかという同じ思いで道路行政としても考えていますので、南北の道路というのはそれに資するでしょうし、それに伴って生活道路に新たな抜け道化というのが生じないように当然やらなくてはいけないと思っております。[東京都 安西 第 24 回 p9]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

92) 私の場合はほとんど五日市街道を使って毎日のように車を使って生活をしています。このまちは東西に長い地形です。そこに井の頭通り、五日市街道、女子大通り、これが今の時点で満杯です。ここへ南北の道路が入ってきたらどうなるのか。今の時点でこの3本の東西の道路を拡幅する可能性はありません。希望はしていますけど、だからそこへ混雑する南北の道路をつくる必要はない。[佐薙構成員 第 24 回 p10]

93) 東西の道をそのままに、そこ（外環の2）に流し込む車を遠くから呼び寄せるということになります。井の頭通りと女子大通り、五日市街道はますます動きが取れず、それが拡がり外環の2まで動きが取れなくなるのです。外環の2の大きな謳い文句は、生活道路の交通量の減少だったはずですが、それが武蔵野市では〈本線青梅街道インターからと合わせて〉逆にみんな流し込む結果となる。それについて私たちが主張しても、そちら側はいつでもこういう計画ですと答え、私たちの主張を入れた話し合いになりません。[古谷構成員 第 24 回 p10-11]

7-4-4. 暮らし

7-4-4-1. 暮らし

(1) 建築制限に関して

住民構成員

94) 平成 19 年に都市計画が変更をして大深度化したが、外環の2があるために建物が制限されている。何のために都市計画変更したのですか。[濱本構成員 第 15 回 p30-31]

参考 15：「外環ジャーナル No. 12（平成 15 年 7 月 国土交通省）」より

〈基本認識〉

(1) 原点について

外環の計画については、これまでの経緯を十分に踏まえて、実質的には、現在の都市計画を棚上げにし昭和 41 年都市計画決定以前の原点に立ち戻って、計画の必要性から議論をする。

『PI 外環沿線協議会中間とりまとめ 平成 15 年 6 月』

行政（東京都）

- 95) 平成 19 年に外環本線を地下方式に変更（しましたが、）東八道路より北の区間は、外環の2の都市計画制限により、容易に移転除却できる構造物に限り建築が許可されることとなります。このため、都としましては、外環の2の必要性やあり方などについて広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていきたいと考えております。

〔東京都 安西 第 16 回 p8〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 96) 私（濱本構成員）の質問（現在、計画変更決定の事業化が始まれば、大深度地下が確定した法の立体構造の範囲の決定により、現在の地上部には法制限の解除のもとに、地下1階から地上3階までの堅固な建物が建てられることとなりますが、外環の2がそのままであると改正法は生きません。どう考えているのでしょうか（濱本構成員 第 14 回 p29））に対する都の回答がありません。平成 19 年度の都市計画変更に対して、外環の2が妨げになることをどう捉えているのか。そのことについては答弁されておられません。そのためにも外環の2の妨げということ、新しい平成 19 年度の都市計画変更の立体の範囲との関係もあると思う。そのことについて東京都、国はどう考えているのかお聞きしたい。外環本線が大深度地下に決定しても、建物は制限が解除されないために、約 47 年間我慢し、苦労してきた者に対しては精神的にも大きく、これからも続くことはとても容認できません。〔濱本構成員 第 17 回 p7〕

行政（東京都）

- 97) 今回、大深度で本線をやるにしても、確かに、外環の2があることによって、外環の2の都市計画道路の建築制限はかかります。というか、方針をどうするかを決めない限りは建築制限がかかることとなりますので、そういった意味で、この場でも必要性等を含めて議論をさせていただいておりますが、そういった議論をした上で我々としては都市計画の方針を決めたいと考えていますので、なるべく早くこの場での議論というものをまとめ上げていきたいと考えております。放っておくのが一番無責任だと思っていますので、この地域の外環の2というのはどういう方向にしたらいいのかということをしっかり議論した上で結論を出すことが一番先決かなと考えています。〔東京都 佐久間 第 17 回 p15〕

(2) 生活再建に関して

住民構成員

- 98) 計画線の上に住んでいるが、ここで暮らしたいと思っているので、生活していきたいという場所を奪われるのは、本当に嫌です。この計画には、きっぱりと反対です。〔黒木構成員 第6回 p31〕
- 99) 生活環境や産業部門などの色々な面からのメリット・デメリットの議論がなされていない。黒木構成員が提案した〈東日本大震災に関する〉緊急動議は、きちんと議論すべきだと思う。〔糸井構成員 第8回 p12〕
- 100) 道路の公益性と公共性について十分に吟味する必要があると思います。この点は、都側が用意している必要性データなどを見て後日議論することになるのでしょうか、既に〈第〉12 回〈会議〉で提示された資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版） 東京都」を見ると、確かにそこで述べられているような課題があることは否定できないにしても、それらを接地式道路一つで解決できるとは到底思えないばかりか、道路はかえって状況を悪化させるだけのよ

うに思われるところもあります。例えば、道路がつくられれば、地域の樹林も市民農園もつぶされてしまう。これが地域環境の改善につながるというのは、到底受け入れられない説明であり、この道路の公益性には疑念が残るというわけです。[城戸構成員 第16回 p24-25]

- 101) 苗木畑公園の鉄塔について一切触れられていませんが、鉄塔を移動すると近隣の土地が下がったりということもあるので、今後課題として挙げてほしい。[黒木構成員 第18回 p34]

行政（東京都）

- 102) まだ具体的設計をしていないので、一般的なことで言えば、当然道路をつくる上で支障になれば鉄塔の移設とかも検討していく形になると思います。これは一般的な話です。まだそこまで全然いいっていません。ただ、鉄塔があるのは十分承知しています。[東京都 佐久間 第18回 p35]

住民構成員

- 103) 練馬区の1kmについて何年か前に議論したときは、33号〈線〉から南は一切関係ないという話だった。練馬区で道路を望んでいるということだが、武蔵野市で道路は必要ないと反対している。練馬と同じような気持ちで、この地域を進めると大きな間違いである。また、権限、補償について、本線とあわせて大きな問題である。事業者は、憲法を理解して適正な補償を行わなければ、公共事業をやる資格はない。憲法で個人の財産が守られているのだから、補償が一番重要。古谷さんの言われているように22mにして、残りの18mはどうするのか。地域の人の協力を得なければ公共事業はできない。[佐薙構成員 第19回 p20-21]
- 104) 補償の問題は、公共事業をやる場合には、近傍類似に従前と同等以上の土地を安心して求めて、安心して移転できることが大前提になるので、それを頭に入れて問題を認識してもらいたい。
[佐薙構成員 第19回 p46]
- 105) 大深度地下化で地上部は法律上、補償の対象にはならないが、不動産では嫌悪施設であり、地価の減価要素となる。[佐薙構成員 第19回 p48]
- 106) 〈練馬区の〉道路が22mになったことで、敷地が分断される家が見られますが、補償に対してはどういう考え方でしょうか。[黒木構成員 第20回 p35]

行政（東京都）

- 107) 補償については、かなり個別具体です。それぞれの家の形状、形、そういったものによって土地の用地取得にかかわる補償というのは、一つの例での説明はなかなかできません。そのため、例えば、こんな絵だったらどうなるのというのを聞いていただければ、過去の事例でこんな形が考えられますというご説明は、個別にできるかなと思います。[東京都 武田 第20回 p35-36]

住民構成員

- 108) 外環の計画が高架方式から大深度地下に移ったが、高架と同じような用地買収して、開削工法で上を道路にすれば解決することが、国が先にシールドになって後追いで外環の2のことをやっているのではスムーズにいかない、話が矛盾していると思います。国と東京都が連絡協議会で話していることに大きな原因があると思いますので、この経緯からもう少し分かるように教えてもらいたいと思います。残地補償や残借地をどうするのか、話が先に進めば、いろいろと細かい話が出てくると思います。[佐薙構成員 第20回 p37・38]
- 109) 住環境の悪化に対しては、もし地上部街路ができてしまうと、一種住宅専用地域のままでおくのは非常に困難になるだろう。商業地域化して高層建築物がどんどん建つようになってしまい、住民はいいようになさいといわれているようなもので、なかなかそうはいかないのではないかと危惧いたします。[城戸構成員 第22回 p32-33]

7-4-4-2. 生活道路の安全性について

住民構成員

110) 〈資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版） 東京都」の〉2-12 ページで、武蔵野市の東町、南町は道路が狭い。これは道路の率が多いということですがけれども、いわば方形の状態で十字路が沢山入っている狭い道ほど、かえって子供に安全だし、自動車も来ないと思っている。しかも東西と南北の道を選べるんです。高い建物がないから、庭があって、震災の時にも、家が倒れても道路を塞ぐことはほとんどありません。大きな道だと自動車がかえってつまってしまう。〈危険性を〉狭い道の率ということだけで計算するのはナンセンスです。

[古谷構成員 第 14 回 p14]

参考 16：武蔵野市の狭あい道路率について

[資料 12-7 第 12 回話し合いの会 東京都]

■武蔵野市の狭あい道路率

武蔵野市内の狭あい道路率は下表の通りとなっています。地上部街路周辺地域の吉祥寺東町、吉祥寺南町の狭あい道路率は 38.2%、28.0%となっています。

幅員が狭い場合には、被災時には建物倒壊による道路の閉塞等で通行できなくなる可能性があります。（次頁参照）

※狭あい道路とは、原則として幅員が 4m 未満の道路のことです



出典：「武蔵野市地域生活環境指標」平成 21 年

111) 〈資料 12-7 の〉4-6 ページの通学路の問題ですが、住民としては、上記のような通りがあること自体が、かえって吉祥寺、武蔵野の安全性が高いことです。[古谷構成員 第 14 回 p14]

行政（東京都）

112) 〈資料 12-7 の〉4-5 頁に関して、安全な歩行空間というのは、〈道路幅員が〉狭いほうが安全で、吉祥寺通りや井の頭通りのほうが危険ではないかというようなご指摘を頂いたと思います。しかし、我々としては、〈吉祥寺通りや井の頭通りのように〉歩道と車道を分離することとは非常に重要なことだと思っておりますので、このような資料にさせていただいているということです。[東京都 安西 第 14 回 p18]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 113) 私は狭い道路の方が危なくないという古谷構成員と同じことを申し上げているのでなく、資料 12-7 では東西道路は歩道が設置されている道路があって、より安全だとなっているが、実際は傘をさして通れないくらい歩道が狭いのが現状です。現場の認識とは違うという点を指摘しました。〔西村構成員 第 14 回 p21〕

7-4-4-3. 公共交通

住民構成員

- 114) 公共交通の連帯強化について、簡単にいうとムーバスのことです。外環の2がなくても、路線バスの運行はスムーズで、路線バスよりも鉄道の南北道路を検討していただきたい。ムーバスについては、外環の2とは次元が違います。なぜ武蔵野市が全国に先駆けてムーバスをつくったかよく勉強していただき、なぜ外環の2が必要なのかを答弁していただきたい。

〔濱本構成員 第 24 回 p20〕

行政（東京都）

- 115) 公共交通、ムーバスの関連で、ムーバスは外環の2とは全く次元の違う話だというご指摘です。私ども、公共交通の連携強化ということで資料をつくらせていただいた背景には、まず、資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版） 東京都」の 4-2 ページをご覧くださいのですが、この地域、杉並区間もそうですけれども、こういった歩道も設置されていないような道路に路線バスが入り混んでいるような状況があると思っています。続きまして資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」の 4-5 ページをご覧ください。武蔵野市の地図ですけれども赤、青といった色塗りされている地域は、バスの利用が不便な地域ということで、こういった地域があります。これをムーバスで補完しています。住宅地内もくまなくこういった空白地域をなるべく減らすためにムーバスが導入されたものと、少しですが勉強させていただきました。仮に、外環の2ができて、路線バスが運行できるようになれば、公共交通の利便性というものは、こういった色塗りされている地域というのが、少しでも減るのではないかと考えております。

〔東京都 安西 第 24 回 p24-25〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-4-4-4. コミュニティ

(1) コミュニティ項目の必要性

住民構成員

- 116) 全体の問題として武蔵野市もおっしゃったけれども、コミュニティの分断ということがデータでは一切入っていない。そのことは住民に対するアンケートとかしっかり取ってやらなければ数値として出せません。このような状況で評価し、計画を決定するということは、アセスメントを欠いている状態ではないか。〔古谷構成員 第 14 回 p15〕

行政（東京都）

- 117) コミュニティの分断といった負の影響についてどう考えているのかとご指摘をいただいたと思います。これについては、第 10 回の資料 10-6「地上部街路整備による影響データについて（武蔵野市版） 東京都」の中でコミュニティの分断、学区の分断についての影響、それに対してどう考えたらよいのかというところを資料として取りまとめさせていただいています。

[東京都 安西 第 14 回 p18]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 118) 資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」の「はじめに」の検討の視点の「暮らし」の中にまちづくりへの支援という項目には、特に書き込みはなかったですけど、本来だったらここで問題のある点だけを書き込んでいたのではないかなと思うんです。現状についての認識ならば、東町南町の市と住民の街づくりの努力にもお考えを及ぼしていただけたらと思います。[西村構成員 第 14 回 p21]
- 119) 一番大事なことですが、外環本線はなぜ地下（大深度）で計画しなければならなかったのか、外環計画が 40m 幅員でやるとすれば、町が分断されるということになると、結局まちが分断されます。そのことについて東京都はどのようにお考えですか。[濱本構成員 第 15 回 p29]

行政（東京都）

- 120) 外環本線を地下方式に計画変更した理由は、沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするため、構造を嵩上げ式、高架式のことですけれども、嵩上げ式から地下式に都市計画変更しました。[東京都 安西 第 16 回 p7]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 121) 東京都が出している資料は、道路さえあればすべてが解決するような言い方をするけれども、それは短絡的過ぎるのではないかと思います。例えば、ハード対策というのは限界があるもので、例えば大震災のときにいくら道路をつくったとしても、五日市街道が渋滞し、消防署から消防車が来なかったら、何の意味もないのではないかなと思っています。〈南町は消防車が五日市街道経由でないと来れない。〉それよりも、住民同士が日ごろから関係を持てるような関わりを持てる地域社会をつくるというか、そういうことに対して力を注ぐことの方が重要です。外環の 2 ができると、コミュニティが分断されてしまって、地域が壊れる可能性が高いということになりますので、消防団など自主防災活動なども弱体化し、住民にとって危険度が増すのではないかなと思っています。結論として、外環の 2 をつくることについては、住民にとってダメージが大きくて、とても納得できるものではありません。そのため、武蔵野地域への外環の 2 計画は白紙に戻してもらって、もし、つくりたいのであれば、改めて住民にこういう道路をつくりたいという提案をして進めて欲しいと思います。[黒木構成員 第 16 回 p35]
- 122) 平成 17 年パンフレット〈有識者提言〉に関し、〈道路名称について〉地域住民に誤解を招きかねない結果となってしまったと〈第 16 回議事録 p.5 に〉書いてある。平成 17 年から 8 年が経過しているのに、〈その間行政担当者以外は PI 会議協定の理解のずれについて〉のこの会議だけでお詫びだけで済ませていいのか。この誤解は、住民に「外環本線地下化に伴い地上部街路も取りやめになった」と思わせた。それが平成 17 年の「検討の進め方」のパンフレット発表のときになって初めて断面図の違いに住民が不審に思い始めた。その間は外環地下化への変更が地域コミュニティの破壊を避ける目的であることに疑問を抱きませんでした。平成 17 年から既に 8 年が経過しているのに、今になってこの会議だけでお詫びだけで済ませていいのでしょ

うか。一旦、この計画を取り下げて新しい必要性に応じる新計画を提案すべきではないでしょうか。[古谷構成員 第17回 p8-9]

行政（東京都）

123) 「一旦この計画を取り下げ、新計画を提案すべきではないのか」ということについては、都としては、外環の地上部街路の必要性やあり方などについて現在検討を進めている段階ということでございますので、無条件に廃止するということではできません。この話し合いの会などを通じて広くご意見をお伺いしながら、外環の2の都市計画に関する都の方針を取りまとめていきたいと考えております。また、その次第5（これまで提出された資料④〈必要性整備(整備効果)データの説明〉、⑤〈必要性(影響)データの説明〉、⑥〈第14回話し合いの会における東京都及び国土交通省の回答に対する意見〉について）などにおいて必要性を検討するためのデータを取りまとめておりますので、必要性やあり方などについて皆様からのご意見をお聴きしたいと思っております。[東京都 安西 第17回 p20-21]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

124) 第1問は、「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」（地下構造）公表の④住宅・地域コミュニティを維持する場合は、その後、いつどのような理由でなくなったのか。住宅・地域コミュニティの維持が第一の目的だったはずなのが、どこを見ても見つからない。

[古谷構成員 第22回 p12]

行政（東京都）

125) 「計画のたたき台」で記載の「住宅・地域コミュニティを維持する場合」がなくなったのではないかということですが、三つの基軸の中で皆さんのご意見を聴いていきたいと話をさせていただきました。廃止を含めてという言葉以外の部分で、代替路線を見つけて廃止という言葉があり、それは一つの基軸として、ある程度絞り込みをした上で話し合いをした方がやりやすいということでそうしています。つまり廃止がなくなったわけではありません。練馬区以外については、まだ結論が出ていないとご理解いただきたい。[東京都 武田 第22回 p15]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

126) 第5問、「地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり、必要な部分は整備することとなる」〈(PI会議確認事項)〉とあるが、本会で議論している地上部街路のことでしょうか。すでに区画街路でしかない状態ですが、「地元の意向を踏まえて」〈(PI会議確認事項)〉、街路としての機能は①環境②防災③交通④暮らししかないのは何故でしょう。⑤としてコミュニティの保全としての機能というのが何故ないのか。

[古谷構成員 第22回 p13-14]

行政（東京都）

127) 外環ジャーナル12号の項目ということで、コミュニティの保全という機能がないのではなかろうかということでございます。4つの項目で「環境・防災・交通・暮らし」と言うものを表記させていただきました。大分類の下にですね、その中の暮らしの項目の中にですね、コミュニティということを入れてございまして、決して我々はそれをないがしろにしているつもりではございません。ただ、この部分の出だしの時の表でしたので、なかなかご説明をうまくできなかったと

いうことであれば、それは申しわけなかったなと思います。決してこの機能を見捨てているとか、ないがしろにしているわけではないとご理解いただきたいと思います。

[東京都 武田 第22回 p16]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

128) 〈古谷構成員の発言から追加質問として PI 会議確認事項の〉一番〈大切な〉のコミュニティの維持が生きているなら、なぜ外環の2が必要なのか。[濱本構成員 第22回 p24]

行政（東京都）

129) 〈コミュニティの維持が〉生きているなら、何故〈外環の2が必要〉だというようなところですか。生きているという言い方で誤解を招くのであれば、死んではいけないと言えいいのかわからないですけれども、とにかく今の段階では、方針をどこかに絞って決めているというわけではないので、そういう可能性の中の1つとしては外環の2を整備することに残っているという考え方です。

[東京都 武田 第22回 p25]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

130) 〈この話し合いの会の根拠となっている〉有識者地域 PI で、一番最初に、「最も」大切なのが、「住民のコミュニティの問題」だということを言っているんだけど、それがそのまま残っているのかどうかを聞きたい。「最も」というところが一番大きな意味があった。それが抜けたのと抜けないのとは全く違うことなので。[古谷構成員 第23回 p17]

行政（東京都）

131) 「最も」となると、我々の主観的な部分と、皆さまの価値観といろんなものが絡みます。我々としては、全て点数とか重みを考えるというよりは、分類として分けさせていただいて、それぞれ皆さんの思いがその中に散りばめられると思いますので、コミュニティだけが絶対だ、重いんだというよりは、そう言ったこともひっくるめて項目だけではないだろうと、他の項目と絡むではないかというようなご発言もいただいたので、そういう思いであります。ですから、コミュニティは大切だと我々も十分承知しておりますが、ここであえてコミュニティだけが最もという言い方をするというのは、我々としては、思いはあったとしても言葉にすべきことではないのかなと思っています。[東京都 武田 第23回 p18]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

132) 〈コミュニティを破壊して道路をつくり、そこに〉交差点が出来たこれで良いと話しているが、我々はコミュニティが破壊される〈大きなデメリット〉とかで反対しているわけで、これで評価していますなんて、そういう評価は認められないです。こういう書き方で住民は認めないと思いますので、もう一度書き直してできませんか。[濱本構成員 第23回 p20]

133) コミュニティのことが全然留意されていません。だからどうしても外環〈の2〉の必要性があるのなら、この場合はこういう必要性があるということを言わないと。

[濱本構成員 第23回 p21]

行政（東京都）

134) 資料 16-4「外環の地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版）」

東京都」では、利点ばかりではなくて、道路をつくれば、当然コミュニティに一定の影響を与えたりとか、沿道環境に影響を与えたりとか、どちらかというとそのデメリットの部分についてどういった対策があるだろうかというものを、事例などを交えながら取りまとめたものです。ですので、これによりコミュニティが確保できるから必要だということよりも、道路の必要性というのは我々としては別のところであって、そうすると道路を造るとなれば、地域の方々に多少なりとも影響あるというところで、どういった対策ができるかというものを、この資料でまとめさせていただいているという事です。〔東京都 安西 第23回 p21〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 135) 解決策の1つとしてみられるようなつくり込みをしたのであれば、まず、それが申し訳ないなと思っています。これは、あくまでも極端に言うと、この欠点というか、課題、問題、こういったところに的確に答えられるものが、我々としてもまだ、そういうものをきちんと用意できていないのが正直なところですよ。ですから、こういった事例をとりあえず見ていただいてこういう場所もあります、で、この場所がいいのか悪いのかというのはまた皆さまからご意見をいただいて次のステップの中で、それを踏まえてまた、課題として考えていかなければいけない、そういうご意見を賜わるという意味合いでありますので、これが解決策ですというふうに捉われてしまうようなつくり込みであれば、それはまず謝りたいというふうに思います。

〔東京都 武田 第23回 p22〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

(2) コミュニティの破壊

住民構成員

- 136) 我々住民は外環計画の反対の第一の理由は、まちづくりやコミュニティが分断され、閑静な住宅街が破壊されることにある。計画による立ち退き軒数を最小限にするための覚悟として大深度地下方式の計画を容認すべく努力してきたが、今、この会が議論している東京都の提案内容には必要性が認められない。

外環の2をつくることは地上部に影響を及ぼすこととなり、外環本線地下化の目的を損なう。知事は地下化により住民に安心感を与え、示したのは嘘だったのか。

〔濱本構成員 第14回 p27-30〕

参考 17: 「外環ジャーナルNo.9 (平成14年12月 国土交通省)」より

「今後の議論においては、移転家屋数を出来る限り少なくして、地元住民への影響を軽減化することが最も重要視すべき観点」

- 137) 最初のころは、交通機能だけしか書いていないが、今度は交通機能は小さくなり、それ以外の機能ということになった。〈たたき台の時には〉住宅コミュニティの保存ということが第一の理由だったのですが、平成17年の時にはそれがすっかり消えているのですよね。ということは、まったく計画が変わったことと同じなのではないでしょうか。法律はそのままあるのは、法律を廃止するのをサボったからではないでしょうか。〔古谷構成員 第22回 p7〕

- 138) ここ(資料12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版) 東京都」、14-4「地上部街路に関する必要性(整備効果)データについて(武蔵野市版)(改訂版) 東京都」、16-4

「外環の地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」に書かれていることの多くは必要性の根拠ではなく、もし外環の 2 をつくったらその結果こうなりますということではないでしょうか。本末転倒ではないかという気がしてしまいました。私たちは、長年かけて自分たちの町をつくり育ててきました。緑豊かなまち並みやコミュニティを破壊して、外環の2をつくるのを私は許すことができません。地域的な視点から見て私たちのまちに不足していることは道路をつくることではない方法でこれまで解決してきました。道路をつくることで私たちの生活がより豊かに、より安全になると思えないのです。必要性（整備効果）、必要性（影響）のデータは、コミュニティや生活者のことがわかっていない方たちがつくったものと思えません。外環の2をつくることは、私たちの町を破壊することだと思わざるを得ません。〔西村構成員 第 22 回 p35-36〕

- 139) 何よりも問題だと思うのは、この道路がコミュニティを壊すことです。この地域は中心になるようなお寺とかがなく、町会も武蔵野市の場合は、全地域につくられているわけではありませんので、住民の拠り所というのは、小学校です。その小学校中心に児童が減っていく中、地域で盛り上がらなければいけないということで、努力の結果、地域の実行委員会が行っている盆踊りに今年は2千人も集まりました。住民がコミュニティが大事だという自覚をすることによって、今まで作り上げてきたもののわけです。高齢者にとっては、在宅介護支援センター、テンミリオンが地域から切り離される。やはり地上部街路ができることに、コミュニティが壊れるということへの危惧に繋がっています。コミュニティが分断されるということは、お役所で考えている以上に、住民にとって大きな問題なのです。武蔵野市はコミュニティ方式ということで、吉祥寺東という私が属しているところは、趣味活動や親睦を深める以上に、地域の課題を解決していこうということで、地域ぐるみで関わりながらやってきたところですので、コミュニティが壊れる、コミュニティが分断されることに対しては非常に危惧しております。

〔原構成員 第 23 回 p31-32〕

- 140) 〈都が総合的視点のひとつとして防災をあげるなら〉道路をつくることによつてのネガティブな影響、コミュニティの問題などに対する比較のデータはほとんどない。それは客観的な提案ではないということです。そういう意味では一方的な提案でしかありません。

〔古谷構成員 第 24 回 p15〕

- 141) 住民同士が日ごろから関係を持ち助け合うことで防災機能は向上し、災害時にも一番それが重要だという中で、外環の2をつくることはコミュニティを分断し、地域の繋がりも破壊することで、逆のことをやっている訳です。プラスマイナスを考えたら、マイナスの方が大きいと思っています。〔西村構成員 第 24 回 p15-16〕

- 142) 道路の横断箇所、通学路、主な生活動線、コミュニティ区域の一体配置で影響の緩和可能と説明されていますが、これらは武蔵野市民の長い努力によって完成され、ずっと守ってきました。既存のコミュニティや閑静な住宅を破壊してまで道路をつくる必要はないという気持ちを言っておきたいと思います。〔濱本構成員 第 24 回 p21〕

行政（東京都）

- 143) 都の提出資料について、外環の2がありきで、何故必要なのかの説明になっておらず、また、その外環の2がない場合の資料の提示がないというご指摘をいただきました。既存のコミュニティや住宅街を破壊してまで街路をつくる必要はないのではないかとご意見もいただいております。そのない場合については、まさに資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版） 東京都」や 12-7-2「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）追加資料 東京都」でお示ししているこの現状・課題、こちらの現状データというのが、まさに外環の2がない場合の状況だと思っております。〔東京都 安西 第 24 回 p25〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

144) 外環の2については、市民生活の破壊とコミュニティの分断を主な理由として住民側構成員の大部分が反対してきました。私も個人的には、もし外環の2ができれば、目の前を通ります。1966年にこの計画が発表された時から分かっていました。そういう立場に立たされたものとしては、居住の安全と静穏という立場から反対せざるを得ません。[城戸構成員 第24回 p35]

145) これらの確認も、当時計画側は態度を明確にせず、それに至る時間を非常に浪費しています。現在の話し合いの段階は、計画内容の説明がされたが、その内容の実質的話し合いにいたっていないままの中止状態。そもそもこの計画自体どういう約束の上にされたのかも、お互いの意見をぶっつけるだけで話し合いにならないというのが現在の状態だと思っています。4案という形で、もっとも優先すべきコミュニティの保全のことについては完全に抜けた計画を提案され、これから先どうするかも答えてくれない状態で、話し合いはまだ成立していないと感じます。

[古谷構成員 第24回 p38-39]

146) 暮らしにおいても現在ある道路を拡幅整備すれば、公共交通の連携強化、歩道の整備はできると思います。外環の2は、昭和41年の計画当時の目的・機能は全く変化しているので、今の外環の2の話し合いは、全く別物の話をしているようにしか思えません。長年培ってきたコミュニティを破壊してまで必要な道路とはとても思えず、地域の繋がりやコミュニティの方がはるかに大切に、貴重なものだと思います。[中村構成員 第24回 p40]

7-4-5. 全般

住民構成員

147) 昭和40年代の社会構造と今の社会構造は180度違っているばかりでなく、国家体制、民俗の考え方、風土、公共インフラに関わる考え方も変わってきている。外環が本当に必要であれば、なぜ〈外環の2を〉ここに作ることが必要なかを説明する必要がある。道作りはまちづくりに、まちづくりは住民にも関わるので、道路だけを取り上げないで、広く見ないと判断、理解できない。[糸井構成員 第5回 p31-32]

行政（東京都）

148) 〈外環の2の〉必要性については、今後、いろんな形で議論をさせていただきたいと思いますが、必要性というのは、昭和41年に遡っても意味はないと思いますので、現時点での必要性というものを主体にして、我々の方でも必要な資料等を作成していきながら、意見交換させていただければと思っています。[東京都 土屋 第5回 p36]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

行政（武蔵野市）

149) 資料3-7「外環の地上部街路の整備に係る課題等」について、平成22年の資料を基本に、言葉が足りないところは補足させていただいて、現時点で市が課題として捉えていることについてご説明をさせていただきます。まず、資料に記載のある1番「地域特性」、それから2番「教育環境」につきましては、外環の2により、地域環境及びコミュニティが分断されてしまうことが、課題であることを記載しています。そもそもこの地域は、一部を除いて大部分が建ぺい率40%、容積率80%の第1種低層住居専用地域で、敷地面積の最低限度も120m²ということで良好な低層住宅地が面的に広がっています。外環の2の整備、それに伴う土地建物利用により住環境が

悪化することが懸念されます。また、市が 2002 年頃に算出した数字ですと、200 棟以上の家屋が外環の 2 の計画線の中にあるということで、現行の幅員で整備すると、それだけの家屋の移転等が必要となります。この話し合いの会には、コミュニティ協議会の代表の方々がご出席されておりすけれども、市内にはコミュニティ協議会のほかに、例えば防災、防犯、子育て支援、それから青少年の健全育成、福祉、そういった幅広い分野で多様な市民活動が実施されており、市内のコミュニティは多様な市民活動に支えられているということも言えます。外環の 2 の整備に伴って、このコミュニティが分断されてしまうことが懸念されます。続きまして、3 番「交通」です。井の頭通りとか吉祥寺通り等の幹線道路が渋滞しており、その渋滞を避ける車が住宅地内に流入している状況にあります。そのため、ご存じのとおり宮本小路、あるいは東十一小路については、平成 14 年度ないし 15 年にコミュニティ道路という形で狭窄とかボラードとかそういった整備により、従前よりも交通量が減少しているというデータもあり、一定の事業効果はあるととらえていますが、依然として宮本小路の交通量は多いということで通過交通が大きな課題となっています。また、外環の 2 の整備により、吉祥寺駅周辺の自動車流入が増加することも懸念されます。次に、4 番「公共交通」です。ムーバスにつきましては、当初目的としていた交通空白、交通不便地域の解消は一定の到達点に達しており、今後は運行時間の延長とか運行ルートの変更などによる利用環境の一層の充実を図っていく方向性が示されています。改めて、公共交通につきましては、吉祥寺通り等の渋滞により、現在路線バスが必ずしも定時に運行されていないことが課題に挙げられます。次に、5 番「下水道」です。この地域は降雨強度 1 時間当たり 40mm 対応のため、40mm を超える集中豪雨時の浸水被害の軽減を図ることが大きな課題となっています。記載のとおり外環の 2 の地下部分には雨水放流幹線が計画されております。次に、6 番「緑と公園」です。資料の緑被率の数字が、先ほど東京都の説明のとおり、平成 17 年の調査後、平成 22 年に調査を行っておりますので、数字を修正させていただきたいと思います。市全体の緑被率は、さきほど説明にもありましたが、全体で 25.3%に対して、東町・南町の緑被率はそれぞれ 19.7、16.7%と平均よりも低くなっています。最後に、資料には記載はございませんけれども、東町一丁目から四丁目、及び南町二丁目から五丁目につきましては、木造住宅密集地域ですので、震災時には火災等が広がる可能性があるということも課題と言えるととらえています。

〔武蔵野市 山家 第 14 回 p6-7〕

住民構成員

- 150) 資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都」〈で外環の 2 のモデル道路の好例としてとして都が示した播磨坂〉に対して古谷構成員が用意したパワーポイントにて説明した資料「東京都がモデル道路として追加した播磨坂について」は文京区（道）893 号線になっている。松平播磨守上屋敷が戦災で焼けて戦災復興事業として環状 3 号線として道路化されたもので、1947 年以降地元住民が桜を植えた。〈都が公園化したものでなく、また外環の 2 のモデルにもならない道路です。〉〔古谷構成員 第 14 回 p8〕
- 151) なぜ外環が 40 年間も凍結されたかということについても、私、意見として、〈住宅コミュニティ破壊のためと〉申し上げていますがけれども、今回の場合は、東京都は、（環境）、（防災）という考え方ということで、増税してでも外環をやりたい、外環の 2 をやりたいという言い方をしますけれども、東京都の考え方を聞きたい。〔濱本構成員 第 15 回 p29〕
- 152) 私は外環の外側予定地の縁に住んでおります。高架式の自動車専用道路は地下に入ることになったので、疾走する車の恐怖はかなり和らぎました。しかし、接地式の道路ができれば、道路の規格や仕様によっては、車が私共の住まいの敷地に突っ込んでくる可能性は排除できないし、そのような事故が起これば、運転者だけでなく、道路を計画し、施工した東京都の責任も当然問題になると思います。したがって、私は接地式の道路がつくられるのであれば、当然その規格や仕様にも関心と意見を持っております。

次に、外環の2の合理性と合法性ですが、これについてはこの会でもこれまで繰り返し議論されてきましたが、私も外環本線が大深度地下に計画されているにも関わらず、なぜ接地式の外環の2が必要なのか、これまで十分な説明が都側からはなされていないというわけで、納得はしていない。先ほど、ちょっと機能の点で大深度地下の本線と外環の2との違いということによってちょっと説明がありましたが、まだ十分納得のいくものであるとは思えないわけです。

〔城戸構成員 第16回 p23-24〕

- 153) 提案されている環境・防災・交通・暮らしのそれぞれの必要性や効果において、お互い相克する部分があるはず。道路と緑地・車道と歩道・代替機能・計画の廃止、そういう関連性が一切欠如していて、議論がしにくい。総花的に必要なだと列記していて、何がなんでも道路をつくりたいと同じような気持ちがして、私たちの気持ちを理解して欲しい。

〔古谷構成員 第22回 p34〕

- 154) 環境・防災・交通・暮らしについてのデータを繰り返し読みましたが、しっかりこないというのが正直なところ。交通だけは多少違いますが、全体としては、これらの多くは、私たちの街のことをいっているというよりも、一般論としてどこの街でも適用するようなことではないかと思いました。〔西村構成員 第22回 p35〕

- 155) 現状と課題、整備効果、影響といったことが、「武蔵野市の」とついているけれど、住んでいる私達にとってみると、一般論であって、道路をつくったって結果、防災に役立つこともあるのであって、このことで道路を造る理由にするのはおかしいと思います。〔西村構成員 第23回 p24〕

- 156) 理屈ではそうかもしれませんが、道路は税金で巨額の経費を使うので、果たしてそれに資するものなのかということをお伺いしているのです。道路をつくれば、災害も延焼も防げるかも知れませんが、そのために色んな犠牲が払われます。そこを全部取り払って話されても、説得性が全くなく、こちらには全然伝わってきません。だから、本当にこの道路は必要なのかと思うのです。下町の方にしても整備が必要なのでしょうが、そちらより順位が低く、かつ危険度が落ちている所は早急に進める必要も、焦って計画をつくる必要もないと思います。なぜそこまでこちらを優先させようとしているのか、それが分かりません。結局はインターができるからというのが本当の目的ではないかと勘ぐってしまいます。本当の目的を言うと角が立つので、防災などの話で住民を上手く丸め込もうとしているという印象を受けます。外環の2は、青梅〈街道〉インターや、三鷹インター等からの道路を流すための機能の方が強く、それを優先したいがために、道路をつくりたいのではないかという気がするのです。それについてはいかがですか。

〔黒木構成員 第24回 p14〕

行政（東京都）

- 157) 黒木構成員のお話、もっともだと思います。

我々も、防災だけのために道路をつくる訳ではございませんし、当然通過交通や、インターチェンジができればそれなりの準備という部分も必要だと思います。ですから、そういったものを色々複合して考えていかなければいけないという思いはございます。ですから、そのうちの一つをして、防災という視点も地元で資するのではないかということでデータとしてあげさせていただいています。

我々としては、最初にデータ集をつくる時に4つの視点というもののの中で、皆様にデータをお示しして、色々意見を聴きたいということで作りましたので、頂いたご意見は貴重なご意見として聴いて、また次の考えるタイミングの時に色々やりたいと思いますし、そういったご意見を受けて反省すべきものは反省したいと思っています。

ただ、決して、今、言ったように防災だけという訳ではないです。それは4つの視点で複合的に考えて、その要素の1つとしてご説明をさせていただいたというふうにご理解いただきたいと思います。〔東京都 武田 第24回 p15〕

7-4-5-1. 外環の地上部街路(外環の2)と、その周辺の概成道路との関連性について

住民構成員

- 158) 外環の2をわざわざつくるよりは、途中で止まっている狭い道(概成道路)を広げる方が予算も安く済むのではないか。[古谷構成員 第9回 p21]

行政(東京都)

- 159) まだできてない都市計画道路があるだろうと、未完成や一部は完成してる道路があるだろうと。当然、私も、そういった道路について、しっかりと整備を進めて行かなければならないと考えています。

ただ、やはり優先順位といったものもしっかりもってやっていきたいと思っています。

今回は、道路の問題で、全体の話をしていただいて、その地上部街路に関連するところをご紹介させていただいたつもりですが、例えば地域的に、狭いほかの道路を広くすればいいだろう、造っていない都市計画道路を造ればいいだろうといったお話もあるかと思います。ただそれは、それで解決できることとそれでは解決できないことというものがあり、私もとしては皆さんと、この位置にこの道路が必要なのかもしれませんねといったような話し合いをさせていただきながら、ご意見をいただきたいと考えています。[東京都 小口 第9回 p23]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 160) 〈資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データについて(平成24年10月更新版)」の4-5,6 ページにおいて、井の頭通り、五日市街道のような東西方向には歩道が設置されていて、バリアフリー化が済んでいるということが書いてあります。これは住民の現状認識とは非常に違います。[西村構成員 第14回 p13]

- 161) 吉祥寺の道路は東西道路はより安全になっていて、南北道路は安全ではないといった現状認識をされているが、住民の認識とは異なっている。[西村構成員 第14回 p13]

- 162) 〈資料 12-7 の〉4-1 ページですが、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保されてないところに、外環の2が一本通っただけで確保されるのですか。むしろこれまで概成道路のひどい状態をそのまま後回しすることによって、何も問題は解決していません。〈かえて、〉生活道路への自動車流入による安全性が低下します。[古谷構成員 第14回 p14]

行政(東京都)

- 163) 〈資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版) 東京都」〉4-1 頁につきましては、〈外環の2の周辺の〉概成道路の整備というものについても触れるべきではないかということだと思います。

今回、この話し合いの会が外環の地上部街路を対象としているわけですが、当然、その周辺の概成道路等の整備のあり方というものも大切だと認識しております。今回は地上部街路の話し合いの会ということで、地上部街路にクローズアップしている形になっております。

[東京都 安西 第14回 p18]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 164) 地上部街路に焦点を合わせるといっても、概成道路とどちらが先にどうなるかということ自体は非常に大きな問題ではないか。例えば、女子大通りは、自転車で通るのは怖く、歩道も人が車道

にはみ出してしまう状態です。概成道路になると、繰り延べされて、そのままにされる。

[古谷構成員 第14回 p19]

行政（東京都）

- 165) 女子大通りを主にした概成道路についてのご質問〈ですが〉平成21年4月に国と都で公表した対応の方針の中には、女子大通りなどの拡幅を含めて周辺道路のあり方について検討し、必要な対策を進めるよう努めるということをお約束しています。東京都では、概ね10年で優先的に着手、または完成させる路線を選定し、整備を進めているところでございます。優先的に整備する路線は、ここは市部ですけど、区部においては自動車交通の円滑化や防災性の向上、物流をささえる道路のネットワークの形成、まちづくりの支援といった項目を評価し、また、多摩部については交通処理機能の確保、都市間ネットワークの形成、バス交通を支える道路網の形成、震災時の防災性の向上、良好な居住環境地区の形成、大気汚染物質及び温室効果ガスの排出抑制、拠点整備やまちづくりへの貢献、環境軸の形成などについての項目を評価して優先的に整備が必要な路線を定めて進めているところでございます。概成道路ということで、繰り延べしているわけではございません。[東京都 小口 第14回 p20]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 166) 第3回資料6『「外環の地上部街路に関する話し合いの会提出資料」への回答』において都が示した外環の2のモデル〈例となる〉道路は、すべて既存道路の拡幅です。武蔵野市では2つの道の間〈の住宅〉を潰す計画であり、これまで都はそのようなことを考えてこなかったという点で、都の係長の回答（第16回 P36-37）と濱本構成員の回答（第17回 P5-7）を比べた際、濱本構成員の回答が筋が通っているとは思えないです。[古谷構成員 第17回 p11]
- 167) 概成道路という言葉は今回初めて聞いたが、女子大通りから吉祥寺通りまでの間が〈自動車の〉抜け道に使われており、なんとか解決したいとやってきたが、なかなか警察が動いてくれなかった。概成道路といわれている所が何とかならない限り、地上部街路が出来ても、意味がない。国と都が考えている災害時の輸送道路としてのネットワークより前に、私たちにとっては日常的な道路が重要です。武蔵野は、きれいに縦（南北）の線が入っており、横（東西）の道が不備です。練馬で出されている資料は、全て立野町から青梅街道まで〈吉祥寺通りが〉開通（拡幅）した図です。そういう前提では横道との関係が心配です。地上部街路から本宿小通りに車が入ってくる。自転車レーンを設けることで駅に向かう自転車が増えるではないか。約30年間コミュニティ協議会で事故の記録も地域に報告している住民の土地勘から、慎重に配慮していただきたい。
[原構成員 第19回 p42]
- 168) この練馬の地図について1点意見を言わせていただきたい。武蔵野の吉祥寺通りから練馬に行くところの道路は、この地図では同じ幅になっていますが、実際は、同じ幅ではなく、吉祥寺通りの方が広くて、練馬の方は狭いです。大事なところで、ここをちゃんと正確にして欲しい。
[黒木構成員 第21回 p43-44]
- 169) 平成17年1月と平成20年3月に外環の地上部の街路についてという発表がありました。その中で街路の整備による効果、検討の進め方として活力、安全、暮らし、環境の項目が示されていますが、これは道路整備の一般論の考え方であって、外環の2の必要性ではないと思います。新しい街路がこの場所に必要ならば、武蔵野市としての都市計画として市民が納得できる資料で説明していただかなければなりません。外環の2の必要性について十分納得を得る説明がないというのが現状ではないですか。特に指摘しておきたいのは、外環の2地上部街路の必要性がない場合の説明が一切なく、異様な資料といわざるを得ません。[濱本構成員 第24回 p17-18]
- 170) 環境防災から見た緊急輸送について、外環本線が整備されれば外環の2がなくとも南北の緊急輸

送は確保されます。南北輸送路ではなく東西の輸送路はどう考えていますか。ネットワークと41年に言っていましたが、ネットワークなんて一言も言わなくなりました。ネットワークは必要ないと思います。交通事故についても年々減少していますが、外環の2の整備により交通事故が増えることはあっても、減ることはないと考えますが、どう考えているのか。

[濱本構成員 第24回 p18-19]

- 171) 既存道路の整備について、電線の地中化のことと、交差点の安全性は新設道路ではなく既存の道路について実施すべきでないかと思います。外環の2の整備により交通事故が増えることはあっても減ることはないとは私は言いました。既存道路の整備を真剣に行っていただきたい。私自身がこういう〈身〉体なので、特に整備計画についてどのようになっているのかお聞きしたいと思います。既存道路の安全性はどうなっているか。井の頭通りや五日市街道あるいは女子大通り等の東西道路がありますが、南北道路は今もたくさんあります。その辺の整備のことについてお聞きしたい。[濱本構成員 第24回 p19]

行政（東京都）

- 172) 既存道路の整備が大事というお話をいただきました。私ども、道路を新設するだけでなく、既存道路の改良にも取り組んでいます。例えば、無電柱化の推進、右折レーンの設置、自転車走行レーンの設置などに取り組んでいます。例えば、五日市街道の吉祥寺北町交差点、あるいは女子大通りの四軒寺交差点などで交差点を改良している最中です。それと合わせまして、電線類の地中化にも取り組んでいます。また、吉祥寺通りは自転車走行レーンの優先整備区間ということで位置付けをしています。

外環の2が仮に整備されたとなれば、こちらが南北方向になりますけれども、例えば宮本小路でいけば交通量が6割減る、稲荷通りでいけば9割減るというふうに試算しておりまして、生活道路の安全性が大きく改善するものと考えております。

[東京都 安西 第24回 p24]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 173) 宮本小路やその周辺の道路への流入をふせぐために外環の2が必要だと話されていたかと思いますが、それだと吉祥寺通りや女子大通り、既存の道路の拡幅をしろという話になります。そういう話をこないだからしているわけです。やはりそれでは出来ないとされる。「できない」の一点張りで市民に説明できず、結局その理由を全然聞かされていません。新たに道路をつくりたいという理由ばかりで、宮本小路の流入を防ぐために外環の2をつくらと言われる。その結びつきが聞いている私たちとしては腑に落ちない。吉祥寺通りや女子大通りを拡幅できない理由は何なのか本当に聞かせて欲しいのですが、明確な回答がないままに二十何回もやってきたのですが、皆さん納得できないのがずっと続いてこのまま休眠状態に入ります。〈都として乗り切ったと思っているのかもしれない。〉その課題は、ずっと残ったと思ってもらった方がいいのではないか。もう一つは、私は計画線上に住んでいる者でして、もし道路ができれば、立ち退きになりますが、練馬区幅員22mを作るから安心して下さいという回答が配信されて、その論理で武蔵野市も22mで進めるかも知れないということを危惧しています。そうしたら、自分の家が半分になるかも知れないので、暮らしていけなくなってしまうので、その逆の不安を今回感じてしまいました。この会が中断となって、住民構成員は誰も賛成できていませんし、武蔵野市民の総意だと思いますので、絶対に廃止ということでやっていただきたいと思います。

[黒木構成員 第24回 p36]

- 174) 交通も、稲荷通りの事故率1.7倍、宮本小路2倍ありますが、現在ある南北道路、東西道路を整備すれば、生活道路の事故発生率は防げると思います。[中村構成員 第24回 p40]

- 175) 正直言うと、宮本小路の住民は、この道(宮本小路)はしょうがないと思っている節もあります。ですが、東十一小路の通り抜け、住宅街の抜け道化は、とんでもないと思っているのです。そういうことをおわかりいただきたいと思います。その上で、地上部街路というのは、色々な効果の有無以上に、新しいマイナスが必ず発生すると私たちは思っています。効果がないということと、新しい問題が発生するのは別の問題です。そのことがはっきり納得できるような説明がない限りとても承服できません。現在で、地上部街路が必要だとは思っていません。

[原構成員 第24回 p41]

7-4-5-2. 未整備の都市計画道路との関係

住民構成員

- 176) 練馬の南北道路の計画の進捗状況もなかなかわからないのですが、これが完全に完成すれば、外環の2や外環本線はいらなかった。武蔵野市内では、武蔵野3・4・6号線(吉祥寺通り)が立野町で止まっているが、立野町から練馬区については、作るという前提で武蔵野市は都に協力したのに、立野町から先が全然動いていない。これについて、いつやるのかという質問を何回もしているのに、回答が出ていません。[濱本構成員 第15回 p30]
- 177) 練馬区全体の東京都の都道の計画の進捗状況と、それと外環の2がどう整合するのかを聞きたい。さきほど、練馬区の人がやりたいからやるというような言い方をしていたが、それによって武蔵野市も杉並区も影響が出てくる。今の素案を見ると、上石神井商店街の開発や西武鉄道の問題とか、政治的な考えがあるように見える。それは武蔵野市にとって迷惑な話です。練馬区間について外環の2の必要があればその必要性を説明して欲しい。今日できないなら、次回でも答弁して欲しい。[濱本構成員 第19回 p18-20]

行政(東京都)

- 178) 練馬区の道路整備の進捗状況、都道計画も含めてご説明したいと思います。
- お手元の「これまでの検討の総括」というパンフレットの17ページの図面です。この図面がですね、青色で着色されている路線が完成もしくは概ねできているという道路です。都市計画道路でございます。赤色で着色されている路線が事業中で現在整備が進められている路線です。〇〇〇〇というかたちで書かれているのが未着手、計画はあるけれどもまだ事業着手には至っていないという路線です。まず、練馬区内の都市計画道路の整備率は、昨年度(平成26年度)末時点で約5割という状況です。区部全体で見ますと64%ですので、練馬区内は、少し整備が遅れている状況にあります。とりわけ練馬区の環状8号線・笹目通りから西の西部地域は、都市計画道路の整備率が3割に満たないところで、特に低い状況になっています。
- この中で、都が都道として造っている路線がいくつかございます。まず、東西方向の道路で放射7号線、こちらはいま事業中で、目白通りの延伸になります。次に、補助229号線千川通りで、これは現道の拡幅事業です。次に補助230号線、北に移りますけれども、こちらも都のほうで事業を進めています。あとは外環の2、高速道路の外環の整備に伴って事業を進めている大泉のジャンクションの所、ここが都のほうでいま事業を進めているところです。

[東京都 安西 第20回 p11]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 179) 例えば135号線は、この間の説明では10年以内に優先整備するとされているが、なぜ遅れているのか、外環ばかりに注力しているのではないか。(武蔵野市は東京都の指示で早くやってく

れということでやったが、立野町から練馬に入った所ができていない。)

[濱本構成員 第20回 p12]

行政（東京都）

180) 補助 135 号線（都市計画道路補助第 135 号線）は、練馬区が事業主体で、事業に向けていろいろ取組をしています。平成 25 年 12 月に整備計画の素案として、どういう形で整備していくかを地元を示したと聞いているので、今後整備に向けて取組が進められると思っています。

[東京都 安西 第20回 p13]

住民構成員

181) これ〈補助 135 号線・吉祥寺通り〉は都道なのだから、練馬区が事業主体であっても、東京都が責任を持つべきです。東京都はという姿勢でやっているのか。平成 13 年の時から、ほとんど進んでいない。これが出来ていれば、外環本線も外環の 2 も必要かどうか議論ができた。武蔵野市の方は東京都の指示で早くやってくれということだったが、立野町から練馬区に入った所が出来ていない。そのあたり課長から回答していただきたい。[濱本構成員 第20回 p13]

行政（東京都）

182) 東急大通りの北側の補助 135 号線、青梅街道から南側については都道です。青梅街道から北側については練馬区さんが道路をつくるということですので、かつ大泉学園駅のところは区道です。ですので、基本的には区道になるものと思っています。

その事業を実施したあとに、道路管理者同士のやりとりというのは、もしかしたらあるのかもしれませんが、事業主体が基本的には管理者になっていくということになっています。

[東京都 安西 第20回 p14]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

183) 施行区分でいうと練馬区が施行するところ、東京都が施行するところに分かれているんですが、道路として一体的に考えていく、機能を早く発揮させるという側面が十分ありますので、ご指摘を十分踏まえ、今後対応をどうできるのかというのも考えていかなければいけないと思っています。

そういった意味では、10 年計画を、今、東京都のなかで考え始めています。ただ、過去のところにつきまして、その辺のやりとりが実際どうだったのかとか、そういったこともあると思うので 1 回持ち帰らせてください。今、我々としてはこれ以上ネタを持っていないところでございます。申し訳ございません。[東京都 武田 第20回 p14]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

184) 今だけではなく、十何年も前から同じ回答ばかりしている。できるものはできる、できないものはできないと、そういうことを東京都はいえないのではないのか。これだけの南北問題があるのに、なぜ外環の 2 を急ぐのか。外環の 2 を今すぐ練馬区でやらなければいけないのか。聞かれた質問に答弁するだけでなく、東京都として道路の整備経過がどういう責任を持つのか、しっかり認識してもらいたい。[濱本構成員 第20回 p14-15]

185) 濱本構成員の意見通り。交通量が足りないなら外環の 2 の検討も考えられるが、吉祥寺通りの武蔵野以北を放っておいて、外環の 2 を検討していることに矛盾感があります。

[原構成員 第20回 p16]

186) 濱本構成員が先ほど言った通り、外環の2だけでなく、練馬区の南北道路を進めた方が効果があるのではないですか。[古谷構成員 第20回 p20]

187) 今、外環の2の必要性の議論ということでこういう検討資料を出されましたが、先ほどの補助135号線とか、練馬区の南北道路についても同じような資料をつくってもらいたい。外環の2だからといって、こういう書き方をしているが、これは全部一般論で、外環の2だけに当てはまることではなく、他の道路でも同じような資料が出てくるのではないのでしょうか。本当に外環の2が必要かどうか、ほかの道路の資料と比較して確認するのがいいと思います。

[濱本構成員 第20回 p20]

行政（東京都）

188) 外環の2のみならず、その他の都市計画道路網の必要性というのは、これまでも検証してきているというところです。

ただ、外環の2につきましては、外環を地下化した際に、沿線区市の皆さま、また地元の皆さまから、しっかり検討するようご意見をいただいておりますので、特に外環の2の取組については、資料を作ってるべく分かりやすく伝えられるよう取り組んでいるところです。他の路線でもというところもあるかと思いますが、外環の2は、特に頑張っているところで、今進めています。

[東京都 安西 第20回 p21]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

189) 他の路線との比較という中で、いろんな必要性っていう視点があるかと思います。〈補助〉135号線、これは区道なので区との関係とかいろんなところで意見を聞いてみるというのもあるとは思いますが、今回この外環の2っていうのは、幅員をどうするとか、もしくは本当に廃止を視野に入れて代替路線を考えるのか。いろんな視点を考えているところなので、135号線を単純に比較していいのかな〈と〉個人としては思っております。いまやっている話がイコール外環の2の練馬より下の部分の整備っていうところに、すぐに他の路線の整備計画、順位といったものとも関連がありますので、その優先度みたいなのところっていうのはどこまでわかるのかわかりませんが、練馬区さんのお話も聞かなければいけないし、お時間はいただきたいなと思います。

[東京都 武田 第20回 p22]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

190) 練馬の南北道路はたくさん予定がある。調布 - 保谷線も、武蔵野市以北は全然できていない。なぜこれらの優先整備路線を進めずに、外環の2だけを進めなければならないのか。また、外環の2は優先でなくて、要検討なのか。それだと全然やらなくてもいいではないか。また、これらの着手していない路線は、いつ頃から着手するのか、練馬区と東京都で調整していただけないか。

[濱本構成員 第21回 p10-11]

行政（東京都）

191) 〈都市計画道路が〉要検討路線なので事業をしない、やらなくていいという考えは、我々としては持っておりません。優先整備路線というのは、概ね10年、できるだけ早くまずやっていくべき道路だろうという部分です。当然、要検討路線というのは、検討すべき課題があるので、今、検討しています。ですから、検討が解決できたものについては随時やっていくという考えを持っています。もう1点ですが、いつから着手していけるのかというところですが、これにつきましては、練馬区と幾ら相談しても、今やっているところを少しでも進めたいという考えで、着手予定というのは多分、回答を得られるものではないと思っております。当然、財源というのが非常

に大きな問題になりますので、そういったものの担保をするためには、何年も前から国に補助金の申請をしたり、当然、東京都も補助金を出させていただけるところは出させていただく、そういったやりとりもしながら進めていきますので、答えは、申し訳ないですが、不可能だというふうにお答えさせていただきます。

[東京都 武田 第21回 p11-12]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

192) わかりました。今言ったように優先路線と要検討路線があるということであれば、優先路線を先にやっていただき、その後で、本当に外環の2が必要なのかどうかを議論して、もう一度検討して欲しいと思います。[濱本構成員 第21回 p12]

193) 外環の2以外の南北道路について申し上げたいと思うんですが、南北道路は外環の2だけではなく、これ練馬区の話ですけども、練馬区の地域の同じ南北道路の補助135号線などかあるいは調布保谷線の整備がまだ進んでおりません。これは何回も質問しておりますけれども、これは練馬区にまかすのではなく、都道ですから前回も申しましたけれども、東京都が強い指導をしないとこれはなかなか出来ないと思います。今日も図面をいただきましたけども、これをやればですね、何も外環の2は必要じゃないのです。ですから、この指導についてきちっともう一度東京都の考え方を教えて頂きたいと思います。[濱本構成員 第24回 p19-20]

行政（東京都）

194) 外環の2以外の南北道路についてのご指摘です。南北道路は外環の2だけではないということで、調布保谷線は、一部まだ事業中のところもございますが、今年8月に埼玉県境まで交通解放されて、全線開通いたしました。

また、練馬区の補助135号線は、現時点では事業着手には至っていませんが、引き続き練馬区さんと共に都市計画道路の計画的、効率的な整備に努めていきたいと、都としても考えています。

[東京都 安西 第24回 p24]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-4-5-3. 費用対効果(B/C)について

住民構成員

195) 東京都のこの間の資料ではB/Cや予測交通量が一切ない。表面的な案だけでなくこれらが示されてようやく納得できる説明になると思う。[古谷構成員 第6回 p37]

196) 私は、お金を使ってもやりたいような事業だということを我々に納得させられるかということを言っている。道路をつくるのにどれぐらいのお金を想定しているのか、価値と効果、財源を比較して欲しい。[黒木構成員 第9回 p24-26]

197) 例えば、当該道路との交通量と外環の2に関する必要性の有無、特に交通量につきましては外環の本線と外環の2との交通量がどう違うのかということを示していただきたいということと、また、B/Cの問題についても詳細に提示されております。[濱本構成員 第14回 p27]

198) 資料の件ですけども、このことについては、私は交通量とかね、それからB/Cのことに付いては全然触れていないんですけども、そういうことについてもですね。必要性の議論として必ず必要だと思いますので、このことについて未だ出ていないということをまずっておきたいと思います。[濱本構成員 第15回 p29]

199) 財政的な観点では。私どもは、外環の関係住民であるばかりでなく、納税者でもあるのですから、納める税金が部分的で地域限定的目的ではなくて、より広汎で公益的な目的に使用されることを求めるのは当然であろうと思います。その点で、東京都や国の税収が、東京の区部のうちでも西部地域のみに関わる外環の2の建設に使用されることには問題があると考えます。外環の2の建設に費やされる税収は、首都高速道路の全面改修、あるいは地下化に使用されるべきではないかと考えられるのです。[城戸構成員 第16回 p25]

行政（東京都）

200) B/C等も算出すべきではないかというご指摘をいただいておりますが、現在は地上部街路の必要性やあり方を検討している段階にあり、移転戸数を把握する段階にございません。このため、B/Cについても算出する段階にはないというふうに考えております。

[東京都 安西 第16回 p6-7]

7-4-5-4. その他の諸課題

住民構成員

201) 前回3つ質問したこと〈①外環計画の経緯がわかる客観的データ、情報、アーカイブを市民にわかるように出すこと、②各住民構成員の意見をここで聞くこと、③関連する（住民の生活への、国家財政への、等）もっと他の影響要因〉に対して、何も資料が来ていない。昭和40年から今になって世の中は180度変わっている部分が沢山あるにもかかわらず、前と全く変わらないやり方でやろうとしている。[糸井構成員 第6回 p29-30]

202) 5月の話し合いから聞いていると、本当に先ほどから2、3の方が言っておられますがね。きちっと答弁が出来ていない。それがまた、信頼関係がひとつなくなって来たということなんですよ。だから、今、糸井構成員の質問に対しても答弁できていないし、資料についても、出してほしい資料は何も出てこないということに対して、いつお出しになるのかということも何も最初から返事が来ていない。これを放っておいてこれを入れようとするからおかしくなってしまうのです。[濱本構成員 第9回 p13-14]

203) 東京都は、必要性の議論に対してね、本当の必要性の資料、何も出ないんですよ。それから、外環の2が必要じゃないという議論の資料も何も出ないんですよ。だから、そういうことでね、外環の2の必要性を議論するというのができないんですよ。できないでしょ、皆さん。私そう思うんですよ、何も資料がないんだから、東京都がどうしてもないと言うのならば、ないなりに我々は考えますし、考えなきゃいかんと思っています。で、あるならば出してください。

[濱本構成員 第22回 p8]

204) 地上部街路をもし建設する場合、建設中に工事用車両あるいは重機等の往来によって、住民に対する危険が非常に増し、騒音被害も発生するのではないかと考えられます。

[大島構成員 第22回 p29]

行政（東京都）

205) 地上部街路の建設中に対しての騒音被害等のご心配だと思います。仮に、この道路を造るとなった場合には、当然地域の方々への環境に配慮して進めることになります。例えば騒音、振動の少ない建設機械を用いる、あるいは工事が一期間に集中することのないように平準化して、工事車両が極端に集中することがないようにしたり、あるいはアイドリングストップ、空ぶかしということがないように徹底したりするなどしています。これは地上部街路をつくる時に限らず、どんな公共事業、公共工事でもそういった配慮をすることですので、仮に整備するとなれば、当然地

域の皆さまのご理解、ご協力いただきながら進めていくことになります。

〔東京都 安西 第 23 回 p8-9〕

- 206) 資料 16-4「外環の地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都」の 3-3、3-4 ページですけれども、コメントを書き換えられないかということなんですけれども、これも、こういうことにしていくなだと言う事ではなくて、コミュニティを守っていく 1 つのやり方として事例を紹介させていただいたと、ご理解いただければと思います。

〔東京都 安西 第 23 回 p20〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 207) 最初の答弁では、武蔵野市が応援して書いているような言い方をしていた。そういうやり方だと武蔵野市も外環の 2 について賛成しているような形になる。評価について、相談していますとか、お聞きしていますという言い方ではおそらく武蔵野市は言わないと思う。本当にこれでやるのかということで、必要性があるのか、ないのかを議論したいと思っているし、聴きたいとしてやっているわけだから、こうなりましたというのを、きちんと言ってもらわないと議論にならない。〔濱本構成員 第 23 回 p20-21〕

行政（東京都）

- 208) 資料 16-4「外環の地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版）東京都」の 3-4 について、ここで、評価と書いてあって、黄色い四角の枠で書いてありますけど、これは、武蔵野市と一緒につくっているわけではなくて、都の考え方というか、都の作成した資料でございますので、もし、武蔵野市と一緒に資料を作ったという誤解を与えてしまったとすれば、申し訳ございませんでした。

〔東京都 安西 第 23 回 p21〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 209) 〈東京都の評価は〉道路ありきの評価なんですよ。廃止ということもあり得るという上からの評価が全然ないんですよ。それはフェアじゃない。〔古谷構成員 第 23 回 p22〕
- 210) そこでのネガティブな影響、例えばこの道路をつくることにとっての・・・コストとそれからあと、住民のコミュニティの問題とかそういうようなことに対しての比較の予測データ、それがほとんどないということなんです。そこが少なくとも客観的な提案・・・ではないということなのです。だからそういう意味では〈住民の問題意識を配慮できない〉一方的な提案であるとしかとれないのです。〔古谷構成員 第 24 回 p15〕
- 211) 東京都が提示した説明資料は、外環の 2 ありきの資料であり、なぜこの場所に外環の 2 が必要なのかという質問になっていない。また必要がない場合についての資料の提示がないので、議論が必要がないというなしという発言もないので議論できない。無理に評価している、検討余地がないのではないかと。〔濱本構成員 第 24 回 p20〕
- 212) 外環の 2、外環道路のことについてですね。必要性の有無を説明するときは、提案者はですね。必ずすべきという、ありということだけしか説明しないのです、けどね、外環ありきもいいのですけれども、外環がなかった場合どうなるかということを含め、きちんと説明すべきものなのです。そうでしょ、それを先に説明しなきゃならないもの。それが全然できていない。それで、今出ている東京都のデータは全部、データであって、これ武蔵野市からのデータについてね。データ出たものについてこうであり、こうでなければならぬとか、こうなるでしょとか、そういう回答の仕方になっているんですよ。ですから、私はこれはありきの元になるけども、これはこ

ということで外環の 2 の話し合いは出来ないと思っていますよ。だからそのないということもきちっと出してもらいたいということ。[濱本構成員 第 24 回 p21]

行政（東京都）

213) 都の提出資料について、外環の 2 ができ、何故必要なのかの説明になっておらず、また、その外環の 2 がない場合の資料の提示がないというご指摘をいただきました。既存のコミュニティや住宅街を破壊してまで街路をつくる必要はないのではないかというご意見もいただいております。

外環の 2 がない場合については、資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）東京都」や資料 12-7-2「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）追加資料 東京都」の現状データが、まさに外環の 2 がない場合の状況だと思っております。

[東京都 安西 第 24 回 p25]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

214) 東京都から示された資料（12-7-2、12-7、16-4、14-4〈資料名は、214〉参照）は道路計画を提案されるための一般論として話を聞くことは出来るけれども、外環の 2、地上部街路の必要性としては認められないと申し上げました。また、外環の 2 の必要性の有無について議論するために追加資料が必要と思ったが、しかし残念ながら今日まで東京都からは提示された資料は先に述べた通り、これを基に意見・質問しなくてはなりません。第 22 回でも申し上げましたが、これもこれ以上の資料の提示はないのですね。ないのですねということを一応聞いておきます。

[濱本構成員 第 24 回 p17]

行政（東京都）

215) 都から提出しています必要性のデータの資料、現状・課題データ集資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版） 東京都」。その追加資料である資料 12-7-2「武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）追加資料 東京都」。また、地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータ資料 14-4「地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」。影響データ資料 16-4「外環の地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版） 東京都」。こちらの 4 冊でこの話し合いの会の資料としては、これで追加資料の提示の予定はございません。

[東京都 安西 第 24 回 p21]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

216) 今回、最初に皆様にご提示させて頂いた 4 つの視点でデータ集というものをやらせて頂いております。拙いとは色々ご指摘も受けています。ただ、途中で、データをどんどん変えていくというのも難しいものがあります。

ここの話し合いの構成員という固定のメンバーでいまやらせていただいて、今後広く意見をまた聞いていくタイミング、色々な場面があります。そういった中で一定の予算を頑張って付けさせていただければ、そういったご意見、踏まえて直せるものは直していきたいと思っています。そういった意味ではちょっと、長い目で見ていただいて、できるだけそういったご希望に添えるような形、聴かせていただいた意見を活かしていくような、そういう努力はしていきたいというふうに思っております。[東京都 武田 第 24 回 p26]

司会

217) 今の意見はですね。もう少しデータが欲しいとかいう、古谷さんのちゃんとしたデータが揃っていないよという意見を含めて、そういうのが現実的な市民の考え方だというのが、ここで出ればね。ここで何か決めるわけじゃないので、出ればそれをちゃんと持っていったらというふうに私は思っているのですけれど。〔司会 渡邊 第24回 p16〕

218) 先程、古谷さんからもおっしゃられた通り姿勢なんですよ。だから例えば追加資料はないのかというのに、ありませんという一言ではなくて、そういうまだ不足しているんだというのが市民の意識なので、それを理解して頂いて、次に生かしていきましょうという回答でないと、同じことを行ったり来たりするだけなので、それについて、一つよろしく願いいたします。

〔司会 渡邊 第24回 p25〕

219) この会は話し合いの会ということで何かを判断したり、決定していく会ではないというのが前提とされています。色々な意見が出ていますけれども、ここ出てきた意見というのは、大変大事なもののなので、例えばもう少しきちっとしたデータを出しなさいよとか、そういう問題をですね。これから後を繋げるための話し合いですので、そういうものをきちっと聴いて、これからの姿勢をきちっとしていくということで、よろしく願いいたします。〔司会 渡邊 第24回 p31〕

7-4 の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、
地域住民編集構成員が考える主な理由

- ①一方的な回答（計画側のみの論理）
- ②論点のずれ・ずらし
- ③PI 協定に反している
- ④裏付けのない約束
- ⑤検討不十分な回答

7-5. 外環の2の他の区間(練馬、杉並)

7-5. 外環の2の他の区間(練馬、杉並)	7-5-1
7-5-1. 練馬区	7-5-1
7-5-1-1. 大泉 1km 区間について	7-5-1
7-5-1-2. 練馬区間の都市計画変更について	7-5-6
7-5-2. 杉並区	7-5-12
7-5-2-1. 杉並区間における都市計画提案制度について	7-5-12

7-5-1. 練馬区

7-5-1-1. 大泉 1km 区間について

住民構成員

- 1) 都から練馬区の外環の2事業化についてのご説明があったんですが、町の人からも新聞記事を読んで、これは武蔵野市とはどう関係するの?というようなことは随分聞かれました。私もそのあたりは、今のご説明では、一応納得は致しましたが、これは、武蔵野市の外環の2については関係ないという言い方はおかしいですね。とりあえず、拘束されるものでは全然ないといったことを確認させていただきます。[西村構成員 第12回 p4]

行政(東京都)

- 2) 武蔵野市の話し合いの会は、〈平成20年に都が公表した〉検討のプロセスに基づき、皆様と話し合いをする場ということで設置されており、都としては、今後もこの検討のプロセスに基づいて進めていきたいと考えております。[東京都 赤見 第12回 p5]

住民構成員

- 3) あれは、今後の武蔵野市にとっては、とりあえず拘束されない、影響ないというふうに思っているのですね? [西村構成員 第12回 p6]

行政(東京都)

- 4) 東京都としては、この検討のプロセスにのっとって進めていくというふうに考えておりますので、〈練馬の1km事業着手が〉武蔵野市について影響を与えるようなものではございません。
[東京都 赤見 第12回 p6]

住民構成員

- 5) 〈(住民構成員の)練馬区外環の2の事業化についての説明〉の後では、都の側からその発表に対する意見とかディスカッションが抜けちゃうんです。今は聞いてまとめるというかたちなんです。聞くだけではなくて、それに対する意見交換、話し合いを行うのが、この会の目的なんです。そこを間違えないでください。これは都が説明した。わたしたちが説明しても、そちら側から何の声も上がらない。聞き置くんですよ。[古谷構成員 第12回 p27-28]
- 6) 〈西村構成員は〉練馬の問題で、武蔵野〈市〉には影響ありませんかという質問をしたんですよ。それに対して明確にありませんという答えはまだ来ていないと思います。影響がないということはあり得ないでしょう。つまり、今度の外環の2というのは、始点があり終点があり、途中、道

路がつながっているんですよ。それをここで話をしているわけですよ。ここで話していることは、さっきから言っているように、必要性の話をしているわけですよ。必要性の話というのは、この武蔵野市の市の区域の中だけの話ではないんですよ。要するに、外環の2の始点から終点、言ってみれば、練馬から世田谷までやっているわけでしょう。続いているわけでしょう。その道路の話をしているのに、その一部分を、さっき抽象的に、地図も何も示さないで説明してるなんていうのは、人をばかにしているんです。何か役所らしい理屈を立てて、とにかくそういうことで認可を取りましたという事実の説明だけしているのです。これが全然、私たちにとっては、納得できない話です。

なぜか、最初の1kmはこれでやります。という格好で、しゃくとり虫みたいにやってくるということも考えられるし、そもそも外環の2というのを公に、紙の上で、新たに法律行為を起こしたということ自身、我々に対する侮辱ではないですか。片や話し合いをしましょう、必要性から論じましょうと言いながら、ごく1km分だからこれはと言って、同じ外環の2の名前を付けた道路を事業認可に持っていつている。事業認可というのは強制収用が出てきますから、これは大変なことなんです。[河田構成員 第12回 p28-29]

行政（東京都）

- 7) 〈西村構成員からの質問に〉明確に答えてないというお話でしたので、まず、〈外環の2について、練馬区内の1kmの事業認可は、武蔵野市に〉影響はないということでお答えをさせていただきました。理由としまして、大泉ジャンクション付近の1km区間というのは、その区間にある都道の土支田通りと井草通りが、幅員4mの一方通行の道路で、歩道がないなど、歩行者・自転車の安全性や円滑な交通が確保されていない現況がございます。大泉ジャンクション地域では、外環の本線の整備に伴い、その計画線内にある土支田通りと井草通りの機能が失われるため、その機能の確保が必要となっております。また、この地域については、外環と外環の2、両方にまたがる権利者の円滑な生活の再建のためには、一体的な用地買収が必要ということが課題で挙がっておりました。これらのことから、この区間について、外環の整備に併せて、〈外環の2を〉既存の都道の代替として整備することとして、今回、事業化をしております。

この1km区間の事業認可が、武蔵野に影響しないのかというようなお話でございますけれども、先ほど片や話し合いと言っていて、片や事業をしないとったことは、ちょっと信義にもとるのではないかというお話だったと思うんです。しかし、外環本線が事業化されていく中で、どうしても今お話したような、そこの地元の方たちが困っているということがあって事業化されてございます。残りの区間につきましては、検討のプロセスに従い、皆様とお話をしたことを、きちんと踏まえながら進めていきますので、そういった意味で影響はないというお話で、お答えさせていただいております。[東京都 赤見 第12回 p29-30]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 8) そういうことをおっしゃるんだったら、こちらも一言云います。それでは、外環の2という冠を付けなくたって出来る話ですよ。外環の2の1km部分を地元の道路が廃止されるんで、それに代るものだとうおっしゃるんだったら、それは外環の2ではなくていいはずだったわけですね。例えば、ここで、廃止をして、そこにまた別の名義の、外環の2でない道路を付けてもよかったわけですよ。外環の2という名前を、どうしてそこへ、冠付けてやらなきゃいけないのかというややはり、東京都が深慮遠謀でもって、三鷹までの外環の2を着手したという事実を、法律上確保したんだというのは、まずだれが考えても、そう思うではないですか。

[河田構成員 第12回 p30]

- 9) 今回着工した1km区間は、外環の2という名前を使わなければできなかったのか。練馬は青梅街道まで続いているのに、1km区間だけで収まるのか。私がいつも言うように、外環の2は新

しい道路計画であるのだから、新たな都市計画としなければならない。昭和 41 年の計画と現在の東京都の計画内容とは全然違う。41 年に決定した内容をこれから、1 km 区間以降については明確にしてもらわないと困る。[濱本構成員 第 12 回 p31]

10) 一応、武蔵野市に影響ないと確認したと思ってよろしいか。武蔵野市からも心配することはない
といて欲しい。[西村構成員 第 12 回 p32]

11) 〈練馬区間で外環の 2 が事業認可されたということは、〉もう外環の 2 は着工したということ
ではないですか。全体 8km ですか。8km の中の 1km を着工しましたと、そういうことではない
ですか。既成事実ではないですか。そしたら、影響ないなんていうこと、ある訳ないではないで
すか。

外環の 2 という名称を変えて別の道路でインターチェンジ関連の道路を整備したという位置づ
けならいいけれども、私は〈練馬の 1 km 区間のことは〉全く知りませんでした。武蔵野市の課
長が出席されているのだから、構成員としてどのように考えているかお話して下さい。

[小林構成員 第 12 回 p32・33]

行政（武蔵野市）

12) 武蔵野市もこの件について東京都から伺った時に唐突な話であると理解した。練馬区の一定の事
情、道路の問題、生活再建の問題等、諸問題があることについては理解したが、武蔵野市では
話し合いの会を継続中であるという事実は非常に重いということは東京都に伝え、武蔵野市にお
いては話し合いの会を尊重していくという姿勢に変わりはないことを確認した。練馬の件に対し
て、賛成とか反対という話ではなく、武蔵野市は現在の形を継続できることを確認しました。

[武蔵野市 堀井 第 12 回 p33]

住民構成員

13) 大泉の事業化の件でお話になっているが、それは外環の 2 として、もう着工したということで理
解してよろしいでしょうか。私たちがこういう話し合いをする中で、何もなく事業化されたとい
うことであれば、この話し合いは意味があるのでしょうか。[中村構成員 第 12 回 p36・37]

行政（東京都）

14) 今回、大泉地区の 1 km については事業認可を受けてこれからやっていきますけど、残りの 8km
につきましては、皆様とお話をしながら、進めさせていただきます。

[東京都 赤見 第 12 回 p37]

住民構成員

15) そうなると、濱本構成員の言うておられる外環の 2 は法律的に存在していないのではなく、法律
的には存在するということですね。[古谷構成員 第 12 回 p37]

行政（東京都）

16) 法律上、外環の 2 という都市計画線は昭和 41 年に都市計画決定され、現在でも存在しておりま
す。[東京都 小口 第 12 回 p38]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

17) 前回の大泉ジャンクション付近 1 km 区間の事業化について西村構成員が武蔵野市民に関係ない
かと質問したところ、東京都の補佐は「関係ない」と回答しているが、外環の 2 が一歩進んだと
いうことではないか。外環の 2 の一部が着工されたというのに、これから何を議論するのか、外
環の 2 として事業認可を受けているということは、寸刻みで南下してきて次々と事業認可を受け

るということではないか。もう廃止の議論はなくなったということではないか。

[佐薙構成員 第13回 p20-21,25]

行政（東京都）

- 18) 都として、何を詰めるのか、というようなお話もいただいたかと思います。こちらにつきましては、東京都としましては、まずこの地域で何が課題なのかというようなお話し合いをさせていただきながら、その後、その課題をどうやって解決するのか、例えば、外環の地上部街路で解決することがあるのかなのか、そういったことをお話しさせていただきます。その後、逆に道路を造ったときにどんなデメリットがあるのか、そういったことも皆さんと話し合いをさせていただきながら、外環の2（地上部街路）で地域の課題を解決するのか、もしくは他のかたちで、代替と呼んでますけど、解決するのか。そういったことも皆さんとお話し合いをさせていただきたいと考えてございます。[東京都 小口 第13回 p23-24]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 19) 確かに、外環の2は大泉ジャンクション付近1km 区間で事業認可されましたが、残りの8km 区間の工事施行については法的に担保されていないのではないか。その辺りを教えていただきたい。この話し合いの会を尊重していくという姿勢には都も武蔵野市も変わりはなく、廃止を含めて検討するという方針は合意しているはずである。都の課長は分かりやすい資料を追加提出すると言っていたが、出てこないとなると、この会の役目は終るのではないか。その場合、話し合いの会としては反対の方が多数だと思いますので、外環の2については、これ以上施行すべきではないという結論が出る可能性が高いと思う。基本的にその廃止を含めて検討するという、その辺を含めて合意していると。それ以上、何があるのでしょうか。

[小林構成員 第13回 p26]

- 20) 私は佐薙構成員が言われたとおり、練馬地域の大泉ジャンクション付近1km 区間で事業認可、工事着工したということは、外環の2全体が認可になったということだと思います。練馬のように不十分な説明でも説明会を開催したという実績だけで決められてしまい、同じように武蔵野市でも手続きさえ踏めば、進んでしまうということを問題とすべきではないか。武蔵野市が反対すればしばらくは中断するが、市長や議会が替わったら分からない。ここでの私たちとの約束が守られる保証はない。[古谷構成員 第13回 p26-27]
- 21) 本来ここで話し合おうというのは、1km 区間の話が全くないところから出発したはずなのに、話し合いの会の議題に載せずに認可を受けたなんて、あり得ない話ではないか。なぜそんなことになったのかについて、説明してもらわないといけいない。[糸井構成員 第13回 p27]

行政（東京都）

- 22) あくまでも事業認可をいただいた区間は練馬区石神井町8丁目から東大泉2丁目の約 1,000m の区間です。当該区間にある都道の土支田通り、井草通りは幅員4m の一方通行の道路で、歩道が全くなく、歩行者、自転車の安全性や円滑な交通が確保されていない状況です。一方、大泉ジャンクション地域では、インターチェンジやランプ整備のために用地買収が必要になり、外環の整備に伴い、その計画線内にある土支田通り、井草通りの機能が失われるため、その機能の確保が必要になってきます。また、外環本線と外環の2（地上部街路）の両方にまたがる権利者の円滑な生活再建のためには、一体的な用地買収が必要となります。このようなことから、この区間について、外環整備に合わせて上下1車線ずつの往復2車線の車道と、広幅員の緑地帯や歩道で構成される道路を、既存の都道の代替として整備することとなりました。これが1km 事業化の理由です。[東京都 小口 第13回 p28-29]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 23) 1 km 部分の必要性、目的はわかりました。私が聞きたかったのは、1 km 部分が法的に完全に認可されたとき、残りの8km 部分は、現在、法的にどういう位置付けになっているかということです。[小林構成員 第 13 回 p30]

行政（東京都）

- 24) 都市計画線が入って、都市計画制限がかかっているということです。

[東京都 小口 第 13 回 p30]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 25) これから要するに終点をどういうかたちにするかということを、どうやってやっていくんですか、これ。外環に廃止もあり得るなんて言葉もないでしょ、これ。それを言っているわけですよ。3つの条件、4つの条件。こんなことやっても環境の劣悪は当たり前ですけど、廃止もあり得るなんてのは、これは通らないわけですよ。認定取って次々やってくわけですよ、寸刻みで。これはね、予算がつき次第やってくわけですよ。[佐藤構成員 第 13 回 p32]
- 26) このような理解でいいか確認したい。1 km 区間は事業認可されたが、残りの 8km 区間については都市計画はあるけれども、まだ事業認可されていない。この話し合いの会については、廃止を含めて議論することはやぶさかではない。ただし、この話し合いの会で、廃止の方向が望ましいという結論が出たとしてもそれは都の判断とは別の問題である。この話し合いの会というのは、あくまでも都がこれからの外環の2を進める上での重要な判断要素の一つとはするが、基本的には都が判断しますということか。[小林構成員 第 13 回 p34]
- 27) 昭和 50 年代の中盤頃までは、行政が計画決定されたものは市民がいかなる意見を持ってきても覆らないものだった。しかし、その後、武蔵野市内でも覆った事例がある。この会もきちんとした話し合いをしましょうということで出発したのではないか。武蔵野市もそういう考え方ではないのか。
- 我々の他にも申し込んで外れた人もいるし、これだけ多くの皆さん（傍聴者）も来ていただいているということは、意見のある方がたくさんいるということである。そろそろ全体会をやっていただきたい。[糸井構成員 第 13 回 p35]
- 28) 練馬の1 km 区間について、国としてはどのような見解でしょうか。[西村構成員 第 14 回 p35]

行政（国交省）

- 29) 認可を行ったのは関東地方整備局の建政部になります。そのため、認可のよしあしなどをコメントする立場ではありませんが、私どもの認識は、事実関係として認可されたのは1 km 区間のみであるということです。[国交省 辛島 第 14 回 p35]

住民構成員

- 30) 3月28日朝日新聞の報道では、地権者が練馬の1 km 区間について提訴をしています。次回、その点も含めて討議していただきたいと思います。[大島構成員 第 14 回 p35]
- 31) 都は当事者として、この提訴にどういう対処をしているのか。それからこの提訴の結審までは、1 km の部分について着工ができないと考えているのかどうか。[大島構成員 第 15 回 p36]

行政（東京都）

- 32) 都は、国から申し立てを受けまして、参加人として、この裁判に関わっております。また、着工はできるのかということについては、今後、裁判がどういう形で進んでいくのかということも分

かりませんので何とも言えないところです。一般論として言えば、差し止めという形になっているわけではありませので、事業は進めていくのではないかと考えています。

[東京都 小口 第 15 回 p36]

住民構成員

- 33) 道路を認可したのは国だということですが、都の事業なら、都が認可できるのじゃないですか。もう一つは、練馬の人たちも外環本線と外環の 2 は一体化されていると思っている。都は、一体化じゃないと言いつつも、ほとんどの人が知らないということではないのか。それは周知不足であって、一度、都のトップが謝罪するぐらいのことをやってもらわない限り住民が納得しないのではないかと思う。[黒木構成員 第 15 回 p39]

行政（東京都）

- 34) 外環の地上部街路の練馬の 1 km 区間については、事業を実施している主体は東京都です。事業に着手するにあたって事業認可を取得する必要がある、事業主体である都が、事業認可を取得するために国に申請し、国が事業認可を下ろすという形になります。[東京都 安西 第 15 回 p40]

7-5-1-2. 練馬区間の都市計画変更について

住民構成員

- 35) 二つ質問があります。一つ目は、練馬 1 km 区間については、残り 8 km には影響ない、特に武蔵野市に影響ないと当時の部長のお答えをいただいていたにも関わらず、なぜ、武蔵野市が話し合いの会をやっているのに、1 km の先のことについて東京都があり方複数案を出してくるのか疑問です。二つ目は、今の説明では 18m、22m、40m の三つの案が出ていますが、例えば、これから話し合いを重ねた結果、〈区・市が〉それぞれ違うものに決まることだってないとは言えませんが、その場合はどうなさるのですか。この説明ではやはり絵に描いた餅というか、机の上でやっている感じが否めません。[西村構成員 第 18 回 p40-41]

行政（東京都）

- 36) 残りの 8 km については、引き続き検討のプロセスに基づき検討を進めると説明したと認識しています。そのプロセスの中で今回あり方（複数案）を示し、今後検討を進めていこうとしている段階です。まだ話し合いの会の最中ですので、これまで通り、話し合いをしながら検討を進めていきたいと考えております。
- また、各区間ごとの幅員については、都市計画道路としてある程度の連続性は必要だと考えていますが、部分的に縮小できるところ、できないところもあり、個別の事情によって幅員が変わるのはあり得ると考えています。[東京都 佐久間 第 18 回 p42-43]

住民構成員

- 37) 他の会で、区市ごとに 20m や 40m と違う幅員になった場合、そういう道路を認めるのかという質問に対して、都の係長が 40m 幅員は変わらないと答弁したと聞いている。違っているならはっきりとそう言って下さい。[濱本構成員 第 18 回 p44]

行政（東京都）

- 38) 事実として、まだ方針をどうするかは決まっていません。例えば 22m なり 18m なりに変更す

ると方針を決めた場合は、当然、都市計画変更の手続きを行うことになります。

[東京都 佐久間 第18回 p44]

行政（武蔵野市）

- 39) 基本的に、外環の2については最終的に都が方針を出すということになっていますが、今、三鷹市ではまだ立ち上がっていない中で練馬区では複数案を出しているといった、各地区でバラバラの進捗状況です。バラバラのままで区域によって見解を示すと、都市計画としての全体のネットワークからみて矛盾をきたしますので、都の方針は各地区の見解が出そろった段階で出すのか、どういう考え方でいるのかお伺いしたい。[武蔵野市 恩田 第18回 p45]

行政（東京都）

- 40) 都市計画道路としてどういう単位でやっていくのが望ましいか、今の段階では決めていません。そういった中で、練馬区では、話し合いとか広く意見を聴く会から2年以上経過していて、次はどうするんだという声もある中で、ようやく複数案を示させていただいています。最終的にどうするかについては、現時点では決めていません。[東京都 佐久間 第18回 p45-46]

行政（武蔵野市）

- 41) 東京都の方針はいつ出されるのかという質問に対して、前回の時点ではまだ決まっていないということでした。しかし、5月に外環の2の都市計画に関する方針が出されており、これが現在の外環の2に対する方針と理解している。[武蔵野市 恩田 第19回 p30-31]

住民構成員

- 42) 幅員を40mから22mに約半減する大胆な計画変更になるが、その場合、延焼遮断帯の機能は大幅に低下してしまうのではないのか。[大島構成員 第19回 p12]

行政（東京都）

- 43) 幅員を縮小することによって、確かに広い幅員のほうが延焼遮断効果というのは高いというところはあると思います。ただ、22mという幅員でも十分延焼遮断効果というものは発揮するというふうに考えております。例えば、阪神・淡路大震災の事例を見ますと、12m以上の道路で焼き止まり効果が見られたというような結果もございます。そういうことから踏まえますと、22mの道路であっても十分に延焼遮断効果、延焼遮断帯としての機能というものは期待できると考えまして、〈練馬区内では〉この幅員に定めたところでございます。[東京都 安西 第19回 p12]

住民構成員

- 44) 練馬区間は、道路幅員40mから22mになるということですか。その場合、防災上の効果は減少すると思います。40mが22mになっても同じ防災効果があるのですか。

[大島構成員 第20回 p27]

行政（東京都）

- 45) 東京都では、阪神・淡路大震災の事例なども踏まえて、延焼遮断帯に位置付ける道路につきましては、最低で11mは確保しようということをやっております。当然、街路の幅員が広いほうが延焼遮断の効果は大きいですが、22mでも十分延焼遮断の効果は発揮すると考えてございます。[東京都 安西 第20回 p28]

住民構成員

- 46) 昭和 41 年の外環の 2 と今度変更される外環の 2 とはどう違うのか。昭和 41 年の外環の 2 はどういうことでできたのか。幅員 22m に変更した道路もなぜ外環の 2 という名前を使う必要があるのか。[濱本構成員 第 19 回 p13]

行政（東京都）

- 47) 昭和 41 年の時の外環の 2 は、環状 6 号線外側の都市計画道路の再検討に伴い都市計画道路ネットワークの一部として、計画決定されています。当時は、高速道路の外環と整合を図るよう一体的に計画し、高速道路を収容するために幅員 40m で計画決定されたと考えています。高速道路の外環〈の〉地下化に伴いまして、ジャンクション部などを除いて、高速道路を収容する、高速道路を中に収める機能というものは不要になったところです。ただ、都市計画道路のネットワークとしての機能は残るということで検討してきたところでございます。

〈外環の 2 のうち、練馬区間は、〉今回、一般的な道路の機能を確保した上で、自転車、自動車、歩行者を構造的に分離できるような断面構成ということで、幅員 22m と決めさせていただきました。名前につきましては、外環ルート上に計画決定されており、一般的な都市計画道路ネットワークとしての機能を持つことは昭和 41 年から変わらないということも踏まえて変えていません。[東京都 安西 第 19 回 p13-14]

住民構成員

- 48) 外環の 2 は、これまで話し合いの会で議論し、武蔵野市では結論が出ている。練馬でやろうとしていることは外環の 2 ではないはずです。平成 14 年から平成 15 年の PI 沿線協議会と沿線会議のとき、練馬の南北道路と東西道路の進捗状況の話があったが、十何年経った今でも〈どれだけ進んだか〉分からない。そうした中で、外環の 2 だけが必要だという理論にはならない。武蔵野市は都の依頼で東急大通り（武蔵野 3・4・3-4-16 〈号線〉）を立野町まで拡幅したが、練馬区の区間（補助 135 号線）は未だやっていない。今やろうとしているのは、一般放射何号とかでやる道路であって、外環の 2 とは違う。ここで外環の 2 として、こういう議論をすることは間違いだと思います。[濱本構成員 第 19 回 p14-15]

- 49) 練馬地域の方々、外環の 2 を作ることはほとんど賛成していない。賛成しているのは、商店街の会長や町会長だけではないか。都で作った記録には、・中略・これまでも確認してきたが、外環の 2 と外環本線は一体です。外環本線が大深度に決定した以上、〈法に反する現状の〉外環の 2 だって消すべきで、どうしても必要なら新しい道路として議論すべき、前回、今回の都市計画変更素案は出したが、検討はこれからだと言っているが、そういうことでいいのか。

[濱本構成員 第 19 回 p15]

行政（東京都）

- 50) 外環の 2 は昭和 41 年に計画決定され、街路網を構成しているという意味で都市計画道路ネットワークの一部と説明しています。通常の都市計画道路の機能は、昭和 41 年も今も変わらないため名称は変えていません。一体的に整合を図るよう計画決定した高速道路が高架から地下になり、大きく条件が変わったことも踏まえ、今回、都市計画の変更素案をつくりました。練馬区民が全員賛成なのかという意見ですが、道路が必要、必要ではないというご意見の両方をいただいています。こうした中、練馬区は、地上部街路を南北交通に資する重要な道路だと認識し、都に対し早期整備を要望しています。そうしたことも踏まえ、都としては都市計画の方針を定め、それに基づいて都市計画の変更素案を公表しました。素案はまだこれから検討していくのかということですが、検討のプロセスに基づき、練馬区間は 5 月に都市計画の方針を定め、変更素案を 6 月に公表し、説明会を開催しました。今後、都市計画の案を作成し、住民の皆様や練馬区の意見

をいただいた上で、都市計画審議会の議を経て、都市計画決定まで手続を進めていくというところ。[東京都 安西 第 19 回 p15-17]

住民構成員

- 51) 第 19 回会議提出資料〈練馬区における外環の地上部街路についての〉「これまでの検討の総括、都市計画変更素案のあらまし」の 10 ページで、「将来見込まれる自動車交通量を踏まえ」とあるが、将来交通量は計算しているのか。武蔵野市区間はどの程度を予想しているのか。また、都市計画が廃止となる 18m 部分は、これまで制限が掛けられていたことに対して、何もしないでそのまま返すのですか。[古谷構成員 第 19 回 p7]

行政（東京都）

- 52) 将来交通量は武蔵野の整備効果データにも載せていますが、平成 32 年時点で地上部街路ができている場合、1 日 1 万から 1 万 8 千台の交通量を見込んでいます。2 点目については、この素案で都市計画が決定されれば、都市計画が廃止となる部分は都市計画制限がなくなります。これまで制限に対する補償という意見もあるかと思いますが、制度上はないというところが現状です。[東京都 安西 第 19 回 p8]

住民構成員

- 53) 練馬区の 1 km について何年か前に議論したときは、33 号〈線〉から南は一切関係ないという話だった。練馬区では道路を望んでいるということだが、武蔵野市では道路は必要ないと反対している。練馬と同じ気持ちで、この地域を進めると大きな間違いである。また、権限、補償について、本線と併せて大きな問題である。事業者は、憲法を理解して適正な補償を行わなければ、公共事業をやる資格はない。憲法で個人の財産が守られているのだから、補償が一番重要。古谷さんの言われているように 22m にして、残りの 18m はどうするのか。地域の人の協力を得なければ公共事業はできない。[佐藤構成員 第 19 回 p20-21]
- 54) 第 18 回の話し合いの会でも質問があったが、幅員が 40m から 22m になったことで、残りの 18m は廃止し、補償もないというのは住民にきちんと伝わっているのか。もう一つは、別紙 4 にまた別に書いてありますけど、先ほど安西さんにご説明くださった、「これまでの検討の総括」の 11 ページに書かれている〈青梅街道から東八道路までの区間についてはというようなことが 1 行書かれておりますね。これについては、しっかり私たちはこの通りに受け取ってやっていこうと思っておりますけれど、この点で何て言うのかな、プラスアルファをしないください。このことでちゃんと今後ともお願い致します。[西村構成員 第 19 回 p22]

行政（東京都）

- 55) 説明会やオープンハウスで、この補償は無いということについて説明しています。また、青梅街道から東八道路までの区間については、今後も武蔵野区間を含め、練馬区間とは別に検討のプロセスに基づき、話し合いの会などで広く意見を聴きながら検討を進めていきたいと考えています。[東京都 安西 第 19 回 p23]

住民構成員

- 56) 〈資料 15-4「武蔵野市地上部街路話し合いの会資料 9-6『東京外かく環状道路の主な経緯（「外環の 2」「武蔵野市を中心にして」） 西村構成員』に関する質問 古谷構成員〉第 6 問に関して、長期権利制限を掛けてきた人たちへの補償について、既にお答えがあって、補償はないということだったと思います。[古谷構成員 第 22 回 p14]
- 57) 〈第 19 回会議提出資料〉「これまでの検討の総括」の 11 ページの内容で納得できない。外環

の基本方針（地元において地上整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していく）は平成 15 年 3 月に出されているが、この方針が〈パンフレットに〉正確に書かれていない。都に都合のいいようにまとめられている。もう 1 点、前回、市の部長から質問があったが、外環の 2 の幅員を区間ごとにかえるような都市計画の変更はできるのか。〔濱本構成員 第 19 回 p23〕

行政（東京都）

58) 〈「練馬区における外環の地上部街路について これまでの検討の総括 平成 26 年 6 月 東京都都市整備局」の 11 頁〔外環の地上部街路（外環の 2）の都市計画に関する方針〕について、〉練馬区間は、目白通り、青梅街道といった骨格幹線道路を結び、また東西方向の数多くの都道を結ぶというところから、練馬区内だけをとり、道路のネットワークとして十分に機能するというふうに考え、今回の方針を定めたところです。杉並より南の区間については、40m での整備、区域の縮小、代替機能を確保して廃止など、地域の状況に応じて、引き続き検討を進めていきたいと思います。〔東京都 安西 第 19 回 p25〕

住民構成員

59) 第 18 回の話し合いの会での市の部長さんからの質問には、都から回答がなかった。都が、今のやり方で練馬だけ先に進めていくということは分かったが、杉並、武蔵野、三鷹については、全ての区市で話し合いができてから決めるのか。また、個々でやっていくのか気になっている。武蔵野市の場合には、検討のプロセスに基づくということであったにしても、廃止ということも含めて、私たちは検討しているんだということは、もう一度ちゃんと記録しておいてください。

〔西村構成員 第 19 回 p26〕

行政（東京都）

60) 会の始めに発言した通り、環境・防災・交通・暮らしという 4 つの視点からも、廃止も含めて道路の必要性を検討していくという当時の発言は、そのまま継承していきたいと考えています。

〔東京都 武田 第 19 回 p29〕

住民構成員

61) このパンフレット（第 19 回提出資料「練馬区における外環の地上部街路について」）の内容を説明するだけでは、練馬区に外環の 2 の必要性がピンとこない。〔西村構成員 第 20 回 p19〕

行政（東京都）

62) 外環の 2 の必要性については、なるべくデータを使って地域の現状を捉え、課題を掲げた上で、外環の 2 が地域の課題解決にどう寄与するのかを精一杯分かりやすく資料を作っているつもりです。ここが分からないというところがあれば、もう少し具体的に言っていただけると答えやすいと思います。〔東京都 安西 第 20 回 p19-20〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

63) 練馬区のこの件については土支田、井草の 1 km の認可がおりて、事業主体の名称が外環 2 ということでおりたと。これは大泉ジャンクションのそれとすり付けだから、これはそのとき使ったのでしょけど、それから南下する残りの 8 km について、一切関係ありませんということだったんですね。それから、今回この主要道路からさらに青梅街道まで、外環 2 として 2.2 m の計画変更をやりましたと。こういうことをある日突然聞いたわけです。

〔佐藤構成員 第 21 回 p24〕

- 64) 練馬区は〈幅員〉22mに変更し、こちらはこれからどうやっていくのですか。やはり40mで行くのですか。それから、要検討路線とありますが、待ったなしで本線がシールドで発進するかもわからない。ランプの上り部分については、地上に上がってこなくてはならない。40mでやってきたが、今後は22mに変更して、要検討路線としてやる等、企業者として自信を持ってもらわないと考えようがありません。青梅街道の練馬区間は、22mに変更しました。この22mは片側一車線です。私は練馬に向かって五日市街道を日頃使っていますが、どこかで工事をしたら、一方が塞がる。こんな道路をつくることはない。あなたたちは知らないでしょうが、新しい南北道路ができると、これがまず青梅街道に入ってくるわけです。五日市街道に入ってくる。井の頭通りに入ってくる。要するに、吉祥寺はパンク状態。道路計画というのは、そういうことも含めて総合的に考えなければいけません。[佐薙構成員 第21回 p24-25]

行政（東京都）

- 65) 青梅街道インターチェンジは高速道路の外環として整備します。インターチェンジのために必要な土地や地下構造物は、外環事業として国交省が実施しますので、外環の2として用地を買うものではありません。[東京都 安西 第21回 p25]
- 66) 〈幅員が〉40mがいいかどうかというのは、今、皆様〈と〉話し合い中で、それから広く聴いて決めていきたいと思います。ただ、外環の2は、本線が地下に行く際に片側を2車線、3車線に変えたりしていますので、かなりの交通量をそこで受け取れるという中で、今、地上部については1万7、8千台あたりの交通量になるのではないかと推計が出ています。そういった意味では、2車線、片側1車線の車線で車は捌けるということで、たとえ40mの幅員で整備をしようと皆様の合意をいただいて進めていたとしても、車線が片側2車線になるということは厳しいのかなと思っています。そういった意味では、どんな幅員であれ、とりあえず我々としては、今やるとすれば片側1車線でやらせていただく。ただ、そこに路肩があるとか、歩道がもっと広くなるとか、植樹帯の幅を大きくとれるとか、そういった交通処理をする機能以外の部分で40mというものをどう有効に使うのか、もしくは、そこまで要らないという話になるのかということかと思っています。ちなみに、練馬区につきましては、ある程度そういった歩道の幅員がしっかりし、植樹帯があればという考えと、自転車のレーンが欲しいと〈いうことで〉、22mということです。[東京都 武田 第21回 p26]

住民構成員

- 67) 40mの幅員をとって、片側2車線が難しいというのは、かなりおかしな話です。40mの道路というのは、ヘリコプターも離着陸できるぐらいのかなりの広さがあります。言っていることがわからない。青梅街道のランプについて、買収は国がやるかもしれませんが、結局、道路は今の路線にあったすり付けをする。先走った話になるが、練馬区では絶対にインターチェンジを作らせない、杉並区のさくら町では絶対に通させないという状況で、検討路線だという、もうこんな話はやめたらいいではないかと思います。[佐薙構成員 第21回 p26-27]
- 68) 幅員 40mですずっとやってきて、練馬区が青梅街道まで22mでいくという計画が決まった。これからこの会議を続ける中で、これを22mにして、今後、主要課題として検討を続けていくのはどうですか。それと、40mで支障移転等の対象は何名いたのか。22mにすると、どれくらい縮まるのか、圧縮されるのかということ次の会までに調査費を使っただき、資料を出して欲しい。武蔵野市だけで結構である。名前は要らない。件数だけでいい。

[佐薙構成員 第21回 p35-36]

行政（東京都）

- 69) そういった要望があるということは承りたいと思います。ただ、練馬区の場合もどう線形をとるのかによって建物に当たる件数は全然違います。また、次回までとなると委託では間に合いません。大体の線を引いて、何棟ぐらいあるかはお話できると思いますが、その数字のひとり歩きは正直言って非常に怖いのです。そういった誤解のないように理解いただけるのであれば、22m幅で何軒ぐらいあるかというのは、要望があれば数えてきます。

〔東京都 武田 第21回 p36-37〕

住民構成員

- 70) 今言っているのは武蔵野〈市〉でしょう。武蔵野〈市〉側は22mと私たちは言っていないのだから、何もする必要はない。私たちは廃止をしてくれと言っているのだから、22mの議論をする必要はありません。〔濱本構成員 第21回 p38〕
- 71) 18、22、40m、これは最初から計画は22mなんです。幅員や都市計画は事業主体である東京都が決める。それを、練馬区の意向らしくして、向こうに責任をかぶせてやっているわけです。そういうふうにあやふやなやり方をしては困るわけです。やるんならちゃんとやる、やらなきゃ止めると、どっちかにしていただきたい。〔佐薙構成員 第21回 p38〕
- 72) 研究の時は最大のケースと最小のケースを出すのです。そうすれば、その間に入るのです。22mの場合の最大値、最小値を出す。それで、どう道路が走っているかとか、どこの家に引っかかっているかということ自体は出す必要はないはずです。〔古谷構成員 第21回 p39・40〕

行政（東京都）

- 73) 〈幅員の〉最大は40mで、最小は全く決めておりません。また、その線がどこの線を通るかによっても、建物が当たるところ、当たらないところがあります。そういった線を示すということはできません。線が10cmずれるだけで当たる、当たらないが出てきますので、現実的には不可能だと我々は思っていますので、申し訳ございませんが、お受けできません。

〔東京都 武田 第21回 p39・40〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-5-2. 杉並区

7-5-2-1. 杉並区間における都市計画提案制度について

行政（東京都）

- 74) 都市計画提案制度なんですけれども、まず提案できる方なんですけれども、土地所有者や借地権者の方、あるいはまちづくりNPO法人、営利を目的としない法人等の方が都市計画を提案できるという制度でございます。これは平成14年に創設された制度でございます。
- 提案に必要な条件というのがございます。三つございます。まず面積です。5,000㎡以上のまとまった土地。そして、3分の2以上の地権者の方々の同意を得て、かつ、その都市計画に関する基準、都市計画道路でいけばさまざまな機能がございまして、都市計画を変更することで街に与える影響はないのかということもご確認いただいた上で、資料が整えば受理するということになります。
- 都市計画提案制度の流れでございます。紹介がちょっと遅れたんですけれども、外環の2の一部を廃止する提案について杉並区在住の古川さんからご提案いただいております、三つの条件を

満たしたということで、昨年の12月に受理したものでございます。受理後の手続でございますけれども、まず、古川さんの提案区域の中で杉並区の計画があるかどうかというところについて区にお聞きして情報提供があったというところがあります。次に東京都は、提案に基づく都市計画を定めるか遅滞なく判断することになります。こちらについては都市計画を変更する必要がないというふうに考えて、〈次の〉フローに今移っております。現在、都は古川さんの提案を踏まえて都市計画変更はしないという考え、この考えについて杉並区に意見を聞いているところでございます。今後、「都市計画審議会に素案を提出し、意見を聴く」とございませうけれども、5月の東京都都市計画審議会に付議して意見を聴く予定としておりまして、その後、最終的な決定をしていく流れとなります。[東京都 安西 第20回 p43-44]

司会

- 75) 私も都市提案というのは前からあるのは知っていましたが、武蔵野市も条例があると思うんですが、非常にこれは難しい。これだけの制度に持ち込んだということはなかなか大変なご努力があったのかなというふうに推察しております。[司会 渡邊 第20回 p45]

住民構成員

- 76) 今日配られているこの外環ニュースをご覧になってみるとわかると思うんですが、市議の立候補予定者ですが、その人たちがほとんど全員が外環ノ2は必要ない。それからまた武蔵野市長も必要ない。武蔵野市は、これで廃止ということになったら、どうなんでしょうか。

[古谷構成員 第20回 p45]

- 77) 提案の通り外環の2が廃止になると、武蔵野市は道路ネットワークが途切れることになります。また、練馬区までは道路が細くなっており、幹線とは言えなくなっています。それを、道路が建設できないという理由で言うのは違うと思います。[古谷構成員 第20回 p46]

- 78) この提案制度の件は今日(第20回)でやらなければならなかった課題でした。提案が提出されてから受理されるまでに3年経過しており、提案の不採択が決定したのがその2ヶ月後。そのやり方も、都議会に先に報告している。そんなやり方があるのですか。提案者にとっても、素人がつくるには大変な資料だったと思います。この提案は、もっと杉並区〈議会〉の意見も尊重して結論を出して欲しいと思います。東京都の不採択の理由は、提案内容を十分に吟味したものではなく、提案者が納得できるものではありません。答弁として十分な理由になっていない。昨年4月頃には舛添都知事が計画地を視察したということだが、その際に地元住民に対して話し合いはしなかったのか。何処を視察したのか、教えて欲しいと思います。[濱本構成員 第20回 p46-47]

行政(東京都)

- 79) 昨年4月に舛添都知事が視察した際には、練馬区のオープンハウスの傍から外環の計画線の地上を車で走り、何ヶ所か止まって現地を見たと聞いています。

[東京都 武田 第20回 p48]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 80) 杉並区で295m、150名の方がこれだけ強い意志を持ってやったことはすごいと思います。それに対する東京都の回答で挙げられている理由2点はあまりにもお粗末だという気がします。今日は時間がないので、次回、第21回話し合いの会ではこの件をもう一度取り上げ、きちんと質疑応答や進捗報告について時間を取って下さい。また、練馬区、武蔵野市、杉並区、三鷹市などで、都市計画変更など大きな動きがあった時には、会の冒頭で、正確な報告をお願いします。構成員が同じような知識をもつことは大事なことです。[西村構成員 第20回 p48]

行政（東京都）

81) 貴重なご意見ありがとうございました。

話し合いの会の準備会の前段階でも、そういったことができるように調整したいと思います。また、その際にご意見をいただき、本番で報告できるものについては、きちんと報告できるように対応させて頂きたいと思います。[東京都 武田 第20回 p48]

住民構成員

82) 〈話し合いの会は〉前回から半年以上間が開いていたが、次回はもう少し間を短くして欲しい。5月15日の都市計画審議会の前にできることなら、開催して欲しい。[西村構成員 第20回 p49]

行政（東京都）

83) 今回は、解散総選挙、東京都議会の関係で時期が遅くなってしまいましたが、次回は早くできるよう事務局と調整したいと思います。[東京都 武田 第20回 p49]

住民構成員

84) 杉並区の回答については一言も審議会で議論にならず、しかも、都の決定ではそのことは一切無視なんですか。また、3年以上もかけてきた申請に対して、短時間で簡単に結論を出すというのは、あらかじめ決めた既定の方針通りにやることを表したと解釈できるが正しいでしょうか。

[古谷構成員 第21回 p30]

行政（東京都）

85) 杉並区の見解につきましては、都計審で説明した上で審議いただき、3名の方からご意見をいただきました。杉並区の見解は、都には広く意見を聴くことを求めてきたということで、話し合いの会で広くこうして意見を聴きながら検討していくということなんだろうと私どもは受け止めています。

次に、3年かかった理由ですが、都市計画提案は都市計画の決定や変更を求めることになりますので、都は規則を定め、都市の環境や機能が確保できるという資料の提出を提案者の方に求めています。結果として、提案者の方が資料を作成して都として受理するまでに3年を要したと認識しています。都は、受理するための書類や条件を整えば、速やかに受理するものだと考えています。

最後に、既定の考え方通りなのかということですが、都市計画提案については、要件を満たせば受理した上で都として判断し、その判断について都市計画審議会の意見を聴いた上で提案者の方に通知するというのが法律の手続ですので、受理するまでは当然都としての方針はなく、受理した上で都として判断して手続を進めました。[東京都 安西 第21回 p30-31]

住民構成員

86) 杉並区の道路審議会で、一部として考えるのではなく、外環全体としてこの問題を考えなければならないという答えを出したはずですが、都の道路審議会ではそのことは無視し、これは一部であるからという形で却下している。都の説明をする係として、そこにあなた方がいるのだから、その結論は、杉並区の要望からすればピンボケだということを、言わなければいけない責任が事務局にある。[古谷 第21回 p33]

行政（東京都）

87) 杉並区からの意見は、先ほど読み上げたとおりの文書（「区は「外環の2」については、その必要

性を含めゼロベースで検討すべきとし、都には広く意見を聴きながら検討を進めることを求めてきた。現在、「話し合いの会」等にて、沿線住民の意見を伺っている段階であることから、外環の2全線の議論を注視すべきと考える。」)です。それを正確に東京都の都市計画審議会に報告し、意見を頂戴しました。審議会は独立ですから、我々は説明を求められれば説明ができますし、質問があれば答えることができます。ただ、独立している機関の会議の中で、行政のメンバーでは、そこまで発言する権限は多分ないだろうと思います。[東京都 武田 第21回 p34]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

88) 杉並の住民たちが3年間をかけてこれだけのものをちゃんとつくって出したことについてこういう結論しか出ないというのは、初めからそのつもりだったのだろうと私は思います。これだけの住民の努力は、外環の2全体を止めたいという強い意志ではありませんか。その辺はお分かりですよね。この話を聞いたとき、隣町の住民として非常に私は憤ったことだけ伝えておきます。

[西村構成員 第21回 p35]

89) 杉並の提案について、提案に参加された153人の気持ちを感じると、やはりここでもう一度どうにかならないかなと思います。受理しなかったということは、法律に基づいて、きちっと書類ができなかったからだと思います。一番の問題は提案者に調べてこいという内容、交通量や代替え案など、それをやるために大体3年かかっている。素人にそれを出せというのは、酷なことです。東京都のこんな簡単な反対理由で、要らない、変更する必要がないというのは、失礼だと思う。その後に都計審に出すときに、提案者から補足で説明する事があったら出さないということ。提案者は出されたと思うのですが、あなた方の見解は全然誠意を持って書いていないで、都計審では、3人しか意見を出していません。今回の場合は意見を聞くだけの都計審で、言いっぱなし、聞きっぱなしで、それできまりましたということになるわけです。東京都の職員の方々が、もう少し都民のことも考えて誠意を持ってやるべきではなかったのですか。

[濱本構成員 第21回 p40-41]

行政（東京都）

90) 提案者が3年苦労されたことを軽んじているつもりは決してありません。一個人の方にいろんなデータを出して欲しいという我々の要望については、非常に酷だと思われる部分もあるかもしれませんが、公平公正にしたいのです。公平公正に規則、法律にのっとった形でしか我々としてはできないので、そこはご理解をいただきたいと思います。[東京都 武田 第21回 p42]

7-5の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、

地域住民編集構成員が考える主な理由

- ①一方的な回答（計画側のみの論理）
- ②PI協定に反している
- ③論点のずれ
- ④他の回答と矛盾がある
- ⑤説明不足

7-6. 話し合いの会の運営

7-6. 話し合いの会の運営	7-6-1
7-6-1. 会議運営に関するもの	7-6-1
7-6-1-1. 司会者・副司会者について	7-6-1
7-6-1-2. 住民構成員の交代について	7-6-1
7-6-1-3. 行政構成員について	7-6-2
7-6-1-4. 事務局の役割の混乱について	7-6-3
7-6-2. 会議の運営について	7-6-5
7-6-2-1. 必要十分な資料の提出と討議	7-6-5
7-6-2-2. 会議後の確認事項	7-6-8
7-6-2-3. 議事録・議事要旨について	7-6-9
7-6-3. 「中間まとめ」の作成について	7-6-12

7-6-1. 会議運営に関するもの

7-6-1-1. 司会者・副司会者について

住民構成員

- 1) 司会者を東京都が皆さんに諮らなくて決めることができるので本当に良いのか。東京都、武蔵野市側のご出身というが、司会というのは、議長の役割を考えると、地域住民の中から選出されるのが正しいと思うのです。構成員以外のところに司会者をおいて都が専断的に決めてしまうのは理解できない。[河田構成員 第1回 p18]

行政（東京都）

- 2) 司会者については、今回、武蔵野市で行うにあたって市の状況等に熟知している方が適任であろうと、井上さんをお願いしたということです。地域住民から選ぶというのも一つだとは思いますが、具体的に事務局としては、誰がよいかわかりませんので、そういう意味では、市の状況に熟知しているといった観点で選ばせていただいたということです。

[東京都 土屋 第1回 p19]

事務局（東京都）

- 3) 新たな司会者の選任にあたりましては、構成員の有志の方からのご要望をいただきまして、より円滑な進行を確保する観点で、司会者に加えて副司会者も設けていきたいと考えております。〈副司会者につきましては、〉NPO 法人「市民まちづくり会議むさしの」に相談させていただいて、調整させていただきたいと思います。[東京都 事務局 第3回 p3-4]

7-6-1-2. 住民構成員の交代について

※行政構成員の在任期間については、4.構成員名簿参照のこと

事務局（東京都）

- 4) 次に、構成員についてのご報告です。田徳構成員から、転居するとのことで構成員を辞退する旨の連絡がありましたので、それを受理しております。また、泉構成員は都合が悪いというご連絡を受けまして、代理として中村和子さんが出席されております。

[東京都 事務局 第11回 p2-3]

5) 続いて、会を始める前に、訃報をご報告させていただきます。

本会の構成員であります糸井構成員が8月12日に他界されました。

[東京都 事務局 第16回 p3]

6) 続いて会を始める前に訃報をご報告させていただきます。本会の構成員であります井部構成員が昨年末に他界されました。続きまして、吉祥寺東コミセンの構成員が、井部構成員から原構成員に変更となっております。よろしくお願いします。[東京都 事務局 第18回 p2]

7-6-1-3. 行政構成員について

住民構成員

7) 構成について申し上げたい。地域住民に＋コミュニティ、PIの委員、これはいいのですが、行政の人が事業者、道路を作る側の人が入って6人いる。行政の方はなにをなされる。こういった役目をもってこの会の構成員としておられるのか。[河田構成員 第1回 p18]

行政（東京都）

8) 行政は何をするのかというのは、行政は個人として参加できませんので、所属する組織をある意味では代表するということですから、行政組織としての考えを述べさせて頂くということになります。[東京都 土屋 第1回 p19]

住民構成員

9) つまりこれから交代される方に対してもちゃんとこの言葉は生きるということです。これも国交省と同じことなんですが、なんか約束したかと思うとパッと担当を変えてですね、全く新しい人が、今まで全然そんなこと知りませんって形でもって話が進んでいるんです。という点では、もしお代わりになるときでも、後任の方にきちっとお伝えしていただけますよね。それがその役職の意味だと思うんですが。[古谷構成員 第7回 p22]

行政（東京都）

10) 仮に異動等で代わった場合にはまず一つは議事録が残っておりますので、それに基づいて引き継ぎをさせていただくということでございます。そういう意味では、引き継いでいけると思います。

[東京都 土屋 第7回 p22]

住民構成員

11) これまでの話を聞いていると都からきちっと答弁ができていないことが信頼関係がなくなってきたひとつになっている。[濱本構成員 第9回 p13]

12) 〈都構成員は〉神主さんなんです。神さまのご託宣を伝えないと神主さんの役割をしない。そして民衆の言葉を神さまに取り次ぐということ自体は、祝詞で通す。だから神さまは変わらない。「知らしむべし。抛らしむべからず」ということが、いまだに続いている。

[古谷構成員 第10回 p17]

13) 都の課長は構成員の一員でしかないはず。東京都や国交省、武蔵野市の行政の構成員は、ある意味では参考人であって、ラウンドテーブルの主役ではない。地域の人が、この外環の2をこれからつくって20年後に必要な道路であるかどうか議論しましょうと始まったはず。都がつくった枠組みの中で議論することを想定して集ってきたわけではない。

[河田構成員 第12回 p26-27]

- 14) これはあまりにも担当者の交代が多いため、昭和 41 年の計画に決定した真実が歪曲されて受け継がれたのが現実なのか、または確信犯的に故意に法解釈をさせたのか、許せる行為ではない。

[濱本構成員 第 14 回 p30]

- 15) 私の主張のまとめとして、まず第 8 回から東京都の担当が交代したことにより、前任者との基本的な考え方の違いが露呈し、前回改めて確認できたことでありますが、会の進行を妨げたこの行為については深く反省していただき、また、このことにより、住民との信頼関係が著しく悪くなったことを遺憾に思います。残念であります。話し合いの前提となる信頼関係の構築を早く進めていただきたいと思います。道路の必要性のあり方について広く意見を聞きながら検討することが条件であり、早く進めるべきだと申し上げておきます。[濱本構成員 第 14 回 p30]

- 16) あんた方これが正しいと言うなら結構だけど、私にすれば、住民にすれば、これは皆さん方にね、東京都がごまかしているといわれるのは当たり前のことでしょう。なぜ前と同じように書けないんですかっていうことを言っている。昭和 41 年のこの図面、たたき台と同じように。あなた方の担当が今の時代だから、平成 17 年だから担当じゃないから分からないかもしれないけれどね。だけどそうじゃないでしょというの。[濱本構成員 第 15 回 p19]

行政（東京都）

- 17) 住民との信頼関係が著しく悪くなっているの、信頼関係を構築し、広く意見を聴きながら検討を進めるべき、とのご指摘です。この話し合いの会は皆様の意見を広くお伺いするために都が設置したものであり、構成員の皆様の疑問や質問にお答えするため、より一層分かりやすく丁寧にお答えするように心がけていきます。[東京都 安西 第 16 回 p8]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 18) この話し合いを通じて判断できるのは、当初より〈PI 協議会メンバーとして〉この問題について濱本さんは一貫してこれに対応してこられた方です。そして、その物証も挙げておられます。・・・今度は都側の方では、しょっちゅう交代してくる。交代している間で、何か話しが変なところは、いつも「俺が正しいんだ」という形で言うてる。都が正しいんだ、法律が正しいんだということ自体が受け継ぎの中で漏らしたことは、中で変わっちゃったことは、後のほうの現在の方が正しいということになっている。その二つを比較して客観的に見た場合には、都側は その根拠となる客観的証拠について、存在しないとか、違った表現だが同じ内容であるという回答しか行っていません。しかも、それを根拠にして、だから現在の解釈は正しいと言っているのは、全くお上の言うことは正しいという、民主主義じゃないですよ。・・・これが行政ですといわれるのなら、なんとも言えません。[古谷構成員 第 17 回 p9-10]

- 19) 今のすぐやるってのは大変なんです、今の 3 番〈コミュニティ保存〉に関してですね。今までの課長さんも全部もっと先だって言っていたような気がするんですけど、安西さんもそう言っていた気がするんですけども、もっと進んでいるんだというような形で、道路はつくるんだ、代替案があれば、しぶしぶ廃止するようなこともあり得るぐらいの話が、武田さんがお代わりになったら、次の課長さんはまたパーッと代わってまた元に戻る。イヤそんなのは変りませんとおっしゃったんだけど。自分で変らないと言えるかどうか分からない。[古谷構成員 第 22 回 p18]

7-6-1-4. 事務局の役割の混乱について

住民構成員

- 20) 事務局というのは都の事務局でしょ。市民の意向が全然伝わらない。事務局の構成に市民を入れるとか、市の特別委員会の市議をいれるとか客観的構成が必要です。[糸井構成員 第 1 回 p25]

行政（東京都）

- 21) 事務局について、我々としては、皆様の期待に沿えるような形で、努力していきたいと考えております。今後の話し合いの中で、我々がお示しする資料だけでは、足りないということが出てくると思います。それについては、可能な限り、我々として、対応していこうと考えております。

[東京都 土屋 第1回 p25]

住民構成員

- 22) 司会者は、東京都事務局答えなさいといいながら、東京都出身の行政職に話をきいているんですよね？ 土屋さんは事務局ではないですよね？ 委員（構成員）なんですよね？・・・会議資料を用意したり、出したりするのは事務局なんですよね。東京都出身の委員（構成員）の方ではないのですよね。委員（構成員）というのは、皆さんと一緒のレベルで、客観的な議論をしましょうといった立場に本来なければ、私おかしいと思います。全然答えがないので、申し上げました。

[河田構成員 第1回 p26]

事務局（東京都）

- 23) 東京都が事務局となっておりますので、そういう意味では、私（土屋）の立場というのは、〈構成員と事務局の〉両方兼ね備えるということになろうかと思っております。

[東京都 事務局 第1回 p27]

住民構成員

- 24) 小口さん。先ほどですね、ご発言の中で、事務局からおっしゃいましたけど、これは前の土屋さんの時にも私申し上げたんですがね。今、あなたが座っているところ構成員の席なんですね。事務局は後ろに村瀬さんがいるわけです。その事務局の立場と構成員の立場を、ぬえ的に、あっち使ったりこっち使ったりして、ご発言なさるのはちょっと私どもも困るんですね。一つ立場をはっきりさせてご発言いただきたいと思います。[井部構成員 第8回 p17-18]

- 25) 小口さんのご発言があったんですが、今、どういうお立場でご発言になったんですか。協議員としての小口さん？それとも、東京都の課長ということをおっしゃいましたけれども、事務局としての小口さん？私、前から小口さんの立場が、このラウンド・テーブルの中でもって、事務局的な発言と、それから構成員としての発言が輻輳しているので。このことは、私も何回か、発言させていただいているんですけれども。

ただ今のご説明も、これは協議員としてのご発言じゃないですよね。構成員としての発言ではないですよね。どうなのですか。そこのところちょっと、今のご発言の立場をはっきりさせていただきたいんです。[井部構成員 第12回 p4-5]

行政（東京都）

- 26) 私としては構成員という立場でまず、ここに参加していることは間違いございません。それと、事務局のトップとして、いわゆる、事務局の長としても、ここで参加していることは間違いございません。どちらの立場で発言しているんだということでおしかりをいただいたんですが、冒頭の発言につきましては、事務局として、こういう報告がありますというような報告でございますので、事務局の長として発言させていただきました。

ころころ立場を変えてやってしまうのは大変申し訳ないですが、ただ、現実的に私は、都庁の中では課長という立場にはありますので、公の場でご発言させていただくということになると、私が責任を持って発言させていただくことになりますので、その点ご理解いただきたいと思います。そのときは、井部さんもおっしゃるように、どういう立場なのかというのを、しっか

り明らかにしなければいけないなというふうに思いますので、その辺のところはできる限り、しっかりと立場を明らかにして発言させていただきます。[東京都 小口 第12回 p15]

住民構成員

27) 小口さんのことに関連してなんですが、今までまとめてきたときに、事務局としてというのは客観的立場のはずなんです。ところが、小口さんの解釈が、往々にして間違っているといいますが、ずれているということも、これは何度も発言がございました。そういう意味では、事務局は客観的であってほしいんです。つまり、都にとって都合が悪いことだって、記録としてきっちり取ってほしいんです。そここのところを間違えないでください。[古谷構成員 第12回 p15]

28) 今の小口さんの答えも、僕はものすごく疑問です。話し合いの会で、事務局が何かべらべらしゃべる立場にあると考えていらっしゃるんですか。僕は、あなたが構成員だからそういう発言をしていると思うけれども、両手を使って、片や構成員、片や事務局というのは、あり得ないですよ。議会だって、事務局が発言する場なんて何もないんですよ。事務局というのは無色透明でなければいけない。東京都の職員かどうか知らないけれども、入れ替えたらいいですよ、中立的な事務局に。[河田構成員 第12回 p15]

7-6-2. 会議の運営について

7-6-2-1. 必要十分な資料の提出と討議

住民構成員

29) 限られた時間の中で本質的な議論を行うため、しっかりした情報提供や返答をして欲しい。皆さん方の計画なんだから、皆さんが説明責任をきちっと果たす役割があると思う。

[糸井構成員 第5回 p15]

行政（武蔵野市）

30) 今の濱本さんのお話（住民構成員、都、市、国の説明を受け、外環の問題について、皆さんどの様な意見をお持ちですか）がありましたけども、私は東京都からきちっとした説明を受けていないという市の認識ですので、そういう面で一回きちっと説明を受けたい。市がその説明に対しての意見をちゃんと申し上げたいと思います。[武蔵野市 檜山 第6回 p24-25]

行政（東京都）

31) 我々としては、これから行政としての方針を検討していくにあたって、その前に皆様の意見を聴くという事が前提になるだろうという事で、この会を設置させていただいているという事です。〈「外環の地上部の街路について 平成17年1月 東京都」における外環ノ2の今後の検討として、〉大きな3つの考え方、方向性は出しておりますけども、現時点で、整備前提というような考え方はもっておりません。ある意味ではニュートラルといえますか、そのような状況でございます。[東京都 土屋 第6回 p35]

住民構成員

32) 地権者、被収用者、策定区域の人の意見を聞いて欲しい。[佐藤構成員 第6回 p38]

33) 過去の外環のPI型の会議はデータを出してさらにお互い議論を出し合って、メリット・デメリットを話し合う。それでもって「はい、終り」って格好で止めちゃったのです。そうじゃないのですね。安心してよろしいのですね。[古谷構成員 第8回 p23]

行政（東京都）

- 34) 事務局と致しましては、・中略・色々と課題に対して、ご意見があった委員の方居られますので、その方の意見をいただきながら、・・・つくることを前提ということではなく、つくった場合に、こういう効果がありますよ、というデータを、・・・お示しして、そこでまた皆さんと議論させていただきたいと思います。そんなの意味ないんじゃないの、とか、そんな古い考え方でなく、もっと違うデータを示しなさいよ、というようなご意見もあるかと思うんですよね。そういったものをいただきながら、私共として・・・またそれをデータに出来るのか、もしくは、それやっぱ必要ないものなのか、そういう議論をしていかなきゃいけないのかなと・・・考えてございます。[東京都 小口 第8回 p23]

行政（武蔵野市）

- 35) 今までのデータは基本的には現状の課題が東京都から示されている、と認識しております。これからおそらく練馬区の進行を見ていけば、東京都でこれを作るにあたってのメリット・デメリットが提起されると思います。我々としてはそういったものも踏まえて、それが本当なのか、嘘なのか。それらも議論の対象にすべきだろうと思っておりますので、この会としてはそこまでの到達点というのを、見い出さないとまずいのかなと、個人的には思っております。

[武蔵野市 恩田 第8回 p22-23]

住民構成員

- 36) 〈第10回議事要旨〉問題は、〈小口〉課長の〈資料9-3「東日本大震災を踏まえた地上部街路(道路と訂正)の必要性について」〉の説明は、黒木さんのこの地震に対してどうするかということがなければ、この話し合いの意味はないじゃないかと、そういう根本の問題なんです。先に出した資料(3-9「外環の2モデル道路例」)、私の説明はその上になっている。

[古谷構成員 第11回 p10]

行政（東京都）

- 37) 今回、事前に構成員の方に対して次第を送らせていただきました。前回、次第の進め方がよくないというご指摘を受けて、会場の制約であったり、皆様、忙しい中、来ていただいている中で、今回の時間配分をつくらせていただいております。その上で、今回、次第を事前に送らせていただき、特にご意見をいただいていないということもあり、できればこの次第で本日は進めさせていただきます、もちろん古谷構成員が言っていることも大切なことです。後できちんと話を受ける時間を設けますので、今回はこの次第の流れで進めさせていただきたい。

[東京都 赤見 第11回 p11]

住民構成員

- 38) 私は意見として言いました。小口さんのほうの説明は長いのに、住民側の構成員の説明はどんどんカットされる。[古谷構成員 第11回 p12]

行政（東京都）

- 39) この会自体は地上部街路の必要性、在り方というものを皆さんと話し合う会、そのために必要性を検討するためのデータを示すということを、平成18年のときの沿線の区市の要望に应运えて、私どもは都民の方にお約束した内容でございます。そのデータについては、しっかりと私どもはこの話し合いの会にご説明する責任があります。[東京都 小口 第11回 p14]

住民構成員

- 40) この会の目的はなんだろうかと。小口さんがさっき、東京都の話を聞いてもらう会ですよという趣旨をおっしゃいましたけれども、それはちょっと見当違いですよ。いいですか、東京都の話は聞かないと言っているんじゃないですよ。東京都の話を聞くけれども、当事者の地域の住民が本当に話し合っ、深い、それこそ熟議をして、この道路についてどう考えようかということ、それぞれの人が自分の考えをこういう話し合いをしながらまとめる。あるいは傍聴の人たちにもそれが分かるようにすることが、地域の住民に対して道路を認めてもらう一番大切なことじゃないんですか。それを忘れてもらっちゃ困りますよね。東京都の話を聞いてもらうのが主旨だなんていう考えでここに望んでおられたとすれば、今まで我々は東京都の姿勢を誤解していたし、それじゃ付き合えねえなという感じがする。どうかその考えを払拭してください。

[河田構成員 第11回 p16]

行政（東京都）

- 41) 河田構成員のご意見に、私は賛成いたします。

まさに、そのための会ですので、東京都の話を聞く会というように聞こえたのかもしれませんが、そういうつもりは一切ないです。

ただ、話し合いを深める意味でデータを示さなければいけない。例えば、必要性もあり、道路を造ったときのデメリットもあり、そういったデータを皆さんにお示しして議論を深める意味で、東京都はデータを示し、ご説明してから、やっていただくというふうなつもりでございます。当然、私どもとしては皆さんの意見を聞きたいというふうに考えていますので、私の言い方が悪かったのかもしれませんが、誤解をしないでいただきたいです。[東京都 小口 第11回 p17]

住民構成員

- 42) 基本的な情報がきちっと体系化されていてね。これらが決定すれば全てが決まりますというようなことを、体系図にしてみせればね、後でこれは言ってなかった、これが出てきたらこうです、みたいな説明をすればしっかりいるから、いつまでたっても終わらないわけでしょう？ だから、皆さんが市民に対してこうしたら説明して分かるというような資料を、資料とはどういうものかというのをもう一度きちっと考えてね、それで説明資料をつくって欲しいんですよ。今までの資料はね、基本的にはここで議論する説明資料としては全く不足なんですよ。

[糸井構成員 第13回 p7]

- 43) さまざまな資料の提示を依頼してきたが、いまだ十分な検討資料が入手出来ていない。一部提出されているものがあるが、私の質問に対する回答ではない。[濱本構成員 第14回 p27]

- 44) 当時、都市計画審議会や国会へ多くの住民が出向き、反対運動を行ってきた事実が歴史として残っており、その現実の証として外環計画の凍結宣言があり、約40年間凍結された。現在、一昨年の震災を機に、国、東京都は防災を掲げ、増税を当て込み、公共事業の大盤振る舞いということにかわりつつあることは誠に残念である。[濱本構成員 第14回 p27]

- 45) 1点目（都の広報が不十分であり、外環の2計画の存在が周知されていないことに対する対策についての質問）のお答えが、これまでやってきたということだけで、これからどうするかということを書いていないです。[古谷構成員 第17回 p21]

行政（東京都）

- 46) これまで都市計画道路を見直す場合、行政の方で色々と検討した結果を説明会などで周知してきました。外環の2は、外環の高速道路と一体的に検討した経緯もあり、こういう話し合いの会を開催しながら見直しの方向性を検討しています。そういう意味では、これまでの道路の見直しと

は丁寧さが違い、こういう場を通じて必要性に関するデータなどを示し、皆様のご意見を聴きながら検討していくことが大事だと思っています。[東京都 佐久間 第17回 p22]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 47) 事業自体には反対だけれども、論証をきちっとさせるためにも、都の方にも真摯な態度で答えてもらわないと議論は進まない。[小林構成員 第18回 p36-37]
- 48) 私が〈第19回議事録の〉17ページで外環の2の決定の経緯が間違いであることを言いましたが、それについて承認されたのか、されないのかっていうことは、なしで終わっているんです。・・・このことに対して課長さんがどういう風なお答えになるのか、また、いつになるのかということを確認しておきたい。それから、議事録の43ページの私の話、安西さんの回答のネットワークの予想、交通量の予測のネットワークはどういう前提になっているという質問をしたはずなんですけど、・・・議事録をよく読みなおしてみるとテクニカルなことは何も答えていない。・・・という点ではまだ終わっていない。[古谷構成員 第20回 p5]
- 49) 議事録の中に〈司会の〉渡邊さんが、この件については次回引き続いてという箇所が三箇所ぐらいあるんです。次回ってというのは今回なんです。[古谷構成員 第20回 p6]

司会

- 50) 申し訳ありません。これは佐薙さんの質問にもありましたよね。確かね。次回の質問のあれにも、次回なんて私言っちゃったかも知れませんが。[司会 渡邊 第20回 p6]

住民構成員

- 51) 地上〈部街路〉に関しての必要性のデータに関して私が提出〈し、説明〉した資料(6-7)に関して、後で出てきた〈都の〉資料の中には私の意見をどういう風に評価したかが全然ない。・・・そういう点では、住民の意見提案に対するコメントをこれから出すものは出してくださいと・・・という点ではね、あの十分話させて、そして「聞かしむべし掘らしむべからず」じゃこの話し合いの会の意味がないので、これは最後までその立場にならないようお願いいたします。
- [古谷構成員 第22回 p33-34]

7-6-2-2. 会議後の確認事項

住民構成員

- 52) 事務局の方から、今日はこういう形で報告しますと、ポイント等、まとめて、会議の終わりに必ず確認していただきたいのです。宿題はこれですといった形でですね。[古谷構成員 第1回 p32]
- 53) 何が決まったのか、何が持ち帰り事項なのか、それがいつまでに答えられるのか。次回やる時は、宿題事項はどうなりましたか？というところからスタートすれば、いいかと思います。
- [田徳構成員 第1回 p33]

事務局（東京都）

- 54) 会議の終わりに、基本的に、宿題や、決まったことを取りまとめるようにします。
- [東京都 事務局 第1回 p33]

住民構成員

- 55) 宿題に対してきちんと回答してほしい。[小林構成員 第2回 p13]
- 56) 構成員からの疑問は、この場で一つ一つ整理して行くべき。[濱本構成員 第10回 p31]

57) 次第について意見をくださいとか、何も書いていなかった。だから意見を出さなかっただけで、意見がないわけじゃない。「意見がないから、そのまま原案のとおり」と言われますと、私等としてはそれに反発せざるを得ない。渡邊さんをお願いします。今まで 9-3 もそうなんですけれども、説明がありました、質疑をやりました、それで終わっているんですね。それで次の話題に移っているわけです。僕は、それでは話し合いの会の話し合いにならないんじゃないかと思っている。やはり、質疑は質疑として終わった後、みんなで審議をする時間、討論をする時間、討議をする時間がないといけない。だから、どうかひとつ、審議が終わったら、その後で話し合いの時間をきちんと取って頂きたい。[河田構成員 第 11 回 p15・16]

7-6-2-3. 議事録・議事要旨について

住民構成員

58) 全体の感想として、前回の議事要旨は、非常に不親切だと思います。今回の運営のやり方、進め方、考え方をきちんとした説明なり、あるいは、資料なりが必要だと思うんですが、ほとんど会をやったと残しただけの進め方にしか思えないような報告書だと思いました。2 つ目は、議事録の中でいくつか提案されている中で、まだ積み残している部分があります。これは言い放し、市民の声を聞くというだけでは、僕らは何の意味もないので、それがどういう形で反映されるのかということがやっぱりわからないとまずいので、その辺の皆さんの計画をきちんとフィードバックしていただきたい。[糸井構成員 第 2 回 p5-6]

59) これから他の委員会とか何かに出すときに議事録なしで、これ（議事要旨）だけでこの会議の形を報告されると非常に困るんです。つまり、これまでの会で、このような議事要旨がその会議自体だということで、さっさと国幹会議にかかって通ってしまうということなんです。つまり私たちの意見のニュアンス、細かなことが全て捨象されてしまって、・・・実際の経過と決定する人たちにとっては、中身が分からないことになると思います。・・・議事要旨だけが一人歩きをされてしまうと、私たちの意見が意見ではなくなって、そちらの都合のよい意見になってしまう。

[古谷構成員 第 2 回 p7]

事務局（東京都）

60) 議事要旨です。第 2 回、第 3 回、第 4 回と 3 回分です。前回の話し合いにおきまして、議事の内容が分かるような形でまとめるということでございましたので、そういう構成にしまして、作り直してこちらにもございます。こちらにつきましても、3 回分を事前にご送付いたしまして、ご本人のご発言部分につき、ご指示に従った修正を行っております。[東京都 事務局 第 5 回 p2]

行政（東京都）

61) これまでの議事要旨の作成について色々ご意見をいただきました。その中で、ご自分の意見と共に、他の方の発言の部分についても訂正をされてきている部分もございましたけれども、その部分については、ご本人に別途に、それと同時に確認をさせていただいていることもございますので、そういう意味で、ご本人の部分だけに限って訂正をするということで、そうさせていただきます。[東京都 土屋 第 6 回 p4]

住民構成員

62) 今回の議事要旨の中で、最後の方でかなり大事な部分が抜けていると思っているのですが。その点について本人から〈訂正要請が〉来ているかどうか、わたしにもわからないのです。ちょっとその点を述べさせていただきますと、・・・1 と 2 は、要旨の中に入れるべきものだと私は思った

のですが。・・・私が申し上げたいのは、この二つのことについてお取り扱いというのは、抜けるのかどうかと言うことと関連していたので、ちょっと申し上げました。

〔西村構成員 第6回 p4-5〕

- 63) 今、議事録をひっくり返して見ているんですけども・・・これは本人の発言を本人が直すということだけじゃなくて、ただいま西村委員が言われたように、他の委員がこういう事をおっしゃったんだけど、議事要旨の書き方が十分でないとか、不適切な部分があるとかということは、一行コメントして差し支えないと私は思っているんですが。〔河田構成員 第6回 p6〕

事務局（東京都）

- 64) 一回目の議事録につきまして、数多くのご指摘をいただいたので、再度ご指摘を踏まえながら、再度聴き直しをいたしまして、二回目の議事録を送付させていただきました。なお、二回目の議事録を送付させていただく際には、第一回目の送付したものとつきまして皆さんから修正の指示事項をいただいたものにつきましては、そちらも反映をして、お送りさせていただいたものでございますので、その部分は、各発言者の方のご指摘を踏まえた形で修正したものです。

〔東京都 事務局 第7回 p4-5〕

住民構成員

- 65) 私は〈自分で〉録音して〈議事録の下読み原稿を校正して〉真っ赤にして返しました。ところが、今回の議事録もですね、たとえば、8ページの濱本さんのところは、前半自体は全然直されていない。それから、・・・意味の通じないところが、長い間抜けています。それから、・・・私が〈抜けた文章を〉付けて出しているのです。私は偏るつもりはないです。けれども少なくともそういう録音から録ったものが抜けているということですね。しかも内容的にもかなりひっかかるような大切なところなんです。それがですね。当人じゃないからという形で何も直してないんです。例えば、濱本さんの〈発言ですが〉「こういう言葉で」が「公平な立場で」の発言なんです。

〔古谷構成員 第7回 p5〕

- 66) 私は基本的に東京都さんをお願いしておきたいのは、こういうふうに、古谷委員からの録音されていた内容と全く違うものが出てくるということは、どんな事情があろうとも、プロが正式に東京都が依頼した会社に録音させてやっているもの（議事録）が、公平に書かれてないということは、これは一寸これからの議論としては問題になると思う。ですから、この辺のことは委託するというのもいいんですけども、基本的には東京都の事務局が責任を持たなきゃならない問題で、こういうことがいちいちこれから委員（構成員）の方から指摘されるようでは、この委員会もですね、成り立たないと思います。だから、その辺の責任をきちっとまずしていただきたい。

〔濱本構成員 第7回 p6〕

事務局（東京都）

- 67) 基本的に発言の内容を忠実に記録するのが、議事録の役割だと思っておりますので、それについては、機器の調整、事前の十分な調整も含めて、万全といえますか、そういうご指摘を受けないように、記録するように業者の方にも指導、注意指導を行うとともに、事務局としても内容チェックにも万全を期していきたいと考えております。〔東京都 事務局 第7回 p7〕

行政（東京都）

- 68) 議事録の内容の一部文字が適当でなかったり、欠落している部分があったという事については、それは正さなければいけないと考えており、今後そのような事がないように注意していきたいと思っております。ただし、その後、各構成員の方々から、この部分は直して欲しいということで個々に返ってまいります。その部分については、ご本人の部分については修正をするという形を

とらせていただきます。ですから、テープ起こしが、まるまるその議事録として残るということではなくて、部分的にはご本人の判断のなかで、修正あるいは削って欲しいということで反映するということはある得るということです。[東京都 土屋 第7回 p7]

住民構成員

- 69) 構成員は録音をしていなくて、ここまで長い議事録をチェックするときに、よるべきものがない。自分の発言のチェックをするに当たり、録音したテープを聞くチャンスが必要ではないかという気がする。[古谷構成員 第7回 p8]

行政（東京都）

- 70) 構成員の方で、議事録確認の際に必要なということであれば、〈録音したテープを〉お貸しして確認をしてもらうということは、対応できると思います。[東京都 土屋 第7回 p9]

住民構成員

- 71) こんなことで時間ばっかたってですね。今日、私が説明すべきことは去年の1月〈提出〉の資料なんですけど、いま私たち（住民構成員）がつまらんことでごねて、そして毎回毎回こうやって遅らせたというふうに誤解されると困るなと思うんです。その点では、私がごねるのは、例えば、ご準備されるいろいろなことが、とても大きな問題。それでもって私たちが議事録、議事要旨を作ってきました。首相官邸でもって大騒ぎがあったようなのを、同時に国交省がPI会議で録っていないで、私たちの声を聞いたと言う格好で国交大臣が署名しちゃった。という議事録がないことをマスコミの方にお知らせしておきたいんです。[古谷構成員 第10回 p30]

行政（東京都）

- 72) 議事録・議事要旨の件ですが、東京都と致しましては、できる限り正確に議事録として起こそうということで行っておりまして、ご指摘いただいたものに関しては、特にご本人の発言につきましては発言者の言ったとおりに直すということが、まず基本となっていると思います。あと、ご指摘いただいた方以外の発言については、ご指摘をいただくことは可能なんですけど、それは発言者がどういう意図でご発言なさったのかというのを鑑みて、その発言者の意向によって直すということにさせていただいており、そのルールというのはこの会の中で諮って確定されたと私は認識しております。[東京都 小口 第11回 p5-6]

住民構成員

- 73) 議事録は発言した人の真意が伝わるかどうかが一番大事であるため、代表者間での調整というのは基本的におかしい。他の人が発言した部分を他のまた第三者が修正するなんてことはあってはならない。[小林構成員 第13回 p8]
- 74) 議事録、議事要旨をまとめる上で、事務局と構成員ひとりがやりとりすると時間がかかる。もっと効率的に行うために、事務局と構成員それぞれの代表者間でどんな意見をどういうふうに活かしていくかなど打合せを行っていく方法を取ったらどうか。構成員の代表になった人は、構成員のいろんな細かい意見も全部その人が吸い上げて、事務局とやれば公平になる。今は事務局のブラックボックスの中で議事要旨ができていく。それがいけない。[河田構成員 第13回 p8,10-11]
- 75) 事務局と構成員の代表者間でまとめることについては、正式な会議等で選任される議事録署名人の制度とおなじであるため、いいのではないかと。[糸井構成員 第13回 p9]
- 76) 私は東町3丁目を代表して、応募して、選ばれて来ている。私の意見は東町3丁目の意見を反映したものであり、その発言内容が的確に表現されていない場合に指摘すればよいのではないかと。構成員の代表者に任せるというのは適当とは思えない。[大島構成員 第13回 p9]

- 77) 議事録は本当に良くなりました。問題は議事要旨です。準備会で提示された議事要旨は住民の質問に対してこう答えたというだけの要旨であり、住民側からの提案等が抜けており、不十分なものであった。そのため、私は拒否しました。その後作成された第12回議事要旨は不完全なものであり、構成員を代表したつもりで指摘した訂正事項も少数意見ということで反映されないものとなってしまっている。[古谷構成員 第13回 p9-10]
- 78) 個人の発言した意見は尊重していただき、基本的に個人が発言した趣旨を勝手に変更することが起こらないようにしていただきたい。[小林構成員 第13回 p11]
- 79) 議事要旨の作成については、是非私たちに考えさせてください。一人ひとりの意見を議事要旨の中でどうこうするのではなく、皆さんから戻って来たものをまとめる作業を、事務局と構成員の代表者で、半公開方式で行ったらどうかということです。[西村構成員 第13回 p36]

7-6-3.「中間まとめ」の作成について

行政（東京都）

- 80) かねてから、6年経って何も成果がないではないかと、早く広く意見を聴くべきではないかというご意見もいただいております。一度、これまでいただいた意見を、取りまとめをさせていただいて、その取りまとめをする作業というのを、来年度から行わせていただきたいというふうに考えているところです。
- そういった意味では、年内に、この残された議事をまず一区切りさせていただいて、できれば、日程としまして、今日終らなかったということもありまして、次回で今までの宿題といいますか、残っているものを一回区切りをつけさせていただいて、できれば、希望される構成員から、ひとり何分という時間は、概ね2、3分ということになってしまうかもしれませんが、ご意見を賜りたいなどというふうに思っております。[東京都 武田 第23回 p33]

住民構成員

- 81) 最低限今問題になっているものについては、きちっと終わるようになるためには、来月の会では終わらないと私は思う。・・・年内に終わらせるようなことは考えないでほしい。・・・取りまとめの編成というかももちろん当然、今の構成員が全員入ってやらせていただくのが、基本となると思いますけれども、東京都だけでまとめるということはやらないで下さい。もし今の話し合いが途中でやめるといふならば、これは将来どうなるのかというのは、我々は危惧していると思います。これで終わられたのでは、何のために24回、25回までやってきたのかという話になるし、まだ、いろいろ問題が残っていると思う。・・・まだ、必要性の議論に対する資料も出ていないし、それが出るか出ないのかということも、今度は質問する積りでいますけれども、そういうところを含めて、もう一度考えていただきたい。[濱本構成員 第23回 p33-34]

行政（東京都）

- 82) 今回私の方のご説明で、話し合いの会がこれで終りというふうにご理解されてしまえば、大変申し訳ございませんでした。あくまでも、これは休止というのでしょうか、こういった構成員プラス傍聴者の皆様と、この今のテーマについて進めるのを、一度休会というか、一回中断させていただいて、6年という月日のものをどこかで一度まとめておきたいという思いで、このような話をしています。[東京都 武田 第23回 p34]

住民構成員

- 83) 一応、中間のまとめという形に、まずしていただきたい。それからそのまとめが終ってですね。一応、皆さん編集のことも色々ありましたけども、そういうこと終った後で、全体の会議というか住民集会をやっていただきたい。〔濱本構成員 第23回 p35〕

行政（東京都）

- 84) 「広く意見を聴く会」ということですが、たぶん我々が今まで言っているのは、すべて皆様との話し合いを終えたものでやるのを、広く意見を聴く会でやりたいという言い方をしています。ですから、それは、当時から変わっているものではございません。今回やろうとしているのは、途中、どこまで6年間でできたのか、何を皆さんと話し合っていたのかというようなことのないように、一回、途中でもいいのでまとめておきたいということです。先ほど言った、話し合いの会の、本当の最後のまとめという意味での、「広く意見を聴く会」、今回やろうとしているのは、少し言葉が似ていて、同じでも構いませんけれども、それはそれとして、別になにかしら、広く意見を聴けるシチュエーションを、ご用意していきたいと思っています。〔東京都 武田 第23回 p37〕
- 85) 今のテーマについて進めるのを、一度線を引いてこれまでの取りまとめをさせてほしいと思います。資料を作成した後、必要に応じて、会を開催させて頂きたいと思っています。取りまとめの編集については、構成員の皆様にも入って頂きたいと思っています。傍聴者の皆様から頂いたカード等の整理も丁寧にし、整理の仕方も構成員の皆様と相談させてほしいと思っています。取りまとめでいこうという気持ちになっているところですので、少なくとも〈平成27年12月〉17日には、終わられるよう、皆さまとご協力しながら進めていきたいと思っております。〔東京都 武田 第23回 p34・37〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 86) この話し合いの会がこれで完全に終了するものでなく、一時休憩として、東京都は来年は中間のまとめを全力でしたいという考え方があり、その後市民の全体の会議を開く予定を持っているようですので、この休憩中であっても構成員の発議によって話し合いの会の再開をするという約束もしましたのでこの件についてはよしと思います。〔濱本構成員 第24回 p42〕

行政（東京都）

- 87) 先程、この会はこれで休止だという話をしました。ではどうなるのかということですが、あくまで編集作業と平行して会を開催することは、我々、人材力的に不可能だということでご理解いただければと思っています。そういった意味で必要とあればということは相談させていただいてやっていきますので、ご心配ないと言葉を添えさせていただきたいと思います。〔東京都 武田 第24回 p43〕

7-6 の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、地域住民編集構成員が考える主な理由

- ①一方的な（根拠のない）回答
- ②建前のみの回答

7-7. 話し合いの会の宿題事項

住民構成員が要求した回答・資料について、まだ行政側から回答・資料を得ていないと認識している議事録箇所を抜粋したものは、以下のとおりである。

住民構成員

- 1) この会のことなんですけどもね、先程、（東日本）大震災に対する黙祷をしましたが、その黙祷だけでいいのかってのがすごく思いますね。いまだに震災のね。傷跡は全然癒えてなくて多くの方が亡くなり、全然復興の道筋が立ってないという状況なのにこの話し合いの会をね、このまま続けていいのかってすごく疑問に思ってます。それはここにいるみんなも、皆さんもほんとと同じ気持ちだと思うんですよ。実際この計画で何百億のお金が掛かるかわかりませんが、そのお金を淡々とこの話し合いの会でつづけていいんでしょうか。[黒木構成員 第8回 p5]
- 2) この状況の中で、大震災という国難の中で、いつまで続けるんですか。こんなナンセンスな話を、大体不謹慎ですよ。[佐藤構成員 第8回 p5]

司会

- 3) 黒木さんの動議については、次回までに都も、事務局の方もよく検討した上でですね、今後、この会をどうするのか、というものを含めて少し時間かかるかもしれませんが、今日のご意見を踏まえてですね、持ち帰っていただきたいなというふうに思っております。
[司会 渡邊 第8回 p33-34]

住民構成員

- 4) 私はここでちょっと、お願いしたいのは、P1の、外環のP1の沿線協議会議をやってくださいよ。まず。国と東京都〈が〉相談して。そこでまた私、申し上げますけどね、こういう一番大事なことなんだから。外環の2をどうするかという、地上部分をどうするかという、これは、本線を一体の話で、P1で話すべきことの1つとして、「外環の2」の問題を残して本線のみを計画変更したのであるから。[濱本構成員 第9回 p35-36]

司会

- 5) だんだん議論が防災、あの震災後、厚みが出てきてかなり簡単に答えられない問題もいっぱいありますけども、東京都さんの方には、がんばっていただいて、皆さんの要望にですね、少しでも回答が出せるようにお願いをしていきたいと思います。[司会 渡邊 第9回 p37]

住民構成員

- 6) ちゃんと知事に懇請してですね、それで持って。あったかくなったらね、少なくとも3月までの間にあったかくなったときに見に来てもらってください、知事に。もう一度。そういう機会をですね、それで私どもとちょっと現場でもって話ができるような機会を一つ作ってください。それが必要だと思います。[井部構成員 第10回 p26]
- 7) 私は要請にしていきたい。この会議の。[古谷構成員 第10回 p26]

行政（東京都）

- 8) 私どもとしては一応お話は伺うんですが、例えば3月までですとか、現地で話ができるとか、見に来いと言ったことに関して、要請ということで伺いますが、私がここでお約束できることではないかと思っています。[東京都 小口 第10回 p26-27]

住民構成員

- 9) 外環のその 2 を廃止するのであれば、代替機能はどういうのがあるのかという資料を出してくれという話でしたが、一切出てきてないし、第 1 回目の資料から、基本的には資料はほとんど変わってない。[小林構成員 第 12 回 p17-18]

行政（東京都）

- 10) 確かに、代替のデータというのは、小林さんに先ほどおしかりをいただきましたけれども、まだ私も、出しているという認識ではございません。[東京都 小口 第 12 回 p25]

司会

- 11) 宿題について、やれるものについては、また報告があると思いますので。

[司会 渡邊 第 12 回 p44]

住民構成員

- 12) 道路が必要であるかどうかとか、あるいは道路を計画するときに、何と何と何と何が検討課題になるのか、どういうプロセスで決定されるのか、というような基本的な情報がきちっと体系化されていてね、これらが決定すればすべてが決まりますというようなことを、体系図にして見せてくればね、後でこれは言ってなかった、これが出てきたらこうです、みたいな説明をしてばかりいるから、いつまでたっても終わらないわけでしょ？

だから、皆さんが市民に対してこうしたら説明して分かるというような資料を、資料とはどういうものかっていうのをもう一度きちっと考えてね、それで説明資料を作って欲しいんですよ。今までの資料はね、基本的にはここで議論する説明資料としてはまったく不足なんですよ。

[糸井構成員 第 13 回 p7]

司会

- 13) 出せるもの出せないものあるかもしれませんが、できるもの、できないものあるかもしれませんが、できるだけ分かりやすいものを頑張っていたいただければ思うのですけどもいかがでしょうか。[司会 渡邊 第 13 回 p7-8]

住民構成員

- 14) 私は次の主張を述べたいと思います。主張として 11 項目あります。その前に外環本線と外環の 2 の取り扱いについて P I 沿線協議会、あるいは P I 沿線会議にて議論されましたが、今、東京都はどのような認識をお持ちなんでしょうか。[濱本構成員 第 14 回 p26-27]

- 15) 11 点、私の主張を申し上げます。

1. 話し合いの会の円滑な有効な議論の場として第 1 回から東京都に対して外環の 2 の廃止を含めて、この道路の必要性やあり方について話し合うことを前提に外環の 2 がなぜ計画決定したのか、その根拠資料の提示と話し合いの会を円満に運営するために住民が求めているその他のさまざまな資料の提示を依頼してきましたが、第 13 回までの期間にまだ十分な検討資料が入手できないことは残念であります。一部提出されているものがありますが、私の質問に対する回答ではありません。例えば、当該道路との交通量と外環の 2 に関する必要性の有無、特に交通量につきましては外環の本線と外環の 2 との交通量がどう違うのかということも示していただきたいということと、また、B/C の問題についても詳細に提示されておりません。

[濱本構成員 第 14 回 p27]

行政（東京都）

- 16) 11 点の主張、質問事項の本題に入る前に、外環本線と外環の 2 は主従一体で計画された道路で

あり、東京都は外環の2が別の都市計画道路であることを突然主張し、不条理な行為である、というふうにご指摘を受けております。これに対して都は、外環の地上部街路の取り扱いについては、平成13年の計画のたたき台、平成15年の方針、平成17年の3つの考え方などを通じて、機会を捉えて都民に周知してきました。こうした周知と並行して進められたP1外環沿線協議会において、「外環が地下構造になったのだから地上部街路は不要である」、あるいは「外環を大深度でやるということは地上部の計画線はなくなると住民は考えている」、などのご意見があったことは、都としても承知しております。

一方、有識者委員会において、「地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に具体的な検討を進めるべきである」との最終提言があったことや、沿線区市からは、「外環の2については拙速に結論を出すのではなく、地上部の地下化とは別に検討すべき」との意見があったことから、外環本線の地下化の時点では、外環の2の都市計画を変更しませんでした。こうした経緯を踏まえ、東京都は、平成20年に外環の2について検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、「検討の進め方」のパンフレットを公表しました。現在、「検討の進め方」で示した検討のプロセスに従い、必要性やあり方などについて、この話し合いの会等を通じて、広く意見を聴きながら検討を進めているところです。

そして、1番目、外環の2が都市計画決定された理由は何か、また、交通量など必要性を検討するためのデータが提出されていないのではないかというようご指摘です。外環の2が都市計画決定された理由については、外環の2は自動車専用道路の外環本線とは別に環状6号線（山手通り）外側の街路網と合わせて都市計画決定され、都内の都市計画道路ネットワークの一部を構成しています。また、昭和41年当時は、外環本線の収容機能を合わせ持つように計画されました。交通量など必要性を検討するためのデータは、資料14-4整備効果に取りまとめています。本日の次第5で説明したいと思います。

なお、B/C等も算出すべきではないかというご指摘をいただいておりますが、現在は地上部街路の必要性やあり方を検討している段階にあり、移転戸数を把握する段階にございませぬ。このため、B/Cについても算出する段階にはないというふうに考えております。

〔東京都 安西 第16回 p6-7〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 17) 2. なぜ同じ構造の計画が二重層に都市計画を決定しなかったのか。その真の目的は何かと考えるならば、強い外環計画の反対の運動により、事業計画が止まることを懸念したのではないかと思います。これは当時、都市計画審議会や国会へ多くの住民が出向き、反対運動を行ってきた事実が歴史として残っております。その現実の証として外環計画の凍結宣言があり、約40年間凍結されたことも事実であります。また、政治的に外環計画という目的達成を確実にするための奇策だったことも考えられます。現在、一昨年の震災を機に、国・東京都は防災と掲げ、増税を当て込み、公共事業の大盤振る舞いということに変わりつつあることは誠に残念であります。〔濱本構成員 第14回 p27〕

行政（東京都）

- 18) 2番目、同じ構造の計画が二重層に都市計画決定されている理由は何か、とのご指摘です。外環は高架の自動車専用道路として計画されたのに対し、外環の2は都内の都市計画道路ネットワークの一部を構成する地上部街路であるとともに、昭和41年当時については外環本線の収容機能を合わせ持つように計画されたものです。〔東京都 安西 第16回 p7〕

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 19) 3. 外環本線（自動車専用部分）はなぜ地下方式に、大深度地下ですね、なぜ計画を変更しなかったのか。東京都は真剣に考えているのでしょうか。我々住民は外環計画の反対の第一の理由は「まちが分断され、閑静な住宅街が破壊されること」であります。また、コミュニティもそうです。このことが耐えがたく、また、計画による立ち退き件数を最小限にするためと理解していますが、そのための覚悟として大深度地下方式の計画を容認するべく努力してきましたが、今この会が議論している東京都の提案内容には必要性が認められません。また、石原知事が計画変更時の記者会見では「外環が地下方式」になったので、安心してリニューアルな建物が建てられると発言したのは何のためだったのでしょうか。外環計画は一体であることを示しているのではないのでしょうか。どうでしょうか。[濱本構成員 第 14 回 p27]

行政（東京都）

- 20) 3 番目、外環本線を地下方式に計画変更した理由は、とのお尋ねです。これについては、沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするため、構造を嵩上げ式、高架式のことですけれども、嵩上げ式から地下式に都市計画変更しました。[東京都 安西 第 16 回 p7]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 21) 4. 昭和 41 年に計画決定した外環の 2 は高速道路部分が嵩上げ式、すなわち高架ですが、高架の計画をされているものより街路部分を必要として、機能的に考えて一体計画として計画されたものであり、すなわち昭和 41 年計画決定の外環計画はもともと地上計画のものであって、外環の 2 だけが地上街路になったわけではないことをまず東京都は確認していただきたい。外環本線（自動車専用部分）は地下化に計画変更(大深度地下)されたことによって、外環の 2 本来の計画の主旨が変わりました。

もう少し詳細に述べると、本来の外環の 2 計画は平成 19 年計画変更案が決定したことで、先に確認しました外環の本線、外環の 2、それから附属街路 1 号から 17 号の計画が一体計画として決定しましたが、外環本線が大深度地下化として事業が進めば外環の 2 の存在根拠を失い、当初の嵩上げ式自動車専用道路の下を利用するという外環の 2 の計画は法律根拠を考えても計画なき都市計画であり、外環の 2 の存在する価値は全くなく、必要ないことが明確であります。

また、東京都は道路ネットワークの一環として必要だと主張しておりますが、しかしそもそもネットワークの一部として必ずしも位置付けられていないと思います。ネットワークとして必要とするならば、なぜ東八以南の計画を廃止しなかったのか。話が矛盾しているのではないのでしょうか。[濱本構成員 第 14 回 p28]

行政（東京都）

- 22) 4 番目、昭和 41 年の外環計画はもともと地上計画であって、外環の 2 だけが地上部街路になったわけではない。外環の 2 はネットワークの一部と主張しているが、なぜ東八道路より南側の計画を廃止したのか、とのお尋ねです。昭和 41 年当時は、外環本線は高架で、外環の 2 と附属街路は地上部に計画されました。東八道路より南側の附属街路については、高架の高速道路沿いにお住まいの方の出入りを確保するために計画されたものであり、外環本線の地下化に伴い、その機能が不要となることから廃止しました。[東京都 安西 第 16 回 p7]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 23) 5. 今回、東京都が話し合いの会で提案している地上の街路については、昭和41年に決定した外環の2の内容でなく、外環計画に対する原本計画とは余りにも違う変化したものであり、新たな地上街路、新たな都市計画施設としての説明であると言わざるを得ません。

このような新たな提案が計画されることは、昭和41年計画決定した根拠を十分認識されていないということです。計画決定から約45年間にどれだけの外環の担当者が交代してきたのでしょうか。私が外環問題に携わってから約37年になりますが、例えば、平成12年4月の国・東京都から凍結宣言して30年目ですけれども、地元の住民と初めて話し合いをしたいと要請がありました。そのとき、国は関東地方建設局の高田局長と、また、東京都は東京都技監の城戸都市計画局長との話し合いが行われました。以来、今日まで局長や担当者、課長、または担当者何人入れかわりましたでしょうか。そのために、先ほどから申し上げておりますが、昭和41年に決定した計画原本の内容が歪曲され、東京都の都合のよい提案になったのではないのでしょうか。これは東京都の一方的な、理不尽で不条理な行為であり、許すことができません。地元住民は計画決定したときから変わっておりません。計画構造の構造図をはじめ、当時の正確な資料の提示がなされず、明確な説明ができないということは外環の2については必要のない計画になっていることを示していると思いますが、皆さん方はどう考えますか。[濱本構成員 第14回 p28]

行政（東京都）

- 24) 5番目、東京都が説明している地上部街路は、昭和41年決定の外環の2の内容とあまりにも違うため、新たな地上部街路の説明と言わざるを得ない、とのご指摘です。外環の2は都内の都市計画道路ネットワークの一部を構成するとともに、昭和41年当時は外環本線の収容機能を合わせ持つように計画されました。外環本線の都市計画を地下方式に変更したことに伴い、ジャンクション部などを除き、高速道路を収容する空間は不要となりました。しかし、外環の2は都内の都市計画道路ネットワークの一部を構成しています。このため、外環の2の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進めることとしました。[東京都 安西 第16回 p7]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 25) 6. 東京都が発表している昭和41年に決定された外環の2の構造図を原点とするならば、それをあたかも昭和41年に決定した道路計画が未だに生きているように平成17年1月の外環の地上街路について基本的な考え方を公表しました。すなわち、「現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備」、「都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備」、「代替機能を確保して都市計画を廃止」この三つの考え方を提示しましたことは新たな都市計画として東京都自ら昭和41年計画の外環の2を否定したことになります。すなわち、計画そのものが死に体であることを実証したことであります。また、東京都は多摩地域における都市計画道路の整備方針が決まっていると、この会でも発言しておりますが、そもそも平成18年3月の多摩地域における都市計画道路の会でも整備方針、第3次事業計画案がこれですけれども、私の手元に原本がありますが、案が示されましたが、この整備方針、事業化の決定の仕方については私は疑義があります。私は平成18年3月3日の第17回P1外環沿線会議において議論を行いました。本線が未だに決定しない前に、このような整備方針を決めることは絶対やってはいけない行為であり、当時、武蔵野市も疑義を示しました。

また、当時の東京都の山口部長が答弁なされておりますが、「多摩地域における都市計画道路の整備方針、第3次事業計画のまとめ」についてはいつ発表されたのでしょうか。その話し合いの

会のP Iの会議では第3次計画にどのような確定内容が示されたのでしょうか。我々住民は確認はできておりません。先ほど、西村構成員の発表された資料の中にもそのことが記入されておりません。まさか平成18年4月に発表されたものではないのでしょうか。ここに私はこの整備計画を決定した東京都の資料をここに持ってきています。二つ出されました。私が平成18年の3月3日に質問時、持参したのはこの二つであります。そのときのこの計画案の一番最後に、整備方針案のご意見、ご提案をお寄せくださいということで、説明があり、平成18年3月15日までに住民に意見募集について出してくださいという内容が出ています。しかし、このことが出ているんですけれども、これが出ているんです。その前になぜこの場に決定されている整備方針の資料があるのでしょうか。この4月に発行する「まとめ」が既に発行された資料が3月3日のP I会議の場で私の手元になぜこの場にあるのでしょうか。これも東京都の不条理な行為の一つであります。

元に戻りますが、なぜこの必要性の議論を行う前に、あえて東京都は三つの案を、考え方を発表しなければならなかったのでしょうか。東京都の一方的な考え方を関係住民に強制的な押しつけではないのでしょうか。

また、これは世間への情報のコントロールを行っていることであり、姑息な卑怯な行為ではありませんか。また、現在提案されている三つの案は、法律的にも全く根拠はありません。しかし、東京都があたかもこれが正論のごとく提案していますが、特に「代替機能を確保して都市計画の廃止」の如くは何も理解していない住民に恐怖感を植えつけていることであります。この三つの提案や「多摩地域における都市計画道路の整備方針」決定の仕方等の東京都のやり方について大変遺憾であります。特に、南北道路についてはP Iでも私が主張してきましたが、練馬区における道路計画の進捗状況はどうなっているのでしょうか。特に、武蔵野の3-4-6の立野町以北の補助135号線は、計画はどうなったのでしょうか。東京都として指摘されている既存の道路計画の進捗状況はどうなっているのでしょうか。[濱本構成員 第14回 p28-29]

行政（東京都）

- 26) 6番目、17年1月に都が3つの考え方を公表したのは、41年決定の外環の2を否定したことになるのではないかとのご指摘です。これは高速道路の外環を地下化しても、外環の2は残るため、平成17年1月に、都市計画変更も視野に入れて、現在の都市計画区域を活用するか、都市計画の区域を縮小するか、あるいは代替機能を確保して都市計画を廃止するか、3つの考え方を示しました。

小項目の2番目、多摩地域における都市計画道路の整備方針における外環の2の位置づけは、とのご質問です。これについては、外環の2は、高速道路が地下化された場合に検討が必要な路線とされておりまして、整備方針の中では、平成27年度までに優先的に整備する路線には選定されていません。

小項目の3番目、補助135号線など南北道路計画の進捗状況は、とのご質問です。この補助135号線のうち、練馬区の区間については優先的に整備する路線に選定されています。現時点では事業化には至っておりません。[東京都 安西 第16回 p7-8]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 27) 7. 現在、計画変更決定の事業化が始まれば、大深度地下が確定した法の立体構造の範囲の決定により、現在の地上部には法制限が解除のもとに、地下1階から地上3階までの堅固な建物が建てられることとなりますが、外環の2がそのままであると改正法は生きません。どう考えているのでしょうか。[濱本構成員 第14回 p29-30]

行政（東京都）

- 28) 7番目、外環本線の立体的な範囲が定められたにもかかわらず、堅固な建物が建てられない今の状況をどう考えるか、とのご指摘です。ご指摘のとおり、平成19年に外環本線を地下方式に変更した際、都市計画の立体的な範囲を定めました。一方、東八道路より北の区間は、外環の2の都市計画制限により、容易に移転除却できる構造物に限り建築が許可されることとなります。このため、都としましては、外環の2の必要性やあり方などについて広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていきたいと考えております。

[東京都 安西 第16回 p8]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 29) 8. 石原知事の記者会見によると、「外環計画」には二つの計画はない。消すべきだと発言がありました。記者会見の内容は「この間も質問に出ていたけど、第二外環」外環の地上部街路のことだと思いますが、「いうのはやめてやめてもらいたい」、「これ、外環じゃないんです。外環は地下につくるんだけども上に二つもの外環をつくるという。そういうイメージじゃないんで、これはちょっと、呼称そのものがまちがっている」と「私は思います」という発言でした。これ、3月16日の会見ですけれども。また、外環は地下につくるんだけど、それに附属した道路の整備をとすることは都市工学をやったら当然必要になる。一部の人には迷惑をかけるけれども、それはそれなりに代償処置を行いますと。すなわち、「外環の2」ではなく新しい道路計画として認定しているようなものではありませんか。それで、石原さんの話を聞いていますと、本当に昭和41年決定した外環計画(一体計画)の外環のことについてよく分かっていないのではないかと私は思います。しかし、先ほど述べましたように、都市計画変更時の記者会見の内容では外環本線と街路を含めた計画路線として認めています。また、外環の2をつくることは地上部に影響を及ぼすことになり、外環本線地下化の目的を損なうことになる。知事は地下化により住民に安心感を示したのは嘘だったのでしょうか。[濱本構成員 第14回 p30]

行政（東京都）

- 30) 8番目、石原前知事の発言を都の担当者としてどう考えるのか、とのご指摘です。これは濱本構成員の資料にある平成24年3月18日の会見のとおり認識を知事は持たれていたというふうに考えております。[東京都 安西 第16回 p8]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 31) 次に、私が一都民として東京都に指導を受けた内容を報告いたしました。
9. その他の事実は、別紙のとおり先ほど申し上げましたけれども、都市計画道路に関して外環道路の計画、幅員40mと指導されたのであります。そのことは外環計画が一体であることを立証されたこととなります。しかし、東京都は外環計画とは別の計画であると今日では主張しています。経年数45年間における東京都の態度は、昭和41年に決定した法に対する侮辱行為ではないでしょうか。また、まとめて5にも述べましたが、再度申し上げるならば、余りにも担当者の交代が多いため、昭和41年の計画に決定した真実が歪曲されて受け継がれたのが現実なのか、または確信犯的に故意に法解釈をさせたのか、許せる行為ではありません。地元住民の中には今現在も昭和41年決定した事実を身をもって知っている方も多く生存されていることを肝に銘じてこれからの話し合いに努めていただきたいと思います。誠に残念ながら、重ねて申し上げますが、外環の2は別の計画であると東京都は主張しているが、これを認める確証するものはありません。[濱本構成員 第14回 p30]

行政（東京都）

- 32) 9 番目、先ほどの建築確認の指導についてのご指摘ですので、先ほどと説明が重複しますので割愛させていただきます。[東京都 安西 第 16 回 p8]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

- 33) 〈 31) 濱本構成員の発言 9. については以下の回答があった〉 整合性の意味、いろんな意味で整合性を図ったとか、収容機能があったとか、いろんな意味で、一体性、一体なんじゃないかということだと思うんですけど、ほかの部分にも共通すると思うんですけど。ただ、その位置をどうするかにあたっては、当然、外環という高速道路も当時、構想がありましたので、どういう位置に持ってこようとか、高架構造物を収容する空間としてこういった機能があるのかということを含めて、そういった意味では、本線というか高速道路と整合を図った形で一体的に計画したものだというふうに認識しています。[東京都 佐久間 第 17 回 p13]

住民構成員

- 34) 10. 今回の話し合いの設置目的として、外環本線を地下化した場合、地上部分の外環の 2 については、廃止を含めて必要性の有無やあり方を議論すべきとしていますが、今議論されているものは、先にも述べたとおり、昭和 41 年に決定された外環の 2 の計画とは別物の計画の施設案であることを私は改めて確認しました。[濱本構成員 第 14 回 p30]

行政（東京都）

- 35) 10 番目、今議論されている地上部街路は、昭和 41 年決定の外環の 2 の計画とは別物であるということを改めて再確認する、とのご指摘ですので、これも割愛させていただきます。

[東京都 安西 第 16 回 p8]

住民構成員

- 36) 11. 私の主張のまとめとして、まず第 8 回から東京都の担当が交代したことにより、前任者との基本的な考え方の違いが露呈し、前回改めて確認できたことでありますが、会の進行を妨げたこの行為については深く反省していただき、また、このことにより、住民との信頼関係が著しく悪くなったことを遺憾に思います。残念であります。話し合いの前提となる信頼関係の構築を早く進めていただきたいと思います。道路の必要性のあり方について広く意見を聞きながら検討することが条件であり、早く進めるべきだと申し上げておきます。[濱本構成員 第 14 回 p30-31]

行政（東京都）

- 37) 11 番目、住民との信頼関係が著しく悪くなっているので、信頼関係を構築し、広く意見を聴きながら検討を進めるべき、とのご指摘です。この話し合いの会は皆様の意見を広くお伺いするために都が設置したものであり、構成員の皆様の疑問や質問にお答えするため、より一層分かりやすく丁寧にお答えするように心がけていきます。また、必要性を検討するためのデータとして、整備効果や影響データなどを取りまとめておりますので、このあとご説明する予定ですので、皆様からご意見をいただければと思います。[東京都 安西 第 16 回 p8]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 38) 大深度になったときの都の、または国の法律変更のときの説明、それを是非、出していただきたい

いです。

地下になったということ自体は、どういう目的かというのは、それぞれ国会なり議会で責任ある方がご説明になっているはずだと思うんですね。だから、当然記録にあると思うんです。

[古谷構成員 第16回 p22-23]

司会

39) 検討するということですのでよろしくお願いします。[司会 渡邊 第16回 p23]

住民構成員

40) 有識者会議で、一番最初に「最も」大切なのがこの住民のコミュニティの問題だということ言っているんだけど、それが後の方になっちゃってるというのは、最も大切な事であったということを取り消すことなのか、それをそのまま残っているのかどうかって事を聞きたい、確認したかったです。[古谷構成員 第23回 p17]

行政（東京都）

41) 細かいことはちょっとあの、そういう意味では宿題か、ちょっと調整させていただきたいのですが。その最もという単語については確認を私もさせていただきたいと思います。

[東京都 武田 第23回 p17]

住民構成員

42) 「最も」というところがやっぱり一番大きな意味があった。それが「最も」が抜けたのと抜けないのだと全く違うことなので、そのこのところ、確認を次回お願いしたいと思います。

[古谷構成員 第23回 p17]

43) 幹線道路の車が増えて生活道路に流れ込まないのか。しかもこれ自体はそういう意味ではこれ、計算してちゃんと出しましたという結果ですよ。だけどそうするとやはりこれは、インプットデータとその計算モデルの前提条件、絶対違うと思うんですよ。だってさ、この幹線道路に関してはね、これは大体外環の2を通る、増える車が、どう幹線道路に入り込むかというのは、これは割り振ればいいわけ。生活道路はそのネットワークの計算では出せませんよね。生活道路は抜けているのだから、計算モデルの中からは。だったら、これ計算出来ないはずなんです。2つが一貫してないんですよ。[古谷構成員 第23回 p27-28]

44) 実際に違ったモデルでやっているということ仰られたわけね。と言う点ではやっぱり一貫性ないんですよ、これ。[古谷構成員 第23回 p28]

45) 正しいデータを出してこれが正しいなら根拠を示してください。[古谷構成員 第23回 p29]

46) 有識者委員会最終提言の中で地元住民への影響を軽減することを最も重要な視点であるということを書いていて、今の、ご提案されている中では、これを認めているのかどうかということがはっきりしないのです。最も重要な点、ポイントであるということを確認したと解釈してよろしいのでしょうか。[古谷構成員 第24回 p3]

司会

47) その話は申し訳ないですけど急に出来た話ですので準備もないと思いますから、少し時間ください。その後でまた時間の中でやらせていただきたいと思います。[司会 渡邊 第24回 p4]

住民構成員

48) 現在の話し合いの段階はそういう意味では計画内容の説明がされたけれども、その内容にまでは、

実質的な話し合いの段階には至っていないままの中止状態です。

都側では、地上部街路としてのネットワークを完成させる公共的利点を主張し、住民側は平成17年当時の計画責任者である建設大臣と東京都知事の住民との約束、都市計画法上の一体であった二法の関連性、地下化の際の沿線住民 PI 会議の了解事項及び有識者会議最終提言に反する提案内容についての十分な説明がされないままで4案という形で、最も優先すべきコミュニティの保全のことについては完全に抜けた計画を提案してこれから先それをどうするかも答えてくれない状態ということの話し合いはまだ成立していないということを感じます。

[古谷構成員 第24回 p38-39]

7-7 の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、
地域住民編集構成員が考える主な理由

- ①PI 協定に反している
- ②論理的問題あり
- ③質問に答えていない
- ④論点のずれ
- ⑤一方的な回答(計画側のみの論理・建前のみの回答)
- ⑥説明不足
- ⑦根拠のない約束

7-8.「広く意見を聴く会」開催要望

住民構成員

- 1) 行政側の意見を聞くことは一番大事なことなので、当然聴くべきだと思う。今まで第4回、第5回と議論したまとめとして、この辺で結論を出さなければだめだろうということで、各構成員に意見を聞いたが、全体的にはほとんど私の言っていることと変わらない。そういう考えならば、それを結論として、一つのまとめとしてこれからの話を先に進んでもいいと思う。地元の行政、あるいは、市、市議会、あるいは市民が廃止の手続きをするような考え方をもっと進めて欲しい。ここで少し頭を冷やして住民の会、全体の会を開催して、話を聞いてもらうのも手ではないかと思う。この件についてご意見を聞いて、武蔵野市民の一つのまとめということにして、その次の話し合いを続けて行くということを提案する。外環の2についてはなんらかの形で法的にも結論は出していただきたいと思う。[濱本構成員 第6回 p34-35]

行政（東京都）

- 2) まず廃止をするという手続きはできない。行政側が最初にその方針を示すべきだという話もあるが行政としての方針を検討していくにあたって、その前に皆様の意見を聞くという事が前提になるだろうという事で会を設置している。大きな3つの考え方、方向性は出しているが、現時点で整備前提というような考え方は持っていない。[東京都 土屋 第6回 p35]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

住民構成員

- 3) 他の住民の皆さんも意見があり、発言したい人もいると思うので、「地域住民の意見を聞く会（仮称）」を早急に開催して欲しい。[糸井構成員 第10回 p34]
- 4) 抽選で落ちた方もたくさんおり、これだけ長い期間になったので、一度会を開いて欲しい。
[西村構成員 第10回 p34]
- 5) 我々の他にも申し込んで外れた人もいるし、これだけ多くの皆さん（傍聴者）も来ていただいているということは、意見のある方がたくさんいるということである。そろそろ全体会をやっていただきたい。[糸井構成員 第13回 p35]
- 6) 最後に、昭和41年決定した外環の2については、条件を付けずに、まず廃止すること。当会の一つのまとめとして「外環の2」の必要性は認められず、東京都が提示している3つの案は、別の新たな都市計画であるので、廃止することを明確にして下さい。
当会の設置要綱に基づき、仮称武蔵野市民拡大会議を即刻開催できるよう事務局は手続きを行うことを要望いたします。
[濱本構成員 第14回 p31]
- 7) 話し合いの会を十数回やっても、まだほとんど内容が進んでおらず、たくさんの傍聴者がいるので、一度、地域全体の意見交換会を開催して欲しい。[糸井構成員 第15回 p37]
- 8) 構成員のほかに、希望して落とされた人や、意見交換会をやっても出てくる答えは同じだから、本当は意見を言いたいけど、今回はやめたという人がいます。そういう人から、一通りまとまった段階で意見を聞いても遅いと思います。意見交換会は少なくとも半年、あるいは、4,5回に1回やるべきです。[糸井構成員 第15回 p40]
- 9) これまで出てはそのままになっている、広く住民の意見を聴く会ということについて私たちの思いもかなえられ、住民の方たちもプラスになるかというような方法を考えることに一歩踏み出していただけないでしょうか。[西村構成員 第17回 p38]

- 10) 前から運営要領や何かの中に、広く住民の意見を聴く会というのがございましてね。その位置づけですか。・・・これにつきまして、・・・全部が終るまではというようなお話があったのですが、そのお考えを変えて、広く住民の会をやるということと考えるとよろしいでしょうか。

[西村構成員 第23回 p36]

行政（東京都）

- 11) 広く意見を聴く会ということですが、我々が今まで言っているのは、全て皆さまとの話し合いを終えたものでやるのを、広く意見を聴く会でやりたいという言い方をしています。今回やろうとしているのは、途中どこまで6年間で出来たのか。そういったもの（中間のまとめ）をきちんと、どこかで一回、途中でもいいのでまとめておきたいということで、この話をさせていただいております。本当の最後のまとめという意味での、広く意見を聴く会と、今回やろうとしているのは、少し言葉が似ていて、同じでも構いませんけれども、それはそれとして別に何かしら、広く意見を聴けるようなシチュエーションを、ご用意していきたいと思っています。

[東京都 武田 第23回 p37]

7-8 の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、
地域住民編集構成員が考える主な理由

①論点ずらし

7-9. 外環計画の工期

住民構成員

- 1) 外環本線と外環の2の道路の工期のリミットについて具体的に教えていただきたい。10月28日の日経新聞によると、外環道路の開通を目指す時期が東京五輪の開催までとされています。外環の2も、同じく五輪の開催までに完工しなくてはならないと国及び都は考えているのですか。

[大島構成員 第17回 p12]

行政（東京都）

- 2) オリンピックは決まりましたので、大会運営を支えるための必要なインフラは当然つくる必要がありますが、現実的に、できるもの、できないものはきちんと分けて議論を進めていかなければいけません。そういう中において、この武蔵野地区の外環の2は、2020年にできるかという、現実的に物理的にできないと思いますので、そこは誤解ないようにお願いしたいと思います。

[東京都 佐久間 第17回 p32]

住民構成員

- 3) 疑問点は氷解したのですが、そうなる则一体的ということの意味がどうなるのかなという疑問は依然残ります。[大島構成員 第17回 p32-33]

行政（東京都）

- 4) 誤解のないように補足させて頂きたいのですが、〈外環の2を、外環と合わせてオリンピックに間に合わせるとは言ってはいませんが、〉都は、大会運営を円滑に行うためには広域道路網である3環状道路というのは必要だと考えています。そのためにも外環の開通から東名間は、大会までに間に合うように是非ともつくって欲しいと国にお願いしている立場です。

[東京都 佐久間 第17回 p33]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

行政（国交省）

- 5) 補足させていただきますが、国は外環本線を2020年までにつくると目標宣言しているわけではありません。ただ、そういったことも考慮材料の1つとして2020年の五輪の開催までの開通の可能性については検討しているところではございます。[国交省 大畑 第17回 p33-34]

7-9の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、
地域住民編集構成員が考える主な理由

①論点ずらし

7-10. 外環の地上部街路(外環の2)の都市計画に関する無効裁判の訴訟

住民構成員

- 1) 〈平成 20 年 10 月上田さんによって提訴された外環の 2 の無効訴訟裁判は、平成 27 年〉 11 月 17 日に判決がございましたけど、そのことに少し触れさせて頂きたい。
判決についてどう受け取ったかを、次回話に入れて頂きたい。外環の 2 の話し合いにとっても、ある意味で言えば、とても大きな出来事ではありますので、そこら辺のことをお願いしたい。

[西村構成員 第 23 回 p3・4]

行政(東京都)

- 2) 気持ちはよく分かります。

ただ、裁判官が出した判決に対して、いいか悪いかという部分を答えるのは非常に難しいかなと。訴えは却下され、新聞報道によりますと即日控訴されたと聞いています。控訴されたということで、終わったという認識でいいかどうか分からない中でのコメントは、差し控えざるを得ないと思っていますので、ご了解頂きたいと思います。

なお、今回の地裁の判決を受けて、この会で、我々の考え方が変わるとか、そういう考えは持ち合わせておりません。判決は判決として、この会はこの会として今まで同様やらせていただきたいと思います。

[東京都 武田 第 23 回 p4-5]

住民構成員

- 3) 判決によって東京都、あるいは、私たちの態度とかが変わるということをお願いしているのではなく、判決文を読んで、お尋ねしたいことが出てきた場合、やり取りさせていただきたいということです。全体の判決の意味だとか評価だとか、そういったようなことまで、お考えをいただきたいと申し上げているわけではないのですけど。[西村構成員 第 23 回 p5]

行政(東京都)

- 4) 〈判決について〉我々はコメントするものを持ち合わせていないというところですよ。

例えば裁判官がこう言っているけれど、これについてどうなのかと聞かれても、それは裁判官がそう仰ってますとしか言いようがないというのが正直なところですよ。誠意を持って答えたいと思ったとしても、その場で答えられないもの、もしくは答えてはいけないものになってしまう可能性がありますので、そういうことをご了解いただけた上でなおかつ、ご質問されたいというのであれば、それは我々がとめるべきものではないと思っています。[東京都 武田 第 23 回 p5-6]

住民構成員

- 5) 昨日の裁判の結審に対して東京都からは何もコメントは出ていませんね。それだけちょっとお聞きしたいです。[濱本構成員 第 23 回 p6]

行政(東京都)

- 6) 東京都からあえてこの判決について、何かを発信するということは、今のところ、考えてございません。なぜかと言いますと、普通に考えれば妥当だなという一言に尽きてしまいまして、また、即日控訴という言葉をしていただいていますので、そういった中で何かをコメントする側ではなく、新聞報道に載った通りかなと我々認識しているところです。[東京都 武田 第 23 回 p7]

7-11. 地域住民構成員の各自の意見

7-11. 地域住民構成員の各自の意見	7-11-1
7-11-1. 第 18 回(前半)の地域住民構成員の各自の意見	7-11-1
7-11-2. 第 24 回(中間まとめ直前)の地域住民構成員の各自の意見	7-11-5

7-11-1. 第 18 回(前半)の地域住民構成員の各自の意見

住民構成員

- 1) 井部さんのかわりに出席いたします原と申します。濱本さんの主張に対する意見ということですが、ずっとほぼ同じような立場でこの問題に対応してまいりましたので、同時に国交大臣の扇さんがちょうど視察に見えて、目の前で、「今まではご迷惑をかけました。これから皆さんこのまま安心して暮らしになれます。」とおっしゃった場にいた者として、全面的に濱本さんのご意見と同じ気持ちであります。[原構成員 第 18 回 p3]
- 2) 私も濱本さんの意見に賛成です。私たちは最初から一体として考えてきましたし、高速道路が〈地下に変更になり〉地域分断しないということで安心して暮らせますということで泣く泣く承諾した上に、東京都がこのような〈計画〉線があるからということでこういう話し合いを続けているのは納得できません。一体ということで今までできましたので納得できません。
[中村構成員 第 18 回 p4]
- 3) 私もただいまのご両者のご意見とほぼ同じものを繰り返すことになるかもしれませんが、とにかく東京都のほうがこういう話し合いの会を主催というか、開いておきながら、必要性についてはほとんどというか、全くまだ話を出していません。十何回になりますけれども、一度も私どもはなぜこの道路が必要だということは聞かされてこなかったわけでございます。したがって、東京都が一体何を考えているかということは推察する以外はないんですけども、とにかく昭和 41 年にこういう計画ができたんだから、後はそれが現存する以上は私どもはやるんだという、このことしかこの会では発言されておりませんので、そういうことを考えられるんでございましたから、濱本さんのご意見のように、やはりこの際、きっぱりと一度白紙に戻して、もう一度改めて考えるということのほうが全く妥当ではないかと、このように考えております。[河田構成員 第 18 回 p4]
- 4) この前、発言させていただきましたが、それに尽きます。原則的に濱本さんのご意見に全面同調するものであります。最近報道関係で、私の目にした外環関係の事実を申し上げますと、3月5日あたりに各紙が報道しておりますけど、舛添知事が外環道について都議会でご発言になったそうです。新聞が正しいといたしますと五輪に向けた交通網の整備では、練馬・世田谷の約 16 キロの区間で開通のめどが立っていない外環道について、共産党が「事業費が巨額で再検討すべきだ」と質したとのことです。これに対して舛添知事は、「五輪開催時の円滑な交通を確保するためにも、20年早期の開通が必要だ」と主張したというふうになっておりまして、これはちょっと新しい発言だろうと思います。外環道本体につきましてはそういうことですが、前回、私の質問に対しお答えがあったように、この地上部街路については外環道そのものと竣工の時期その他についても全く別物であるんだということです。これを分けて考えることが必要であると私も思っております。また、諸般の情勢、地方公共団体、それから国の財政状況その他に鑑みましても、地上部街路については全く白紙に戻して、私個人の意見としては、これを建設しないという方向で決めるのが至当ではないかと考えております。[大島構成員 第 18 回 p4-5]
- 5) 非常に基本的な問題なんですけれども、ここのところいろんな資料を読み直しておりまして、大深度地下使用認可の申請書の中の特に計画書だとか、なぜ必要かという部分だとか、それから 12

月に開かれました大深度地下使用認可申請についての、あれは説明会ですか、そういったところの資料を見ましても、すべて国のおっしゃっていることは大深度地下にすることでさまざまな利点があるとおっしゃっている。例えば、コミュニティを分断しないとか、環境への負荷が小さくなるとか、移転戸数が減るとか、土地の買収が要らなくなるとか、いろいろなことをおっしゃっております。そういったことをすべて重ねて考えれば、外環の2をここで改めて出してくる理由はないと思わざるを得ません。そういった意味で濱本さんのご意見に賛成です。

〔西村構成員 第18回 p5〕

- 6) 基本的に濱本さんと同意見であります。なぜかと申しますと、そもそも外環の2というのは外環の脇道みたいな、脇になった道ですよね。ところが、それが下にいったからといって、脇だけではなく、その真ん中の部分も道路として復活するというのはどうも解せないというのが基本的にあります。それと昭和41年につくられたというときと現在ではすごく社会情勢も違ってますよね。そのときの計画があるからといって、あなた方はそれは当時の法律でできてるし、条例でできてるし、その条例が生きてるんだよということは分かりますが、そこから時代も変わってるし、そういうことをやっぱり考慮して再検討することは必要なのかなと。いろんなものがやっぱり40年経てば変わりますし、もうそのことはちゃんと念頭に置いて再検討する、つまり白紙に一度戻して、計画するのであれば、もう一遍計画を立てていただきたいと。

一度消すためには、すごく手続が大変だということも以前言われたと思うんですね。都計審にもう一遍かけて、そこで一遍有識者の方が話し合って、そこで賛成が多くなければ消すことができないということも言われたと思うんですが、やっぱりそれは分からないんで、一度都計審には都として上げていただきたいと住民としては思っているということも合わせて、そこで最終的に有識者か何か分かりませんけれども、その方々に判断してもらうような動きを是非取っていただきたいなと思ってます。〔黒木構成員 第18回 p5-6〕

- 7) 濱本さんのおっしゃってることは、外環というのは自動車専用道の部分と一般道の部分とが一体化したものなんだと。だから、自動車専用道として地下に入ってしまったらば、一般道は消滅するか、あるいは地下にそれも一緒に入っていってしまうんで、これが一般道だけ地上に残るというのはおかしいと。これは全く違う道なんじゃないかという、そういう議論だと思うんですが、これは私も初め、この外環の2の話し合いの会が始まるということを聞いたときに、そういうものがあつたのかということ初めて再認識したというか、そういうことなのかというふうに思ったわけで、これは一般住民の、沿道住民の受けとめ方だと思うんですね。これ、地下に入ったらば一般道の部分は消滅するんで、一般道が地上に残るというのは、これは別の道なんじゃないかと。だから、これについては改めて再提案されるべきではないかという濱本さんの議論は、これは一般の沿道住民の平均的な受けとめ方なんじゃないかと思い、私もそういうふうに思っております。〔城戸構成員 第18回 p6〕

- 8) 久しぶりに参加して誠に申し訳ないんですが、どうも議論になっているのは外環の2についてどういう対応をするかと。濱本さんが法的な位置づけについていろいろと検討なさっているということは承知しております。

それで私の考え方を申し上げますと、これだけ住民の方々が反対している外環の2の路線について、やはり私が賛成か反対かというのは別にして、やはり白紙に戻して基本的にもう一度きっちりと検討すべきだろうというのが私の考え方です。法的にその位置づけはどうあるのかというのはいろいろと恐らく考え方があるんだろうと思いますけれど、東京都として良心を信じて考えるならばやはりこういった、これだけ大きい問題についてはきっちりと白紙に戻して、きっちりと検討することが必要なんじゃないのかなというのが私の考え方です。

〔小林構成員 第18回 p6-7〕

- 9) 濱本さんのご意見なんですけど、今日で18回目ですか、1回目から濱本さんはPI協議員として長いこと従事されて、いろいろお世話をかけてきているんですけど、18回、私は間で1回か

2回か欠席してんですけど、同じような意見が毎回出て何も進捗しない。ということは、この会合がもう根本的に無理があるんじゃないかと。要するに15回のときに、安西さんですか、無条件では白紙に戻せないと。この会合は一番最初のほうは休止も廃止もあり得るということを知っていたと思うんですけど、15回目になって安西係長のほうから、要するに無条件で廃止はできない。条件なら幾らでもあるんです。出しましょうか、幾らでも。それに対して具体的に返答はできないでしょう、あの当時は。今日は国交省も来てますけど。私は策定区域で一番直近におりますから、もろにこういう影響を受けて毎日過ごしてるんですけど、ここに道路が、40mの道路、地上にでき、下に外環本線ができ、これはいつも言うんですけど、外環本線と地上部の話は切り離せないわけですから、常に僕は外環本線を考えながら上のことを考えております。要するに地域の人で、分かりやすく言えば外環本線がいつの間にか大深度法ということで、要するに無償で人の土地を、この民主主義の日本の、人の土地を、財産権29条の、憲法29条の財産権を守られてる土地を勝手に40m地下でやろうと、ぶち抜いていくと。その上にまた道路をつくると。要するに通常やる道路の拡幅工事じゃなくて、不自由なはずと昔からそれなりの環境をつくってきた地域を、生皮を剥がすような形で道路をつくると、これは何の必要があるんですか、こんな道路。地域の人にはそこまで協力する必要はあるんですかね。こんな荒っぽいやり方はもう絶対に承服できません。

したがって、どうしてもやりたいのであれば国交省、東京都と一緒に地元の人を説得できるような資料を出してですね。佐久間さん、聞いておりますか。荒っぽいですが、やり方が。もう少し丁寧にやりましょう。あなたのこの文書の中で丁寧にやっていると書いてるでしょ。丁寧にでも何でもないですよ。私の質問したやつが、今までですね、ちょこっと短いですよ。濱本さんと違って。だけど適正な答えをもらってないです。この間、市役所で、大畑さん見えてましたけど、私は意見書を出してるんだけど、それに対して現場機関の話しかしてないんです。話せなかったらこれは本庁の考えてることって逃げちゃう。そういう中で話し合ってた18回目までなんです。これから残って、もう一回、何回もやるなら、もう少し具体的にですね。

もう一回申し上げます。私は直近の人間ですから、皆さんとはちょっと違う考え方持ってますから、後でそれはまた、濱本さんの意見に対してのあれでないですから、後で話しますけどね。

〔佐藤構成員 第18回 p7-8〕

- 10) 濱本です。今日は皆様方にいろいろご意見等、私の意見に対して回答をいただきました。ありがとうございました。それで私ここで長々と言いたくはないんですけど、最後になりますので、もう一度この間の第17回の話に対しての東京都の答弁について、質問と私の意見を最後に申し上げます。ちょっとお付き合いいただきたいと思います。それで東京都の回答については、第17回議事録12頁後段から16頁におけるものを基本に発言いたします。

1. 断面図の質問による回答について

東京都は公のものではないと発言されたが、正式な説明のために使用されていた事実はあり、率直に「正式な説明用の断面図」ということを認めるべきである。また、平成19年頃から東京都の都合で誤った図面をパンフレットに使用されていることは誠に遺憾であり「配慮が足りなかった」と言うならば住民は迷惑であり直ちに取下げるべきである。

2. 私たちは外環道路計画は自動車専用道路と外環の2をもって、昭和41年計画発表以来一貫して「一体」とであると主張してきた。しかし、外環計画決定時には地元住民には十分な知識の不足もあるが、発表された計画について、法律は2つに分かれて公告されたことは事実である。しかしまた、国・東京都は昭和41年計画発表から、「たたき台」の説明会での議論、そして、P1沿線会議等の話し合いにおいても、住民と同様、外環計画は幅員40mの「一体計画」として議論もされていたと確信しておりましたが、突然、東京都は外環の2は別の計画とのことで様々なことを住民に押しつけてきたことは残念である。

今、行っている「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」において、私は「自動車

専用道路と外環の2」でもって外環計画が一体であると確証のために、様々な質問や問題提起を行ってきました。その中で、外環計画の立ち退き件数の確認や、また生活再建制度の活用については一体的に計画され処理されてきたことが確認されました。また今回、「大深度地下使用認可申請書」公告・縦覧図書の中で「ファイルA別添書類第2号事業計画書2-16~2-24の内」2-20の中で、国・東京都は「4-2大深度地下を使用する必要性」の記述の中には「昭和41年高架構造で都市計画決定されたものについて、本事業は地元より沿線地域の環境への影響や地域分断を心配する意見が多く出されていたことから、土地の改変をできる限り減らし、地域分断を最小限に抑え、自動車からの排出ガス、騒音及び振動が沿道に与える影響を軽減するため、ジャンクションにより関越自動車道新潟線、中央自動車道富士吉田線及び東名道路に接続するシールドトンネルを基本構造とし、極力大深度地下を活用した地下方式で、平成19年に都市計画変更決定されたものである。これにより、建物の移転については高架構造の計画時は3,000棟であったのに対し、地下方式の計画では1,000棟に減少した」と述べている。

今回当然のことであるが、ようやく「話し合いの会」で、東京都は「外環計画は一体的に計画された」ことを認めたことは幸いである。ただ先にも述べたが、大深度地下に関する公告に際して「縦覧書籍」には、東京外環外郭環状線（外環計画）は昭和41年計画発表以来、この計画においては3,000棟の立ち退き移転軒数として記述されていることは、幅員40mのすなわち自動車専用道路と街路部分をもって外環計画道路と認定していることとなる。

このように、国・東京都は「外環計画は一体である」と容認した資料が添付されていることは、この会で長時間議論されなくても「計画は一体」であることを認識していたことを示されていたことである。

ただ、外環計画は経過期間が長く、多くの担当者が変わったことにより認識の誤りもあるが、その時々の担当者・担当責任者の態度によって、既存の計画を勝手に、解釈を湾曲して地元関係住民に押しつけ困惑させるような行為は断じて許されるものではない。「真実の一つである」東京都の態度に憤りを覚えるのは私ひとりではないことを忘れないで下さい。外環道路計画は一体であることを重ねて実証されたことを付け加えておきます。

3. なぜこんなに私は「外環計画が一体」であることに拘るのか。

今日、自動車専用道路が大深度地下に計画変更を決定し、また事業を行うことになったことは事実であるが、国・東京都が提案した平成13年4月発表の「たたき台」の説明会が原点である。

「たたき台」の説明の中で「地上部の利用について」の項目の「住宅・地域コミュニティを維持する場合」、現状の市街地を維持することが出来ると説明されております。

この件については、武蔵野市立第三小学校での説明会で、私の質問に対して「間違いなく現状の市街地を維持することが出来る」との答弁を私を含め説明会に出席した市民の方々が確認しています。自動車専用道路が地下方式に変更するとのことであるならば、外環計画全体の見直しであり「外環の2」の存在根拠は失い、地下方式が決定したところで「外環の2」は白紙になり、「死に体」の状況であるから、即刻廃止されるものと確信してきた。また、私は先に述べたが国・東京都が説明した「たたき台」が原点であることから「外環本線」と言うよりも、外環計画はそのものが「大深度地下方式」に決定変更されたとの認識である。

今、大深度地下方式として事業段階まで進んでいることは事実である。しかし、未だに「検討課題」に対する問題点の回答が十分でない中で、事業が進むことは許されないと考えているところが現状であることを国・東京都は真摯に考え、地元住民が納得出来るよう十分に説明するよう指摘しておきます。

重ねて申し上げるが、「外環の2」については、今も述べたように、私は外環計画が大深度地下に事業決定したのであれば、「外環の2」はその時点で滅失したと思っている。

P1沿線協議会では外環本線自動車専用道路を地下方式で議論したいとのことで、外環本線というのを初めて使用して発言されましたけれども、P1委員は話し合いに参加したが、そのとき

の約束ではその地下方式の計画変更前までに地上街路も検討し、結論を出すことになっていたが、結果としては議論は途中で打ち切られてP I 委員が十分納得の出来る丁寧な説明もないまま大深度地下のみを計画変更決定し、地上部街路はそのままの状態としたことは「外環の2」の機能は消滅されたものと認識されても仕方がないことと思う。

そして、平成19年頃から東京都は「外環の2」として新たな内容を提案された、また今、武蔵野市では「話し合いの会」が開かれているが、平成19年に計画変更が決定した時に「外環の2」の話をまとめなかったことは「外環の2」は自然消滅したと住民が認識しても仕方がないものである。また、「外環の2」が外環計画とは別の法律だとしても「外環計画は一体」として認定している以上、まず「外環の2」は廃止するのが筋であり、今、提案されているものは新しい計画として提案されるべきものである。このことについては、石原前都知事が記者会見でも明確に発言されていることは、私の主張の中でも披露させていただいたところであるが、前回、佐久間課長からも「知事の言っている通りだと認識している」との回答をいただいているので「新しい計画提案」としていただきたい。

以上、私の「地上部街路外環の2」についての主張確認の意見・質問についてはこれをもって終わりと致します。

ただ今、私は「話し合いの会」の住民代表の出席構成員全員が、私の「意見・主張」について「賛意」との発言と「外環の2」については廃止すべきであると意思表示されましたことを確認致しました。事務局は議事録にそのよう記載・記録を行って下さい。私、濱本が長時間にわたって「外環の地上部街路（外環の2）についての主張確認」の意見を発表させていただきました。ありがとうございました。[濱本構成員 第18回 p8-10]

7-11-2. 第24回(中間まとめ直前)の地域住民構成員の各自の意見

住民構成員

- 11) 24回目、6年かかってやってきたのですが。本線が、何となく我々の地上部の話をしている間に決まって許認可もあり、立坑も完了、マシンも発注、業者も決まった。これは大変なことです。こういう中で、地上部の話が一人になってしまっているような状態。大掴みで言うと、このまちには南北の道路は必要ない。今の生活でなんとか静かに暮らしているので。私が住んでいる所は、この道路がこの先何十年後にできても、ちょうどコーナーになる辺りなのでつかえてしまい、生活にならない。私も下のトンネルを考えるとあの辺に住むのが嫌になり、願わくはどこかに移転したいと言うのが正直な気持ちです。そこへ来て、両サイド40mの後付けの調査をする。40m下で何か起きた場合に、地盤改良はどうしようもできない。そういう状況の中で、今、上の話をしています。これからどうするのかは知りませんが、事業説明会、官民、民の立ち会い、測量、大騒ぎになると思いますよ。今のところ土木と調査部が行っていますが、これから用地部が受けると何十年もかかります。南町5丁目辺りは特に、その間ずっと過酷なものを背負っていかねばならない。外環のトンネル直上の人は嫌になって、住みたくないのを買ってくれと言う可能性が残されているのです。都と国が地位の承継を含めて相談し、買収の補償をする。買収ではなく買取なのです。そういうことが残された場合、公園にして、自然に何年か先に普通に道路になる可能性も含まれている。私は自分の中で、こういうふうに終結していくとも思います。大深度の本線も、20日程度のオリンピックに間に合わす必要もないし、この上の道路も必要ありません。東西の道路をもっと完備してもらった方がありがたいと思います。

[佐藤構成員 第24回 p33]

- 12) 東京オリンピック開催の2020年頃の外環本線の開通が、現実味を帯びるようになり、これに向けて、インターチェンジ周辺の取り付け道路の整備や本線開通に伴い、少なくとも外環が交通上のデメリットにならないよう、部分的に周辺道路の整備を行うことが、東京都として緊急の課

題になってきたのは、良し悪しは抜きにして、理解できます。時間的に困難なことから、「外環の2」が、ネットワークとしての整備から、練馬区間の整備（幅員 22m）、三鷹インターチェンジ周辺の整備等を優先し、それぞれ地域と個別に協議しながら進める方向に転換しているように思います。そうだとすると、武蔵野市区間の整備は、東京都にとってマイナーなこと、緊急性を要しないこと、になっているのではないのでしょうか。いつの間にか、道路の位置づけが変わってしまいましたが、23 回にわたって開かれた「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」は、何のための会議だったのでしょうか。東京都は、武蔵野市住民への「誠意」として、この機会に大多数の住民が反対している「外環の2」は一度廃止すべきではないのでしょうか。ネットワークとしての整備の考え方を残しておいた方が得策だというような姑息な考えは止めるべきだと思います。どうしても、ネットワークとして、武蔵野市区間が必要になった、ということであれば、その時改めて、「外環の2」としてではなく、提案すべきではないのでしょうか。「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」を通じて残念なことは、武蔵野市区間の整備構想が明確に示していただけなかったことです。「外環の2」が必要かどうか、判断できませんでした。

〔小林構成員 第 24 回 p34〕

- 13) 6 年にも及ぶ話し合いにおいて、国、東京都からの説明を受け、住民の皆様のご意見を伺って参りましたが、外環をつくる事において生まれ育ったこの武蔵野の平穏な生活を変える代償としての必要性を感じる事は未だできません。やはり、外環計画には全面的に反対致します。この会において示された民意が尊重される事を強く望んでおります。〔佐野構成員 第 24 回 p34-35〕
- 14) 外環の2については、市民生活の破壊とコミュニティの分断を主な理由として住民側構成員の大部分が反対してきました。私も個人的には、もし外環の2ができれば目の前を通ります。1966 年にこの計画が発表された時から分かっていました。そういう立場に立たされた者としては、居住の安全と静穏という立場から反対せざるを得ません。環境、防災、交通、暮らしと4つの分野に亘り課題があるので、外環の2をつくる必要性があるという主旨の話が都側から提案されましたが、環境について、緑のネットワークという形での展開は少し難しいのではないかと前に申しました。22m幅で両側に並木を植えるとしても、中央通りに見られるような程度の並木ができるのだから立派ではないかという話がありましたが、これから何十年も経ってそういう状態になるのであり、当初の状態は、商工会館の前の通りが近い形です。外環の2がつくられれば並木を一行に並べてもこの程度のものであろうと。それが何十年、半世紀も経てば立派なものになるかもしれませんが、当分の間はコンクリートジャングルのような状態になってしまうだろうと。とりわけその沿線には、ちょうど私の住まいの前にある南町苗木畑公園はもう今、苗木畑ではなく樹林公園になっているわけですが、高さ 20mを超えるようなケヤキが20本以上あり、そういうものは伐採されてしまいます。他にも同じような樹林が南町苗木畑公園の北側に市民農園がありますが、その北側に、これほど大きなものではありませんが、樹林があるわけですね。そういうものも伐採されてしまうのではないかと危惧しています。〔城戸構成員 第 24 回 p35-36〕
- 15) 宮本小路やその周辺の道路への流入を防ぐために外環の2が必要だと話をされていたかと思うのですが、それだと吉祥寺通りや女子大通り、既存の道路の拡幅をしろという話になります。こういう話をこないだからしているのですが、やはりそれはできないと言われる。できない、の一点張りです。市民に説明できず、結局その理由を全然聞かされていません。新たに道路をつくりたいという理由ばかりで、宮本小路の流入を防ぐために外環の2をつくらねと言われる。その結びつきが、聞いている私達としては腑に落ちない。吉祥寺通りや女子大通りを拡幅できない理由は何なのか本当に聞かせて欲しいのですが、明確な回答がないまま二十何回も行ってきました。皆さん納得できないのがずっと続いてこのまま休眠状態に入ります。その課題はずっと残ったと思ってもらった方がいいのではないかと思います。もう一つは、私は計画線上に住んでいる者で、もし道路ができれば立ち退きになりますが、議事録などを読んだところ、練馬区で22mをつくるからこれで安心して下さいという答弁が配信されています。今後、武蔵野市も22mを進めるかも

しれないと危惧しています。その場合、自分の家が半分になるかもしれません。そうしたら暮らしていけなくなってしまうため凄く不安に思っています。そういう不安を、今回の話し合いの会で感じてしまいました。この分では構成員の誰も賛成できていませんし、武蔵野市民の総意だと思いますので、絶対に廃止ということでやっていただきたいと思います。

〔黒木構成員 第24回 p36〕

- 16) 吉祥寺南町の住民として、外環の2計画に反対の意見を述べます。吉祥寺南町に生まれ育ち、転勤で出入りはありましたが、1992年から四半世紀ここで暮らしています。フィリピンで暮らし、自分のまちを守るのは自分だと思い知らされたこともあり、まちづくりの核である武蔵野市のコミュニティセンターで試行錯誤をしている中、「まちづくりはまちづくりである」という言葉に出会いました。それを実感し、コミセンで道を考える会というものをつくり、実践してきました。私は第22回の時に、このまちに外環の2は必要がないということを述べていますが、必要がないどころか、外環の2はこのまちを壊します。都が出された色々な資料を読みましたが、必要性の整備効果や影響、ほとんど意味がないと私は思っています。武蔵野市議会は国、都に外環に関する意見書を出しており、市議会選挙の時のアンケート結果では、38人の候補者の内、賛成は0、保留が2人、無回答が1人、残り全員は外環の2に反対でした。武蔵野市議会は党派を超えて外環の2に反対していると言い切れます。市については、邑上市長は繰り返し「外環の2は必要ないと認識している。でも現在話し合いの会でその有無から話し合っているからその経緯を見守る。」と発言しています。東コミセンで開催された市長のタウンミーティングでは「市は基本的には必要性を認めていない。外環の2に対しては反対の立場である。」と言っています。私達住民は、ほとんどが外環の2に反対です。特に南町コミュニティ協議会は何度も住民総会で外環についての意見書、合意を出しています。武蔵野市は、市議会、市長・行政、住民がともに外環の2をつくることに反対しています。従って、私は都が外環の2の計画を廃止することを求めます。〔西村構成員 第24回 p37〕

- 17) 私の意見は、地上部街路の建設は有害無益なので、その計画を即刻中止していただきたいということです。理由の第1、地上部街路が担うとされる防災効果は、有名無実であることです。阪神大震災の折には可燃性の高い老朽家屋の密集した区域が火災源となり、大規模に延焼していったのですが、武蔵野市については、防災基準を満たした住宅の建設や建て替えが非常に進んでおり、こうした現象は考えられません。道路の防災効果についても、幅員が減少しても十分な延焼遮断効果が得られると説明がありましたが、真剣な検討がなされていないのではないかという気がします。理由の第2、建設に伴う弊害が大きいことです。現在形成されている良好な居住環境、地域のコミュニティが巨道路により分断されてしまいます。また立ち退きを含めた巨額の建設費は、厳しい財政上耐えがたいもので、納税者の観点からしても許せない気がします。この他、建設工事に伴う公害等考えると、計画の即時中止以外はあり得ないと考えています。

〔大島構成員 第24回 p37-38〕

- 18) 私はこれまでの意見と同様、この計画自体、本来は事務局が廃止すべきところをさぼったためにそのまま残ってしまい、なんとかこれを強行しようとするものだと思うので、反対致します。まず言うておかなくてはならないのは、この話し合いが長引いた理由です。前半は会議の記録のやり方、公開の方法、議事運営上の混乱、つまらないことで少なくとも5、6回までは無駄な時間を費やし、それから後は細目をどう決めるか。事務局としては慣れているはずなのですが、そういうセンスがない。更に今度は、その後、本線の地下化や道路の幅が変わったというようなことによる事情説明と意見交換が必要で、それらについて徹底した議論もせず、説明だけで終わってしまっている状態。ようやく了解した事項は、外環本線地下化までは外環本線計画と地上部街路（外環の2）計画は一体のものだということを計画側、住民側相互で理解していたということ。2番目は、外環本線計画と地上部街路計画は当初から法的に別個の計画であること。当初、計画側が提案した交通、環境、防災、交通、代替の上廃止の他に廃止を加えることが、武蔵野市の私

達だけが確認されていること。これらの確認も、当初、計画側は態度を明確にせず、それに至る時間を非常に浪費しています。現在の話し合いの段階は、計画内容の説明がされたが、その内容の実質的な話し合いには至っていないままの中止状態。そもそもこの計画自体どういう約束の上にされたのかも、お互いの意見をぶつけるだけで話し合いにならないというのが現在の状態だと思っています。都側は、地上部街路としてのネットワークを完成させる公共的利点を主張し、住民側は平成17年当時の計画責任者である建設大臣と都知事の住民との約束、都市計画法上の一体であった2法の関連性、地下化の際の沿線住民地域P1の了解事項及び有識者会議最終提言に反する提案内容についての十分な説明をされないまま、4案という最も優先すべきコミュニティの保全について完全に抜けた計画を提案され、これから先それをどうするかも答えてくれない状態で、話し合いはまだ成立していないと感じます。最近の3回で現状・課題、整備効果、影響に関する質疑が始まりましたが、質疑をしても、都はこれ以上答えようがないような権限の方々しか出ていないという、この話し合いのナンセンスさをつくづく感じます。この会がここで中間まとめをやる上で、少なくとも未承認の議事録、議事要旨の取り扱いをきちんと決める、中間取りまとめの作成における住民側の構成員の参加方法などをどうするのか。それから位置づけと取り扱い方、それらをきちんと傍聴者の前で確認しておいていただきたい。

〔古谷構成員 第24回 p38-39〕

- 19) 私は外環の2は廃止していただきたいと思っています。まず地域を分断することが一番納得できません。理由は、外環本線を地下にした時、外環ジャーナルに、地域を分断しないということと、用地買収を極力少なくするためと広報されていました。また、地下水などで自然を破壊したり、将来に負の遺産を残してしまうのではないかとずいぶん反対しましたが、地上には影響はなく安心して暮らせるということで渋々納得した経緯があるからです。もう1つの理由は、今まで何年も話し合いの会をしてきましたが、環境、防災、交通、暮らしで外環の2が必要だと明確に感じたことは一度もなかったからです。環境面では、自動車のCO2排出にしても将来人口が減少の傾向で、自動車の保有台数や交通渋滞も年々減少傾向にあります。防災面においても延焼遮断にしても、現在は木造住宅ではなく、ほとんどの家が建て替えています。また、広い公園もあります。交通も、稲荷通りの事故率1.7倍、宮本小路2倍とありますが、現在ある南北道路、東西道路を整備すれば、生活道路の事故発生率は防げると思います。暮らしにおいても現在ある道路を拡幅整備すれば、公共交通の連携強化、歩道の整備はできると思います。外環の2は、昭和41年の計画当初の目的・機能は全く変化しているので、今の外環の2の話し合いは、全く別物の話をしているようにしか思えません。長年培ってきたコミュニティを破壊してまで必要な道路とはとても思えず、地域の繋がりやコミュニティの方がはるかに大切で、貴重なものだと思います。

〔中村構成員 第24回 p40〕

- 20) 22回のご意見カードに、議論を聞いても何のための道路なのか不明だというのがありました。私もずっと何のための道路かわかりません。もう一つ、知事と副国土交通大臣が来られて目の前で、今まで大変だったでしょ、これからは安心して暮らせませうと言われたのは、本線のことだけなのではないでしょうか。そこでずっと暮らせろと思ったので、それまで緊張していた運動が緩んだということがあります。また、女子大通りの四軒寺の所で改良工事をし、電柱の地下化もすると言われました。しかし地元では、女子大通りの狭い歩道から電柱がなくなるとしたら、拡幅する190mだけが地下化され、電柱は今まで同様、地上だと言われました。こういうことが住民を翻弄します。期待をして、がっかりし、解決の方法をまた探さなければならない。その繰り返しでした。住民は自分にとってベストの状況にして欲しいと思っているわけではないのです。お互いの状況の中でバランスをとり、こっちがこれだけ酷いのならこれ位の我慢はしようという前提でいます。正直言うと宮本小路の住民は、この道はしようがないかと思っている節もあります。ですが、東十一小路の通り抜け、住宅街の抜け道化は、とんでもないと思っているのです。そういうことをおわかりいただきたいと思います。その上で地上部街路というのは、色々な効果の有

無以上に、新しいマイナスが必ず発生すると私達は思っています。効果がないということと、新しい問題が発生するというのは別の問題です。そのことがはっきり納得できるような説明がない限りとても承服できません。現在で、地上部街路が必要だとは思っていません。

〔原構成員 第24回 p40-41〕

- 21) まず、第1回目より司会を務められた井上さん、その後引き継がれて今日まで司会をされた方、それからずっとやっていただいた副司会の方に、御礼申し上げます。また、会議の途中で亡くなられた糸井構成員ならびに井部構成員に対しまして、哀悼の意を改めて表したいと思います。この二人は、私共と同じ気持ちで今日を迎えられたことと思います。一緒に発言できない悔しさを思うと、私の胸が熱くなります。この二人の分まで含め、発言をしたいと思います。1つは、昭和41年に計画した外郭環状道路計画は法の決定では2つに分かれましたが、外環本線と街路は一体計画であると、私は一貫して主張してきました。それにより、都は第17回の話し合いの会で改めて外環計画は一体であると認めました。2番目、昭和41年に外郭環状道路計画を発表された時の構造図について質問しました。都はその時の構造図は正式なものではないという発言をしましたが、平成13年4月、国、都が行ったたたき台の説明会では、その構造図を記載し、たたき台との違いを説明されています。このことについても認識しながら私の質問に対して明確な回答をしなかったことが、誠に残念です。都は平成17年、20年に発行した外環の地上部の街路についての資料でも、また誤った構造図を使っていることに怒りを覚えます。平成13年4月、国、都はたたき台を発表し、同時に各地区で説明会を開催した。その中で、構造については自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約し全線地下化構造の自動車専用道路とするということと、地上部の利用については4つの案を提示し、その1つとして住宅、地域のコミュニティを維持する場合として、現状の市街地を維持することができると説明されました。このたたき台により地元住民は外環本線の地下化について一応の認識はしましたが、41年の計画そのものを破棄し、このたたき台で外環と外環の2が再検討され、その結果を公表して説明会が行われたと判断しています。すなわち街路、外環の2はたたき台により破棄されたと今も認識しています。3番目、大深度地下に対する公聴会で都知事代理の長谷川さんが、地上部への影響を小さくするため、また地域の分断を避けるため、大深度地下化したということは、これはたたき台を原点としたと認識しています。4番目、話し合いは24回続けてきましたが、都の基本姿勢は地上部街路の外環の2をつくることが前提のものだと思います。第1回の趣旨説明の通りの話し合いを行うならば、構成員が必要とする資料の提出を十分に行うべきだと思いましたが提示されず、質問に対する都の回答を顧みるとあまりにも成果が乏しく、つくるために意見を聞くことが目的だったのではと思われると思います。地元の構成員の考え方と都の姿勢が全く違い、また、必要性の有無を議論したいと思っても資料が提示されず、真剣な議論ができませんでした。大きな要因の一つは、6年4ヶ月の期間で、都の職員である課長さんが定期異動で4人も変わり、会が振り出しに戻ることで、話し合いが十分にできなかったことです。誠に残念に思います。ただ、この話し合いの会がこれで完全終了するものではなく、一次休憩として、都は、中間のまとめを全力でしたいという考えがあり、その後、市民の全体の会議を開く予定を持っているようですので、また休憩中であっても構成員の発議によって話し合いの会を再開するという約束もしましたので、この件についてはこれでよしと思います。最後に話し合いの会の総括として。私は誠に残念ながら都の考え方には全く納得できず、武蔵野市が日本一住みたいまちとして長い間継続できたのは多くの市民による努力の賜であって、閑静な住宅街がこの外環の2のために破壊されることは都市計画として、してはならないことだと思います。これについては本日参加される都の職員諸君をはじめ、行政に関わる皆さんには肝に銘じて今後の外環について取り組んでいただきたいと思います。結論として、外環の地上部街路はいらない。即刻廃止し、昭和41年計画以来制限された、建築制限の解除手続きをしていただきたい。重ねてお願いします。

〔濱本構成員 第24回 p41-43〕

22) 〈後日、文書提出による意見〉「第24回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」に対する意見に関して、以下の通り意見を申し述べます。

1.提案されている外環の2計画は当該地域の分断をもたらす地域住民に対して著しい不利益を強いる結果となるために反対である。

2.現在、当該計画が対象とする地域の交通需要に対する道路の供給は概ね満たされており新たな幹線道路の供給を計画する必要性は低いと考えられる。また、近い将来に大幅に交通需要が増大して混雑状態を発生させるおそれ大きいとは考えられない。

3.むしろ、近い将来、我が国の総人口減少の事態も予測されることから当該道路の交通需要も当然減少することも考慮しなければならないので、これら前提となる諸条件の検討は十分になされなければならないと考える。

4.以上を勘案すれば、今日、当該道路の計画の是非はなお十分な検討を行うべき事案であり、それらの手順を経ずして既存の経緯の積み重ねた議論で結論あるいは議論の方向性を決めてはいけない事案と考える。

5.結言として言えば、地域の道路あるいは街路に関してはその地域の住民が最高の決定権者であるべきであって、その意見は十分に行政なりに反映されるようにしなければ悔いを将来に大きく残す結果になるのではないかと考える。[河田構成員 第24回 p46]

7-12. 傍聴者の意見・感想

7-12. 傍聴者の意見・感想	7-12-1
7-12-1. 傍聴者の意見の聴取方法	7-12-1
7-12-2. 傍聴者の意見(ご意見カード)	7-12-2

7-12-1. 傍聴者の意見の聴取方法

住民構成員

- 1) それから、傍聴者の皆さんも質問や意見がたくさんあると思うが、終わるとすぐに片付けが始まり、意見を書く時間もない。傍聴者からの意見聴取の方法をもう少し工夫することを考えていただきたい。[糸井構成員 第15回 p37]
- 2) ご意見カードについて、今回はまとめだけになっているので、具体的なコピーを見せていただきたい。[古谷構成員 第15回 p37]
- 3) 私の記憶では、当日の箱の中に入れるだけではなく、翌日もファクスや郵送でもかまわないというお話があったと思うのですが、現実にはそれ以降実行されていないので、ご意見カードを書く時間、場所を設けて欲しい。例えば、翌日等にコミセンに書いたものを届ければ、コミセンが仲介して、まとめて東京都に送るといった方法も考えられる。[河田構成員 第15回 p38]

行政(東京都)

- 4) まず、傍聴者の意見をしっかりと取るべきだというご意見、それは至極ごもっともな意見だと思っております。会場の都合もありまして、9時になってしまうと追い出してしまうところが見受けられるのですが、大変申し訳ないなと思っております。今後、どういう形で改善できるかということは、もう少し事務局で考えて、できる限り、しっかりと皆さんの意見を書いていただけるような機会を設けたいと思っております。ただ一つだけ、先ほど古谷構成員から、そのものを配布してほしいというようなお話があったかと思うんですが、そのものを配布することに関しては、字体だとかで本人が特定されてしまうと、そういうことが嫌という方も、多分傍聴の中にはおられるのかもしれませんが、そういったこともできれば避けることによって、より一層自由なしっかりとした意見がいただけると私も思っておりますので、そういったことがないように、私もとしては一字一句間違えないように打ち直してお届けするということはお約束させていただきたいと思います。ですので、先ほど河田構成員からも、コミセンを利用したらどうだというご提案があったんですけども、コミセンだと今度は、コミセンに送る人はそれを見られてもいいという人なのかもしれませんが、現実的にはプライバシーというか、字体が分かってしまうようなことで、ご本人が分かってしまう、特定されてしまうというのがありますので、その辺のところをどういうふうに解決するのかというのは、しっかりと私も検討してみたいと思っております。[東京都 小口 第15回 p38-39]

⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答

7-12の行政構成員、事務局発言に付与した⇒ 地域住民編集構成員が受け入れられない回答について、
地域住民編集構成員が考える主な理由

①検討不十分

7-12-2. 傍聴者の意見(ご意見カード)

※傍聴者の意見については、全て原文のまま、掲載している。

【第8回】

整理番号	ご意見
1	行政は頭を切りかえて下さい！！ 本日の構成員の方々の意見は本当に素晴しかった。意識の高さに感心しました。それにつけても行政の方が震災のあとにもかかわらず、何も考えなしにここに来ている事にやはり違和感を感じます。 データは知らない、住民目線でなぜ行政は考えられないのか。 司会者の言う、そこまで（話し合う）とはどこまで？ まだこれ以上道路のはなしをしてどうする！！ 国、都、市はすぐに国民、都民、市民の立場になって考えるべきでしょう。
2	何度か傍聴している他区の者です。 基本的に今回の動議は出るべくして出た、非常に的を得た動議だと思料します。 「動議」に疑問を呈した方のご意見について、この度の“国難”は1000年に一度というレベルのものです。この渦中であらゆる国難問題と、我々の広い意味での生活を切りわけて考えることは、一種の国民としての一種の責任を放棄した考え方です。 “対象自体”を切りわけて検討したとしても、当該道路の原因たる外環は、避難方式も定まらず、M9.0への安全性も現に担保されていないまま事業が推進されている危険極まりない物件です。ゆえにこの動議は、武蔵野市民の良識を表しているものと強く思います。
3	今回、緊急動議が出されたが全くその通りである。今回の大震災で考え方を一変させることが必要である。限られた財力の中で、国として、都として、何を最優先に考えるか？検討すべきである。新しい道路を作るよりも既存の道路のインフラ整備ならびに復興の方に重点を移すべきでないのか？結論はこの話し合いの会を続けるのでなく白紙にし、クールダウンさせることである。
4	今迄の何も進まない、生まない会から転換し、本題の議論を進めるいい機会と思う。黒木氏の今後の進め方の提案に賛成です。
5	・黒木氏はじめ、各委員の真摯な議論に感銘を受けた。すばらしかった。 ・東日本大震災を機に、40年前の時代に合わない外環本線、外環の2を捨てて、東北地方の復興、復興にカネを廻せという住民の皆が考えていることを、役人はしっかり受け止めるべき。会の中断に賛成。 ・40m深度に径16mのトンネルを2本。東京の水脈を断ち切って作る、未知の領域。技術は自然に勝てない。地域を破壊してから、“想定外”はダメ。
6	これまで計画された道が、中止になったことが一度もないと思います。都内にあるマッকারサー道路も必要もないのに作られました。 ここで大きな変化を都は行なうべき時期に来ているのではないのでしょうか。 そして、お金がどのように使われるか、私達はきちんと見守っていかなければ、次の世代に責任が果たせません。作るにあたっての話し合いには、参加してもしかたがありません。中止にさんせいです。
7	①都知事が「外環の上の住民は安心して改築等してよし」と発言したが、いつの間にか「その2」が出て来た。知事がこういう事を云うのなら、サギではないか。知事の責任はどうなっているのか。 ②「外環の2」には絶対反対です。貧乏国日本が、大きな負担を強いる道路を新設する必要があるのだろうか（人口減、車減の時代に）

8	私は、会の出席ははじめてであります。会合は、議事の進め方の話ばかりで、外環2のメリット、デメリットについての話し合いがあまりなされていない。 期待しているのは、外環について計画とつっ込んだ問題点の話し合いである。
9	東北大震災は明らかに人災である。外環のアセスも阪神淡路を想定していたが、今回想定外の地震と説明。外環本線のアセスをやり直すべきだ。いいかげんな本線の上に作る外環の2は、前提がもっての外である。 国の財政が破たんする現在、話し合いの会も、外環の2も中止すべき。 武蔵野の構成員の方々はもっともである。立派!!
10	なぜ外環の上に2を造るのか疑問である。 外環の2が防災上必要であるということであるが、その議論は30年以上前の理由であり、それは建設するための理論であります。少子化、人口減少が始まった現時点での必要性を論ずる必要があります。また、今回の大地震により、都市部からの帰宅難民が多数出たこともあり、今後の想定される大規模地震対策の上から、被災の可能性の少ない郊外と都市部を結ぶ道路の強化が重要であります。話し合いの会は、要求した資料が出るまで開催する必要はありません。 幅員40mの必要性も重要、建設費に比べ、用地費が大きいため。
11	武蔵野市民の構成員の方々の真剣な意見に深くうなずきながら、外環本線、地上部街路にかかわる予算の凍結と、地方を犠牲にすることなく、被災地の住民にも納得でき、真に都民（将来の）に必要とされる将来都市計画、予算の使い方を住民参加（単なる形式だけでなく）で検討していただきたいものです。 今回の震災、原発事故でいかに従来の行政、エネルギー対策が疑問を封じ込め、本質を見えなくした上の押しつけであったかが判明し、もう若者にうそはつけない時代に入っています。 新幹線に力を入れるJR各社の姿勢を見ても、在来線をないがしろにして地方住民の生活の足としての機能をそこねているが、都会の住民は公共交通網がこれだけ張りめぐらされ、大型道路の新規建設より、生活道路の改善、自転車道の整備等が、地方自治体の取り組むべき課題ではないか。
12	今回の緊急動議に賛成です。 東日本震災が起こり、今後日本がどうなっていくのかを見すえた上でなければ、外環の2が本当に必要なのか、あるいはこの先どうすべきかの新しい考え方や案は出て来るはずがないと思う。そうであれば、日本のこの先がある程度みえてくるまで、この話し合いはすべきではない。又、外環本線の予算125億と地上部街路の話し合いに使われている費用は、震災ふっこうにまわすべきです。 これ程大きな地震が起ったのですから、外環本線の見直し（安全性など）もすべきです。
13	“緊急動議”の内容は、まさに市民感情を代弁するものだと思います。外環本線も含め、外環の2は不要不急の道路ではない。 東日本大震災の復興再生に、日本国を挙げて支援すべきである。こんな時期に40年以上前の計画をむし返して、緑豊かな住宅地を道路に変える必要がどこにあるのか？ 都知事も「防災」がこれから4年間のテーマだといわれた通り、道路整備より学校・病院の耐震化（震度9）等にお金を回すべきだ。 東京都のための電気を供給してきた福島原発の事故、その復旧には東京都も大いに支援するのは当然。 今、不要不急の道路を作る時期ではないので、この会議は当分の間、凍結すべきである。
14	・構成員（市民）の議論に対する姿勢はとても好感がもてる。感情的な反対論ではなく、

	冷静に根拠に基づく批判をしている推察される。 • 都は、本線P Iのときと同様、あるいはオープンハウスなどと同様、意見交換ではなく「説得」しようとしているにすぎない。本来的な意味でのディスカッションをすべき。
15	東日本大震災の発生によって、予算の使い方等について、優先順位が変わってきた。復興・復旧最優先である話し合いの会は、この後も続ける事を前提に、暫く延期し、工事計画は被災者の援助にメドがつき、生活が落ちつくまで、一旦凍結出来ないか？
16	• 外環本線が凍結されてきたように、外環の2は東日本大震災を機に、凍結すべき（少くとも）です。 • 実際には、40年前の計画は中止すべきです。 • 外環本線が地下に計画変更された時点で、外環の2は無効になったはずです。 • 浜本さんのおっしゃるように（持論のように）、地上の道路を考えるのなら、まったく別の道路として提案されるのなら、まだわかりますが、40年以上前から、本線と地上部街路の2計画があったというのは、どうしても納得できません。まず、今までのような外環の2は消してほしい。改めて計画～必要なら必要な場所へ考えるべき。
17	途中から参加したので、動議については聞いていない。 この震災を機に日本は大きくかわらないといけない。 構成員（市民）の方々の意見はわかりやすく、よく理解出来る。国・都の構成員は、事務局なのかどうか立場がよくわからない。必要なデータを何故出せないのか。これでは話し合いにならない。 武蔵野市民は、つくづく「大人」だと思いました。
18	国交省や都に、委員さん達はだまされないで。 今までもP Iが何回も開かれてきたが、P Iをみて納得した話し合いはなされなかったでしょう。担当者が交替というのも住民を軽視しているからでしょう。 メリット、デメリットについては、これまでのP Iでも、住民から質問が何度も出されても、理由を示した回答はなされませんでした。 だいたい、外環の2の話が出てきたこと自体、住民をだましたことですから、信頼関係が築きあげられるはずがない。 外環の2計画を廃止にしない限り、信頼関係はできないと思います。また、市は非常になまけているとしか言えないでしょう。自ら動くことなく、都のデータを待っているとは市民に対する公僕とは言えないと思います。 話し合いの会は、終了してしまっていていいと思います。（まず、外環の2は白紙にすべきだから）
19	1. 今回の震災、原発事故の為に、国、都の道路予算を振り向けるべき。本線は毎年数百～1千億円をかける予定であり、外環の2（地上部）も数百億／年の出費になるであろう。復興・復興費としてかなり大きな金額である。 2. 外環の2（地上部）計画が、都知事の考えようとする新たな防災計画とリンクするものかどうか、都として検討した上での再提案は当然 3. 福島原発事故への都の支援は、極めて重要。利益享受の立場をしっかりと認識を。 4. 主都機能分散の動きにも注目 5. 上記により当面休会が当然
20	昨年度からこの会に参加してきました。私としては、東日本大震災が起こる前から、この道路計画は廃止すべきと考えております。 S41年から続いてきている議論の経過から見ても、住民の意見と意思を無視した計画、都からも資料も出さないという根拠そのもの自身が明確でないことを考えても廃止すべ

	しと思います。住宅環境、自然環境の破壊を前提としたものが計画されること自身疑問を感じます。 その上、国難である東日本大震災の被災地の人々の生活の復旧と街の復興が最優先されること、国をあげての政策が実行されるべきの中、こうした不要不急の公共事業は即刻廃止し、復興費用にあてるべしです。この会の存在意義を考えるならば、復興の視点で考えることの必要性を感じます。
21	東日本大震災が起き、人々の感心は大変高い。 このような時に、この会を続けていいのだろうか。ましてや、当初8回までになると思ったでしょうか。 このような回数になった事を反省してもらいたい。 今まで、外環の検討会でも、外環の2は大勢の住民が反対であった。時代にそぐわない話は、今までいろいろな会に出てきているにもかかわらず、真剣に取り扱ってもらっていない。 先細りの計画なのに、交通量その他の資料を未だに出さない。この会は税金の無駄使いです。すぐ中止すべき。住民の声は繁栄されない。 道路の予算は、震災、防災に回すべきと考えます。
22	震災後の現状で、今、なにを考え行動すべきか、意識深い議論であったと考えます。日本全体で、復興に力を入れる決断をすべき時です。復興は生活、仕事にどうしても必要な公共事業ですから、外環のようなムダな公共事業をやめて、本当に必要なところへ注力すべきです。 また、コンクリートと鉄で自然をおさえ込めるという考え方は、根本的に改めるべきです。
23	この大震災に際して、市民は東京都が新たな視点によるまちづくりに立った道路の必要性など再検討したものを出すべきだと思います。自然と人間の英知の見直しもしていない従来の価値観によるものを使用して、話し合いを進めても実らないと思うのです。 話し合いの会は、これからもこの形で良いのか。 都は、この計画について再検討し新たな発想による外環の2の必要性をお出し下さい。また、話し合いの会の位置づけや形を住民と1から考え直して下さい。 その為には、中断し、1から出直しの話し合いをしませんか。 出直すには、外環の2は白紙にもどし、そこから再出発して下さい。

【第9回】

整理番号	ご意見
1	構成員は毎回、発言のチャンスがあるのに、個別に聞き取りする必要はないと思う。傍聴者も多く、地域住民の声を聞く機会をどうして開かないのですか。それこそ大事です。9回も重ねた時間は不要です。税金のムダ遣いはやめて下さい。
2	- 資料9-3は前回の宿題から全く外れている。タイトルを変えたところで地上部街路の説明ではないか！全くバカにした話である。 - 話し合いの会と会の間に構成員に意見を聞き回り「お説ごもっとも」と答えていながら何も対応していないとは!!まず全部、回答、資料を用意すべきだ。ご意見うかがいますというさもししいやり方が見え見えだ。 - 代替案を示す事もやってみたいなと思う（都・課長）ではなく、示す事は当たり前だ！ - 道路が防災に役立つなどというこじつけはいいかげんにやめるべし。 - 外環の2は必要なし！（そもそも存在しないのですよ。）その前にやる事は沢山ある。
3	話は、「地上部街路」の得点ばかりを挙げている。その意味では防災という視点よりも「九都県市首脳会議」の論調そのまま、「外環沿線を産業地盤とする」という目的に沿ったものである。 特に外環との「直結」という「便益」をしつこく主張するあたり、我田引水であり、被災地を喰いものにさえしており、感心しない。
4	1. 外環の2をつくることについて、市民の意見を聞くというならば、どれだけの費用がかかるのかを説明することは出発点である。これがなければ説明にならない。 2. 課長が財政問題を説明できないというのは無責任。課長といえども東京都を代表してここにきているという自覚を欠いている。 3. 以前の会合で「計画を即時廃止することはできない。廃止は都市計画審議会が行う」との発言があった。都市計画道路の都市計画廃止の実例もある。都市計画廃止への道筋、手続を説明すべきである。これなしに「即時廃止」はできないとのみ説明するのは、不誠実極まりない。 4. 防災と地上部街路についての説明は、あらゆる効能を並べた机上の空論としか思えない。
5	市民委員の皆さんの意見は、どれも含蓄があり、震災を踏まえた上での価値観の変化を感じとることができました。 それに対し都の出した資料は、一部だけの答え、しかも各論におちていて、「すりかえ」ということが当たっていると思いました。 外環の2となぜ都は言わないのか。地上部街路というならどこでもいいわけで、本当に必要な道路を整備すればよいのではないか。 コストパフォーマンスも重視しなければならないことであると思います。 代替案なしでのメリットも考えるべきです。
6	- 代替機能を確保しないと廃止できないような都の答え方はさけていただきたい。都市計画法上根拠ないはず。何度も本会議や委員会でその点私は質問しています。かくにんしています。 - 構成員の方と平行線のかんじがしました。ニュートラルに耳をかたむけて下さい。 3.11 震災に地上部街路をかこつけないで下さい。
7	早く地下・地上とも道路を作って欲しい。
8	地上部街路に関する話し合いの会で出てくる資料は常に計画ありきのものばかりである。《都の課長》が“やるということではなく皆さんと議論していきたい”と言うので

	あれば、この地域に本当に必要なものは何かからの話し合いにして欲しい。 • 外環の2を造るよりもっと優先順位の高い事業があり、限られた予算の中で何を先にやるべきかもっと考えて欲しい。 • 道路の必要性を議論するにあたり、かかる費用やたちのき戸数が示されなければ現実的な議論はできない。デメリットの部分として示す必要がある。
9	• 話し合いの会のタイトル地上部街路ではなく、あくまでも「外環の2」である。すりかえないでいただきたい。 • 「外環の2」をどうするか3つの場合を以前提示したのに、あくまでも作るという前提で話をすすめていくのはおかしいのではないか。代替案も示すべきではないのか。 • 資亮9-5の浜本さんの資料こそ「外環の2」の真実の姿である。つまり外環が地下になった時点で「外環の2」はなくなったものと住民は理解している。
10	計画を進めるか否かが決まっていないので、立ち退き件数、コストを算出できない、という論理はおかしい。計画の方向性を決めるためにも、あらゆるコストを計算すべき。
11	東日本大震災に財源を使うべき等の意見が多く出されたが、都の税金は都民の生活を守るために使うべきと考える。東日本震災への対応は国の役割で都は、都民のために働くことをもっと強調すべき。 東日本大震災への支援等で多くの時間がついやされたのは残念。 地上部街路が有った時、無かった時に地域防災がどうなることを想定しているのか。 無かった時に他に防災の代替案はあるのか、無いのかを話し合ってほしい。 国のあり方、東京都のインフラのあり方の検討は無意とは思わないが、私としては、自分の生活に直結する話し合いをしてほしい。

【第 10 回】

整理番号	ご意見
1	都は住民の疑問点、要望に対する回答（根拠と説得力をもったもの）を用意しなければ会を進めることはできない。ということはこれまでの経過から明確になっているにも関わらず、何回やっても同じ事を繰り返している。これは誠意の有無を超えて進めようという意思の欠如としか考えられません。
2	《都の課長》がいくら都知事が外環の2のことを承知していると言っても都知事本人があのような会見をしているのであるからとうてい信用できない。都の職員として知事に真意をだし、住民にきちんとした回答をすべきである。 この会見内容の真意がはっきりしない間は外環の2の話し合いを続けるべきではない。又、是非都知事には沿線全域を視察していただき地域住民と意見交換をしていただきたい！
3	- 今日の参加メンバーの発言は全て正論である。 - 司会者は幕引きを計らず公正にやるべし！《都の課長》が司会者共々ごまかそうとしても無理がある。 12月22日の記者会見で知事が知らなかったのは事実であり、周知の事実である。《都の課長》はなぜそこまで事実をねじ曲げるのか？私だって知事会見を見たぞ！ごまかせません。 - 地域住民の意見を聞く会に関して、会をやったぞ、話を聞いたぞ、というアリバイ作りにする事は認められない。＝練馬がそうだった！会で出た意見、今日の会で出た意見を反映する事。聞きっぱなしは許しません！ - 武蔵野の会を傍聴していると、練馬がいかに軽んじられていたか実感する。 「口だけでごまかすのは止めてほしい」という構成員の意見はもっとも。練馬ではそのやり方で押し切ったが人生そんなに甘くないぞ。 - 資料9-4には多くの不適切箇所がある。正しい情報を提供すべきだ。
4	- 都知事発言に対する《都の課長》の説明では誰も納得できないでしょう。都知事に現地視察要請をすべきである。 - とにかく「道路をつくりたい、つくりたい」が見え見えの進行ではこのこうちゃく状態は解消しないでしょう。
5	基本的なことからして、はっきり決まってなく、時間だけたって会議は進んでいない。前回の議事録すら承認されていない。主催者側は会議の設定をはっきりさせてほしい。構成員の意見を重視すれば良いと思うのだが、主催者側は軽視して自分が勝手に決めたルールの上にのせて会を早く進めようとだけしているように見える。主催者側は構成員より指摘されれば修正すると言っているが、なぜかその事が感じられない。
6	住民は真剣に話し合いにのぞんでいるのだから都は住民の質問にきちんと答えるべきで、答えが情緒的であるという以前に答える準備ができていないのではないかと思う。知事発言への質問が出るのは予測されて当然ではないか。傍聴者がいらいるくらい準備が悪い。
7	《都の課長》は都知事がウソをついているのだといっているわけで、一課長が僭越にそんな答えをしていいのか。本件を知事の所へ行って真意を聞き関係住民にきちんと説明できなければ外環の2担当課長失格。 《都の課長》ははぐらかすばかりで住民の疑問にまともに答えていない、これでは話し合いの会が成り立たない。この点をきちんと裁かなければ司会者も失格。猛省してほしい。

【第 11 回】

整理番号	ご意見
1	・《都の課長》は古谷氏の発言の内容を取り違えています。《都の課長》の話が長いというのが主旨でなく、《都の課長》の長さに比べ委員の発言時間が短いという比較で言ったのであって、発言時間が長いというところだけを固執していましたが、おかしいです。 ・議事録、要旨は差しかえないというが、正しくなければ差しかえるべきだと思う。 ・地域は困っていない。きちんとするべき。長びいているのは国・都の誠意がみられないことです。 ・《都の課長》は人の話しの取り違が多い。 ・司会者は細かい事を話して下さいというが、大きいことを話さずに細かい事を話せますか？司会者は住民の側に「ちゃんとしようよ」というが、都・国に「ちゃんとしようよ」と言って下さい。
2	・事務局は都でなく、公正中立な立場の第3者が担当すべきである。そうでなければ偏った運営が避けられない。（よい例は淀橋水系流域委員会。外部のコンサル。）武蔵野市が担当することも一案。 ・事務局は両者（都と住民）と話し合って、次回の会議の運営について決めるようにして下さい。
3	・話し合いの会の成立の前提が都と住民との間で異なっている。そのような話し合いの会は成立しないのではないか。 ・「外環の2」の都市計画案は廃棄されるべきである。
4	・増税して環境破壊の道路建設を強行することは許されない。 ・国、東京都の予算は誰のために使われるのか、市民の血税が住民意志に反して使われることをこれ以上放置してよいのか。
5	・「廃止」を項目に入れ、その方向で議論を。それが武蔵野市民の大勢の考えです。
6	・司会者は何度も「だったらこの会はやめた方がよい」と口にされましたが、その発言は如何なものでしょうか？何があろうと、そのような発言は慎んで頂きたい。（頑張っ
7	・東京都はスリ抜け、スリカエのテクニックを駆使して、外環の2の建設を強行しようという意図で会を主催しているために会議が紛糾してまとまらない。この上は会議の状況を正確にとりまとめて「市民代表の構成員全員が建設に反対で道路をつくれる状況でない」という報告書を取りまとめて、会をしめくくるしかない。 ・古谷先生の説明に関連して一言。昭和43年外環の現地を視察した建設大臣（自民党）は既成の住宅地にあとから道路が割り込むのは都市計画として逆だ！と役人を叱りつけた経緯がある。
8	・司会の方々はお疲れ様です。議事録についてはこれまでもいろいろクレームがつけられて時間をとられているのだから、事務局は極力構成員とコンタクトをとって、本番でのスムーズな了承に持っていくべき。また発言本人だけの修正要求にのみ応じるというのも、正確な議事録にはなり得ない。発言本人は気がつかない部分を他の構成員が指摘して正確なものになる。 ・《都の課長》は事務局なのか構成員なのか、都の職員として出ているなら事務局になった方がいいのではないか。他の構成員の要求に応じて、様々なデータを出すというようにしたらどうか。そうしないと、常に《都の課長》対他の構成員という会になってしまう。 ・古谷さんの説明は大変説得力がありました。

	・住民から意見を聞く会を早く開催してほしい。
9	・第11回の「地上部街路に関する話し合いの会」が始まって間もなくの時、司会者は構成員が挙手しているのに無視して、次第に従って、早く議事を進めようとしている。司会者の役目は会を早く進める事ではなく、話し合いを盛りあげ、話し合いを深めるのを助ける事ではないのか？何かあせっているように見えるが、何をそう急いでいるのか？
10	・国交省、東京外かく環状国道事務所の職員2名が“構成員”として会議に参加している。しかしながら、一切の発言を行わない。“構成員”として参加させる意味がない。 ・本来、いわゆる“外環の2”は、外環本線起源の話である。それにもかかわらず、発言せず参加はするというあり方は“会議体の構成員”としては不適切であり、この会議の根本的な設置方針、あり方に大きな疑問が生じる。
11	・都のやり方をよく見聞きしたぞ！当分すすまないね。 ・こういう状況になっているとは（都からの説明会）を第3小できいて以来の参加なのでびっくりした。どうして構成員がゴネているかというと、私の考えでは、構成員のいうとおり、「話し合い」になっていないからだと思う。今夜参加したのは時間があったからだか、どうせ「都からの説明会」だろうという気持ちで参加した。どうして構成員の態度がこんなになったのか。住民との話し合いをしてこなかったから。都は地上部をとおそうとしているのは知っている。すでに決まっていることをして、60分もデータの説明をする意義は住民は何ももっていない。 ・きっと、こちら住民側からも大震災を経機に道路の予算を復興にまわした方がいい、震災があったからトンネルを掘ることはこわいと思いが出ていると思う。都側はなしくずしに道路を仕上げようとしている。両方まるでかみ合わない。これだけの人が住んでいるのを、今さら、道路をとおしてたちのきさせられるか！傍聴者は構成員にプラスされる意見です。 ・早々とたちのいた人もいるかもしれない。アパートの跡地はそのまま空地になっている。これからたちのかされる住家は1700棟？とかきいたが、それだけではすまないでしょう。茶番劇をするな。構成員ももう手がなから議事録のことを細々言っているのでしょう。傍聴席はたぶんみな地上部反対です。 ・本当にこんな状態になっているとはびっくり。来てよかった。構成員の人たち、頑張ってください。構成員の人たちは前から感じていたけれど、理路整然としているでしょ！地元根ざした、自分たちの生活に根ざした意見だから、つじつまがあっているでしょ！ ・河田さんのいうとおり、都側の人たちは自分の生活じゃないから平気な顔で何でも言える。河田さんがまさに言った「都の人たち、頭をやわらかくして、自分の責任だと思わなくていいですよ」 ・構成員の人たちはいつも穏やかに都の人と対していて尊敬する。第3小の時から思っているが、外環担当者は異動してくんではよ。住民は環七の環境の悪さから引越してきた人もいて、これからはずっと住んでいくんですよ。すりあわないのはあたり前。廃止論を前面にすすめる。 ・構成員からの発言時間が確保されていたとは知らなかったが、古谷教授の講義の口ぶりはややききにくい。質問：これは何のための講義ですか。誰にみせるためですか。都の人はすでに知ってるんでしょう。結論：ポンチ絵はとんでもない。 ・最後に濱本さんの質問にここで答えないって本当におかしいよ。

【第 12 回】

整理番号	ご意見
1	・地下部分だけでも余りうれしくないのに、地上部などは不用だと思えます。(町の分断、空気汚染、騒音など(用地買収)) ・1966年に計画されていて、その後泣かず飛ばず、ここに来てゾンビのようによみがえって来たのは不誠実だと思います。 ・都が云っているようにこの地域に環境、くらし、防災等必要なのかどうか、議論の余地はない。都の云っているようなことは地域としては全く問題、課題もないし、これを議論するのは意味がないと思えます。
2	・PM8:15頃から濱本さん、河田さんの意見に賛成するものです。「話し合い」になっていない。そもそも構成員に都が入ることがおかしい。市はどうして発言しないのか。話し合いでなく、都の説明会、いや、お願いの会になっている。それも説得力がないものでしかない。
3	・廃止を含めて検討するという前提が道路ネットワークとしてなら、大泉の1キロだけ先に進めるのは断じて許されない！！ ・武蔵野で廃止となったら大泉の1kmはどうするのか？回答を求める。 ・検討のプロセスは住民との約束であり、7段階の3番目までなのに結論を出した正当性を述べよ。 ・機能を失う道路、権利者の生活再建は国が行う事であり、そのように公表してきたのだ。大泉の問題は共通の問題である。 ・《都の課長》は事務局なら発言するな！武蔵野の構成員の指摘はその通りです！いんちきは見てるぞ！河田構成員の意見は当たり前だ！ ・《都の課長》は都の考えを押し付けるな。外環の2は必要なし！
4	・行政の考え方に添った資料、データのまとめ方だけではなく、市民の意見(多数・少数)をもきっちり情報として集約する必要がある。 ・資料はもう少し分かりやすく体系的につくる必要がある。 ・都の3つの考え方は、(市民の4つの考え方に対して)情報のコントロールであって、“真の必要性の議論”をする情報整理がなされていないと思えます。 ・東京都は“外環その2”の必要性について、詳細な「リスク-ゲイン分析表」を作って説明すべきだ。 ・「外環その2」の関係体系図と意思決定をするための構成要因図を作成する必要がある。 ・武蔵野市の市行政として“外環その2”のリスク-ゲイン分析図を作る必要がある。
5	・大泉JCT一部事業認可に関して、何故「外環の2」の名称で道路が整備されるのか納得できない。この先、この事業化が残りの8kmに影響がないはずがなく、現に練馬区は取組方針(素案)を発表し着々と「外環の2」計画を進めようとしている。 ・最初に決めた「廃止を含めた4つの案で話し合う」ということを都の担当者がかかることによりあやふやにしていく行政のやり方は真剣に議論している市民の意見、思いをないがしろにしている以外のなにものでもない。《都の課長》は「廃止も含めた4つの案」で話し合っていくときちゃんと発言すべき。
6	・外環の2としての名称で大泉地域を着工するのはおかしい ・廃止を含めて考えることをハッキリさせ、話し合いをすすめてほしい。
7	・東京都のインチキ、ゴウマンさに呆れた。こんなスタンスでは話し合いの会はいつまでもまとまらない。会の混乱は全て東京都の責任。もっと誠実な人を入れて会を進めてほしい。

	- 練馬区の事業認可を得た 1km については“外環の2”の一部でないことをはっきりさせ、残りの8km とは切り離してほしい。“外環の2”という冠は絶対にかぶせないでほしい。 - 出した意見は必ず公表・回答して下さい。
8	- 前回のご意見カード誤記がある。「淀橋…」でなく「淀川…」が正しい。全く、こちらの言わんとすることを理解できる知識を持ちあわせてない。（正確に覚えてないが、岩波書店発行のたしか著者は河田…「ダムなんかいらんが必要ですか、淀川（水系）流域委員会」というようなタイトルの本） - 外環の2の大泉の事業認可をこの話し合いの会で事前に説明しなかったことは、都の不誠意極まりない。今後、それ以外は話し合いのプロセスを大事にすると言っても全く信用できない。
9	- 外環の2、1km について、本線計画の段階で問題があることはわかっていたことなのに、その話が本線検討の時に出ていないで、現在出してきたのは、やはり、都と国は地元をだましているということです。 - この原因は、地上の外環の2や附属街路などの話をつめないうちに本線地下を決定してしまったことにある。この話し合いの会が紛糾するのも当然のこと。都、国、市に対する信頼が全くないから - 今日の《都の課長》の最初の発言によって、都の態度がますます信頼できないと思えてきた。司会者は市民構成員に向かっていないで都に対して話すべきではないか。Y e s かN o かははっきり返答させるべき。 《市の部長》「話し合いの会を尊重すると都が言っている」ことを明記せよ。それならば、この会は決議する場ではないとはいえ、話し合われた内容を見做することはできないはず。
10	- 大泉の事業認可は外環の2として行われているが、《都の補佐》発言の練馬1km と残り8km とはちがうということを「外環の2」としてオーソライズしたのと同じ分量で、はっきりと都として報道すべきである。 - どのような聞き方をしても市民側の意見の方が理論的に受けとれる。 《都の課長》は事務局を離れ、都の立場で主張すれば良い。それなら他の構成員と議論には入れる。

【第 13 回】

整理番号	ご意見
1	事業認可された 1 km に関して 3 月に話し合いを行い住民の意見を聞いたと《都の課長》は答えたが、① 3 月の話し合いは住民に充分意見を言わせてない② 3 月にその段階は検討のプロセスのどの位置だと聞いたが、3 段階途中だと答えた③ 住民が知らない内に突然、事業認可となった。住民は全く納得してません！《都の課長》は練馬の住民の発言権がない所で間違った説明をするな！都議会へ出した陳情も検討のプロセスをはぶいた件に関して行政から何も説明なく否決されたのです。説明できなかったのだ！！
2	・議事要旨については恣意的になりやすいので、関係者の合意が得られるやり方をする - と ・練馬 1 km 認可問題が全線に法的に有効であっても、話し合いを尊重しないとこの国の民主主義はない。
3	武蔵野の話し合いの会が対象にしている区間は「の 2」の全部ですか？それとも武蔵野市内のみの区間に限られていますか？話の大前提が何度傍聴に来ててもわからずじまいです。 次回必ず明言して下さい。
4	日本は民主主義の国の筈。都市計画を民主的に進めようということで話し合いの会などが行なわれている、と私は理解している。その最中に練馬 1 km で外環の 2 が着手された。これは都のファッショ体質が露呈したものである。これをそのまま延長する形で外環の 2 をつくって行けばよい、というのは“民意”の存在を認めない異論。むしろ練馬 1 km の「外環 2」という冠を外して、ファッショでない民主的な行政を進めてほしい。
5	1 km の外環の 2 着手理由→国は外環の 2 ではなく、別に道路の計画をたてていたのだから、都は先ばしりである。混乱を招かないためにも、外環の 2 着手は撤回すべきである。市は市民の声（住民）を聞いてほしい。
6	・東町 3 丁目の方が「三丁目の代表である」との発言は納得しない。この方達は有意志の方が当たただけですので、地域の代表として出ていただいてはいません。 ・練馬 1 km の国、古谷委員の資料（パワーポイント）の足りない部分の資料も次回出して下さい。 ・関町 4 丁目の《構成員》は構成員継続ですか。いつもお休みです。 ・全体会はすみやかにやって下さい。この構成員は各町の代表と認められている訳ではないので、全体の意見を聞く場を多く開催して下さい。
7	1. 古谷委員の提出資料に対して《都の課長》が緑一杯の道路として紹介した桜あふれる播磨坂 300m は環状 3 号線でありこの前後は一切未完成である。《都の課長》は 300 m だけ作ってその前後はつくらないという見本をしめたのだろうか？ 2. 第 12 回の会の冒頭で《都の課長》は（1）大泉ジャンクション 1 km の件について報告があった。しかるに今回は今大泉ジャンクションと同様の 1. C 周辺の機能補償道路の説明会を世田谷区で国が同日同時刻に行っており、そのため国は今回欠席している事実は報告しないという事はこの話合の会に対するフェアな態度ではない様な気がします。

【第 14 回】

整理番号	ご意見
1	・将来、外環本線のインターチェンジについて、青梅街道 I C のフル化、国道 20 号 I C、世田谷通り I C も追加で設置できるよう外環の 2 も中央 J C T から、東名 J C T まで、都市計画を変更するなどにより整備してほしい。 ・外環の 2 の整備にあたり、住宅の移転が必要になるが、移転対象の方が移転用地を探さなくてもよいよう、国や都、市などでマンション等の集合住宅を整備することを要望します。 ・外環の 2 の整備については、防災上のグリーンベルト公園などを設け、住宅過密地帯の再開発を行うことを要望します。
2	・資料 12-7 の 4-5 ページで法政通りと表記しているが現在は「美大通り」となっています。
3	・武蔵野市のようなきちんと整った住宅地は都市の貴重な財産である。これを情け容赦なく潰して道路にすることは犯罪に等しい暴挙である。国はこの愚を避けるため本線を地下化した。この一事に照らしても、都は‘外環の 2’計画を直ちに撤回すべきである。 ・‘現状と課題’の交通の項で B / C が説明されていない。B / C の数値が成り立たないので伏せているようだが、行政の公正性から見ておかしい。数値を明示せよ。
4	・資料 12-7 についての見解の相違点についてはより具体的な情報が欲しい（例えば女子大通りなど歩道や道路幅員や写真など） ・今回はスムーズな進行であった。 ・濱本氏の口頭説明は、資料に含まれないこともあった。重要な内容なので議事録にて確認したい。
5	・都合のよい時だけ「対応の方針」を持ち出すのか。大泉の外環の 2 事業着手は対応の方針にはないことである。外環の 2 の事業着手しなくとも、国は不都合のないように道路を造ると対応の方針に載っているではないか。 ・都市計画はばらばらではなく、その地域において合理的に作られなければならないものである。都と国が外環の 2 の方向が決まらないうちに本線の地下化の都市計画変更をしたということは、それですべて解決できるということで、同時に外環の 2 はなくなったということである。別の計画という都の言い分は、本線地下の都市計画でなくなるのであり、もし、あるというなら、本線地下の都市計画変更を撤回すべきである。 ・昭和 41 年来の担当者すべて証人として出てきて、説明すべきである。 ・西村さんは、経緯をもっと説明して、どこが問題であったのか言ってほしい。

【第 15 回】

整理番号	ご意見
1	・都庁で行われていたPI会議の構成員だった私としては、「都の課長」の「本線と外環の2は別もの」という定義には納得できません!!都は勝手にすり替えてはいけないと思います。「都の課長」、苦しい答弁ですネ!!濱本さんの言われていることは全くの正論です。「都の課長」、つらいでしょうが、腹をくくって対応していただきたいと思います。 ・司会の方は公正で立派な進行をしていただきました（拍手!） ・アセスは行政にとって都合の良いものしか出ていないor正しい数字を出していない。いいかげんなアセスだということは、知る人ぞ知ることだ!!イヤ、ほとんどの人が知っている!!
2	・外環の2の沿線の話し合いの会の拡大話し合いの会の開催を望みます。練馬、杉並、武蔵野の拡大話し合いの会をひらいてほしい。共通の問題を有していると思いますので。
3	・構成員の方の質問に対して、もっと誠実に答えを準備していただきたいと思いました。事前に質問出しているにもかかわらず、答えていない項目が多い。 ・永年、この問題に継続してとりくんでいる地域住民の皆さまと、2～3年で異動があり、引き継ぎも充分ではない都の担当者との温度差を感じざるを得ません。過去の経緯と、発表時期によって説明の図が異なるなんて、問題であると強く感じました。
4	・話し合いの会の開催要綱に基づき地域住民の参加する場を早速に設けて欲しい。全体会議を早急にする必要有。濱本構成員の11項目に11項目で答えて欲しい。司会者の言うようにヒアリングをしているのか。
5	・断面図が作為的でないのなら、元に戻して下さい。 ・地下化になった際、私は「地下化になった一番の理由は何でしょうか」という趣旨の質問をした際、はっきりと「地下に移したことにより、上部の立退きが少なくなる」と解答しました。それはどう考えても上の道路はなくなったと思うし、別の道路計画で新たなたちのきが生まれるという説明もありませんでした。 ・濱本質問に対する司会者の提案（ていねいにヒアリングをして解答につとめるようにという意見）は良かったです。（普通はそう考えるものですが…） ・進行の件は、司会者のせいではなく解答者のせいです。もっとまじめに真剣に答えて欲しいものです。
6	・文書の質問に対しては、ヒアリングの上で文書で回答してもらう方式にして下さい。 ・文書を初見する者にとって、回答が早口で内容把握できない。 ・時間的にみて、次第の計画は盛り込みすぎ。あまりにアバウトの内容です。 ・外環の大きなエリアを含む、東町4丁目から構成員がいない抽選方式に異論（エリアの分け方など）を市に申し出たが、そのまま進められ、結果この構成員になった。この問題に対して仕方がないと思っているのですか。 ・欠席が続く「構成員」は退会されたのでしょうか
7	・断面図は「法定図書」でないという狭いところに逃げ込むのは大変ずるい。住民に説明してきたもの全てに対して都は責任を持つべきである。法定図書以外は法的効力ないから何をいっても許される（ウソでも）ことになる。古谷構成員が指摘していたようにこの話し合いの会を含めて住民に対し都が「意味ある応答」（原科幸彦氏参照）をすべきである。 ・前回の私の意見が公表されていない。公表可としたはずだが何故か？都側の対応がまともでない。職員の態度がこのような話し合いの会に出席するにふさわしくないという趣

	旨のことなど。 • この意見カードは後日 E-mail、FAXなどで提出できるようにしてほしい。そうすればもうすこし多くよい意見を書くことが出来る。
8	• 一、外環の2都市計画道路住民参画（P1）の場が全く持たれず、道路を造る事前提の中での話し合いの会は間違っているのではないか。濱本構成員の質問の中でも全く答えがない。外環の2ではなく、新規の都市計画道路を造る為の住民との話し合いの会であるならば、検討の価値があると思います。 • 二、濱本構成員指摘の図表、住民にはこの図表説明が残っている。間違っているのなら、東京都ははっきりと修正して欲しい。改正版（すべて）。
9	• ①7月5日の話し合いの会で計画図面の小細工が問題となったが、もう一つ問題のある図面がある。（上図（※平成19年4月の都市計画の変更の図）。これは平成21年に地元の説明会で配られた図だが、現在の都市計画として地上の道路は消されている。（重大な問題なので、ミスならば訂正がある筈だが、訂正されたという事実はない。）このように行政側はその時々が必要に応じて資料を使い分けることがここで読み取れる。 • ②話し合いの会が遅々として進まないのは、何が何でも道路をつくるという立場から、都側が詭弁、すりかえ答弁、はぐらかしをくり返しているからである。もっと率直に話し合って、その結果をとりまとめて、住民の意向をとり入れた施策を行うように、行政が進化する日が一日も早く来るよう切望する。
10	• 第14回議事録の31ページ上から9行目で司会者が、“濱本さんから4つの確認と11点について回答が求められております。”、“今回は時間がないので次回冒頭から意見交換をさせていただくことにします”との発言内容が確認されたにもかかわらず、《都の係長》の“質問と理解していなかった”との本日の発言は承服しがたい。まじめに議事録を読んで会にのぞんで頂きたい。

【第 16 回】

整理番号	ご意見
1	・本日の会で練馬区での「話し合いの会」の後、「広く意見を聴く会」が開かれ、そこで意見をいただいたと言っていましたが、たった2回の会が行われただけで、しかも時間が十分なく、まだまだ意見を述べたい方々が多数いたにもかかわらず、打ち切ってしまったという状態でした。 ・「外環の2」9km の内、半分近くは練馬区間であるのにもかかわらず、2ヶ所でしか「意見を聴く会」は行われず、石神井台地域、石神井町地域では1回も意見聴取がされていません。ぜひ、丁寧に、沿線住民の意見を聴く為に「広く意見を聴く会」をもう2～3回は開いて下さい。
2	・外環の2は公共の利益のため計画通り整備してほしい。 ・外環の2を整備するためには、多数の家屋の移転が必要になり、沿線住民に多大な影響が発生し、住民の反対も大きい状況です。このため、外環の2の整備を円滑に進めるため、東京都や市などは、道路をつくることのみを考えるのではなく、「国土交通省の共同住宅や福利施設の整備の補助事業等を活用」して、住民の方が新たな住宅を心配することや地域コミュニティの破壊がないようにしてほしい。 ・沿線住民の方は、新しい良質な共同住宅や福利施設の整備により、外環の2の整備に反対する方も相当減ると考えます。 ・東名高速の東京IC、首都高速用賀IC周辺の混雑解消のため、外環道に追加で、将来、世田谷通りICを設置することを要望します。これに伴い、外環の地上部道路として、かつて世田谷ICの設置が予定されていた世田谷通りと国道20号線(甲州街道)まで、地上部街路をつくることを要望します。 ・世田谷ICを将来設置する場合、現状の世田谷通りでは増大する交通量に対応できないため、世田谷通りを4車線程度に拡幅することを要望します。 ・以上の内容はホームページ等で公表してほしい。
3	・①濱本さんへの回答は是非文書で出して下さい。 ・②練馬で外環の2の話し合いの会のあと、住民の意見を聴く会を開いたといいますが、説明会が主で、意見は途中で切られてしまっています。意見を聴く会とは言えないものでした。 ・外環の2は附属街路とは別というが、平成13年のたたき台の説明会では、ひと言もふれられず、外環の2の図が、地上には何も無い図へと矢印が書かれています。これは何なのですか。都が主張するように外環の2には別の役割があり、なくなると言うならば、たたき台でその旨を記載しておかなければならなかったのではありませんか。
4	司会者、怒ったり、ご自身の意見を披露するのはおかしいと思います。
5	・前回、前々回の意見が公表されていない。都に不都合な意見は公表可としても公表しないのか？ ・《都の係長》は早口で文書の棒読みで理解できない。資料10-5は文書配布されているからよいが、文書の無い口頭での発言をするなら、もっとゆっくり発言すること。構成員などをときどき見て、相手が理解できているかなど見ながら発言すること。 ・拡大全体会議について、練馬の例を出していたが、話し合いの会が全て終わってからの「アリバイ作り」ではだめ。拡大会議の意見がこの話し合いの会の議論の材料にならないと意味がない。
6	・去る9月2日、本宿小学校で行なわれた外環地下化の説明会で、国交省は現在の計画として地上部道路を抹消、地下化することにより地域分断を抑制して立退き件数を3000

	戸から 1000 戸に減らすと明確に言明した。国交省が自己の資料と説明に責任を持つのであれば、大深度地下工事に着手する前に、東京都が主張する「外環の2」計画を撤回させるべきである。この点の国交省構成員の意見をききたい。（国交省が自己の資料・発言に責任を持たないならば、大深度地下利用は問題ないとか、安全だという国交省の説明全体が成り立たない。） • 国の構成員が、全員欠席なら会を延期せよ！
7	• 「外環の2」と外環計画と別の都市計画を主張している“都”はもっとしっかり説明せよ!!武蔵野市民は“大地下道”にはかなりの住民が理解を示している。よって早く計画を進めるためにもしっかり説明せよ!! • 「外環の2」の外の道路整備を進めたほうが都民のためになる。特に首都高の改修工事を早くし、川上にある首都高を地下道にして空をすっきり見えるように、すばらしい風景の都としてオリンピックを迎えよう・・・
8	• 今回の司会者は体調不良のせいか、ひたすら議事進行にこだわる姿勢を強く感じた。 • 準備会は本来議事録・議事要旨の確認、次第の確認のはずで、やはり話し合いの会で議論をつくすべきであると考えるが、一部の人が参加する準備会での質問回答とダブルという判断で、話し合いの会での発言回答を短く短くと強制するのはいかなものか？ • 構成員の発言を抑えつける場面が今回は多かった。
9	• 第 15 回話し合いの会意見カード 4 を再び伺います。

【第 17 回】

整理番号	ご意見
1	・外環の2計画が存在することを住民に周知することについて：練馬区内においては、外環の2に関しては現在でもあまり周知されていない。 ・特に練馬で行われた「話し合いの会」、当時は外環の2がほとんど周知されていない中で行われたので、十分な話し合いがされたとは到底思えない。 ・沿線住民に周知しないまま、どんどん話を進めていくことは（例えば大泉 1 km 認可）住民参画の点からいってもおかしい事である。周知する方法をもっと工夫し、何度でも説明会・意見を聴く会をするべきである。
2	・「外環の2については一旦白紙にもどすべき」という浜本氏の意見は本日の議論で大変よくわかった。 ・広く意見を聴く会については、今日の論点の違いをふまえて具体化の議論をすべき。 ・国が都を「指導」すべきということ、国の責任について次回の国の答弁を期待している。
3	・広く住民の意見をきくこと ・必要性を話し合ってからではなく、ここに至るまでの地域住民の意見（不満経過 etc）をまず聞くことから始めてほしいのです。その不満が除かれな限り、今までの国・都のやり方への不満は消えません。
4	・《都の部長》のペーパーは、論じる時期をわけるが、都市計画変が分かれるのではなく、一体で行うと言っている。このペーパーがほごにされることについて、P I 委員らは承諾したのか。最後の会議の時に、地上部街路について話し合っていないから、打ち切るのは反対という意見が出ていたはずである。整合性のない都市計画がかまわないと、都、国は考えているのか。 ・地上部の道路がなくなるのなら、地下も反対である。 ・地上部をつくるなら、地下にする必要性はない。
5	・資料 12-7-2 で平成 25 年 11 月版の地図では女子大通りの法政第一高校中学が移転しているのにまだ記載されている。直してほしい。 ・この会の住民への告知をもっと都がやってほしい。チラシを配るのはボランティアの方々だ！何年も配って疲れている。
6	・《都の課長》から、本来、同時解決が望ましかった外環本線と外環2が平成 19 年に本線先行で外環2が先送りされたため、外環2の話し合いが今日行われている旨の説明があったが、だとすれば、外環2の無条件廃止も選択肢の中に当然入っていなければならない。従って、“外環2の都市計画を無条件に廃止することはできません”という《都の係長》の言い分（第 15 回議事録、資料 16-1 27 ページ）は勉強不足による勝手な思い込み。無用な誤解を招かぬようこの文言は削除または訂正して貰いたい。
7	・本線が地下化する際の狙い①立退き減少②地域分断を避ける③沿線環境悪化を避けるなどの視点からみると、外環の2がいまだに計画として残存しているのは全くの論理矛盾である。すでに本線が事業化されている以上、外環の2は存在しえない。つまり、本線地下化の狙いをすべて否定するもの。国はこの事業を認め、外環の2をやめさせるのが当然。

【第 18 回】

整理番号	ご意見
1	片側 1 車線なのか、2 車線なのかは大きなポイント。片側 1 車線なら 40m どころか、20m も必要ない。「白紙にする」と「40m でいく」はいつまでもまとまらない。落とし所として減幅して都市計画決定するしか解決はない。
2	- あいも変わらずの様々なメリット（ほとんど意味のない）の説明、災害時、道が広くても道路にひびが入ったり車が止まって通行できなくなったら、何も意味がないと思われる。ハードではなくソフトの時代ではないですか。南町の住民が南病院へのアクセスが良くなるってどういうことでしょうか？説明を本気でしているのでしょうか。本気ですか？この効果？？いちいち効果をあげるより、もっと広い、先を見越した大きな目での安心、安全を考えるべき。 - たった少々街路樹増やしてどうするの。ヒートアイランドは車を減らせばよいのではないのですか。交差点の対策なんか、今でもできるでしょ！！バカバカしすぎる効果！！今でもいくらでもやって下さい。その 2 でなくてはできないこと一つもなし。 - 司会者は市の意見が出た時、ここで出さないようにと発言したが、行政同士で勝手に話し合うより、皆の前で出たほうが良い。
3	①現地を見れば一目で判るように、住民が 100 年かけて整えてきた住宅や生活を一挙に踏みつぶす外環 2 の計画は犯罪に等しい暴挙である。直ちに中止してほしい。 - 資料 14-4 で示された環境、防災等は昭和 41 年当時は全く説明がなかった。道路を何が何でもつくろうというあつづけの理由で、いわばこじつけである。こんなものは是認できない。去る 3 月 24 日の大深度の公聴会で都知事代理が陳述した「マチを壊さぬために地下化した。」という発言とどう整合するのか。 ②老朽化した高速道・橋・トンネルなどの補強・改修に莫大なカネ（税金）が必要なことが明らかになっているのに、都心部などに比べて数段危険度が低い当地区に、多額の用地買収などを使って、効果／費用が伴わないことが明白な外環 2 をつくるのが行政として正しいことなのか。切に再考を求める。
4	「話し合いの会」参加の住民（コミセン代表と公募住民）全員が外環の 2（地上部街路）に反対を表明した。本来、この会は住民側構成員の意志により終了しても当然の状況にあることを、東京都は十分に認識すべきである。 - 武蔵野市域での外環の 2 計画は、即刻廃止するのが、いまとるべき唯一の道である。そして、これまでの経緯で東京都が二枚舌を使っていたことを反省しなければならない。

【第 19 回】

整理番号	ご意見
1	東京都の担当者は国交省と東京都が連名で発表した平成 15 年 3 月の「外環の方針」をよく読んでほしい。そこには、それ以前の約 40 年にわたる経緯をふまえて次のように記されている。 即ち、外環の地上部は『地元において地上部整備の方向が定まった場合… (国と東京都は)地元の意向をふまえながら、その整備を支援していくものとする』と明記されている。明らかに地上部は地元、すなわち地区毎のローカル問題として位置づけられており、ネットワークという考え方はどこにもない。 また、その整備のあり方を決める主役は、あくまでも地元であって、東京都はそれをサポートするわき役であることも明確にしている。 従って、東京都が「外環 2 の無条件廃止」という選択肢を勝手にはずして、建設計画を住民に押しつけることは本来できない理である。
2	1. 昭和 41 年の計画決定は、大日本帝国憲法の手続によってなされているので法的な不備があったものである。 1. 旧都市計画法においては、所管大臣の署名が必要とされている。明治憲法の手続(戦時特別法)でやれる筈がない。独立後 14 年もたっているから法的根拠がない。 1. 「外環の 2」は 40m 幅員であった。練馬区内のみ 22m にする法的根拠を問う。 1. 計画なき計画が「外環 2」であると言える。あまりにも杜撰。都市計画法では、総合的、統一性や整合性(調和)が求められている。地上部街路はそれらに欠けるものである。高速道路が地下にいった以上、廃止が妥当。
3	PM9:00 頃の話し合いについて 資料 14-4 3-5 ページについての説明で、青梅街道インターから吉祥寺方面に向かう車の交通量又インターへ向かう車の交通量が入っているのデータか、疑問である。インターへ向かう車、インターから出て来た車の交通量が反映されているのか？ 東十一小路の住民です。
4	本線と外環の 2 は一体として計画して、たたき台でも自動車道はまとめて地下にすると書いていたにもかかわらず、計画線が別に決定されていることを奇貨として、都は道路を造ろうとしているだけなので、つじつまの合わない説明になってしまっている。東京都と練馬区の話了他の区市まで及ぶことはごめんです。残りの 3 区市は、また何十年も放置されるというようなことがないように。武蔵野市については、市ともども道路の必要性はないと考えているので廃止を断言すべき。 資料 14-4 3-5 ページ東西方向の通学路の交通量はどうなっているのか。稲荷通りは外環の 2 と隣りあわせの道なので減少するので当たり前のこと。結局、1 万台～1.7 万台の車が東町を通るようになるので悪化にすぎない。
5	1. 外環道路が地下に変更になったことにより、外環の 2 (地上部分) は無くなったはずですが。もともと外環道路(地上)に付随した道路として計画されたものであり、何かと理由をつけて計画が存在するという話は全く納得出来ません。 2. 現実問題として、武蔵野市に新しい道路は必要ありません。緑地も十分にあり、防災上も不要です。 3. 道路を拡張するならばともかく、住宅街をつぶして新道路(不要な)を作るというのは、例がない無謀な計画です。 4. 日本の人口動態等から考えても、新しく道路を作る必要は考えられません。
6	《都の係長》が練馬の沿線住民の中には賛成・反対両方の意見があると言っていたが沿

	線住民の大多数は反対を表明している。練馬区に対しての意見募集でも 90%以上の意見が反対であったにもかかわらずその意見がまったく反映されず現在に至っている。結局住民の意見は無視して自治体である練馬区の意見を一方的にとり入れたということである。又、行政が作成する「意見の概要」は公平さに欠けている。賛成・反対があたかも同数であるかのような構成になっており、実際の反対意見の数と賛成の数が正確に記されていたことは一度もなく、事業を進めるために行政側に有利にする為に作成されたものでありまったく信用できない。
7	話し合いの会自体を、もっと若い世代にも、見たり聞いたりして欲しいと思います。その為には、ネットでの同時配信等、若い世代が使っているツールへの参入を希望します。会が行なわれている時の同時配信が大切で、後で見られる事は、その後の付け加えでよいと思います。 ご検討よろしくお願い致します。
8	(1) 練馬の 40m-22m=18mの部分が廃止されたとき、これまでの制限について補償しないと練馬の説明会等で話したというが、記憶にない。具体的証拠を挙げて下さい。録音があるので確認する。 (2) 練馬 22m素案の自転車道は双方向通行になっているが交差点で事故の危険大。片側通行にすべき。(また、従って 20mなどに縮められよう) (3) 一つの道路で自動車・自転車・歩道の全ての双方向交通を完備するのではなく、周辺のいくつかの複数道路で構成することを考えるべき。柔軟な思考が必要。硬直した頭でごり押しでは無駄な道路をつくることになる。
9	1. 構成員の質問に対しての都の返答は、論点をぼかし、抽象的、繰り返しの発言に終始している。構成員の質問への返答が内容を伴っていない場合、司会者は再答弁を指示すべきである。不明確な返答については強く注意すべき！ 2. «都の係長»が答えるとポイントがずれていく。話し合いの会の進行を遅らせていく。

【第 20 回】

整理番号	ご意見					
1	東京都はネットワーク機能として、新たな視点で必要性を提案するが誰の為の道路計画なのか疑問を感じる。いくら後付けで必要性を提案しても説得力がない。何故なら住民の利益、利便性を考慮なしで、むしろ、地域破壊とコミュニティの破壊の計画です。住民は何ら利便性や必要性が明確でないとしているのに拘らず、この計画をすすめる。公共性の利益がないと考える。誰の利益を優先しているのか。 この計画をすすめる利益と計画を廃止とする公共の利益を考慮すればこの道路計画は廃止する、すべきことが正義である。何らこの計画を進める地域住民の利益と必要性は全くありません。 こうした状況を考えると「外環の2」計画は廃止するしかないと考える。					
2	東京都の説明は住民を納得させるものからほど遠いもの。 住民の基本的な人権をふみにじっている。 説明責任とは何かを胸に手をあてて考えるべき。					
3	話し合いの会の終りに「都市計画提案制度」についての杉並の資料を提出するのは順序が違うのではないか。 話し合いの会の初めにこそ、この制度について住民に知らせるべきではないか。					
4	武蔵野市の構成員と東京都の説明員との話し合いがまずかみ合っていない。すなわち話が前に進まない。 武蔵野市の態度は、ほぼ地上部街路に関しては、反対の立場はわかっているので、それをふまえて会議を進めるべきだ。説明員は2時間の会議中のりくくり乗り切れれば良いと云う態度が見え見えます。 そして年間2回にもみたくない会議回数では、事後報告会議になりかねないと心配である。 同じ説明、同じ回答のくりかえしで、説明側（東京都）の態度はもうゆるせないところまできている。					
5	1. 外環の2は、外環道が地下に変更になった時点で消滅すべきものです。 2. 武蔵野市の道路は現状の必要性を十分にみたと考えられ、新しく地上道路を作る必要はないと考えます。 3. 万一道路が不十分ということであれば既存道路の整備（拡充）でやるべきと考えます。良好な住宅街をつぶして道路を作ることは住民に対する影響が大であり、予算的にも多額な金額が必要になると思います。 4. 自動車利用が減少する、又人口も減少する現状に対し新しい道路を作る必要はないと考えます。以上。					
6	・「外環の2」を作るのであれば、高速道（外環本線）を大深度にする意味がない。「外環の2」のすぐ直下に作れば良い。安く作れる（低コスト） ・地上部を作らないために、大深度にしたはずである。（高コスト） ・地上部（外環の2）を作るのは、予算のムダ使いである。 ・地上部も作り、大深度も作るのは、大深度工事を行う土木会社のみの利益であろう。					
7	今回（20回）の練馬のⅡ必要性の説明がありましたが全くわからない（答え） <table><tr><td> ・吉祥寺通り（135）武蔵野部分のみ ・女子大通り ・五日市通り ・井の頭通り </td><td>杉並区迄のみ</td><td rowspan="2">} 全く武蔵野側は手がつけられていない</td></tr><tr><td colspan="2"></td></tr></table>	・吉祥寺通り（135）武蔵野部分のみ ・女子大通り ・五日市通り ・井の頭通り	杉並区迄のみ	} 全く武蔵野側は手がつけられていない		
・吉祥寺通り（135）武蔵野部分のみ ・女子大通り ・五日市通り ・井の頭通り	杉並区迄のみ	} 全く武蔵野側は手がつけられていない				

	(上記) これらの道路整備により(防災)(環境)(交通)(暮らし) 充分に対応が出来る。 外環のⅡの必要性は武蔵野に於いては全く必要性がない。 再度整備効果の見直をして上記の○印4つの道路が出来た場合の数置を知りたい(調査)。必要性を知る為調査をして欲しい。
8	①どの道路計画がどうして優先する必要があるのかを比較検討するプロセスを市民と共有し議論することを前提にするように。 ②最新の交通量調査が反映されていないことは大問題 ③「提案制度」に関する「話し合い会」の扱いは、浜本氏の指摘通りに大間違いであった。 5月15日の都計審前に「話し合いの会」再開し、武蔵野市民の意見をも審議会に反映させることを求める。 ④問題が先送り続きで山積している。焦らずじっくりと一つ一つ納得のいく議論を展開するよう求める。お座なりの拙速な進行をしないよう司会者にも求める。
9	1. 構成員が質問を続けて行なおうとする際、司会者はすぐ準備会で決めた様になると、発言を遮えざる。後半を司会者の発言で「私がきめた訳ではないが」という。杉並の古川さんの提案を最初に持って来たいとの準備会での構成員の希望を拒否して最後の10分間に決めたのは、東京都なのか？傍聴人がいないと独断的に準備会を仕切っているのは誰なのか。 2. 道路のネットワークの説明《都の係長》はスライドで説明したが、書類で配るべきである。 3. 以前傍聴人を待たせている時は椅子を用意していた。都の職員のみ坐り、老人を立てさせている事何とも思わないのか？

【第 21 回】

整理番号	ご意見
1	外環の2はいらないことがよくわかりました。
2	杉並区の都市計画提案につき、規則があるというが、いつ制定され、それを提案者にはじめにきちんと説明したのか。都市計画審議会における委員達はこれまでの外環の審議の経緯を知っているのか。ネットワークの一部を廃止できないという委員は、練馬3kmの変更についてはどう考えるのか。 杉並区が全線注視すべきという意見を、どう受けとったのか。 委員も勉強不足ではないか。都が練馬でしたことと、杉並でしたことは整合性がつかない。 本線が地下化されたため外環の2は不要になったが、計画地をもし利用したいという希望があるなら、考えましょうというのが基本スタンス。都は地元の希望ではなく、都の希望を出しているのではないのか。必要性だの整備効果など地元に要請されてから、はじめて出すものではないのか。
3	• 東京都の都市計画審議会は形がい化していて、東京都の提案を粛々と承認するセレモニーといっても間違っていない。このような審議会の決定をお墨付きにするやり方は官僚、役人に都合だが根本的に誤っている。改革すべきである。 • 外環の2の練馬3kmのみが都市計画変更でもって事業化、優先路線というのは、一体的総合的に行う都市計画法に反している。
4	行政側は事あるごとに“建築制限等で地元で長く迷惑をかけていて申し訳ない”とか“できるだけ早く制限をなくしたい”とか云っているが、全く口先だけ。外環計画が始まったのは1966年。間もなく50年経つ。本線の地下化が決ってから10年近い。それなのに今頃になってまた地上部街路は要検討路線などと云って制限を続けているはおかしい。武蔵野市は話し合いの会の構成員、沿線住民、市議会ともに外環2に反対で、地元の意向は明白なのだから、さっさと外環2計画を撤回して建築制限を外すべきである。 (以上)

【第 22 回】

整理番号	ご意見
1	そもそも、外環の2は要らない道路である。(外環の1もだが・・・) 私たちは緑豊かな今の環境を大事にしたいと願っている。環八沿いのような空気の悪い、騒音の多い道路ができるのは、到底許すことができない。子や孫たちにも、なによりも良い環境を残すことが責務だと考えている。車は今後減っていく。従って外環は全く必要のない道路である。国も都も、赤字財政で今後たいへんなのに、何故反対の声を踏みにじってこんな道路に巨額の金を投じようとするのか理解できない。こんなムダをせず高齢化に備え、福祉の充実に税金をあててもらいたい。 従って、参考資料5の①、②、③とも、問題にならない。廃止するのが妥当であろう。(地震の時の防災云々・・・というが、そんな道路がある方が震災時、車やタンクローリーの引火等で危険が増すだけ。道路自体が火の帯となってしまう。) 資料 10-9 から見てもこの理由は成り立たない。また“お隣の区市とつながる道路”と書いてあるが、こんな道路ができれば、却って地域コミュニティが分断されてしまう。
2	議論を聞いても、何のための道路なのか不明。都は、道路を作るために道路を作るつもりなのか？動機が不明。そんな道路が廃止になる可能性があるのかが、私の関心の焦点。 緑の多い閑静な住宅地である東町3丁目の住民としては、ただただ迷惑かつ不愉快な話である。
3	《都の部長》が約束した、地上部街路と本線を合わせて都市計画変更するということがほごにされたことの理由と、そう決まったのはいつなのか。PI委員は了解したのか。他の機関は了解したのか不明。結局いいように進めただけでは。 外環の2が必要がないことは明らか。廃止すべきである。
4	外環の2は必要な道路である 早期に整備してほしい
5	廃止も含めての検討、議論が続けているとの《都の課長》発言があった。 加えての要望がある。 道路について住民と対話を行うのなら、廃止案を含め、 1. 複数の案を提示する 2. それぞれの案にメリット・デメリットを記す 3. メリット・デメリットの根拠を明らかにする ということも、同時にやってほしい。その意味で代替案はすでに提示すべき時期と考える。

【第 23 回】

整理番号	ご意見
1	必要性データ資料をみて、外環の2は必要だと感じた（特に環境、防災）
2	整備と聞いても、何のための道路なのか不明。都は、道路を作るために道路を作るつもりなのか？動機が不明。そんな道路が廃止になる可能性があるのかが、私の関心の焦点。緑の多い閑静な住宅地である東町3丁目の住民としては、ただただ迷惑かつ不愉快な話である。
3	今日は以下2点の重要な発言があった。 ①交通量予測に関し2つの違う方法で行われたデータが提示され、関連性あるものとして説明されているが、それは科学的に正しくない。正しいとするならその理由及び調査データ及び調査モデルを示して説明せよ。 ②住民は堂々と40年に渡ってコミュニティを育ててきた。そのコミュニティに対し、行政から自助共助の要請が来ている。それに対応するためにもコミュニティの維持、育成は地元の大きな問題。外環の2はその地元の努力を無にするようなもの。 ◎この2点について、東京都として誠実且つ納得性のある回答をしない限り、中間とりまとめもありえない。 尚、《都の係長》の発言に投げやりと感ずるニュアンスあり。猛省を促したい。とても聞き苦しい。
4	《都の係長》の話は無見識、矛盾が多い。 地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータ（14-4） ・1-3ページ この地域の街路樹は、ヒートアイランドの効果もなく不要。（後づけの論理）環境的な整備をこの地域に押しつけるのは、意味もなく、多大税金をつかって、地下化している予算の無駄使いにすぎない。（井の頭公園もあり） ・2-4ページ 延焼遮断帯においては、建築基準法の2000年、2015年の施行改正もあり、下町でもないこの地域に防火構造の基準で対応済（資料根拠が古い） ・2-6ページ 安全な避難路が0.5km短縮されても、地域住民は地域を理解しているため、効果が少ない。外環新設で緊急輸送ネットワークとなれば移動には使用できない。
5	・誰のための道路か？。何のために必要か？住民に対してわかるよう説明して下さい。 ・答弁側の返答に誠意がない。まずは資料作り。メリットのみの作成では判断できない。データの信ぴょう性なし。住民への影響は多大であるにもかかわらず「多少」という言葉を度々使って説明。質疑に対しての納得ある返答はなし。H41の議事録e x 日本語を英語表記に変える時代の変化と同じように地域の発展も大きく変化している中、外環2の必要を考えての提案でしょうか？<u>今日の話し合いでは、その必要性和都の真摯な取り組みは感じなかったです。</u>
6	・「道路整備ありき」だが評価などが雑であること明らかになったのではないか。 ・交通量データはタテ・ヨコ正しいものを根拠とともに示してほしい（古谷さんの要求） └─ 原さんの指摘もっとも ・住民参加による各案の評価が必要。
7	①第22回の会におけるN構成員の質問に対する東京都の回答に異議あり。都は昭和41年の文書に‘道路網’という文言があるとして、‘外環の2’のネットワークとしての必要性を主張することがあとづけではないと云いたいようだが、事実と異っている。昭和41年当時の‘外環の2’は極めて軽い扱いで、説明らしい説明はなく高架道の下の空地を利用してつくるサービス道路と称され、地元が反対ならつくらなくてよい、というふれこみだった。道路網という文言は、多分道路計画全体を包括的に表現したもので、

	‘外環の2’ そのものについての記述ではない筈だ。 ②平成 15 年月に国交省、東京都が連名で大々的に発表した外環道に関する方針には、地上部については地元の意向に沿って、その整備を支援していく旨が明記されている。地元の意向優先で、ネットワーク機能は求めている。さらに、これを受けた話し合いの会は地区毎にバラバラに設置、運営されており、連担性統一性は考慮されていない。また、青梅街道を境にして、南北の進め方を分断していることもネットワーク性の否定にほかならない。 以上の理由から、‘外環の2’ がネットワークでなければならないという議論は、‘外環の2’ の過去の経緯や特殊事情を無視した上で、道路開発の一般的な効用としてわかりやすいことから、あとづけで建設促進のために援用されたものであることは明らかである。アンフェアなやり方であり、認めるわけにはいかない。(以上)
--	---

【第 24 回】

整理番号	ご意見
1	話し合いの会を何回も傍聴したが都側の説明は常に外環の2計画ありきの説明であり、外環の2が造られることによるデメリット等のデータはほとんど示されることはなかった。メリット・デメリット両方を示して必要性を話し合わなければ住民が納得できるわけがない。又、住民の質問に対して納得できる回答はほとんどなくこれではなぜこの道路が必要なのか住民は理解できない。この会は「話し合いの会」となっているが行政と住民との真の話し合いは一度もなされていないのではないかと心配になる。都は何の為にこの話し合いの会を開催しているのか。住民と話し合ったというアリバイづくりの為にしか思えない。一時的に休会とのことだが都で行なわれたPI会議のようにこのまま再開されないこともあるのではないかと心配になる。休会ということであれば必ず再度開催するよう要望する。
2	・会の構成員の総意である、地上部街路計画は即こく廃止すべきであると考えます。 ・中間のまとめを作成されるのであれば、こうした構成員の発言や思いを、しっかりと正しく反映させていただきたいと考えます。
3	結局話し合いの会の目的がわからないのです。都は本当の所何のためにこれを立ち上げたのか、24回やった意味は何だったのか、報告書を楽しみにしております。
4	この話し合いの中で論点になっていない質問ですので、是非お返事下さい。 外環本線が地下となりましたが、このルートには危険物投載車両は通れない（三中で行われた地域の話し合いで確認している）と思われるので、その車両をどこへ流すのかをお聞きしたいです。それが住宅地を通る「外環の2」に流すつもりなのではないかと不安です。 ①コミュニティ分断は深刻 ②メリットを感じられずデメリットが多い ③都の理由が理解、実感できない、などなどの理由で大反対です。 この回の議事録の送付をお願いいたします。 休止とするならば、再会時に向けて新たな構成とやり方を教えて下さい。 初めに危惧していた東町4丁目が抜けていることが納得いきません。南町5丁目と東町4丁目が一区間とすることが間違っているからです。
5	（1）公共の利益があるかということは、地域住民を納得させられるのだが、それができてないというのが今日の構成員の意見から明らか。その責は都の姿勢にあるといえる。 （2）宮本小路の交通量の変化は直感的におかしい。古谷構成員の発言のように客観的、科学的データ根拠を出すべきであり、そのようなことをしなかったことが（1）の都の誤った姿勢による。
6	都の説明で外環本線と「外環の2」は別々の計画であると言っているが、武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会では、構成員の質問に対し一体のものであると応えている。訴訟の判決にも、実質一体の計画であったと考えるのが相当である、という指摘がされている。昭和41年（1966年）の計画であるとしているが、当然一体の計画であったのであり本線地下化に伴い廃止されるべきなものが「外環の2」の計画の所である。南北道路は、練馬区内の補助135号とか、ほかの既存道路の拡幅等で解決できるので、閑静な住宅地をなぎ倒してまで整理するべき必要性はない。費用的にも不適である。
7	「たたき台」は部内では単なるたたき台、どう変化させてもかまわないと考えているであろうが、対外的、住民に示したものは、提出した方が簡単に換えられるものではない。 「たたき台」にあるイラスト、都知事、国交大臣の発言からすれば、外環の2は地上からなくなったと見るのが当然である。外環の2がなくなった以上、都が提案した地上部街路

	は新しい道路と見るべきで、新しい道路がこの地に必要か否かを検討しなければならない。構成員の皆さん方が発言された通り、必要性は全くない。むしろ弊害の方が多い。あった方がいいと言う方は、自分の利便性のためで、町の平穏やコミュニティなどには関心があまりない人である。 計画から 50 年も経ったものは、計画時と状況が変化してしまい、造られた時には陳腐なものになってしまう。即刻廃止すべきである。長い間構成員の方々と司会者の方は、本当に御苦労様でした。御礼申し上げます。
8	第 1 回から 6 年あまりにわたって傍聴を続けてきたが、住民構成員からの疑問、質問に対し東京都の答弁はすりかえや逃げが多く、誠実さが見られず苛立ちを覚えることが多かった。結局都が主張した外環の 2 の必要性について住民側は納得せず、住民側構成員の全員が外環の 2 に反対、計画の撤回を求めるという結果に終わった。とりまとめに当っては当然のことながら、以上の事実を公正・忠実に記録することを強く求める。また傍聴者の意見カードについてはフォローがなく、黙殺された形で終わったが、まとめの中にきちんと採録し、残すことを求める。(以上)

8. 編集後記

「中間まとめ（記録版）」の作成に携わった、「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」の構成員の有志による編集後記を記す。

1. 濱本 勇三〔地域住民構成員 PI 委員〕
2. 古谷 圭一〔地域住民構成員（公募）〕
3. 中村 和子〔地域住民構成員 コミュニティ協議会（本宿）〕
4. 原 利子〔地域住民構成員 コミュニティ協議会（吉祥寺東）〕

1. 濱本 勇三[地域住民構成員 PI 委員]

令和 7-1-14 修正

令和 6-6-9

濱本 勇三

武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会 「中間まとめ」の編集を終えて

まず最初に、私達と共に話し合いの会に参加され今年 4 月に「中間まとめ」作業の途中でご逝去された西村まり構成員に対し心からご冥福をお祈りいたします。

無念にも話し合いの会中に糸井・井出構成員と話し合いの会終了後亡くなられた構成員の方に対して謹んで追悼の誠を捧げたいと思います。

平成 21 年 8 月 19 日から「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」が開催して第 24 回目で（平成 27 年 12 月 17 日約 6 年間）東京都から「一度、これまでいただいた意見をとりまとめた」とのことで中断することとなった。広く皆様に周知出来るような資料（中間のまとめ）を作成したあと、また改めて話し合いの会を再開するとの約束で今回の話し合いを終えた。その後約 9 年に亘って「中間のまとめ」の作業が続いています。作業部会に参加した我々住民側構成員は高齢でいつリタイヤしてもおかしくない状態での作業が続けられたことは奇跡である。途中でコロナ感染事態が続いたとは云え、なぜこのように「中間まとめ」の作業が遅れたのか反省をすると共に、東京都に編集作業・調整能力のなさに困惑した。話し合いの会に参加された住民側構成員及び話し合いの会に傍聴された武蔵野市住民の方々はうんざりし、あきれ返った事でしょう。

この際、私が、これまで約 50 年間外環道路計画に対する反対運動を通じて経験したことを含め、また今までの「話し合いの会」で自分が発言をし（外環の街路外環の 2 について）確認してきた事項のまとめと今後の課題について綴ることとした。現在時点は、地上部街路（外環の 2）の話し合いの会は、計画決定の経緯と武蔵野市の現状把握が終ったところで、これから「地上部街路計画の必要性の有無」について議論しなければなりません。

今後の「話し合い」の参考資料として活用していただければ幸いです。

「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」での東京都の姿勢等について

- 1、話し合いの会の開催にあたり、東京都は環境・防災・交通・暮らしの四点の視点で廃止を含めて、地上部街路の必要性やあり方について広く意見を聴きながら検討を進めるとのことであった。しかし、東京都の事情で担当者・責任者の交代が何度もあり、会の開催趣旨が変わった状態で東京都職員と住民構成員との連携がとれず住民側構成員や会場の傍聴者からも不信感が募り会議の円滑な運営ができず混乱が多々見られた。
- 2、話し合いの議論を始める前の準備として、話し合いの会の設置要綱の確認に時間を要し、事務局と東京都構成員の立場が不明確で会の運営に支障が見られた。
- 3、議事録、議事要旨の取り扱いについては不備で住民構成員が満足できないまま議事進行をせざるを得なかった。
- 4、住民が望む東京都からの提示資料が遅く、住民側が要求した資料等が提示されていないものがまだ残ったまま現状確認質疑が終了し、これから「原点に立ち戻って必要性の有無」を本格的に議論を始める前に突然、話し合いの会が中止になったことは遺憾である。

5、今回の話し合いの会が中止になったことで東京都発行のホームページ（HP）について苦言を記載しておく。東京都のHPの記載によると、「武蔵野市における話し合いの会が中止することになった理由」は「住民側構成員の都合によることとなっていた」が、第23・24回の議事録を確認すればわかることであるが、中止になったのは突然、東京都側からのたつての要請で決めたことで、住民側はこれから本題の議論を行うものとして会の中止は全く考えていない。なぜ東京都の担当者はこのような勝手な馬鹿げたことをするのか。（尚、現在この箇所は濱本からの指摘で全文変更されたHPになっているが、訂正すれば終わりではない、東京都は武蔵野市民に何をすべきか）本当に真剣に会の進行を望むものであれば、あのようなHP文にはならない、今でも怒りが残る。

6、「中間まとめ」作成にあたり約9年間かかってようやく記録版、概要版の完成に近づきつつあるが、ただ、作業中の混乱ぶりは目に余るものがあった。特に東京都の都合で方針が度々変わることで、担当者の交代による引き継ぎの悪さ、外環についての知識不足と身勝手な修正・訂正・追加等により作業部会が混乱し止った、そのためにこのような長期間の作業になった。特に都の担当者交代については最後の最後まで（令和6年まで）続き「中間のまとめ」作業完成を遅らせたことは誠に遺憾に思う。

私は、以下の確認事項を何度もしっかり繰り返し東京都に質問を続けたのは基本的な問題点を参加住民構成員によく知っていただく事、互いに理解された中で、真に武蔵野市を含めた周辺地域の街路（外環の2）が必要かどうかを「話し合いの会」で議論をすべきものとして願ったためである。しかしながら、現在の進行状況は武蔵野市の状況確認までで本論に入れずのままで会が中止となった。

結果として十分な意義のある議論が出来ないまま終了、我々住民構成員はこれから必要性の有無について「原点に立ち戻り」議論を始めたいと準備中、「話し合いの会」が中止となった事は誠に残念。

ただ、私はこのように途中で話し合いが止められることもあることは肌で感じていた、また結論を出す場ではないとの取り決めもあり、私は、第18・24回と2度にわたり参加住民構成員から現況での「外環の2に対する考え方」の意見集約することを提案して記録として残されたことは一つの成果だと思う。

（濱本が主張確認した事項は記録版別添「資料 9-5 外環の地上部街路（外環の2）についての主張（確認）」も一読されて本書（確認事項）をご活用いただければ幸いです。）

濱本意見の基本的な考え（外環の2について）

昭和41年計画決定した幹線街路外郭環状線の2（外環の2）と平成15年（PI外環沿線協議会）頃から称する地上部街路外環の2は別の道路計画であるとの考えである。

【話し合いの会での東京都の説明】

①幹線街路外郭環状線の2の建設省告示2428号については環状6号線外側の都市計画街路網の再検討を実施し、外環の2を含め、幹線街路の変更、追加を行った。（外環の2）

②上記の外環の2は、高速道路外環とともに、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、外環ルート上に都市計画された。外環本線が嵩上げ式（高架式）で計画されたので街路が必要となる。

③付属街路は、外環本線が嵩上げ式（高架式）で計画されたので、その沿線から出入り等のサービスのため計画された。尚、付属街路は平成19年計画変更時廃止された。

地上部街路とは都市計画上の名称ではない。高架構造の都市高速道路外郭環状線と区別するため、「外郭環状線の2（外環の2）」及び「付属街路」と呼んでいる。

地上部街路（外環の2）の整備には交通・環境・防災・暮らしの4点を目的としているので昭和41年決定の外環の2とは違い新しい道路計画である。（話し合いの会ではコミュニティが加わった。）
（平成22年7月20日付東京都発行「用語の整理について」他等から抜粋）

（確認事項）

1、外郭環状道計画（一体論）の経緯について

①外環道路計画とは自動車専用道路（平成18年頃から外環本線という）と幹線街路（外環の2）が一体の道路計画として計画決定し昭和41年7月告示された。

（自動車専用道路と街路（外環の2）は2つに分かれて告示）

②地域住民への説明は計画決定後（その間昭和45年10月国会の建設委員会で根本建設大臣が「凍結」宣言し）、以来平成12年4月凍結宣言30年目にして、外環道路計画について国・東京都・地元住民との話し合いが開催された。その時も外環計画は一体であることが確認された。また平成13年5月「計画のたたき台」として説明した資料にも「構造計画においても自動車専用道路と幹線道路（街路）を集約して全線地下路の自動車専用道路とする」と明示し、武蔵野市で開催された「計画のたたき台」説明会での説明でも計画決定している外環計画は一体計画であることが確認された。

昭和41年計画発表以来一貫して外環計画は一体として扱われてきたことが確認された。尚、外環の2は「計画のたたき台」が発表説明会の時点で消滅したと受け取られた。（法は残っているが）

③平成19年に本線の地下化決定以後、突然東京都の見解として外環の2は別の道路計画として主張され、東京都は様々な方針を公表し、あたかも決定されたごとく説明を続けている。

（都議会での質疑で都は法的に根拠がないと確認された。）

④その後、武蔵野市での「話し合いの会」が開催されることになったが、会では議論で混乱が生じた。

⑤しかし第7回「話し合いの会」で東京都は「高速道路との整合を図った形で一体的に計画したものだと認識している」と遅まきながら認めた。また東京都は「地域からの反対運動としては外環道路計画は高速道路（自動車専用道路）を前提とし、街路の外環の2は付帯計画であるとの認識のもと外環道路計画として一体的に捉えてきたということは理解している」と発言があったので、外環道路計画は改めて一体計画であると確認された。何故もっと早く都は外環計画が一体であることを認定できなかったのか。早く認めていれば話し合いの会の進行も変わっていたのではないか。

会の終了後、（24回）濱本は自分の保存資料を再度、整理確認したところ外環計画図（国・東京都発行）が出てきた。この図は昭和41年計画決定後発行されたもので、濱本は平成11年頃国から入手したものと判明。**武蔵野市域内計画図の名称は「東京都市計画道路 外郭環状線の2計画図」とあり、（武蔵野市域内）縮尺1/2500（青刷）内容は（外側）幅員40m,（中央）外環23mと記載されている。これを原図として「武蔵野市都市計画図」（武蔵野市）が作成されている。**

この図面から国・東京都は武蔵野地域では外環計画道路全体を外郭環状線の2（名称）として扱われていたことである。外環計画は一体として扱われていた証拠である。

東京都にもこの計画図は保存されていると思う。

濱本は外環計画は①法律としては自動車専用道路と街路の2つに分け、②都市計画図には自動車専用道路と街路を1つの計画（一体）と認識し「東京都市計画道路外郭環状線の2計画図（武蔵野市域内）」として国・東京都は活用・説明してきたものと確信する。

これで濱本が、東京都に建築指導を受けた際の当時の担当者の指導は正しい事が立証された。何故、東京都は「話し合いの会」であのような態度で説明しなけりばならなかつたのか。（やはり知識不足）

尚、吉祥寺南町コミセンには濱本が建設省から寄贈された「武蔵野市域外環計画図」（外環計画幅員 40m の航空写真）が今も展示してある。

2、建築指導の際の東京都の対応と現在の東京都の対応について

（濱本から当時の指導されたメモを話し合いの会で提示し質疑）

外環計画が一体であるこの証を証拠として当時の東京都の対応（指導）について確認したが、現東京都の担当者は「当時私に対応された担当者の回答が誤りであると指摘した」が誤りではなかつた事が上記の都市計画図で立証された。ただ、現在の東京都職員の態度に私は不信を感じた。外環道路計画に対する経緯等に全く不勉強で知識も乏しい、経験のないその場限りの自分の建前を住民に押しつけている。先に指導された先輩職員を悪者扱いして大変無礼・失礼な態度を私に示したのは驚いている、先輩職員に対して礼儀をわきまえて現担当から訂正発言をされることを願う。

3、外環と外環の2の断面図について（図面は中間まとめ記録版・概要版に添付）

私は、計画のたたき台の説明会で発表された（国・東京都）断面図は昭和 41 年外環道路計画が発表された外環と外環の2の断面図で、計画のたたき台の図も同じものであるにも拘わらず、東京都の平成 19・20 年の「外環の地上部街路について検討の進め方」のパンフレットの昭和 41 年の断面図は明らかに誤りであることを指摘した。

①東京都見解は法定図書として都市計画された断面図だと主張するが私どもは保管していない。

②都市計画としての断面図として決定していませんので、公けの資料として出しているということではない、断面図は当時の雑誌等で外環の構造図として掲載されたものだと思うとの東京都の答弁であった。当時の東京都担当者が雑誌等のものとして外環の構造図が掲載されたとの認識はあまりにも不見識ではないか。（外環計画についての知識不足、住民を馬鹿にするな）

③外環計画について国・東京都が地元住民に説明した時の図面として「計画のたたき台」の説明会資料としても（たたき台説明会が平成 13 年 5 月 31 日武蔵野市にて開催）昭和 41 年発表時の構造図を東京都は認めていることを確認されている。何故この断面図を避けるのか。

④外環計画が長い歴史のあるなかで、多くの東京都の担当者が携わったことで真実がどこかへ行ってしまったのか、現都職員は昭和 41 年に国・都職員が検討議論し計画決定した内容の把握が正確に引き継がれていないことか、また知識不足が現実ではないか。東京都の説明を聞いていると当時の資料が保管されていない状態でないかと疑いたくなる。保管されていても活用されていない。

地元住民は約 55 年間この外環計画のことで今も携わって精神的不安や迷惑を受けていることを忘れないで真剣に対応して頂きたい。

東京都が発行している平成 19・20 年の「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」の中で、昭和 41 年計画決定の断面図が誤って記載されていることを指摘した。なぜ都は誤った図面に拘るのか説明が一切ない。これは都が故意に外環の2について表現されたものと云われてもおかしくはない、広報する資料は決定し公表されたまま正確に記載するのがあたり前ではないか。

東京都は未だに訂正する旨の回答がない。真の考えがあるなら我々に説明すべきであり、誤りならば訂正すべきである。

4、東京外かく環状道路（関越～東名高速）の計画のたたき台について

話し合いの会での「計画のたたき台」についての議論は基本的には 2 つである。

①平成 13 年 4 月 13 日国・東京都は外環道路の都内区間（関越道～東名高速道区間約 16Km）を地下化して建設することを前提に各地区毎に説明会を開催した。

計画のたたき台案が提示された時の考え方は、昭和 41 年決定した計画（外環の 2 を含めた外環道路計画）全体を見直し再検討されたものであり、「沿道環境への影響を考慮し、現計画は地下構造に変更すること。現計画の自動車専用道路部と幹線道路部（ここで示している幹線道路とは外環の 2 のこと）を見直し広域機能を集約して全線地下構造の自動車専用道路とする。」

②見直し後、地上部の利用についてはそれぞれの地域の実情や、地域の意向等にあわせて検討するメニューを示した。地上部街路の道路を造る場合は今決定されている（昭和 41 年決定）の道路とは別もので新規の道路計画となる。

計画のたたき台は地上部街路ではなく地上部の利用と表現している。

＊検討メニューは四つ示された中で「住宅地域コミュニティを維持する場合で、現状の市街地を維持する」案が説明会で提起され、武蔵野市民からの質問に対して、この場合外環の 2 は廃止することが前提としてたたき台案の説明会の開催であると認識して質問を繰り返し続けて確認した。

外環ジャーナル 4 号にも同様な内容が記載されており、武蔵野市民は外環の 2 は廃止されたと読み取った。東京都は説明会で、多くの住民側から何度も「市街地を維持する案」について質問確認を受けたが何の異議も唱えず、私も 2 度都職員に、「地下化にしたら地上部は無くなるのか」質問をした、その答として「今の現状のままで結構です」との説明があった。その時点で外環の 2 は廃止になったと確信したことを覚えている。このことは計画のたたき台の説明会に参加された多くの住民も確認している。（説明会に参加した原・西村・城戸・糸井構成員も同じ認識）

＊この説明と答弁から自動車専用道路が地下方式に変更することは、当然国と都が話し合いを行い外環の 2 の取り扱いも廃止を前提に議論されて「計画のたたき台」を決めたものと考えてるのが普通ではないか。

＊外環の 2 の存在根拠は失われ、即刻廃止されるものと確信した。現実には自動車専用道路は大深度地下方式にて工事が開始されている。今、調布市での陥没事故に対する対策は地元住民の納得が得るまで行わなければならない。武蔵野市地域にも調布市の地盤と同様の地域があり不安だ。

＊PI 沿線協議会での東京都は「地上街路部分外環の 2」の取り扱いについて都市計画変更までに決めると提案しその約束をしたはずであったが、何故、沿線住民の声を聴かずに約束を破り反故にしたのか。東京都に対する不信が募る。外環本線の計画変更が決定した後、東京都が勝手な考えで住民に突然平成 17 年頃から地上部街路（外環の 2）の取り扱い方を発表し、今、約 6 年間（合計 24 回開催）武蔵野市での「話し合いの会」が続けられた。濱本は、話し合いの会で「今、東京都が提案している地上部街路は昭和 41 年に計画決定した都市計画幹線街路外郭環状線の 2 ではなく、新しい都市計画道路（街路）であるので、まず昭和 41 年決定の外環の 2 を廃止し改めて新しい道路として地上部街路として議論すべきだ」と提起した。東京都からは納得する反論はない。

最後に会の総括として私は誠に残念ながら東京都の考え方には全く納得できない。

外環計画決定地域の武蔵野市は多くの地元市民による努力の賜で閑静な住宅街が出来上がった。

この外環の 2 計画のために破壊されることは都市計画としてはやってはならないことであると思う。

我が国で本格的に道路建設に採用された PI 方式の総括としては残念ながら東京都側から PI 外環沿線会議を途中で辞めてしまったことである。

PI に関する我が国と仏国の根本的な違いは、仏国は道路計画についての PI は構想段階、計画段階、事業工事段階、完成後の共用段階まで関係職員は一貫して交代変更せず事業が完成する最後まで関係住民との対応に務める、不要の場合の決断は 5～6 年で決断する等は、真の PI の成果ではないか。

平成 11 年 6 月 26 日（仏国ナンテル市での交流会にて）私は我が国の建設省や東京都の職員も参加して交流・勉強会をしたが、日本らしい PI は本物だったのか疑問。本日参加されている東京都の職員諸君をはじめ、今後都市計画に携わる行政責任者の皆さんは真の PI を行っていただき、計画決定から事業終了まで一貫した職員による対応が可能な制度の導入を検討し実行して頂きたい。

改めて、外郭環状線幹線街路（外環の 2）は不要で廃止すべきである。

本「中間のまとめ」（記録版・概要版）が無事完成することを心から祈る。

2. 古谷 圭一[地域住民構成員(公募)]

話し合いの会を振り返って(古谷)

2025 年 1 月

0. 外環本線のトンネル工事については、東京都交通道路関係者にとっては、関東大震災来の東京交通網の最終目的である環状道路と放射道路網の完成に残された外環本線工事は、工学的にも極めて望ましい美的対象であることは、工学研究を生きてきた人間として極めて理解できる対象である。しかしながら、筆者が関心を持ってきた技術倫理学、環境倫理学の立場からは、極めて問題が多く、その手続きには、公正性に欠ける点が少なくないことが、この問題にかかわるようになってから筆者に意識されるようになった。外環計画の地上部街路問題については、計画線両側に既存の道路が存在し、秩序立った住宅街の住民を移動撤去して、全国でも有数のコミュニティ地区を破壊する危険性を無視して作られた計画を知りたいと思い、話し合いの会の参加を希望した。

1. 市内現場近くで住民に「ご迷惑をおかけしません」と約束した計画側の代表者である扇国土建設大臣と石原東京都知事のことだが、すっぽかされての武蔵野市における地上部道路計画に、最初は、その内容を知って、実態を知る興味で「話し合いの会」に応募したのが、その後、15 年以上もこれに係るようになった動機であった。その点では、あくまでも、計画側と住民側との中間の客観的立場が当初の私の立ち位置であった。

2. 会議が始まって驚いた。行政当局主催の会議であるのに、第二回会議では、第一回会議議事報告がない。議事録案が提出されていない。それを要求したら、次の会では、会議で論じられたテーマは羅列してあるが、その内容、決定した事項、引き続き論議すべき事項の記載がない。とてもまともな運営ではない。議事記録があいまいでは担当が 2,3 年で交代するお役所の仕事としては成り立たないはずなので、会議の進行は遅れるが、その記録提出と承認を要求した。結局は、最初の第十回会議ころまでは、このような会議の持ち方、その記録の方式が議論の中心話題となり、肝心の地上部街路の問題にはなかなかはいれない。他の構成員や傍聴者からも文句が出るようになった。結局、議事録は、録音された議事内容をそのまま文字化したものを議事録とすることということになった。その過程で何回も提出された事務局作成の議事要旨案、議事録案は、あまりに拙劣で、上司にあてて私が作成した議事録案を係官の教育のために送ったが、その意図まで誤解されて、提出資料として記録されたのが、話し合いの会資料 第 4-4-1 議事要旨である。その会の中でこの意味を説明して資料としての取り下げを要求したのが、議事録には書かれないままである。これはあくまでも、古谷が見本として係官に送った資料であって、ここに出すべきものではないはずである。

ところがその後の録音から再生された議事録原稿を見ると、誤植や意味不明のままの箇所がきわ

めて多いため承認されず、その後、再度送られてきた事務局訂正済みの校正原稿では、都関係者の項目は入念に校正がされているのに対して、住民発言は第三校正でも真っ赤になる。つまり、都は、住民の発言内容に対しての関心はないことがわかってしまった。同時に、必要事項が欠如した議事要旨に関しても問題にしたかったが、整った会議内容のまとめを教育されていない係官が相手では、審議そのものが遅れることを怖れて、議事録がしっかりしていればと、私はそのまま我慢することとした。

これが、後程になって困ったこととなった。すなわち、多くの口頭説明が画面を投影しながら説明される。その際の発言は、「これ」「それ」などの指示代名詞によって説明されるので、録音内容に従う議事録では、具体的に何を指すのか不明瞭となってしまった。これと同時に、頻繁に交代する都関係者の説明相互の間には、前任者の説明とは違う説明や、事実ではない説明などがそのまま記録公開されている。つまり、お役所のいうことはいつでも正しいとは限らず、平気で推測や、思いつきも入っている部内伝説の事実が記録されていることである。逆に考えるならば、行政側の発言のみが書かれ、住民側の発言に関心がない会議記事が交代時にそのまま受け継がれているのが、責任をもって受継いでいると称するこれまでの計画の中身である。幸い、多くの住民は議事録などには関心はなく、発言すれば、その場にいないお役所の上司にまで届いていると信じているのが通常である。これでは、いくら発言しても、2,3年で交代するお役人には通らない。つまり、PI 会議を開いて住民の声を聴いたからと言っても、聴いたという行為のみで、その内容、理由などの住民の声はいつまでも通らないはずであることがわかった。

以上の問題点は、すでに、「PI 沿線協議会 2 年間のまとめ」(2004 年)の p.3 に、「・行政側人事異動によって、混乱が生じた。・まだ必要性の議論をしている最中に、国と東京都から方針があたかも決定事項であるかのごとく発表される。」ことが述べられており、「聴く」かたちはとるが、実質の運営上は住民の意見の内容は無視される仕組みがここにあることがわかった。

3. 「中間まとめ」作業は、都の要求で、保存版は録音された発言記録による議事録からの抽出された文章のみで作成せよとのことで、まとめ及び説明を付けることが制約されたため、「中間まとめ」(保存版)の編集作業は膨大なものとならざるをえなかった。これに加えて、コロナ禍による休止、担当地域構成員及び家族の老齢化、担当係員の交替による不完全な事務受継ぎ、編集上の変更によって、作業が一層長引いた。それに反して、時間を制約された縮刷版の編集は、極端な短時間で、80 歳以上に老齢化したボランティア住民作業部員にとってはかなり肉体的に負担の大きいものだった。
4. 住民、コミュニティのこころに対する無関心(具体例 a. 計画側のパンフレットにおける関連事項の無記載 b. 議事録作成における住民発言内容についての質問討議の欠如、住民発言に対する校正段階の粗雑な処理、c. 住民との主張内容や宿題)は、編集作業の終わりまで続いた。報告書作成は都の仕事のはずであるのに、膨大な住民作業部員に対する編集実費(具体的には、資料作成費)は無視された。
5. 2,3 年で交代する担当係官、しかも、中には、受継ぎは事項名のみでその内容は書かない議事要旨による文書受継ぎのみの者もいた。そのため、幼いころ遊んだ伝言あそびそのもののよう偏った記録のみで受け継がれてきた事務局内の伝説化した計画内容と折衝経緯など、一方的な計画側のみの理解の押しつけがなされ、50 年以上一貫してこれに関わっている住民のメモや体験、専門的発言が無視された。これらは、第一回会議における趣旨説明の「住民の方々の意見を聴きたい」ではなく、「聴いたという事実の上に立った「都の計画についての必要性を聴かしめる」態度が、担当者が変わるたびに繰り返された。
6. 担当係官は、意思決定の十分な責任をもたず、その場に出てこない上司の判断を優先、忖度するため、住民が知りたい重要な課題の回答は、a. 時間稼ぎ答弁、b. 意図的外れ回答となって、住民はいつまでも満足できず、ある時、突然に、一方的回答が宣せられる。(都の構成員は、神主であって、幕の裏の神様のご託宣を述べるのみと、私は、会議中に繰り返し発言した) 従って、本来の計画側と住民側との「話し合い」は極めて困難であった。

7. 住民側は、記録の重要さの無知(記録作成、保存、継承の重要さ)、個人的立場の対応、専門性の欠如(住民構成員が専門家であっても計画側はそれを無視)、一方、計画側は、推定値データの下請け作業時のモデルの妥当性、前提、入力データの開示をせず、住民の要求する推定値の妥当性についての発言はなかった。
8. 計画ナシの場合のメリット、デメリットのアセスメント欠如(例えば、沿線コミュニティの代替機能の無関心など)、市民参画会議ガイドラインの述べる、経済性、透明性、公正性、合理性が無視されている。
9. 本線地下化との関係での予算評価および計画の B/C の不提示(地下化に伴う予算増加分の本計画予算との関係)、これは、国交省道路局の「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」(平成 17 年 9 月)にも強調されている部門のはずである。(計画段階であるので、その必要はないとの理由はアセスメントの合理性を無視するものである。実施段階に入っては司法的には、工事に追い付けない)
10. 近未来に予想される莫大な国家赤字額と温暖化により増加する災害対策予算、およびインフラ補修費の増加に対する予算配分の再検討の必要性が論じられない。
11. 以上をまとめて、気が付いたことがある。太平洋戦争時の日本軍参謀たちの取った態度である。責任を問われるのを恥じて、悪い情報を隠ぺいしたことである。ミッドウェー海戦は、開戦後わずか半年で起こった日本海軍の敗戦である。軍参謀たちは、これを押し隠して日本海軍の勝利と報道した。それ以降の事実隠蔽が、時代錯誤の世界最大最強の戦艦大和と武蔵のあっけない最後となり、敗戦につながった。住民の声を聴きたいとして開催された「話し合いの会」で話された「聴いてほしい」住民発言の内容は、本「中間まとめ」作成の作業中にも、事務局上司と一般に聴かせたくない内容に対する介入が絶えずあったことをここに記しておきたい。世界レベルを超える日本技術の粋であった計画立案時の巨大戦艦建造計画は、実際に完成した時点では、時代錯誤の計画であった。その過程での計画再検討の機会は、知らせたくない結果を隠ぺいし、「神さま」であった中間参謀たちの責任逃れの忖度の積み重ねによるものであった。東京都道路計画の最終の外郭環状道路網の完成は、まさに、時代遅れの戦艦大和建造計画ではあるまいか。
12. 「話し合いの会」では、その第 22 回会議においてようやく計画の必要性の説明と討議が終了した段階で、突如「中間まとめ」を行うために休止となった。これらに対する住民側の主張開示はまだ行われていない。つまり、「住民の意見を聴く」条件が延期され、今後の再開会議に本来の目的が延期されている状態のままである。しかしながら、本話し合いの会開始後 14 年以上も経過し、「中間まとめ」編集に携わった者以外は、その内容はすでに過去のものとなり、関連したものの多くはその内容も忘却されるほどの時間となっている。同時に、取り巻く社会状況も大きく変化して、多くの住民にとっては、これとは違った現在の近い将来においての状況判断を必要としている。計画側の説明のみで住民の声が聴かれないままに中断されている「話し合いの会」を再開して、本当に必要とされているはずの沿線住民の要望、主張を「聴く」ことは、可能であろうか。1. この会において説明された環境状況が当時とは大きく変化している、2. 当時、関心を有していた住民の多くは、物故あるいは忘却し、3. 編集作業の間に新しく移転してきた住民にとって、あらためて最初から行わなければならないほどに、時間的無意味となっているのではなかろうか。計画の内容に現在の住民の声を反映するためには、現在の状況に基づいた必要性を検討するための「視点」、「プロセス」、「メニュー」を説明することが必要である。つまり、現在の関係住民には会議の最初からの開催が必要である。本「中間まとめ」の意義は、計画の前提となる昭和 41 年以前からの計画側と住民側の経緯と、双方の了解点が、発言そのままに記載されていることである。これを無視しての今後の計画の進行は不毛な結果に陥ることを指摘しておきたい。
13. 中断以降、すでに 9 年にもなるので、その間の都計画担当者の 24 回の会議からの「住民から聴きたい」内容のまとめがなされてもよいはずであるが、いまだ行われていないようである。少なくとも、この会においてわかった計画のこれまでの経緯における武蔵野市及び住民の理解と計画側の理

解のずれの内容は、計画側でも重視すべきはすのものである。お役所の中の事務受け継ぎの実態に対する住民側の理解と対応も今後の課題である。とにかく、90才を越えても毎週の会議とそのため
の作業を続けられたことは幸せであった。

3. 中村 和子[地域住民構成員 コミュニティ協議会(本宿)]

話し合いの会に参加して 平成21年8月～平成27年12月

本宿コミュニティ協議会 中村和子
2020.10

私は、本宿コミセン代表として、泉構成員の後を受けて、平成24年第11回より参加しました。

平成23年3月に、東日本大震災が起これ、その年の5月に第8回「話し合いの会」が開催され、黒木構成員から、外環の経費を東日本大震災に充てるべき、また、この様な状況で「話し合いの会」を続けていいのか決を採ってほしいと提案した緊急動議は、傍聴の身でしたが、全くその通りだと思いました。当時、地域構成員のほとんどが緊急動議に賛成したにもかかわらず、東京都は最後まで議論することは、ありませんでした。

あの福島原発を巻き込んだ大震災の光景は、誰もが一生忘れることができず、今までの常識が覆され、物事の方法を変えていかなければならないと思いました。

「外環の2」に置き換えるとしたら、この様な閑静な住宅街を壊しコミュニティを破壊してまで新たな道路は必要ですか、新たな道路ではなく他の方法は、考えられないのですかと、都に聞きたいと思いました。

私は、毎回参加していて思うことは、将来的に考えてみても人口減少が起これ、車の保有台数も減少傾向にあります。新しい道路を作る必要性が、どこにあるのか都の話を聞いていても分かりませんでした。

閑静な住宅街を壊して、多額の財源をかけて、新しい道路を作るという、私には現実味のない計画に、頭の中で整理ができませんでした。

東京都の職員は、机上の空論のごとく決まりきったことを延々と説明していました。住民からすれば、何も無い原っぱのような広い土地に道路を通すことは理解できますが、この様な閑静な住宅街に一生住んでいられると思っていたところに、立ち退きをさせられ、地域を分断するような道路を作るということは、到底考えられませんでした。

外環の2は、高速道路の外環と整合を図るように計画され、高速道路の外環を収容する空間として幅員40mで一体的に計画されました。

外環の地下化に伴い、高速道路を収容する機能は不要となり、その時点で、外環の2は無くなって当然のはずです。

東京都は、昭和41年「幹線街路外郭環状線の2」ということで、別々に計画された路線なので、高速道路の外環を地下にしても、幹線街路としての都市計画道路ネットワーク機能は残る、との説明でした。

国は、高速道路の外環を大深度地下にした理由に、移転家屋数の減少、地域を分断しない、振動、騒音の減少を挙げています。

国は、「話し合いの会」でも、本宿小学校での外環の説明会でも、地上には「外環の2」の計画があるにもかかわらず平然と、この様な理由を挙げていました。

国と東京都の説明が矛盾していて理解できませんでした。

そもそも外環計画は、昭和 41 年（1966 年）に都市計画決定され、半世紀も経てば、時代も地域を取り巻く環境も様変わりしています。

このような閑静な住宅街に道路を通すことは、どう考えてみてもおかしいと思います。また、南町で言えば、緑豊かな大きな南町苗木畑公園があり、東町では、松籟公園、吉祥寺東緑地があります。このような緑豊かな公園は、憩いの場として、私たちの心を落ち着かせ、子供たちの遊び場でもあります。将来の子供たちに良い環境を残したいと思う事は、みんな一緒だと思います。もう一度原点に戻って考えてみる必要があるのではないのでしょうか。

そして、私はどうしても言っておきたいことがあります。平成 13 年（2001 年）に、当時の石原都知事と扇千景国土交通大臣の現地視察があり、「みなさん、大丈夫です。安心してください。」と言われました。私たち住民は、都知事の言葉で自動車専用部分が地下に変更になった時点で、地上部街路は、消滅したと地域の皆が思い、長く安心して暮らせるということで、地上部街路の関心が薄れた記憶があります。

話し合いの会を通して住民構成員は、外環計画は、自動車専用部分（嵩上げ式）と街路部分を含めて幅員 40m の計画であるので、自動車専用部分と街路部分は一体計画であり、自動車専用部分が地下に変更になった時点で、地上部街路はなくなったと主張しました。

住民は、この計画はダメージも大きく、都の説明も納得できるものではないので、地上部街路を廃止にして計画を白紙に戻して欲しい。道路を作りたいのであれば、新しい道路計画として新たに出して欲しいと要望しました。多額の資金をかけ、また、長年培ってきたコミュニティを壊してまで、この場所に必要な道路とは、とうてい思えませんでした。

外環の 2 を作らなくても、東急通りの立野町以北を整備したり、調布保谷線が出来たりと、概成道路の整備をすれば、ある程度、交通が賄えるのではないのでしょうか。

200 軒以上の住宅を立ち退きさせて道路を作るよりも、今ある道路、概成道路の整備の方が、はるかに経費も抑えられダメージも少ないのではないのでしょうか。会でも何度もこのような話がありましたが、東京都は、防災時の延焼遮断の為、都市計画道路のネットワークの一部であるとの説明でした。

外環計画の該当地域の住民の方々は、自動車専用高速道路が大深度地下になり、地上に影響がないと言われながらも、地上部街路の計画があるため建物の規制は、いまだに取り除かれなく、苦しい立場にいるのです。

本当は、国も都も大深度地下になった自動車専用高速道路で事故が起きた場合を想定して、地上を道路にしておきたいのでしょうか。疑ってしまいます。

「話し合いの会」は、外環の 2 の必要性の議論をすること無く 24 回で突然休止となり、「中間まとめ」を作成することになりました。

4. 原 利子[地域住民構成員 コミュニティ協議会(吉祥寺東)]

濱本さんが都の担当に「来年は作業部員みんな 80 を超えるぞ。死ぬぞ」と言ってから、6 年になる。頑張り抜かれた西村さんが亡くなったが、当事者であり、記録や資料に詳しい河和さんに加わっていただき、なんとかここまで漕ぎ着けたことは感慨深い。

私は、話し合いの会初期は傍聴席で、地域住民、都担当の意見を聞く立場におり、吉祥寺東コミュニティ協議会から出ていた井部文哉構成員が亡くなった後任として話し合いの会に参加することになった。のち、作業部会に参加した。

外郭環状線計画が発表された昭和 41 年に武蔵野市民となり、49 年、予定地に隣接する武蔵野市立本宿小学校の PTA 会員となる。53 年、建替え工事が終わった新体育館入り口に PTA と青少年問題協議会用の掲示板があり、そこには、PTA の「外環問題小委員会」の外環説明図や、関係のお知らせが掲

示されていた。環七の大気汚染や、環八雲、光化学スモッグなどが頻発した頃で、学校の隣に高速道路ができることへの不安は、保護者を通して外環予定地を通らない住民にも共有されていく。

計画当初はまだ町目別の町会が地域をまとめていたと思うが、武蔵野市は昭和46年2月の「武蔵野市長期計画」において、〈コミュニティを武蔵野市の市民生活の基礎単位〉とすることにした（親睦的存在として残っている町会、自治会はある）。コミュニティの範囲は町会に比べて広域化した。この新しいコミュニティ概念理解と、市民の暮らしに直結するコミュニティ協議会活動に市民は熱心に取り組んだ。行政も、市民施設、医療機関の配置その他、コミュニティ単位で考え配置するようになっている。

コミュニティ単位で考えることは、50年経って住民の身にしみついている。また、コミュニティ協議会の運営で議事の記録や広報も当然のこととされている。亡くなった、体系を示せと言った糸井氏、記録を大切にした西村氏、行政発言の論拠を問う井部氏も含め、今回の話し合いの会は、抽選で選ばれたのに論理的に考え発言する方が極めて多かった。

吉祥寺東コミュニティセンターは、外環予定地から1km西だが、東町全域の住民の問題としてコミュニティ協議会としても取り組み、運営委員会では毎月地域の問題として議題化され、情報はコミュニティニュースで全戸配布されている。直近の住民とは温度差があっても、この情報共有は、直近地域への影響だけでなく、つながる地域への影響を思い描くことを可能にしたと思う。また、行政がコミュニティを生活単位とすることで配置される教育、福祉施設の配置、災害対策、交通対策などが、住民が生活を考える反射的な基本姿勢になった。それが崩れることへの抵抗感は、外環に対する考察検討や、対応力を鍛えたと思う。

何故ここなのかは置くとして、何故この道が必要なのか、そもそもどんな説明がされたのか。それは、石原都知事が突然大深度地下化を発表しながらその理由の全体像や検討の過程など、聞いても聞いても納得のいかぬ説明しかないことへの住民構成員の繰り返しの問いかけとなる。地下化は地域住民にとって、当然地上部街路がなくなることだった。

その住民の自然な受け止めが何故通じないのか。濱本氏の繰り返しの主張を通して、「そうだよ、そこが変だ」と、自分のわからなさの訳を理解していく過程であったと思う。

まだそこまで話し合いが行き着いていないが、今後住民側から強い問いとして出されるのは、この武蔵野市のコミュニティ住民として暮らしを考えるのに、「外環の2」がどう影響するかになると思う。コミュニティは、災害時の逃げ道や救助も、火事や救急車の出入りも、大きな通りはないが、なんとかできるように考えてきた。それが外環の2で、特に福祉系の拠点施設が分断される。個々の住民の暮らしだけでなく、コミュニティとして対応される生活を再編成できるのか、今まで示された東京都の提案にはその視点がない。考えたことがあるのだろうか。

改めて、この50年の武蔵野市のコミュニティについて考える。他の依拠する生活単位はないのだが、この「話し合いの会」の経過を見ても、コミュニティ方式の武蔵野市でなかったら途中で力尽きていたかもしれないと思う。

病を抱え歳をとり、矢折れ、弾尽きた状態だが、何とか完璧ではなくとも記録の中間まとめを作るという役目を果たして安堵している。ありがとうございました。

住民構成委員 作業部会員 はらとしこ

武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会 事務局

(「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」中間まとめ編集会議 事務局)

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課 外かく環状道路担当

〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 都庁第二本庁舎11階南側
電話番号 03-5388-3279

東京都ホームページ 武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会
<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/gaikaku/gairo-musashino.htm>



