

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（概要版）

「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）」は、外環の地上部街路(外環の2)の必要性やあり方について、広く意見を聴く取組の一環として、東京都が、地域住民や武蔵野市、国土交通省の協力を得て、平成 21 年に設置したものです。

「話し合いの会」は、平成 21 年から平成 27 年まで 24 回開催され、多くの意見が出されましたが、長期化したため、一旦休止し、「中間まとめ」を行うこととしました。

「中間まとめ」にあたっては、東京都を事務局として「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、令和7年9月に「中間まとめ(記録版)」を作成しました。

中間まとめ(記録版)は「話し合いの会」の配布資料や録音による議事録を基に、主な意見や質問、回答や図表を抽出し、項目別に整理し、必要に応じ一部削除・補足を行いました。

この冊子は、「中間まとめ(記録版)」を基に、市民等の皆様に「話し合いの会」における地域住民・行政の意見・説明等をわかりやすくお伝えするために取りまとめたものです。

武蔵野市における「地上部街路に関する必要性（影響）データ」についての話し合いは、まだ、十分になされていません。暮らしに直結する外環の整備効果（メリット/デメリット）についての議論は、今後の話し合いの課題です。

令和8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

目 次

第1章 外環の地上部街路（外環の2）と話し合いの会	
1-1. 外環の地上部街路（外環の2）	1
1-2. 外環の地上部街路（外環の2）の主な経緯—武蔵野市の区間を中心として—	2
1-3. 話し合いの会設置の経緯	4
第2章 「話し合いの会」の概要	
2-1. 「話し合いの会」の設置要綱	5
2-2. 「話し合いの会」の現在	5
第3章 地域住民構成員の主な意見と行政側の説明	
3-1. 主な出来事（昭和41年～平成16年）	6
3-2. 主な出来事（平成17年～平成27年）	14
3-3. 東京都の提出資料に対する指摘	22
3-4. 地域住民構成員の意見（総括）	23
3-5. 傍聴者の意見	25
参考1 「話し合いの会」の開催経過と記録版第7章の案内	27
参考2 議事録及び資料	28
参考3 中間まとめ（記録版・概要版）の備付先	29

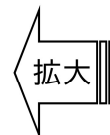
第1章 外環の地上部街路（外環の2）と話し合いの会

1-1. 外環の地上部街路（外環の2）

- ①外環の地上部街路（外環の2）※1は、昭和41年7月に、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、幅員40m（標準）で都市計画決定され、都内の都市計画道路網に追加となりました。
※1 都市計画道路としての名称：東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2
- ②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（9頁参照）され、中央に高架構造の外環本線※2の収容空間を確保した、外環本線の関連街路です。
※2 都市計画道路としての名称：東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線
- ③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、昭和61年に、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、外環本線両側に設置される環境施設帯内のサービス道路としました。
- ④平成19年には、外環本線について、関越道から東名高速までの区間の都市計画を幅員23mの嵩上式（高架方式）から幅員40m（6車線）の地下方式に変更しました。これにより、外環の地上部街路（外環の2）については、外環本線の収容空間としての機能が不要となりました。
- ⑤外環の地上部街路（外環の2）の練馬区の区間については、広く意見を聴きながら、その必要性やあり方について検討を進め、平成26年に幅員を減少（40m⇒22m）するとともに、交通広場を設置する都市計画変更を行い、現在、一部の区間で事業中です。
- ⑥外環の地上部街路（外環の2）の杉並区・武蔵野市・三鷹市の区間については、現在、昭和41年に決定した都市計画のまま、その必要性やあり方について、東京都が、住民の意見を聴きながら検討を進めています。



【武蔵野市区間】



【外環の2位置図】

1-2. 外環の地上部街路（外環の2）の主な経緯 - 武蔵野市の区間を中心として -

【年月】	【主な出来事】	【主体等】	【公表資料の位置づけ等】	【検討の視点】	
平成17年以前	S41.7	外環の地上部街路（外環の2）を都市計画決定	・建設相		
	S45.10	外環（東京都区間）について参議院建設委員会での発言	・建設相		
	H12.4	外環（東京都区間）に関する話し合いを開始	・建設省 ・東京都		
	H13.4	東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台※1～幅広い議論のために～	公表 ・関東地整 ・東京都	・外環本線について、地下構造のイメージを提示※8 ・地上部の利用について、検討するためのメニューを提示※8	・原点に立ち戻って、計画策定の初期段階から検討する
	H13.5	外環（東京都区間）について参議院国土交通委員会での発言	・国交相		30年以上計画が放置され、 ・原点に立ち戻って、話し
	H14.11	東京環状道路有識者委員会※2最終提言	公表 ・有識者※5	・公正中立な立場から、PI※3の評価と今後の外環計画の進め方について提言	
	H15.3	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※1	公表 ・国交省 ・東京都	・沿線自治体との意見交換等を踏まえ、外環本線の大深度地下の活用等についての方針を提示※8	
H16.10	PI外環沿線協議会※4 2年間のとりまとめ	公表 ・協議会※6	・協議会での議論で共通の認識として得られた事柄や今後の課題について公表		
平成17年以降	H17.1	外環の地上部の街路について※1	公表 ・東京都	・外環本線を地下化した場合の地上部の取扱いに関する基本的な考え方を提示※8	
	H17.9	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※1 -計画の具体化に向けて-	公表 ・国交省 ・東京都	・外環本線の大深度地下の活用等の計画の具体化に向けた考え方を提示※8	
	H19.1	東京都市計画道路の変更に 関する市長意見	・市長※7		
	H19.4	外環本線の都市計画変更	・都知事	「嵩上式（高架方式）」から「地下方式」に変更	外環の地上部街路
	H20.3	外環の地上部の街路について 検討の進め方※1	公表 ・東京都	・外環の地上部街路（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とりまとめていくための検討の視点と検討のプロセスを提示※8	・検討の視点 必要性やあり方を検討する4つの視点 ①環境 ②防災 ③交通 ④暮らし
	H21.3	対応の方針（素案）に対する 要望書	・市長※7		
	H21.4	東京外かく環状道路（関越道～東名高速間） 対応の方針※1	公表 ・東京都	・外環（東京都区間）について、地域ごとに今後検討していく課題と対応の方針などを提示※8	
H21.8	「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			必要性を検討するための	
H26.11	外環の地上部街路（外環の2） 練馬区間の都市計画変更	・都知事	・幅員を「40m」から「22m」に変更 ・交通広場の設置	「環境、防災、交通、暮	
H27.12	「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、休止し、 それまでの議事録等を取りまとめた「中間まとめ」の作成決定				
R7.9	「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	公表			

引き続き

※1 行政としての方針や考え方 ※2 公正中立な立場から、PIプロセスについて審議、評価、助言する第三者機関
 ※4 PI方式で話し合うことを目的に、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た協議会
 ※8 提示については法的に決定したものではない ※9 国土交通省と東京都が武蔵野市と協力して、地域の課題を整理し、その対応

【検討過程・発言内容】

【検討のメニュー等の提示】※8

【武蔵野市の動き】

幹線街路 幅員 40m 外環本線の収容空間を確保

【S42. 6】
武蔵野市議会「外環道路反対特別委員会」設置

・「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」

・凍結問題の解決を図るため、国、東京都、地元自治体及び住民との話し合いを開始

・皆様のご意見をお聞きし、計画づくりに反映させていく

◆地上部の利用に係る検討メニュー
①公園や歩行空間を整備 ②バス路線など公共交通を整備
③幹線道路を整備 ④住宅・地域コミュニティを維持

地元の皆様にご不便をおかけしたことは大変遺憾合いの場を設置したい

・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

・地元で地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間でも、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していく

【H15. 9】
武蔵野市議会「外環道路特別委員会」設置

・外環本線の議論が集約された段階で外環の地上部街路（外環の2）の議論を行う

・地上部の取扱いについて、今後、皆さんの意見を聴きながら具体的な検討を進めていく

◆外環ノ2 今後の検討
①都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備
②都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備
③代替機能を確保して「外環の2」の都市計画を廃止

【H17. 1】
PI 外環沿線会議設置

・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

・「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、整備の必要性を認識していない

（外環の2）幹線街路 幅員 40m 附属街路の廃止 外環本線の収容空間の機能が不要！

【H19. 10】
PI 外環沿線会議（第26回）以後中止

・検討のプロセス
必要性を検討するためのデータ 公表 → 地元との話し合い → 地上部街路のあり方（複数案） 公表
→ 地元との話し合い → 意見に対する都の見解 公表 → 都市計画に関する都の方針 公表

【H20. 10、11、12】
武蔵野市外環市民参画（地域PI）検討会開催 ※9

・外環本線とは別に、外環の地上部街路（外環の2）に関する話し合いの場を新たに設け、地元のみならずとの話し合いを行う

・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、適切に対応すること

データ（武蔵野市版） 公表
らしの4つの視点で地域の現状・課題、整備効果、整備に伴う影響を整理

検 討

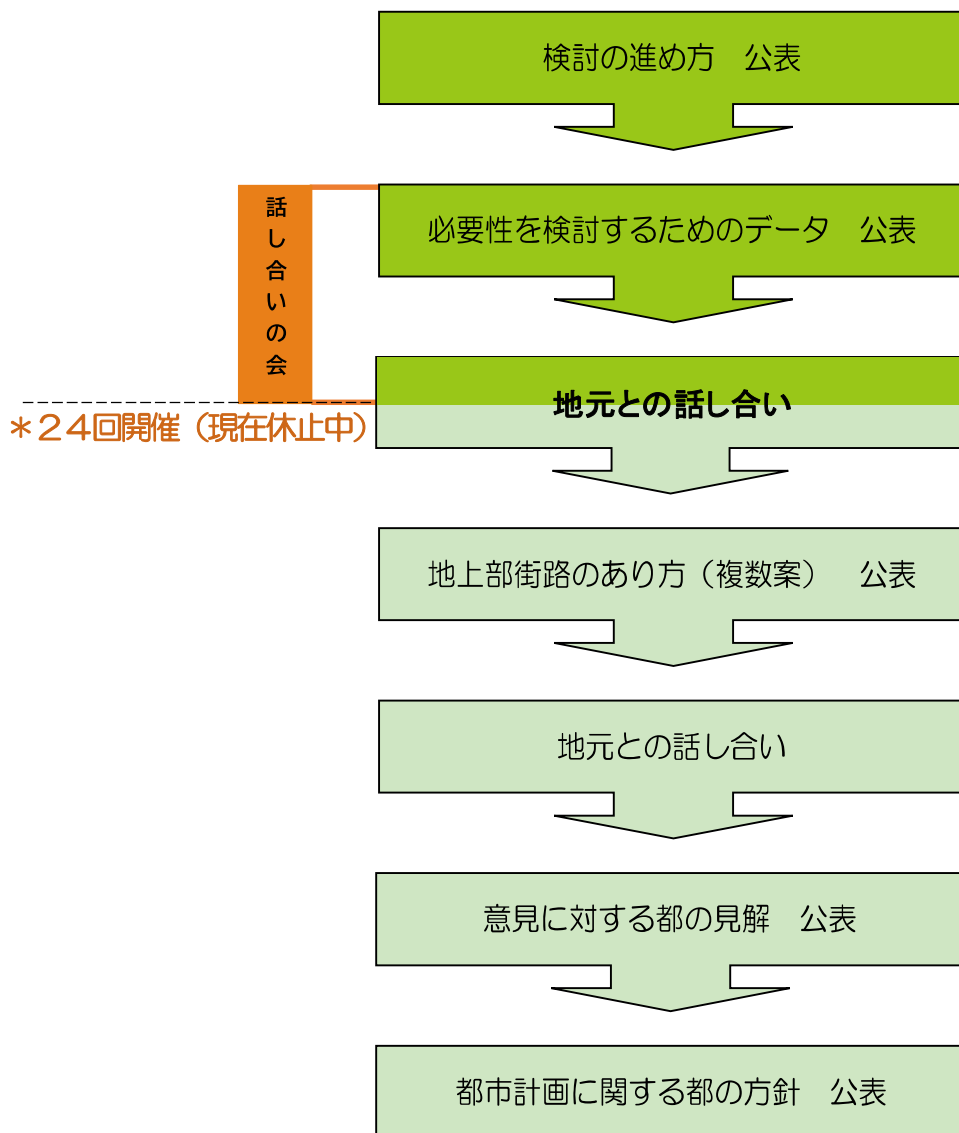
※3 パブリックインボルブメント：地域住民等に情報を提供した上、幅広く意見を聴き、政策や計画の立案に反映する方式（住民参画）
※5 東京環状道路有識者委員会 ※6 PI外環沿線協議会（平成14年6月設立（全42回）） ※7 武蔵野市長の方針をまとめるにあたり、地域のみなさんの意見や考え方を取り入れるために開催した地域課題検討会

1-3. 話し合いの会設置の経緯

【検討のプロセス】

東京都都市整備局は、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したことを踏まえて、外環の地上部街路について、検討のプロセス等を明らかにするため、「検討の進め方」を公表し、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この道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、都市計画に関する都の方針をとりまとめていくこととしています。

その一環として、地域住民の意見を聴くため、東京都は国土交通省や武蔵野市の協力を得て、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、「話し合いの会」という。）を設置しています（現在は休止中）。



【「外環の地上部街路の街路について 検討の進め方」（平成20年3月・東京都都市整備局）より作成】

第2章 「話し合いの会」の概要

2-1. 「話し合いの会」の設置要綱

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、PI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）
 - ③PI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。

2-2. 「話し合いの会」の現在

「話し合いの会」は、平成21年から27年までの6年間で、24回開催され多くの意見が出されましたが、長期化したため、一旦休止し、「中間まとめ」を行うこととしました。「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しました。

また、「話し合いの会」の議事が膨大であったことから、「中間まとめ」は、「記録版」と、広く市民等に「話し合いの会」における議論の内容をお知らせするための「概要版」の2つを作成しました。（本冊子は「概要版」です。）「記録版」・「概要版」は各コミュニティセンターなどに備え付けるとともに、東京都と武蔵野市のホームページに掲載しています。備付場所やホームページのアドレスについては、29頁を参照ください。

「中間まとめ」の作成には、平成27年度から令和7年度までの約10年間で要しました。この理由は、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等です。

第3章 地域住民構成員の主な意見と行政側の説明

地域住民構成員は、都の説明のすべてに納得しているわけではありません。

3-1. 主な出来事（昭和41年～平成16年）

外環の地上部街路（外環の2）に関係する昭和41年から平成16年までの出来事と、それに対する地域住民構成員の主な意見等を以下に整理しました。（なお、意見を補足する情報を【参考】として、加筆しています）

（1）都市計画決定【昭和41年7月】

【参考】外環の2に関する都市計画審議会の経緯（記録版7-1-7～9参考2）

■地域住民構成員の主な意見

○外環の2は、昭和41年の都市計画地方審議会の議事録を見ると、以下の【参考】に記載された内容のみでなにも議論されていないため、今更、議論するのは不思議に思う。（記録版7-1,8）

【参考】都市計画地方審議会における外環の地上部街路（外環の2）の議事録
「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」

○昭和41年外環道路計画決定以後、外環計画は、外環本線と外環の2を合わせて一体として計画されたものと、国・東京都・武蔵野市は認識し住民に説明してきた。（記録版7-1,40・45・109、7-2,59）

しかし、今になって、東京都は、なぜ、外環本線と外環の2を別の計画と主張するのか。それならば、外環の2は、「外環」の名称を使用せずに、他の都市計画道路名称にすべきではなかったのか。（記録版7-1,20・40・45・109）

○昭和53年に、武蔵野市の住民が都庁で外環の都市計画について、その名前と内容の指導を受けた際、都の職員（係長）は、「外郭環状線・幅員40m」と説明した。これまで外環計画・幅員40mとして質問・要望書を出しているが、それに対して何も言われたことはない。しかし、「話し合いの会」で、都の職員は、「外郭環状線の2」と説明することが正しいと訂正した。都の説明は、その時々によって変わってよいのか。（記録版7-1,75・76・77・81・82）

○昭和53年に受けた指導について、＜当時の＞担当者は間違っていたとの言い方ですが、昭和41年計画決定の後と昭和53年に私の聞いた内容とは全く同じだと思う。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。私は指導された係長は間違っているとは思わない。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。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も認めてもらえばよい。東京都は昔の説明は誤りで悪く、今は正しいと云う言い方は、先輩方に対して大変失礼なことです。（記録版7-1,79・81・82）

○「話し合いの会」では、東京都が長い間、外環本線と外環の2を一体計画と認めず（担当者の交代、外環の2に対する認識不足）、その行為は会の進行を妨げていた。（記録版7-1,39）

【参考】都市計画道路の名称（法律上は、外環本線と外環の2は、別路線として決定）

外環本線：東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線

外環の2：東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2

■武蔵野市の説明

○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ました。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してきた経緯はあるというふうに認識しています。（記録版7-1,31）

■武蔵野市の説明

○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ます。(記録版 7-1,44)

■東京都の説明

○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。(記録版 7-1,43)
○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、<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、<外環の2は>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。(記録版 7-1,19)

(2) 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11月)の現地視察

■地域住民構成員の主な意見

○国土交通大臣、都知事が、現地視察した際に、住民に「地下化にするから安心」と発言があった。(記録版 7-2,49・50)

(3) 知事定例記者会見(平成18年4月・平成23年12月・平成24年3月)

■地域住民構成員の主な意見

○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。(記録版 7-2,40)
○最高意思決定者の石原都知事は外環の2の計画について全く知らなかったという記事が出た。(記録版 7-2,131)
○知事がはっきり言った言葉に対して、ただ「知っている」というだけでは説明にならない。発せられた言葉はみんな聞いている。(記録版 7-2,132)
○平成24(記録版15年訂正)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。

【参考】 「石原知事定例記者会見 平成24(2012)年3月16日」

【知事】(中略)それから、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(外環ノ2))とい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、それに付随した道路の整備というのは、都市工学をやったら、当然必要になってくるし、一部の人たちにご迷惑がかかるかもしれないけど、それはそれなりの代償で措置をしますけれど。地上に2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。ぜひ必要ならつくらなくちゃいけませんよ。ただ、呼称を二環とか、そういう言われ方をすると、外環2本つくるみたいなイメージになります。そんなばかなことはしないわけですから。

○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。(記録版 7-2,156)

■東京都の説明

○外環の地上部街路(外環の2)の検討については、知事に報告等を行っています。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ということはありません。(記録版 7-2,133)

(4) 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4月 国土交通省関東地方整備局・東京都都市計画局]

■ 地域住民構成員の主な意見

以下、「計画のたたき台」より、地域住民構成員の主な意見に係わる部分を抜粋（必要な注釈を赤字で追記）

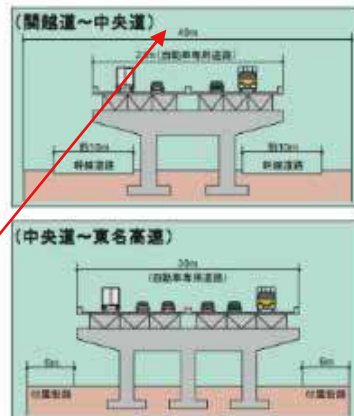
構造について

● 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。

地下構造



現在(昭和41年決定)の都市計画



計画のたたき台の図に外環の2とは書いていない。

地上部の利用について(検討するためのメニュー)

公園や
歩行空間を
整備する場合



公園や歩道など、
安全で緑豊かな
公共空間を整備します

バス路線など
公共交通を
整備する場合



バスなど公共交通
サービスの充実を
図ります

幹線道路を
整備する場合



緑地を備えた便利な
道路を整備します

住宅・地域コミュニティを維持する場合

住宅などに利用することができます



現状の市街地を維持することができます



※開削ボックス構造の場合、移転が必要です。

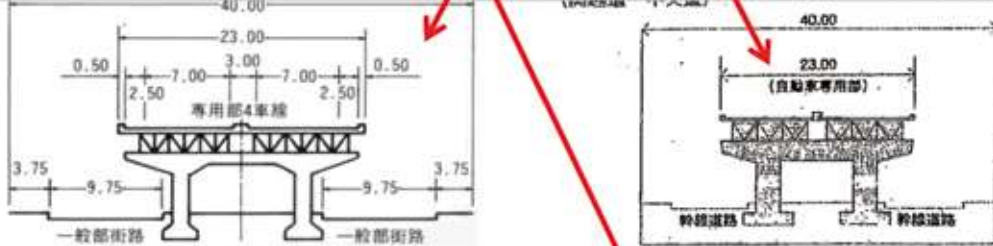
住民構成員 提示資料（記録版 7章 参考 4）

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（法的には 2 つのものを一体として決定されたのではないか）
- 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

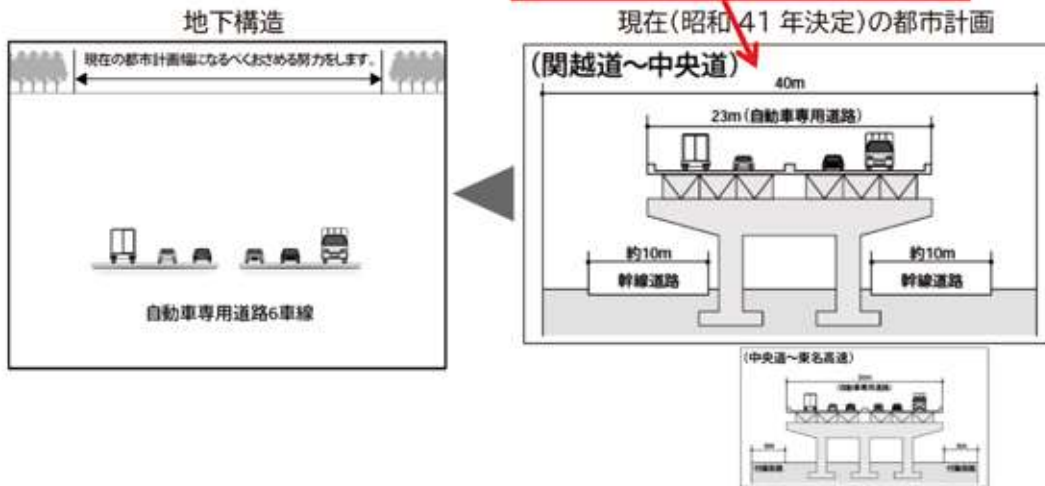
昭和 41 年都市計画決定の道路構造図 現在都市計画決定されている標準的な構造



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）

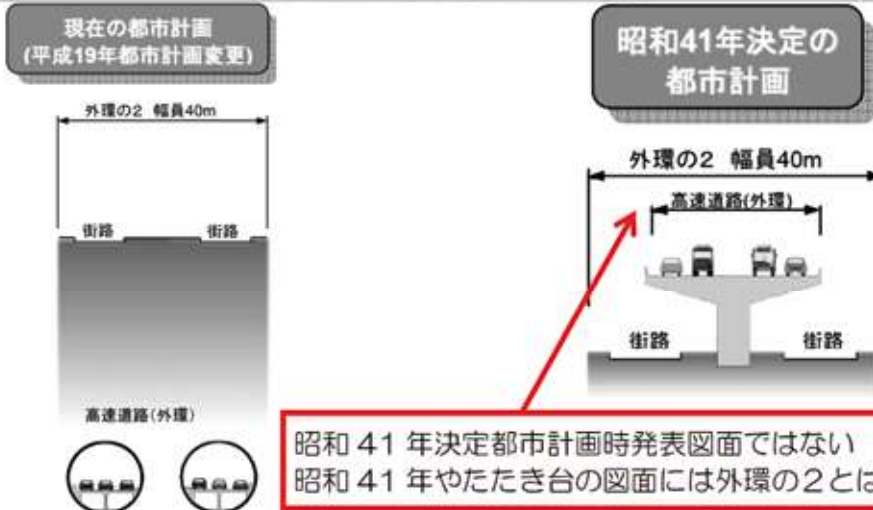
構造について

- 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。



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）



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。

○住民は、昭和41年の都市計画決定後、国や都から、「自動車専用道路（高架構造）」と、中央にその自動車専用道路を収容し両側に幹線道路を配置した「外環の2」について、一体として「外環計画は40m」だと説明を受けてきた。（記録版7-1,21・22・23・29・30・85・87・90・105・106）

その後、「計画のたたき台」（平成13年）で、外環計画の地下化が出された際、以下の説明等により、「自動車専用道路」と「外環の2」は一体として地下になったことから、「外環の2」は、破棄されたと認識していた。そのため、今、話し合いをする理由がわからない。（記録版7-1,112）

- ・構造について、自動車専用道路と幹線道路（外環の2）の広域機能を集約し、全線地下構造の自動車専用道路にすると説明されたこと（8頁上図）（記録版7-1,101・103・112、7-2,55）
- ・地上部の利用について、4つの検討メニューが示され、その一つに、住宅・地域コミュニティを維持する場合を提示していること（8頁最下図）（記録版7-1,105・106・112、7-2,29、7-4,124）
- ・外環ジャーナル4号に「たたき台」の説明が載っている。『【参考】「外環ジャーナルNo.4」より当該箇所を抜粋参照』これにより、武蔵野市（住民）は、廃止してもいいと読み取っていた。（記録版7-1,103）

【参考】「外環ジャーナルNo.4」より当該箇所を抜粋

四 地上部の利用について

それぞれの地域の実状や、地域の意向等にあわせて検討するためにメニューを示します。

五 環境について

現計画の高架構造を地下構造に変更することで、当初懸念された騒音、振動、排出ガス、地域分断等の諸課題は大部分が解決できると考えられます。

- ・「計画のたたき台」の説明会で、外環本線の地下化は、極力地上部への影響を考慮した案と説明があったこと（記録版1-1）
- ・「計画のたたき台」の説明会で、地域住民が、何度も「外環本線が地下化した場合、地上部は現状のままですか？」と質問したことに対し、国と都が「地上部は現状のまま」と回答したこと（記録版7-1,109・111・112）
- ・「計画のたたき台」は、昭和41年に都市計画決定された外環の2を含めた外環計画が、それ以前の原点に立ち戻って、全て見直され再検討されたものとして示されたものであること
『【参考】「計画のたたき台」平成13年4月「はじめに」から抜粋参照』

【参考】「計画のたたき台」平成13年4月「はじめに」から抜粋

国土交通省と東京都は東京外かく環状道路（関越道～東名高速間、約16km）について、原点に立ち戻って、計画策定の初期段階から皆さんのご意見をお聞きし、計画づくりに反映させていく「新しい検討方法」で検討します。

現在の計画は、都市計画決定後35年が経過し、その後の社会状況、地域の状況、土木技術力などが大きく変化していることから計画を見直すことが必要です。

○都市計画変更はこの「たたき台」が基本になっている。PI外環沿線協議会は「たたき台」の議論から入った。地上部街路についてはたたき台では、4つの項目（8頁参照）が示された。（記録版7-1,114）

○外環本線は、外環の地上部街路（外環の2）がある関越道～中央道までが4車線、中央道～東名高速までが6車線であったが、外環本線が地下になると、関越道～中央道も6車線となっている。そのため、外環の地上部街路（外環の2）は、付属街路や区画街路と同じ扱いになって良いはずである。（記録版7-2,110・111・113）

- 昭和 41 年の都市計画決定時に東京都が、住民に提示している断面図（9頁上段左図）について、東京都が保管していないと回答している。それは計画決定しているものであり得ない。（記録版 7-1,49・51）
- 昭和 41 年の都市計画の内容について、平成 17 年・20年の「外環の地上部の街路について（東京都都市整備局）」で、「高速道路（外環）」と「外環ノ2」の2つの道路があると、これまでとは異なる断面図が示された（9頁下段右図）（記録版 7-1,48・60・63）
なぜ、このような違う断面図を使用したのか。住民にとっては迷惑な話で、平成 17 年・20年に示された断面図は直ちに取下げるべきである。（記録版 7-1,66・70・73,107、7-2,27）

■東京都の説明

- 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。（記録版 7-1,33）
- 外環の2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、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。（記録版 7-1,37）
- 「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。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や地元の意向を踏まえるべきという意見も踏まえ、検討のプロセスを明らかにして臨んでいる流れの中で話し合いの会をしているという認識です。（記録版 7-1,115）
- 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。（記録版 7-1,113）
- 「計画のたたき台」では、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。（記録版 7-1,113）
- 外環本線は、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）から地下式に都市計画変更しました。（記録版 7-7,20）
- 〈外環の2は、〉法的には、幹線道路の位置付けです。機能は、区画街路までいくと思っていまませんが、当時の考え方よりは、もう少し地域に根差したような道路になると思います。そこについてはこの話し合いの中で検討していきたいと考えています。（記録版 7-2,114）
- 説明会などでは、断面図を付けて説明していますが、都市計画では断面図は定めないので、法定図書として都市計画決定された断面図はありません。昭和 41 年の断面図を現時点で都は保管しておらず、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。（記録版 7-1,50・67・71）
- 平成 17 年のパンフレットは、確かに図面が変わっていますが、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の幅員を、正しく表記しています。（記録版 7-1,62）

【参考】「最終提言」より抜粋

4. 配慮すべき事項と今後の方向性について

(中略)

【インターチェンジと上部利用】

- 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。

(中略)

- 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。

■ 地域住民構成員の主な意見

- 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。（記録版 7-1,116）
- それにも関わらず、外環本線の都市計画変更（高架方式から地下方式への変更）時に、外環の2について議論されなかったことはおかしい。
- 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」ことであった。（記録版 7-1,117）

■ 東京都の説明

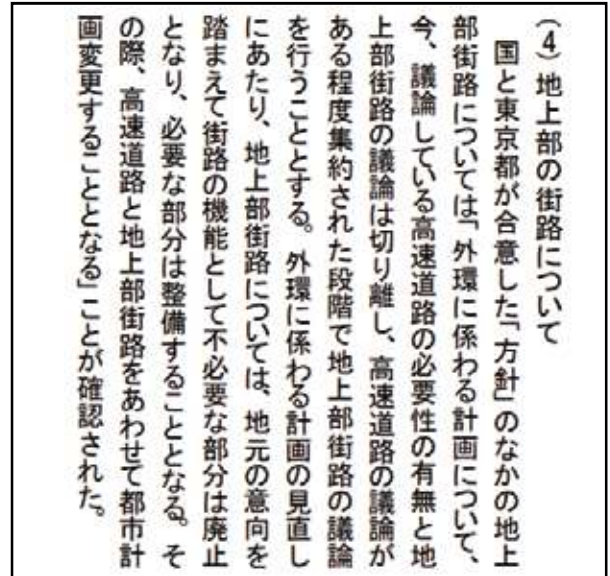
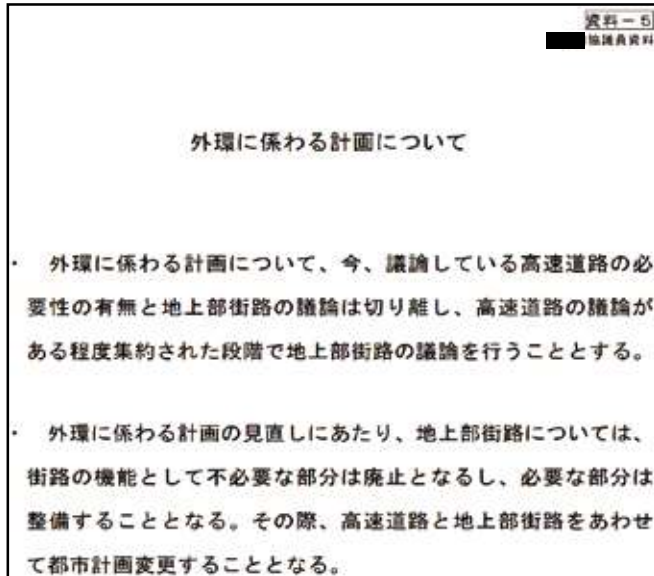
- 外環の2の取り扱いについては、「東京都環状道路有識者委員会」において、「地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に具体的な検討を進めるべきである」との最終提言があったことや、沿線区市からは、「外環の2については拙速に結論を出すものではなく、地上部の地下化とは別に検討すべき」との意見があったことから、外環本線の地下化の時点では、外環の2の都市計画を変更しませんでした。こうした経緯を踏まえ、東京都は、平成 20 年に外環の2について検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、「外環の地上部の街路について 検討の進め方」のパンフレットを公表しました。現在、「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。（記録版 7-1,121）
- 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。（記録版 7-1,118・参考9）

(6) 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]

PI 外環沿線協議会は平成 14 年 6 月に設立され、全 42 回開催の後、平成 15 年 6 月に中間まとめを公表し、平成 16 年 10 月に 2 年間のとりまとめを公表しました。

【参考】「第 19 回 PI 外環沿線協議会資料-5 (平成 15 年 5 月)」より抜粋

【参考】「外環ジャーナル第 12 号 PI 外環沿線協議会中間とりまとめ (平成 15 年 6 月)」より抜粋



資料 - 5 は、第 19 回 PI 外環沿線協議会において、都の部長から提出され、確認された事項です。これについては、PI 外環沿線協議会の中間とりまとめにおいても確認されており、その中では、地元の意向を踏まえることを加えて、確認されています。(PI 方式、PI 外環沿線協議会については、2 頁年表※ 4・6 参照)

■ 地域住民構成員の主な意見

- 外環本線と外環の 2 の取り扱いについて、PI 外環沿線協議会や PI 沿線会議で議論されたが、今、東京都はどのような認識を持っているのか。(記録版 7-1,119)
- 「PI 外環沿線協議会 2 年間のまとめ」における都の説明(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)を全く無視した、地表面の改変を前提とする「外環の地上部の街路について 検討の進め方」の「代替機能を確保して都市計画を廃止」(14 頁参照)は、これまでの PI を無視している。(記録版 7-1,122)
- 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いとのことで参加した。その時の約束では、地下方式の計画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、議論が途中で打ち切られて、PI 委員に十分納得のできる説明も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。(記録版 7-1,105・7-2,71)
- 「外環の地上部街路(外環の 2)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」と記載があり、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、住民の相談なしに、廃止がすっかり消えている。(記録版 7-1,123)

■ 東京都の説明

- 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います。(記録版 7-1,121)

3-2. 主な出来事（平成 17 年～平成 27 年）

外環の地上部街路（外環の2）に関する平成 17 年以降の出来事と、それに対する地域住民構成員の主な意見等を以下に整理しました。

（1）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]

【参考】「外環の地上部の街路について」より抜粋（記録版 7-2-2 参考 12）

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。

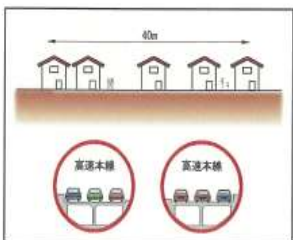
●今後の検討



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

■「附属街路」

●基本的な考え方

- ・高速道路の外環の地下化に伴い、附属街路は機能として不要なため原則廃止となります。
- ・ジャンクション・インターチェンジ部など地上に道路構造物ができる場所では、宅地からの出入を確保するため道路を配置します。

●今後の検討

- ・高速道路の地下化、附属街路の廃止を受け、まちづくりの視点から地上部の取扱いについて検討する必要があります。

■地域住民構成員の主な意見

- 都市計画変更は「たたき台」が基本になっている。PI 外環沿線協議会は「たたき台」の議論から入った。地上部街路についてはたたき台では、4つの項目（8頁参照）が示されたが、平成17年・20年では3つの案（14頁参照）しかない。一番大事なことを消すのは非常に姑息である。（記録版 7-1,114）
- 外環の2について、今後の検討として示された3つの案は、法律上の根拠がなく、認められない。必要性を検討するならば、廃止を含めて、白紙から検討すべき。（記録版 7-2,2・3・8・10・11・23）
- 3つの案の一つに、「代替機能を確保して廃止」とあるが、代替機能の有無に関わらず、以下の理由により、無条件廃止の案があるべき。（記録版 7-2,4・11・15）
 - ・平成13年4月に、国・都が出した「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台 一幅広い議論のためにー」では、「住宅・地域コミュニティを維持する場合」（8頁最下図）の案があり、現在も、生きているため。（記録版 7-2,29）
 - ・住民・武蔵野市は、3案のほか「廃止」という第4案の選択肢も含め議論することが前提であると確認したため。（記録版 7-2,33・162・163）
- 都が提案している代替機能（上記抜粋 一番下の図の説明）とは何かを明確にして欲しいと、何度も要求しているが、まだ、都から回答がない。（記録版 7-2,34・35・38）
- 外環の2が、都市計画道路ネットワークの一部と言っているが、東八道路以南の付属街路を廃止するならば、ネットワークの考えは潰れている。（記録版 7-2,102・103・105・108）

■東京都の説明

- 「外環の地上部の街路について（平成17年度）」では、ある程度論点を絞るため、三つの基軸を示しました。廃止がなくなったわけではありません。（記録版 7-2,31・32）
- 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、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、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、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できるか、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、等を解決するための、外環の2以外の方策が代替機能であると考えています。（記録版 7-2,36）
- 昭和41年当時は、外環本線は高架で、外環の2と付属街路は地上部に計画されました。東八道路より南側の付属街路は、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。（記録版 7-2,104）
- 東八道路よりも北側は、都市計画道路ネットワークの一部として位置づけられ、東八道路より南側は、付属街路という位置づけとなっています。（記録版 7-2,109）

(2) 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]

【参考】『「外環の地上部の街路について 検討の進め方」の「はじめに」』より抜粋

～「検討の進め方」パンフレットについて～

昭和41年、高速道路の外環とともに、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「外環ノ2」という地上部の街路の都市計画を決定しています。

平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更したことを踏まえて、今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この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、都市計画に関する都の方針をとりまとめていきます。

このパンフレットは、検討の視点と検討のプロセスをとりまとめたものです。



■地域住民構成員の主な意見

- 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進めていきたい。(記録版 7-2,120)
- 昭和40年代の社会構造と今の社会構造は、180度違っては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、何故ここにつくることが必要なのかを説明する必要がある。(記録版 7-2,121)
- 外環の2の位置で、地上部の道路の必要性を検討したいのであれば、まず外環の2を廃止してから、新たな道路計画として検討すべき。(記録版 7-2,128、7-3,15)
- 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いうということでは、〈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すると、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。(記録版 7-2,113)

■東京都の説明

- 〈外環の2の〉必要性については、いろいろな形で議論をさせていただきたいですが、これにあたっては、現時点での必要性というものを主体にして、必要な資料等を作成していきながら、意見交換できればと思っています。(記録版 7-2,122)
- 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。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市計画審議会の議を経て決めていくこととなります。現時点で外環の2は、必要性・あり方等について議論頂くところで、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ません。(記録版 7-2,18・22)

- 〈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きます。(記録版 7-2,190)
- 〈外環の2は、〉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ます。法的には、幹線道路の位置付けです。機能は、区画街路までいくと思っていまませんが、当時の考え方よりは、もう少し地域に根差したような道路になると思います。そこについてはこの話し合いの中で検討していきたいと考えています。(記録版 7-2,107・114)

(3)「話し合いの会」の運営 [平成 21 年 8 月～ 東京都都市整備局]

■地域住民構成員の主な意見

- 司会者は、議長の役割であるため、都や武蔵野市の出身者〈行政〉ではなく、地域住民から選ぶべき。(記録版 7-6,1)
- 議事要旨だけでは、意見のニュアンスや実際の経過および結論とその理由が伝わらないため、発言をそのまま記録した議事録を作成することになった。また、議事録・議事要旨とも、抜け・誤りが多いため注意するとともに、地域住民構成員の精査を受けたものとするべき。(記録版 7-6,59・62・63・65・66)
- 「話し合いの会」は、東京都の話聞くのみならず、当事者の地域住民が、外環の2について、どう考えるべきかを熟議し、都がそれを聴き、住民が何を求め、何に不信をもっているかを謙虚に聴き、理解することが重要である。(記録版 7-6,40)
- 都の回答が、的確でなかったり、不十分であったり、また担当が変わると異なった回答をしたりするため、信頼関係がなくなってきた。(記録版 7-6,11・14・15・18・19)
- 平成 27 年 12 月で「話し合いの会」は休止となったが、地域住民が要求した回答・資料について、まだ、行政側から回答・資料を得ていないもの(宿題)がある。都の資料説明の後の中断のため、それらに対する住民意見が述べられていない。(記録版 7-6,81、7-7,48)
- 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。(記録版 7-6,83・86)

■東京都の説明

- 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を熟知している方が適任であると考え、選びました。(記録版 7-6,2)
- 話し合いの会は地域住民の皆様の意見を聴くための会です。ただし、都からデータをお示しし、説明することで、議論を深めていただき、その上でご意見をいただきたいと考えています。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。(記録版 7-6,17・41)
- 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。(記録版 7-6,87)

(4) 東日本大震災を踏まえた道路の必要性 [東日本大震災の発生：平成 23 年 3 月 11 日]

■地域住民構成員の主な意見

- 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ることに疑問がある。外環の2の予算は、東京都の防災や東日本の復興に使用して欲しい。このため、話し合いの会の皆さんの意見を聞いて、この会を続けていくか、決をとって欲しい。このことは、緊急動議として、最優先に議論すべきである。(記録版 7-3,1・3)
- 文明的な転換期に来ているのではないか。自然は制圧できるという考えに疑問を感じた。外環の2も多大な経費をかけて道路を造ることは時代遅れではないか。震災をうけて今までの生き方考え方を変える時期ではないか。(記録版 7-3,9)

■東京都の説明

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ったと、非常に重く受け止めています。一方、「話し合いの会」では、資料を提示して意見交換を進めたいと思っています。(記録版 7-3,12)

(5) 外環の地上部街路（外環の2）必要性を検討するためのデータ [東京都都市整備局]

【参考】東京都が提示した資料（28 頁参照）

- ・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） [平成 23 年 11 月]
- ・地上部街路整備による影響データについて（武蔵野市版） [平成 24 年 2 月]
- ・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） [平成 25 年 4 月]
- ・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） [平成 25 年 9 月]

【参考】住民が調査作成した資料（28 頁参照）

- ・第3回 資料8 武蔵野市吉祥寺東町南町データ地図
- ・第3回 資料9 外環-2 のモデル道路の例
- ・第8回 資料 第3回話し合いの会資料 6 東京都都市整備局のモデル道路の調査結果
- ・第14回 資料 14-5 武蔵野市吉祥寺東町南町データ地図追加版（2013.2.7.）

■東京都の説明

- 「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）」では、利点ばかりではなく、コミュニティに一定の影響を与えるなど、どちらかというデメリットへの対策を、事例などを交えながら取りまとめたものです。(記録版 7-4,134)
- 「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）」で示している将来交通量は、宮本小路や東十一小路といった生活道路は見込まずに幹線道路に流れる交通を推計しています。これは、環境アセスメントで一般的にやっている推計方法の最新の調査を元としています。これに加え、皆さんご懸念の生活道路に流れてくる自動車の将来交通量を推計するために、（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し、生活道路も道路ネットワークとして見込んだ予測もしています。(記録版 7-4,74)
- 都としては、区部の下町地域、あるいは環七周辺の木密地域が危険だと認識してしまて、こういった所にある都市計画道路は優先的に整備を進めている状況です。(記録版 7-4,34)

(6) - 1 外環の地上部街路（外環の2）の他の区間（練馬区）

■地域住民構成員の主な意見

○外環の地上部街路（外環の2）のうち、練馬区間は、外環本線が高架方式から地下方式になったことや、幅員も減少しているため、実質的には幹線道路ではなくなっている。（記録版 7-5,77）

参考：外環の2の練馬区間の都市計画道路としての名称も、「東京都市計画道路 幹線街路外郭環状線の2」で、法的には幹線街路である。

○練馬区間の道路の幅員が、18m、22m、40mの三つの案がでていますが、区・市で違うものに決まった場合どうするのか。（記録版 7-5,35）

○外環の地上部街路（外環の2）は、武蔵野市で必要性の話し合いが継続中にも関わらず、その一部の練馬区間について事業認可されたことは納得できない。（記録版 7-5,6・11・13・17・21）

○練馬区では道路が望まれていたが、武蔵野市では道路は不要と考えており、状況が異なっていることを認識して検討すべき。（記録版 7-5,53）

■武蔵野市の説明

○武蔵野市もこの件（注釈：練馬区間事業認可）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ました。練馬区の一定の事情があることについては理解をしましたが、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、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ました。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。（記録版 7-5,12）

○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、各地区でバラバラの進捗状況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、都の方針を伺います。（記録版 7-5,39）

■東京都の説明

○各区間の幅員については、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ことはあり得ると考えています。（記録版 7-5,36）

○大泉ジャンクション周辺の1 kmの区間で事業認可を取得した理由は、インターチェンジやランプ整備のため機能が失われる土支田通り、井草通りの代替機能の確保が必要なこと、加えて、外環本線と地上部街路（外環の2）の両方にまたがる権利者の円滑な生活再建のために、一体的な用地買収が必要なことなどです。（記録版 7-5,22）

○練馬区の、幅員 40mから 22mに変更した区間については、鉄道立体の関係や、駅前広場がないことなどから、練馬区から何としてもやって欲しいという要望がありました。一方、杉並区、武蔵野市、三鷹市の区間については、地元の区や市から、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。（記録版 7-2,197）

○都市計画道路としてどういう単位で決定していくのが望ましいか、今の段階では決めていません。（記録版 7-5,40）

(6) - 2 外環の地上部街路（外環の2）の他の区間（杉並区）

【参考】杉並区の区間における都市計画提案

○話し合いの会議事録 第20回 p44・45、第21回 p29

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

○都市計画審議会 第209回 p24~47

参照 <https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/basic/singikai/aramashi/toshikei209>

■地域住民構成員の主な意見

○外環の地上部街路（外環の2）の杉並区間は、住民から廃止に関する都市計画提案が出されたが不採択となった。都の不採択の手続き・理由は、誠意が感じられず納得できない。（記録版 7-5,78・84・86・88・89）

■東京都の説明

○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きですので、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。当該提案については、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。（記録版 7-5,85）

(7) 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 [平成20年10月～平成29年1月]（通称 上田訴訟）

【参考】上田訴訟の判決（記録版 1-5・1-6）

○平成27年11月 東京地裁判決・「原告の訴えを却下」

○平成28年2月 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 最高裁上告審判決・「本件上告を棄却する」

*訴訟は話し合いの会が休止中にも行われました。

■地域住民構成員の主な意見

武蔵野市の地権者が、平成20年に提訴した、外環の2都市計画決定の無効確認等の訴訟（外環本線地下化により外環の2計画は無効になったとの確認と、その計画を取り消せという訴え）について、（平成27年11月17日に地裁判決（却下）があったが）必要に応じて議論したい。（記録版 7-10,1・3）

【参考意見】

行政訴訟は行政処分を対象とするが、計画決定段階では未だ処分性が認められず、行政訴訟の対象とならないため訴え却下となる。事業決定されると処分性が認められるが、訴提起から判決の確定までに相当の時間を要する。

■東京都の説明

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いうことはありません。判決は判決として、この会はこの会として今まで同様進めていきたいと考えています。（記録版 7-10,2）

3-3. 東京都の提出資料に対する指摘

■地域住民構成員の主な意見

- 3つの質問に対して、何も資料が来ていない。
 - 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（記録版 7-4,201）
- 必要性の議論に対して本当の必要性の資料、何も出ないんですよ。だから、外環の2の必要性を議論するということができないんですよ。（記録版 7-4,203）
- 〈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。（記録版 7-4,209）

■東京都の説明

- 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いうご意見もいただいています。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います。（記録版 7-4,213）
- 今後広く意見をまた聞いていくタイミング、場面でご意見を踏まえて直せる資料は直していきたいと考えています。その際は、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、そういう努力はしていきたいと考えています。（記録版 7-4,216）

■司会者の主な意見

- もう少しデータが欲しい、ちゃんとしたデータが揃っていない、という意見が市民の考え方として出たのだから、ここで何か決めるわけじゃないので、都は、その意見を持ち帰るべきと私は考えます。（記録版 7-4,217）
- 例えば追加資料はないのかという問いに対し、ありませんという一言ではなく、まだ不足しているという市民の意識を理解して、次に生かしていくという回答でないと、話が進まないの、よろしく願いいたします。（記録版 7-4,218）
- 出せるもの、出せないもの、できるもの、できないものが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と思います。（記録版 7-7,13）

【参考】記録版「7-7. 話し合いの会の宿題事項」（記録版 7-7-1）

話し合いの会の宿題事項（資料提示・回答を要求したが、まだ行政側から得られていないと住民構成員が認識している事項）が記載されています。

3-4. 地域住民構成員の意見（総括）

「中間まとめ」直前の「第24回話し合いの会」において、それまでの話し合いを踏まえ、各地域住民構成員の意見発表が行われました。以下に、その要旨を示します。

なお、「第24回話し合いの会」を欠席した地域住民構成員については、「第6回話し合いの会」で、まとまった意見を発表されていたため、その要旨を示しました。

① 濱本構成員（記録版 7-11,21）

- ・昭和41年に決定された計画では、法定上外環本線と街路は一体計画であると私は(最初からの関係者として)一貫して主張してきました。第17回会議において都は改めてこれを認めました。
- ・昭和41年時の構造図について質問をしましたが、東京都はそれを正式のものでないと発言しましたが、平成13年の「たたき台」では、この図を記載し、たたき台との違いを説明しています。平成17年、同20年の説明では、それとは異なる構造図を間違えて掲載して、それを正しいとしています。
- ・平成13年の「たたき台」では、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化の自動車専用道路にすること、地上部の利用は、住宅・コミュニティを保存するため現状を維持する場合を含む4案が出されました。これは現在でも生きているはずです。
- ・24回も行った話し合いの会を通じて、東京都の基本姿勢は、地上部街路を作ることを前提としたものでしかありません。第一回会議の趣旨説明の住民の意見を聴くのならば、構成員が必要とする資料、回答を十分に出すべきなのに、提示されず、地域構成員(住民)の質問に対する回答の内容は乏しく、開催事実だけで計画賛成の意見を作るためのものであったと思わざるを得ません。そのひとつは、この間に都責任者が4回も異動交替し、内容受継ぎも粗雑で、混乱、繰り返して、回答も不完全なままで、「話し合い」はほとんど行われずそのために、今後の本会の再開が約されています。
- ・最後に、これまでの内容では、都の考え方に全く納得ができず、日本一住みやすいまちとして武蔵野市は、多くの市民による街づくりの努力の賜物である閑静な住宅地が本計画によって破壊されることは、都市計画としてやってはならないことと思います。都をはじめとして行政に関わる皆さんの肝にこれを銘じていただきたいと、当初から一貫してこの計画に関わってきた者としてお願いします。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年以来制限された建築制限を解除するよう手続きをしていただきたい。

② 原構成員（記録版 7-11,20）

- ・これまでの都の計画説明では、何のために道路計画なのか理解できません。石原都知事、扇建設大臣が市内の公園で「これから安心して暮らせませよ」と言われたのは何だったのでしょうか。これまでの都の説明は、期待させて、その後、がっかりするの繰り返しです。新しい計画の効果はないとは言わないけれども、ご説明に抜けている住宅街の通り抜けのような新しいマイナスは必ず発生すると私たちは思っています。それに対する納得できる説明がない限りは新計画は承服できません。

③ 中村構成員（記録版 7-11,19）

- ・外環の2計画は廃止してほしい。その理由は、地域を分断することです。外環ジャーナルには、①地域を分断しない、②用地買収を極力少なくすることが書かれていました。地下化は将来の環境に負の遺産を残すかも知れないが、地上に影響が全くないということで渋々納得した経緯があります。
- ・もうひとつは、これまでのこの会で話し合ってきましたが、将来人口減少、自動車運転人口減少、新建築基準の普及、市内該当地付近の公園、農地、高木、市内の碁盤目街路、既存道路の歩道整備等で対応でき、長年培ってきたコミュニティーの親密性を破壊するほどに必要な街路計画でしょうか。

④ 西村構成員（記録版 7-11,16）

- ・これまでの武蔵野市コミュニティセンター活動において「道づくりは街づくり」を実感実践してきました。外環の2計画はこの街を壊す理由を述べてきました。都の言う必要性、整備効果およびその影響はほとんどの市民にとって意味がないことを述べてきました。22回の議事録をご覧ください。武蔵野市議会は党派を問わず反対しています。市長も繰り返しこの計画は必要ないとしています。南町コミュニティ協議会も住民総会も反対の意見表明をしています。つまり、市議会、市長、行政、住民がともに計画に反対です。都はこの計画を廃止することを求めます。

⑤ 古谷構成員（記録版 7-11,18）

- ・これまでの経緯の中で、石原都知事の「住民に迷惑をかけないための地下化」の発言を無視して、事務局がその措置をとらなかったことにつけるので、反対いたします。
- ・この会が長引いたのは、都事務局の事務処理の拙劣さに起因します。会議記録への無関心、計画事務局と会議事務局の役割混乱、頻繁な都の交替担当者の無責任な事務引継ぎによる発言の不統一、あいまいな時間延ばしの回答など、会議全般の大部分を費やしました。その間に関連事業の進捗による状況確認、

東北大震災に関連した論議などでさらに時間が費やされました。

- ・その中で双方了解した事項は、本線地下化までは、法的には別々であるが、本線計画と地上部街路計画は一体として取り扱われ、計画側・住民側相互で理解していたこと。「たたき台」にある「廃止」の場合が現在も生きていることの2点だけです。これらの経緯に関する質疑応答では、道路建設に伴う予測評価を述べるのみで、廃止の場合のアセスは行っていません。ということで、都の説明はなされたけれども、「住民の意見を聴きたい」との目的はまだ再開後のものです。

⑥ 大島構成員（記録版 7-11,17）

- ・地上部街路計画は有害無益であるので即刻廃止をしてほしい。理由 1 都の主張する防災は有名無実です。碁盤状の当地では防災基準の普及により幅員は狭くとも延焼は遮断できます。回答も真剣なものではありません。理由 2 現地は道路建設に伴う弊害が大きく、全国でも高位の居住環境と地域コミュニティが破壊されます。そのための莫大な建設費を考えても、また、建設に伴う公害、その後のデメリット等を考えると即刻中止以外ありえません。

⑦ 黒木構成員（記録版 7-11,15）

- ・外環の2は当然、周辺の道路の流れをもたすが、それは違うと説明できずに、新しく道路を作りたいという理由ばかり。その対策について聞けば、明確な回答はないままである。地域住民構成員全て反対しているので、計画を廃止してほしい。

⑧ 城戸構成員（記録版 7-11,14）

- ・市民生活破壊とコミュニティの分断を主な理由として住民側の大部分が反対してきた。居住の安全と静穏の立場から反対してきました。昭和41年以降外環の2が通ることはわかってきたが、居住の安全と静穏の立場から反対せざるを得ない。外環の2の必要性についての都側の提案についてのグリーンベルトは当分はそれに達しないはずである。

⑨ 佐野構成員（記録版 7-11,13）

- ・6年にも及ぶ話し合いにおいて、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。外環の2を作ることに生れ育った武蔵野市の平穏な生活を変える代償としての必要性を感じることはできません。やはり外環計画には全面的に反対です。

⑩ 小林構成員（記録版 7-11,12）

- ・いつの間にか「外環ノ2」の都道路の位置づけが変わってしまった。本話し合いの会はなにのためだったのか。（現外環の2は、官民食い違ったような状態だから）ネットワークとしての地上部街路は必要ならば、そのように改めて道路計画として提出すべきである。
- ・都の説明では、武蔵野市区間の整備構想は明確に示されなかった。従って、現在その必要性は判断できません。

⑪ 佐藤構成員（記録版 7-11,11）

- ・この街には南北道路は必要ない。トンネルも何が起こるか分からないから、トラブルは長くつづく結果となる。むしろ、東西道路の完備が必要である。

⑫ 河田構成員（記録版 7-11,22）

- ・当該地域の分断をもたらす地域住民に対して著しい負担を強いる結果となる。一方交通需要に対する道路の供給は概ね満たされており、将来人口の減少、交通需要構造の変化から交通需要の減少が予想される。新たな幹線道路計画の必要性は低い。したがって、当該道路計画の是非はなお十分な検討を行わずに既存の経緯のみの積み重ねのみで結論、あるいは方向性を決めてはならない。結論的には、地域の道路あるいは街路に関してその地域の住民が最終決定権者であるべきであって、その意見は十分に行政に反映されなければ、将来に大きな悔いを残す結果となると考える。

⑬ 井部構成員（第6回議事録 26 頁引用）

- ・この地域の街づくり経験者として、道路はただ作るだけでなくそこに生活する人間に関係したファシリティとして作られるものです。これまでずっと都のこの道路計画が幽霊のように武蔵野市の街づくりにつきまとっています。昭和41年の道路計画はご破算にいただき、私どもに必要な形の道路、街路を共に考え直していきたいのです。

⑭ 泉構成員（第6回議事録 27 頁引用）

- ・これまでの都の道路計画、特に、外環の2の必要性、存在意義に疑問をもっています。もし作るにしても、機械的に本線トンネルの上に作るのが疑問になっているわけで、原点に戻って考えると、廃止も考えるとそれなりに検討の意味があるのではないのでしょうか。

⑮ 糸井構成員（第6回議事録 29 頁引用）

- これだけ家が密集している中でこれだけ生活が秩序立った町としてできているところに新しく高速道路をつくるなんて、昭和 40 年代にあいまいな形の線引きによって決定されちゃったから、行政担当者は仕方なくそれを進めざるを得ないのが本音ではないか。今は時代が変わってしまって、過去の大きなプロジェクトはもっと慎重に議論しなければならないと思う。過去の失敗例を要求してもなかなか出てこない。最低限それまでやらないと、しっかりした議論はできないと思うのです。

第18回 地域住民構成員確認事項（記録版 7-2,183）

- 住民構成員提出資料 9-5 に関するこれまでの議論について、原、中村、河田、大島、西村、黒木、城戸、小林、佐藤、古谷（意見書提出）の出席地域住民構成員全員の意見が述べられ、全員がこれまでの東京都側の説明に納得できず、濱本意見に同意し、外環の2計画廃止に同意した。
- 濱本構成員が、上記まとめを行い、これまでの東京都の説明には一貫性が欠如し、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、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なされたことを確認した。

3-5. 傍聴者の意見

「話し合いの会」は、住民等が傍聴可能なオープン会議で、第8回から、各会議終了後、傍聴者から書面によりご意見を頂きました（ご意見カード）。

【頂いたご意見カード】 146通（第8回から第24回までの合計）

以下に、頂いたご意見を種類ごとに分類し、一部の意見を要約した上で、記載しました。（複数のご意見が記載されたご意見カードがあったことから、意見の件数（231件）は、ご意見カードの通数とは一致しません。）

（1）外環の地上部街路（外環の2）について

① 廃止すべき・・・32件

- 武蔵野市の整った住宅地は貴重な財産、これを壊して道路にすることは暴挙である。これを避けるために国は本線を地下化した。この一事に照らしても都は外環の2を直ちに撤回すべき。（記録版 7-12-14-整理番号 3）
- コミュニティの維持育成は地元の大きな問題となっている。外環の2は地元の努力を無にするようなものだ。（記録版 7-12-27-整理番号 3）



② 必要性がない・・・12件

- 人口減、車減の時代に道路を新設する必要があるのか（記録版 7-12-2-整理番号 7）
- 武蔵野市の道路の現状は必要性を満たしている。（必要性はない）（記録版 7-12-23-整理番号 5）

③ 地下化により既に廃止されている・・・8件

- 外環本線が地下に計画変更された時点で、外環の2はなくなったものと住民は理解している。資料 9-5（濱本さん提出）は外環の2の真の姿である。（記録版 7-12-14-整理番号 5）
- 本線地下化の視点は①立退き減②地域分断を避ける③沿線環境悪化を避けるだった。未だに外環の2計画が残っているのは全くの論理矛盾。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。（記録版 7-12-19-整理番号 7）

④ 廃止を含めて議論すべき・・・5件

- 廃止を項目に入れ、その方向の議論をして。市民の大勢の考えです。（記録版 7-12-9-整理番号 5）
- なぜ外環の上に2を造るのか疑問である。少子化、人口減少が始まった現時点での必要性を論じる必要がある。（記録版 7-12-3-整理番号 10）

⑤ 外環の2は廃止し、新しい道路の必要性を検討すべき・・・5件

- 道を造る前提の中での話し合いの会は間違っている。外環の2ではなく新規の都市計画道路を造るための住民との話し合いの会ならば検討の価値があると思うが。（記録版 7-12-16-整理番号 8）

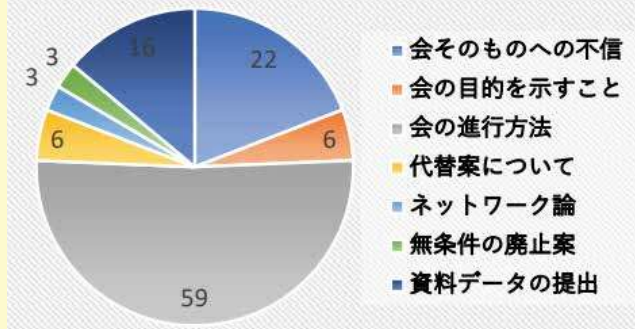
⑥ 外環の2整備を要望・・・6件

- 公共の利益のために計画通りに整備してほしい。世田谷通りから甲州街道までの地上部街路の4車線化も要望する。（記録版 7-12-17-整理番号 2）
- 青梅街道 IC フル化、甲州街道 IC、世田谷通り IC も追加設置を要望する。住宅移転対象者には国・都・市がマンション等の集合住宅整備をする。グリーンベルト公園など設け、住宅過密地帯の再開発を要望する。（記録版 7-12-14-整理番号 1）

(2) 会の進行に対する意見

① 会そのものへの不信・・・22件

- 話し合いの会をアリバイ作りにはしてはならない。
(記録版 7-12-8-整理番号 3)
- 行政はその時の必要に応じて資料の使い分けをする。話し合いの会が進まないのは都が道路を造るという立場から詭弁、すりかえ、はぐらかしをやり返しているからだ。もっと率直に話し合っ、住民の意向を取り入れた施策を行うように行政は進化せよ。
(記録版 7-12-16-整理番号 9)
- 都は外環のデメリットのデータはほとんど出さない。住民の質問への納得できる回答がない。休会したら再開されないのではないか。(記録版 7-12-29-整理番号 1)



② 会の目的を示すこと・・・6件

- 武蔵野の話し合いの会対象区間は「2」全部なのか、それとも市内のみなのか(記録版 7-12-13-整理番号 3)
- 話し合いの会の目的がわからない。都は本当のところ何のために会を立ち上げたのか。(記録版 7-12-29-整理番号 3)

③ 会の進行方法・・・59件

- タイトルは「外環の2」であり、地上部街路ではない。3案で検討のはずが造るという前提で話すのはおかしい。代替案も示すべきである。(記録版 7-12-7-整理番号 9)
- 議事録議事要旨は正しくなければ差し替えるべき。(記録版 7-12-9-整理番号 1)
- 構成員に都が入ることがおかしい。(記録版 7-12-11-整理番号 2)
- 市は「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。決議する場ではないとはいえ、話し合われた内容を無視することはできないはず。(記録版 7-12-12-整理番号 9)

④ 代替案について・・・6件

- 代替案なしのメリットも考えるべき(記録版 7-12-6-整理番号 5)
- 複数案の提示、それぞれのメリット・デメリットを記す、それらの根拠を示す。これに廃止案も含めて代替案を提示することを要望する。(記録版 7-12-26-整理番号 5)

⑤ ネットワーク論・・・3件

- 平成15年の国・都が発表した「方針」に地元の意向に沿って整備を支援していく旨明記されている。地元の意向優先でネットワーク機能は求めている。これを受けた話し合いの会は地区ごとにバラバラに設置運営、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他ならない。ネットワークは後付けに過ぎないアンフェアなやり方で、認めるわけにはいかない。(記録版 7-12-28-整理番号 7)

⑥ 無条件の廃止案・・・3件

- 「本来同時解決が望ましかったが、平成19年本線先行し、外環の2が先送りされたので、話し合いの会が今行われている」という都の説明だとすれば、外環の2の無条件廃止も当然入っていなければならない。
(記録版 7-12-19-整理番号 6)

⑦ 資料データの提出・・・16件

- 都の資料9-3はタイトルを変えても地上部街路の説明である。防災はこじつけである。(記録版 7-12-6-整理番号 2)
- 都の資料は一部だけの答え。しかも各論に落ちていて「すり替え」である。コストパフォーマンスも重視せよ。(記録版 7-12-6-整理番号 5)

(3) その他意見

① 広く住民の意見を聞くべき・・・8件

- 共通の問題を有しているので、外環の2沿線の話し合いの会を望む。(記録版 7-12-15-整理番号 2)
- 話し合いの会全終了する前に、広く意見を聞く会を開き、そこでの意見をこの話し合いの会の議論の材料にしてほしい。(記録版 7-12-17-整理番号 5)

② 第8回黒木氏の緊急動議に対して、外環の2の検討を凍結または中止し、その他の高い事業に予算を充てるべき・・・17件

- 40年前の時代遅れの外環を捨てて、東北地方の復旧復興に金を回せと住民が考えていることを役人は受

け止めるべき。(記録版 7-12-2-整理番号 5)

- ・復興へ都税を使うのは反対。都税は都民のために使い、復興は国の役割である。(記録版 7-12-7-整理番号 11)

③ 外環の2大泉事業化・・・20件

- ・大泉 JCT 一部事業認可に関して、なぜ外環の2の名称で整備されるのか納得できない。この先、この事業化が残り8kmに影響ないはずがなく、練馬区は着々と計画を進めようとしている。(記録版 7-12-11-整理番号 5)
- ・都の都市計画審議会は形骸化している。このような審議会の決定をお墨付きにすることは間違っている。外環の2練馬3kmを優先整備路線というのは一体的総合的に行うという都市計画法に反している。(記録版 7-12-25-整理番号 3)

④ 杉並区における都市計画提案・・・3件

- ・杉並区の都市計画提案制度については、都市計画審議会の前に、この話し合いの会を開き、武蔵野市民の意見を反映させることを求める。(記録版 7-12-23-整理番号 3)
- ・杉並区の都市計画提案制度について、規則があるということを提案者に始めにきちんと説明したのか。ネットワークの一部を廃止できないという都計審の委員は練馬3kmの変更について、どう考えるのか。杉並区の全線を注視すべきという意見をどう受け取ったのか。(記録版 7-12-25-整理番号 2)

【参考1】「話し合いの会」の開催経過と記録版第7章の案内 (記録版 5-1-1)

第1回～第7回

H21.8～H23.1

主な議論

- ・話し合いの会の運営に関する事項の議論(その1)～(その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)
- ・話し合いの会の設置目的に関する議論(その1)(その2)

第8回～第11回

H23.5～H24.5

主な議論

- ・話し合いの会の進め方に関する議論
- ・話し合いの会の運営に関する事項の議論(その7)
- ・外環の2に関わる議論
- ・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)
- ・年末の都知事記者会見に関する議論
- ・外環の2の検討の進め方の議論
- ・外環の2のモデル道路に関する議論(その1)

第12回～第21回

H24.10～H27.7

主な議論

- ・話し合いの会の運営に関する事項の議論(その8)(その9)
- ・話し合いの会の設置目的に関する議論(その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)
- ・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
- ・外環の2に関する資料説明・議論
- ・外環の2のモデル道路に関する議論(その2)
- ・外環の2の都市計画の経緯に関する議論(その1)～(その8)
- ・「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
- ・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)
- ・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)
- ・練馬区内の優先整備路線(外環の2を含む)に関する議論

第22回～第24回

H27.10～H27.12

主な議論

- ・外環の都市計画の経緯に関する議論(その9)(その10)
- ・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)

*「話し合いの会」で議論された内容は、記録版の第7章に掲載されています。

【参考2】議事録及び資料



各回の議事録や資料は、東京都のホームページに掲載しています。

ホームページ：<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/gaikaku/gairo-musashino.htm>

開催日時	資料番号	国土交通省・東京都・武蔵野市の主な提示資料* ※議事次第、議事録、構成員名簿等を除く	資料提供	資料番号	地域住民の主な提示資料	資料提供 (敬称略)
第1回 H21. 8.19	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P1)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 H21. 10.26	3	話し合いの会の位置付けについて	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断り)	古谷
	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否の予定(案)	東京都			
第3回 H22. 1.26	3	話し合いの会 運営要領	東京都	8	武蔵野市吉祥寺東町南町データ地図	古谷
	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	9	外環2のモデル道路の別	古谷
	5	武蔵野地域に関する現状・課題データについて	東京都			
	6	「話し合いの会提出資料」への回答	東京都			
第4回 H22. 4.26	4-5	外環の2に関する都市計画審議会について	東京都	4-4-2	第3回話し合いの会の議事概要(案)	古谷
	4-7	外環ジャーナルNo4 (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	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
第5回 H22. 7.28	5-5	外環ジャーナルNo7 (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と「意見交換会」を初めて開催】	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)/外環に係る計画について/「外環の2」は即廃止手続きを行うべきものである	濱本
	5-6	外環ジャーナル2003年7月第12号 【PI外環協議会一年間の議論「中間とりまとめ」】	国土交通省			
第6回 H22. 10.14	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山形県陸羽郡遊佐町間ほか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 H23. 1.28	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 H23. 5.9				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
				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挙補 公開質問状への回答(外環の2について)】	濱本
第9回 H23. 11.11	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	9-5	外環の地上部街路(外環ノ2)についての主張(確認)	濱本
	9-4	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)	東京都	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
第10回 H24. 2.10	10-3	外環ジャーナルNo9(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「相対照」を開催 8会場に466名が来場】	国土交通省	10-7	議事要旨作成に関する意見と提案	古谷
	10-4	外環の地上部の街路について	東京都	10-8	第10回話し合いの会に向けての質問	城戸
	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	東京都	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	黒木
	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			
	参考2	東京を取り巻く社会経済情勢/都政運営の新たな転換路(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11回 H24. 5.24						
第12回 H24. 10.4	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13回 H25. 2.7						
第14回 H25. 4.25	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
第15回 H25. 7.5				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
				15-4	話し合いの会資料9-6に関する質問	古谷
第16回 H25. 9.10	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 H25. 11.17	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
				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
第18回 H26. 4.17				10-8-2	資料10-5に対する追加質問について	城戸
第19回 H26. 8.21				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
				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
				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
				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
第20回 H27. 3.27				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
				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	山塚
第21回 H27. 7.9				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)) 別冊用改訂版	古谷
第22回 H27. 10.9	参考2	練馬区内の都市計画道路	東京都	参考8	話し合いの会 意見・質問	原
	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(武蔵野市版))	濱本
	参考4	都市計画道路沿区域内の建築制限	東京都	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
	参考5	2車線道路の断面イメージ	東京都			
	参考6	道路の幅員と延滞防止の関係(出典:国土交通省道路局道路R・道路整備効果事例集)	東京都			
第23回 H27. 11.19						
第24回 H27. 12.17	参考2	自動車排出ガス測定局(小井井街東久留米、五日市街道武蔵境、連雀通り下連雀)	東京都			

東京都が提示した必要性や影響のデータ

住民が調査作成したデータやモデル

【参考3】中間まとめ（記録版・概要版）の備付先

武蔵野市	吉祥寺東コミュニティセンター	0422-21-4141 higasi-c@bz04.plala.or.jp
	吉祥寺南町コミュニティセンター	0422-43-6372 minami-c@bz04.plala.or.jp
	本宿コミュニティセンター	0422-22-0763 honjuk-c@bz04.plala.or.jp
	本町コミュニティセンター	0422-22-7002 honcho-c@bz04.plala.or.jp
	中央図書館	0422-51-5145 LB-CHUUOU@city.musashino.lg.jp
	武蔵野プレイス	0422-30-1905
	吉祥寺図書館	0422-20-1011
	武蔵野ふるさと歴史館	0422-53-1811 rekishikan@city.musashino.lg.jp
	市役所7階市政資料コーナー 市役所まちづくり推進課	0422-60-1809 0422-60-1872
国	国会図書館東京本館	03- 3581-2331
東京都	中央図書館	03-3442-8451
	東京都第一庁舎3階都民情報ルーム	03-5388-2275
	東京都第二庁舎11階 都市整備局 都市基盤部街路計画課外かん担当	03-5388-3279
その他	公益財団法人後藤・安田記念東京都 市研究所(市政専門図書館)	03-3591-1264

東京都都市整備局ホームページに議事録と中間まとめ（記録版・概要版）を掲載

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



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>

