

## 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 議事要旨

1. 日 時 平成 26 年 4 月 17 日（木曜日） 19:00-21:30
2. 場 所 武蔵野商工会館 4 階 市民会議室
3. 出席者 構成員 16 名（敬称略）  
濱本勇三、原利子、中村和子、河田鐵雄、大島陽一、西村まり、  
黒木泰二郎、城戸毅、小林英一郎、佐藤誠、恩田秀樹、山家恭介、  
大畑俊和、今村忠彦、佐久間巧成、安西崇博

### 4. 資料一覧

次第

資料 18-1 第 17 回議事録

資料 18-2 第 17 回議事要旨

資料 18-3 構成員名簿

参 考 資 料 第 17 回ご意見カード

資 料 練馬区における外環の地上部街路について あり方（複数案）  
あり方複数案に関する広く意見を聴く会の記録  
あり方複数案に関するオープンハウスの記録

（再配布資料）

資料 10-5 都に対しての質問・要望事項（平成 25 年 4 月改訂版）

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）

資料 10-8-2 資料 10-5 に対する追加質問について（城戸構成員）

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

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）（改訂版）

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 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）

## 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、公表することとなった。(3ページ)

### B. 資料9-5に関する質疑応答・意見交換について

これまでの資料9-5に関する質疑について各構成員から下記の通り意見があった。

- (原) 濱本構成員の主張に対して、ずっと同じような立場でこの問題に対応してきた者として、全面的に濱本構成員のご意見と同じ気持ちです。(3ページ)
- (中村) 濱本構成員の意見に賛成です。私たちは最初から外環と外環の2は一体として考えてきました。高速道路が地域分断しないということで泣く泣く承諾した上に、外環の2は別だ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。(4ページ)
- (河田) 東京都はこういう話し合いの会を開いておきながら、この道路がなぜ必要かということについては、私どもはまだ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やるという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ほうが妥当ではないかと思います。(4ページ)
- (大島) 全面的に濱本構成員の意見に同調します。最近、あの後ニュースで目にしたことを申し上げます。3月5日あたりに都議会で外環道について発言があり、五輪に向けた交通網の整備で開通の目途が立っていない練馬・世田谷の約16キロ区間について、共産党が「事業費が巨額で再検討すべきだ」と質したところ、舛添知事が「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」と回答したとあります。外環本線についてはそういうことですが、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すので、諸般の情勢、財政状況、その他に鑑みても、全く白紙に戻すのが妥当ではないかと考えています。(4-5ページ)
- (西村) ここのところ、いろんな資料を読み返していますが、国の説明では外環を大深度地下にすることで、様々な利点があると言ってます。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。(5ページ)
- (黒木) 濱本構成員と同意見です。外環の2は外環の脇道のようなものであり、外環が地下にいったからといって脇道だけではなく真ん中の部分も道路として復活するというのは解せません。  
昭和41年に都市計画決定された時と現在とでは社会情勢も違うことを考慮して、計画を一度白紙に戻して、再検討することも必要だと思います。一度都市計画審議会に上げてもらい、判断してもらいたいと思っています。(5-6ページ)

- (城戸) 濱本構成員の意見は、外環と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であり、自動車専用道が地下化するのであれば一般道の部分も消滅するか、一緒に地下に入るべきもので、一般道だけ地上に残るのはおかしい。これは全く違う道で、改めて再提案されるべきということです。これは沿道住民の平均的な受け止め方ではないかと思い、私もそう思います。(6 ページ)
- (小林) これだけ住民の方々が反対している外環の 2 について、法的な位置付けはいろいろあると思いますけれども、これだけ大きな問題はやはり一度きっちり白紙に戻して、再検討すべきだろうと思います。(6-7 ページ)
- (佐藤) これまで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。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、条件ならいくらでもあります。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、こんな荒っぽいやり方で道路をつくられることには承服できません。どうしてもやりたいのであれば、もっと丁寧に、国交省、東京都が一緒になって地元の人を説得できるような資料を出してもらいたい。(7-8 ページ)
- (濱本) 今日は皆様方に私の意見に対してご意見、回答をいただきまして有難うございました。最後に、質問と私の意見を申し上げたいと思います。
- 1、断面図について、東京都は公のものではないと発言したが、正式な説明のために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していることは、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」と主張してきた。しかし、外環計画決定時に発表された計画は、法律が 2 つに分かれて公告された。国・東京都は昭和 41 年計画発表から、「たたき台」の説明会、P I 沿線会議等の話し合いにおいて、住民と同様、一体計画として議論されていたと確信していましたが、突然、東京都は外環の 2 は別の計画であることを住民に押しつけてきたことは残念である。
- 武蔵野市の話し合いの会において、私は外環計画が一体であるとの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、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、大深度地下に関する公告の際、外環計画は 3,000 棟の立ち退き移転軒数として記述され、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、多くの担当者が変わっており、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。

- 3、自動車専用道路が大深度地下に計画変更を決定し、事業を行うことになったことは事実であり、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出来る」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が、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おり、国・東京都は真摯に考え、地元住民が納得出来る説明を行うよう指摘しておきます。

P I 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、そのときの約束では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。結果としては、議論は途中で打ち切られて、十分納得の出来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。外環の2が外環計画とは別の法律だとしても、外環計画上は一体として認定している以上、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すべきである。このことは、石原前都知事が記者会見でも発言されており、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」と回答いただいている。

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思惑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、記録を行ってください。を以上で私の主張確認の意見・質問については終わりといたします。(8-10 ページ)

司会より、前回の確認事項のうち、移転戸数 3,000 棟について確認があった。

(安西) 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。(11 ページ)

### C. 資料 10-8、資料 10-8-2 に関する質疑応答・意見交換について

資料 10-8-2 について、城戸構成員より前回の補足説明が行われた。

- (城戸) 資料 10-8 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。水は東京メトロの入り口からも入ってくるので、都営地下鉄の入り口だけとめても意味がありません。
- もう一つ、NHK 総合テレビ「クローズアップ現代」で東京の地下街の問題が取り上げられ、津波などに対しては、浸水の防止よりも避難路を確保した後に、地下街や地下鉄の利用者にできるだけ早く高所に避難してもらうことが重要だと言っていました。地下街や地下鉄路線への浸水の完全防止は不可能なので、重点を置かないということだと理解してもよいでしょうか。また、集中豪雨による雨水の氾濫に対しては、地下への出入り口で浸水を防ぐ方策が取られるように述べていたので、東京都の回答は、雨水の氾濫への対策だと理解してよいでしょうか。
- 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思います。どう考えますか。(11-12 ページ)

城戸構成員の質問について、安西構成員より下記の通り回答があった。

- (安西) 東京都は、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、下水道とか、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とか、自助とか共助、地域の皆さんにも流域対策に助けて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、地下鉄とか大規模な地下街は、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年にとりまとめ、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するとか、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。例えば、八重洲の地下街では浸水対策の協議会など設けまして、具体的な浸水対策計画を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」を取りまとめています。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。(12-13 ページ)

城戸構成員の意見に対して、司会より下記の通り意見があった。

- (司会) 今回の話は、広く大事な話ですが、外環の2の話ともう少し接点をつけていただけますか。(14 ページ)

これに対して、城戸構成員より下記の通り意見があった。

(城戸) 道路には防災機能もあるということで、東京都は東のほう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。(14-15 ページ)

#### D. 資料 12-7-2、14-4、16-4 に関する質疑応答・意見交換について

資料 12-7-2、資料 14-4、資料 16-4 について、安西構成員から説明が行われた。(16-23 ページ)

これに対して、黒木構成員、小林構成員、濱本構成員より下記の通り質問があった。

(黒木) 危険度に関しては、更新されたということで、私のほうで挙げていた順位について説明してほしいということと、同じようなところは東京都にはたくさんあるのだから、敢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っていましたが、もともと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。(23-24 ページ)

(小林) あり方複数案は案が 3 つあって、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 1.5 キロ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、井の頭通りとは交差点をつくらなければならないとなると、こ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。(26-27 ページ)

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。(29-31 ページ)

(濱本) この資料はほとんど一般論で、外環の 2 ではなく今ある道路でもよい話なので、そんなことを言っていたら外環の 2 の必要性は全然ないということになります。東京都は回答の用意をしてきたのかと思ったら、全然用意できていないようで、議論できない。(28 ページ)

これに対して、佐久間構成員より下記の通り回答があった。

(佐久間) まず、武蔵野地区においてどのようなあり方があるかはまだ検討しておりませんので、一般的な道路計画のことを答弁させていただきます。当然、地上部街路は沿道とアクセスができないと意味がないので、道路は平面で計画されます。井の頭通り、五日市街道との交差点については右折レーンを設けたり、渋滞しないように工夫したりします。JR 中央線は既に高架化されていますので、当時の計画の担保ということで 40 メーターの空間が空いております。井の頭線は、ちょうど地形が下がっており、谷になっている部分に橋をかけるとか鉄道をアンダーパスにするとか考えられます。しかし、まだ案を考えているわけではなく、必要性から議論していきたいという段階です。そこだけ誤解のないようお願いいたします。(32 ページ)

さらに、濱本構成員より下記の通り質問があった。

(濱本) 市議会での市の答弁を聞いていると、外環の 2 について東京都からの資料がないので検討していないという答弁が何度も出ている。もっと資料があるなら早く出してもらい、武蔵野市としての議論や考えを示してもらわないと我々も話ができません。この資料で議論ができるならそういう態度を示してほしい。(34 ページ)

これに対して、山家構成員より下記の通り回答があった。

(山家) 都からお示しいただいた資料で議論できないというわけではなくて、それぞれの側面から議論した上で、不足する資料を要求すればいい。そうすればこの場での議論が高まると思います。  
既に資料は示していただいているので、市でも例えば交通量の影響等は検討を進めているところです。今回の質疑応答等によってさらに議論を高め、市としても必要性について検討を進めていきたいと思っております。  
(33-34 ページ)

さらに、黒木構成員より下記の通り意見があった。

(黒木) 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、今後の課題として挙げてもらいたいと思います。(34 ページ)

これに対して、佐久間構成員より下記の通り回答があった。

(佐久間) 一般的に、道路をつくる上で支障になれば鉄塔の移設も検討します。まだそこまで具体的になっていませんが、十分承知しています。(35 ページ)

さらに、大島構成員、小林構成員より下記の通り意見があった。

- (大島) 最初にこの外環の問題が出てきたとき、立教女学院の講堂で住民集会を開いたことがありました。その近くを地上部街路が通るという話ですから、その部分の設計がどのような形になるのか住民にとっても大きな問題だと思いますので、なるべく早く具体案を示していただきたい。(35 ページ)
- (小林) 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だとかをするには必要でしょうから、全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。(36-37 ページ)

司会より、各資料について良く読み込んだ上で、再度議論をしたいという提案があった。これに対して、西村構成員、小林構成員より下記の通り意見があった。

- (西村) この問題はちゃんと時間を取ってやっていこうということに大賛成です。これがもしかしたら話し合いの会の本論ですよ。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。(36 ページ)
- (小林) 事業自体には反対だけれども、論証をきっちりさせるためにも、都の方も真摯な態度で答えてもらわないと議論は進まない。(36-37 ページ)

## E. 練馬区におけるあり方（複数案）に関する質疑応答・意見交換について

練馬区における外環の地上部の街路について、あり方（複数案）のパンフレットを用いて、安西構成員から説明が行われた。(37-40 ページ)

これに対して、西村構成員、濱本構成員より下記の通り質問があった。

- (西村) 二つ質問があります。一つ目は、練馬 1 キロ区間については、残り 8 キロには影響はない、特に武蔵野市には影響はないと当時の部長からお答えをいただいたにも関わらず、なぜ武蔵野市が話し合いの会をやっているのに、1 キロの先のことについて東京都が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 18 メートル、22 メートル、40 メートルの三つの案が出ていますが、例えばこれからの話し合いを重ねた結果、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んですか。この説明ではやはり絵に描いたもちとか、机の上でやっている感じが否めません。(40-41 ページ)
- (濱本) 第 1 案と第 3 案では 18 メーター、22 メーター、40 メーターの幅になっているけれども、基本的には 40 メーターは変わらないと聞いた人がいる。(41-42 ページ)

これに対して、佐久間構成員より下記の通り回答があった。



(佐久間) 練馬の 1 キロ区間、大泉ジャンクションのところを事業化した理由は、高速道路の整備で地上部が改変されることに伴って、土支田通りの機能を確保する必要があること、外環本線、外環の 2 の事業化で用地買収される権利者の速やかな生活再建に貢献できるように一緒に事業化したほうがいいということを説明したと思います。残りの 8 キロについては、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。杉並区や武蔵野市ではまだ話し合いの会をさせていただいている最中ですので、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。

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。(42-43 ページ)

これに対して、濱本構成員より下記の通り意見があった。

(濱本) 他の会で、区市ごとに 20 メーターや 40 メーター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、安西構成員が 40 メーター幅は変わらないと答弁したと聞いている。違っているならばっきりそう言ってください。(43-44 ページ)

これに対して、佐久間構成員より下記の通り回答があった。

(佐久間) 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 22 メーターなり 18 メーター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となります。(44 ページ)

これに対して、濱本構成員より下記の通り意見があった。

(濱本) 今 40 メーターのものが、22 メーターなり 18 メーターなりになったら、都市計画変更をして残りの部分は消えるということですね。一般の人が間違わないように、これから気を付けてもらいたい。(44 ページ)

さらに、佐藤構成員より下記の通り意見があった。

(佐藤) 1 級都道で法律によってやるんだから、40 メーターなら 40 メーターと決めて、自信を持って進めないと決まりませんよ。やるなら公園道路にしてグリーンベルトをやったらどうですか。(44 ページ)

さらに、恩田構成員より下記の通り質問があった。

(恩田) 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。(45 ページ)

これに対して、佐久間構成員より下記の通り回答があった。

(佐久間) 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。練馬区では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、ようやく今回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。(45-46 ページ)

これに対して、濱本構成員、恩田構成員より下記の通り意見があった。

(濱本) 恩田構成員は何かの案を出して終わるような言い方をしているけれど、この話し合いの会はあくまでも話し合いで、結論は出ないでしょう。そういうことではなく、練馬では 1 キロ区間だけは進めると明確に答弁されていたのに、担当者が変わるとすぐに三つの案が出てきていて、こういうことをやると、武蔵野も杉並も外環の 2 が決定されたような感覚になるので、それはおかしい。(47 ページ)

(恩田) 私が質問したのは、今各地域で議論しているバラバラの状況の中で、最終的に東京都が方針を出すのはそれぞれの状況をすべて整理した段階で出すのかどうかということです。(48 ページ)

## 6. 確認された事項

- 第 17 回議事録・議事要旨は公表する。
- 次回は、古谷構成員の欠席により行えなかった資料や、必要性のデータに関する質疑応答など、どういう形で進めるかについて調整を図っていく。

## 7. 次回以降に持ち越された事項

- ① 古谷構成員提出資料(資料 15-3、15-4)の説明・質疑応答
- ② 黒木構成員提出資料(資料 10-9)の質疑応答・意見交換
- ③ 東京都提出資料(資料 12-7-2、14-4、16-4)の質疑応答・意見交換
- ④ 練馬区における外環の地上部街路のあり方(複数案)についての質疑応答・意見交換