

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 議事要旨

1. 日 時 平成 25 年 7 月 5 日（金曜日） 19:00-21:00
2. 場 所 武蔵野商工会館 4 階 市民会議室
3. 出席者 構成員 14 名（敬称略）
濱本勇三、中村和子、河田鐵雄、古谷圭一、大島陽一、西村まり
糸井守、黒木泰二郎、城戸毅、佐藤誠、恩田秀樹、山家恭介、
小口新吾、安西崇博

4. 資料一覧

次第

- | | |
|---------|--|
| 資料 15-1 | 第 14 回議事録 |
| 資料 15-2 | 第 14 回議事要旨 |
| 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（古谷構成員） |
| 資料 15-4 | 武蔵野市地上部街路話し合いの会資料 9-6 に関する質問参考資料（古谷構成員） |
| 参考資料 | 第 14 回ご意見カード |

（再配布資料）

- | | |
|---------|--|
| 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 |
| 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）
（濱本構成員提出資料） |
| 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）（西村構成員提出資料） |
| 資料 10-3 | 外環ジャーナル No.9 |
| 資料 10-4 | 外環の地上部街路について |
| 資料 10-5 | 都に対しての質問・要望事項 |
| 資料 10-6 | 地上部街路整備による影響データについて |
| 資料 10-8 | 第 10 回話し合いの会に向けての質問（城戸構成員提出資料） |
| 資料 10-9 | 外環の 2 周辺における地域危険度について（黒木構成員提出資料） |
| 資料 14-4 | 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
（武蔵野市版）（更新版） |

5. 議事

A. 議事録及び議事要旨について

前回の議事録、議事要旨の確認が行われ、公表されることとなった。(2 ページ)

B. 資料 9-5、資料 9-6 に関する質疑応答・意見交換について

(1) 資料 9-6 に関する質疑応答・意見交換について

資料 9-6 に対して、中村構成員から下記の通り質問があった。

(中村) 外環の 2 と付属街路はどう違うのか。(3 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) 外環の地上部街路とは、目白通りから東八道路間の約 9 キロに渡り、昭和 41 年に外環本線の両側に計画された都市計画道路であり、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側幅員 6 メートルの道路です。付属街路については、外環本線が地下方式に都市計画変更されたと同時に、サービス道路としての機能も必要なくなったので、廃止いたしました。(3-4 ページ)

また、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 西村構成員の資料に「多摩地域における都市計画道路の整備方針」が載っていないのはなぜか。それから、東京都はこの整備方針についてどのような決定の仕方をしたのか。(4 ページ)

これに対し、西村構成員、安西構成員から下記の通り回答があった。

(西村) 「多摩地域における都市計画道路の整備方針」は頭にあったのですが、外環の地上部街路が優先道路ではなく要検討の道路ということで、資料から省いたままとなっています。(4 ページ)

(安西) 「多摩地域における都市計画道路の整備方針」は、平成 18 年 4 月に東京都と 28 市町でとりまとめています。方針のとりまとめにあたっては、平成 17 年 8 月に中間のまとめを行い、一般の方々のご意見をいただいた後、平成 18 年 4 月にとりまとめています。(5-6 ページ)

これに対し、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 「多摩地域における都市計画の整備方針」は、平成 18 年 3 月 10 日の P I 協議会で概要書が出ており、その時、都は内容について住民の意見を聞くということだったが、平成 18 年 4 月に発表された資料も 3 月には手元にあった。PI 協議会での私の質問に対して、当時の東京都の部長が、方針を決定したものは 5 月に発表しますと言った。決定した新しいものがあるなら見せて下さい。(6-7 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) 決定の経緯については、再度、P I 協議会の議事録等もしっかり確認したうえでご回答させていただきます。(7 ページ)

また、河田構成員から下記の通り意見があった。

(河田) 西村構成員の資料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も含めて、提出した資料について報告していただきたい。(10 ページ)

これに対し、司会より次回の準備会で、今後の話し合いの会でどのように扱うかを議論するという提案がされ、西村構成員より下記の通り意見があった。

(西村) 私としてもこれでいいのかとは思っていましたが、今後のことは、次の準備会で皆様にお考えいただくということで結構です。(11 ページ)

(2) 資料 9-5 に関する質疑応答・意見交換について

資料 9-5 に対して、中村構成員から下記の通り質問があった。

(中村) 私も濱本構成員と同様、高速道路と外環の 2 は最初から一体だと思っています。資料の最後のページの構造図ですが、昭和 41 年では自動車専用道路となっているところが、平成 17 年頃から外環の 2 となっている理由を説明していただきたい。(11-12 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) まず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、それぞれが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ると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。

また、昭和41年の旧都市計画法において都市計画図書というものは、法律上位置づけられていません。現在、東京都が保管している資料には、濱本構成員に出していただいた構造図は保管されておりません。都市計画決定した図面は、3,000分の1の平面図と、起終点、経過地や幅員等が書かれた一覧表があるのみです。(12ページ)

これに対し、中村構成員から下記の通り質問があった。

(中村) 別々の計画ということですが、2007年に区市町意見回答の中で、武蔵野市長から、「外環本線地下化の都市計画変更には賛成、外環の2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」という意見が出ています。市長がこのように言うわけですから、私たちは当然一体だと思っているし、本線が地下化になった時点で、地上部は当然なくなったと思っていました。(14ページ)

これに対し、恩田構成員から下記の通り回答があった。

(恩田) その市長の見解は、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を出したと思います。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40メートル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。(15ページ)

続いて、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 構造図(資料9-5の9ページ)は、一番上と、真ん中のたたき台と、一番下の平成17年のものがある。一番下の図は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、これは作画的に書かれたものだと思います。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。昭和41年に外環の2というのは別

に都市計画審議会で審議されており、別々の都市計画だということはわかっていますが、実際、この40何年間は一体として外環計画ということで議論されている。PI協議会でも、外環の2についても後で都市計画変更するというので、自動車専用道路の地下化についての議論を先にした。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、なぜ替えたのか。(16ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) 平成17年に東京都から出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。(17ページ)

これに対し、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) たたき台のときは、真ん中の図面が出ているのに、なぜ平成17年の断面図も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。断面図を直すこと自体が作為的だと言っている。(19ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) まず、最初に申し上げたいのは、決して作為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。(20ページ)

さらに、中村構成員から下記の通り質問があった。

(中村) 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年の資料では、橋げた1本、外環の2幅員40メートルとなっているのはおかしいのではないですか。(21ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) 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。(21ページ)

さらに、濱本構成員から下記の通り質問があった。

- (濱本) 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位置が引き立っていますが、昭和 41 年の図面にはそんなこと書いていない。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、都が持っていないというのはあり得ない。(21-22 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

- (小口) 誤解を招く表現だったと思いますが、法定図書として都市計画決定された断面図は保管していません。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います。(22 ページ)

これに対し、濱本構成員から下記の通り質問があった。

- (濱本) たたき台の構造図を東京都が知らないと言ってはいけない。私は謝ってくれとかそういうことじゃなく、平成 17 年に東京都から出した断面図が正しいものかどうかははっきりしてもらいたい。(23 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

- (小口) 正しいか正しくないかということで言いますと、中段に書いてあるたたき台のときの構造図も、下段の平成 17 年に東京都から出した断面図も正しいということになると思います。(23 ページ)

これに対し、西村構成員、濱本構成員から下記の通り意見があった。

- (西村) こういうことのために私の年表もあるわけですが、2001 年にたたき台、2003 年に方針、2005 年に外環の地上部街路、2008 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、違っていることに理由があるのですか。(23-24 ページ)

- (濱本) 両方とも正しいと言われるのなら、それは結構ですが、私どもは一番下の図面は間違っており、都が作為的につくったと認定します。それでよろしいですか。(24 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) 住民の方がいろいろなご意見もあると思いますので、濱本構成員のご意見として伺いたいと思います。(24 ページ)

これに対し、古谷構成員、糸井構成員から下記の通り意見があった。

(古谷) 行政は自分の解釈で、資料を書き変えて、それが正しいということで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、大体の人は気が付きませんが、変わったことをどこかに書き、住民と会合する際には説明するのが当たり前だと思います。説明せずに住民の意見聴取を行ったとするのは行政ではない。(24-25 ページ)

(糸井) 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。一番基盤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。(25-26 ページ)

ここで、濱本構成員の提出資料にある4つの確認事項および結論について、安西構成員より回答があった。

(安西) まず1点目、第1回の話し合いの会においてご説明したとおり、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。
次に2点目、先ほどから申し上げており、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るため、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。
次に3点目、当時の職員がどのように説明したのかは分かりかねますが、この資料は道路計画の隅切についてご質問されたものですので、職員は都市計画道路の範囲と建築制限の内容についてご説明したものとされます。
次に4点目、昭和41年の都市計画関係の資料が出ていないということについては、私どもとしても可能な限りすべて出しているということでご理解いただきたいと思います。また、今後、外環の地上部街路の必要性を検討するためのデータは順次ご説明したいと思います。
最後に、昭和41年に決定した外環の2については条件をつけずに廃止することに対する都の考え方としては、現在、外環の地上部街路の必要性、あり方について検討を進めている段階でございますので、外環の2の都市計画を無条件で廃止することはできません。この話し合いの会などを通じて広く意見を聴きながら検討を進め、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思っています。(27-28 ページ)

これに対し、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 質問 11 項目についての回答がないのはどういうことか。(28 ページ)

これに対し、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 濱本構成員の資料の 4 行目に確認事項およびまとめ事項に基づく結論について、都の回答ということでしたので、確認事項を 4 点、そして、最後の結論について都の考え方を述べさせていただきました。(28 ページ)

これに対し、濱本構成員から下記の通り 11 項目の主張(質問)があった。

(濱本) まず、前提として 11 項目の主張の前に、外環本線と外環の 2 の取り扱いについて P I 協議会等で議論したが、都はどのように認識しているのか。

1 番目として、交通量や B/C は、必要性の議論として必ず必要だと思えますが、まだ資料が出ていません。

2 番目として、なぜ 40 年間も凍結された外環について、都は防災の観点から増税をしてでもやりたいというような言い方をしていますが、これについての考え方を聞きたいと思っています。

3 番目として、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 40 メートル幅の幅員でやるとすれば、まちが分断されるということで反対となり、外環の自動車専用道路が地下に入った。外環の 2 が 40 メートル幅でやるというようになると、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なのか。

4 番目として、外環計画の中で本線の自動車専用道路が大深度化され、その機能はすべて大深度法で行われたということであれば、外環の 2 の計画はもう計画なき計画となり、必要ないということになります。それから、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、なぜ東八の道路で止めて、東名以降は廃止したのか。

5 番目として、今までの東京都の考え方や行動は、一方的で理不尽な、不条理な行為だと怒りを抑えきれません。先ほどの構造図の話の答弁もこじつけようとするから、信用がなくなっていくと思っていますが、そのことについてどう考えているのか。

6 番目として、練馬の南北道路の計画の進捗状況もなかなか分からないのですが、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(東急大通り)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つく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。

7 番目として、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。何のために平成19年に都市計画変更したのですか。

8番目として、石原前都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、小口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。

9番目として、昭和52年12月12日に東京都へ行って聞いてきた内容をメモしたものです。これは隅切のことを聞いたものですが、いかなる都市計画ですかとの当方の質問に対して、都市計画としては外環計画であって幅員が40メートルであると当時の係長が私に答弁されたわけですが、都の答弁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のか。昭和52年頃には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。

その他さまざまな質問を行ったが、「外環の2」は必要がない計画であることのため、廃止を決めていただきたい。最後にもう一つは、他の構成員の方の意見を聞いて拡大会議をやっていただきたいということです。(29-32ページ)

これに対し、司会者から質問者から回答になっていないと言われないように質問者の内容について事前にヒアリング等をした上で、回答が質問者の意向に合うかどうかは別として、回答は回答としてまとめて欲しいという要望があり、次回への持ち越し事項となった。(33ページ)

C. その他について

(1) 練馬の1キロ区間について、

(大島) 外環の2の練馬の1キロ部分の認可の取り消しを求める訴訟について、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。それからこの訴訟の結審までは、1キロの部分について着工ができないと考えているがどのように考えているのかお答えいただきたい。(35-36ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) 都は国から申し立てを受け、参加人としてこの裁判に関わっております。また、一般論として、差し止めという形になっているわけではありませんので、事業は進めていくのではないかと考えています。(36-37ページ)

これに対し、黒木構成員から下記の通り質問があった。

(黒木) 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、都が認可できるんじゃないですか。

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。(39-40 ページ)

これに対し、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 外環の地上部街路の練馬の1キロ区間については、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り、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。(40 ページ)

これに対し、黒木構成員から下記の通り質問があった。

(黒木) 都道をつくる際は、必ず国の認可は必要なんですか。(42 ページ)

これに対し、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 必ずというわけではありませんが、今回、都市計画に定められた道路をつくる都市計画事業として事業を実施しています。都が事業を実施する場合は国の事業認可が必要になります。(42 ページ)

これに対し、司会から施行者と許認可権者の関係を資料として整理するよう都に要請があった。

(2) 地域全体の全体意見交換会の開催、ご意見カードについて

(糸井) 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、たくさんの方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ほしい。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、終わるとすぐに片づ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。(37 ページ)

(古谷) 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。(37 ページ)

(河田) 私の記憶では、当日の箱の中に入れるだけではなくて、翌日でもファクスや郵送でも構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ば、コミセンが仲介をして、まとめて東京都に送るといった方法も考えられる。(38 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) 以前、他の構成員の方からも中間的に全体会議を1回やったらどうかというご意見をいただいています。そのときにも都の考え方をお伝えしましたが、この話し合いの会において掘り下げた意見交換を行い、それを明らかにしたうえで広く武蔵野市民から意見をいただきたいと考えています。多くの方からご意見をいただく機会は必ず取ろうと思っています。傍聴者の意見をしっかりと取るべきというご意見はもっともだと思いますので、会場の都合もあり、どういう形で改善できるか事務局で考えたいと思います。(41-42 ページ)

これに対し、糸井構成員から下記の通り意見があった。

(糸井) 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回はやるべきです。(43 ページ)

(3) 外環本線の環境影響評価書の該当頁について

前回、古谷構成員から質問のあった武蔵野市の大深度に関する外環本線の環境影響評価書の該当頁について、安西構成員より下記の通り回答があった。

(安西) 水循環については、9-5-44~46、54~55、59 ページに記載があり、9-7地盤においては、9-7-9-13 等に記載されています。環境影響評価書をご覧になる場合は、都民情報ルーム、東京都環境局、あるいは武蔵野市役所の環境政策課、まちづくり推進課などで閲覧できます。また現在、外環本線は事業実施段階であり、この話し合いの会は地上部街路に関する話し合いの会ですので、詳細は外環国道事務所にお問い合わせいただくと助かります。(41 ページ)

これに対し、古谷構成員から下記の通り意見があった。

(古谷) アセス書の水循環ですが、これはその後のP I 会議で随分ひどいインプットデータで計算しているということを私は指摘しています。(41 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

(小口) アセスメントに関しましては、いろいろな意見が出ており、そういった意見に関しては環境審議会ですっかりと議論をさせていただいたうえで環境影響評価書というのはできていると考えています。(41 ページ)

6. 確認された事項

- 第 14 回議事録・議事要旨は公表する。
- 資料 9-5 については、多摩地域の都市計画道路の整備方針の経緯と合わせて、次回までに都が回答する。
- ご意見カードについては、広く意見を聴くための方法を事務局で検討する。
- 事業認可の申請者と認可権者の関係について、都で資料を作成する。
- 資料 9-6 の取り扱いは、準備会で議論する。

7. 次回以降に持ち越された事項

- ① 濱本構成員提出資料(資料 9-5)に関する意見交換・質疑応答
- ② 城戸構成員提出資料(資料 10-8)
- ③ 黒木構成員提出資料(資料 10-9)
- ④ 東京都提出資料(資料 10-5、10-6、14-4)
- ⑤ 古谷構成員提出資料(資料 15-3、15-4)
- ⑥ 上記②から⑤に関する説明及び意見交換