

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

会場：武蔵野公会堂2階第1、第2会議室

日時：平成26年8月21日 19時～21時15分

構成員（敬称略）

出席者）濱本勇三、原利子、中村和子、河田鐵雄、大島陽一、西村まり、
城戸毅、佐藤誠、古谷圭一

恩田秀樹、山家恭介、大畑俊和、今村忠彦、武田光一、安西崇博

資料一覧

次第

- | | |
|-------------|---|
| 資料19-1 | 第18回議事録 |
| 資料19-2 | 第18回議事要旨 |
| 資料19-3 | 構成員名簿 |
| 資料12-7 | 武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版)(東京都都市整備局) |
| 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
(東京都都市整備局) |
| 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(東京都都市整備局) |
| 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
(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(東京都都市整備局) |
| 参 考 資 料 | 第18回ご意見カード |
| 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(黒木構成員) |
| 参考資料3(第19回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問(大島構成員) |
| 参考資料4(第19回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問(城戸構成員) |
| 参考資料5(第19回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問(古谷構成員) |
| 参考資料6(第19回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問(西村構成員) |
| 参考資料7(第19回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問(山家構成員) |
| 資 料 | 練馬区における外環の地上部街路について【パンフレット】
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、都市計画変更素案の説明会の記録
都市計画に関する方針、都市計画変更素案のオープンハウスの記録 |

(事務局)

それでは予定時刻になりましたので、ただいま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を開会いたします。

本日も夜分お忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。私は事務局を担当いたします東京都都市整備局外郭環状道路系の桑原と申します。よろしくお願いいたします。

まず注意事項を申し上げます。携帯電話はマナーモードにするか電源をお切りいただきますようお願いいたします。会議中は進行の妨げになりますので、私語や拍手などはご遠慮いただきますようお願いいたします。また、会議中の撮影につきましてもご遠慮ください。なお、取材におけるカメラ撮影は資料確認が終わるまでとさせていただきます。

本日の話し合いの会では議事録を作成するため、録音を行っております。マイクを使わず発言された場合、録音できない場合がございます。発言の際には挙手をして、司会者からの指名後、マイクを使用して発言していただきますようお願いいたします。

また、東京都では5月から10月までの間につきましては、軽装により執務を行っております。ご理解頂きますよう、お願いいたします。

最後に、本日の終了予定時刻は午後9時としておりますので、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

続きまして資料の確認をさせていただきます。今回もこれまでと同様に構成員の皆様には既に配付させていただいた資料については当日お持ちいただくこととなっております。本日は次第の右端に明記されている資料を使用する予定です。資料をお持ちでない方、また、資料が不足している場合などございましたらお近くの担当者にお知らせください。

それでは資料確認は以上です。カメラ撮影についてはここで終了とさせていただきます。

このたび、7月に人事異動がございました関係で、東京都の構成員が変更となっておりますので、東京都の構成員の武田から簡単にご挨拶させていただきます。

(武田)

皆様、この暑い中お越しいただきましてありがとうございます。この夏、7月に都の内部で人事異動がございまして、佐久間前課長がですね、異動されまして、私後任の武田光一と申します。

私の方が今度新たに皆様と一緒にこの話し合いの会を進めさせていただくと言うことで異動して参りましたのでよろしくお願いいたします。

まずこの会の件でございますが、平成21年8月ということで、ちょうど5年前ですか、立ち上がったと言うふうに聞いておまして、非常に長く活動されていると言うことで、これも一重に皆様のお陰だなと心から感謝とお礼を申し上げたいと思っております。

また当初、私どもの当時の都市基盤部長であります座間の方からも皆様の方にいろんなお話しをされているかと思えます。特に四つの観点からですね、廃止も含めてこの道路の必要性それからあり方、そういったものを広く皆様の意見を聴きながら検討させていただ

きたいと言うことでこの会の設立が行われたというふうに私どもは引き継いでというか、聞いてございます。

そういった当時の考え方をしっかりと継承させていただいて、これから私ども携わって行きたいと思っておりますのでよろしくお願いしたいと思います。

また今日はですね、これから事務局の方から次第について説明があるかと思っておりますけれども、できるだけ多く、皆様からご意見等を賜ればというふうに思っております。時間が9時までと言うことでございますが、できるだけ多く皆様から意見をちょうだいいたしまして、意見交換の方をさせていただければというふうに思っておりますので、今日はよろしくお願いしたいと思います。

また、これから私の方についても一つよろしくをお願いしたいと思います。どうも、ありがとうございます。

(事務局)

それではここからの進行につきましては、これまでと同様、渡邊司会者と村井副司会者をお願いしております。よろしくお願いいたします。

(司会)

はい、只今紹介がありました渡邊と村井でございます。今日も二人で一生懸命やりますのでよろしくお願いいたします。

事務局から本日の進め方についてよろしくお願い致します。

(事務局)

お手元の次第をご覧ください。この後、次第2では、議事録、議事要旨の確認を行い、次第3では、練馬区における外環の地上部街路の取り組みについて質疑応答を行います。

次第4では、古谷構成員から提出された資料1、2について古谷構成員から説明を行っていただきます。

次に、黒木構成員から提出された資料3、東京都が提出した資料4から6についてはすでに説明が終わっており、資料4から6については事前に構成員の皆様からご意見・ご質問を参考資料2から7としていただいておりますので、資料3の質疑も含めまとめて行っていきます。

以上になります。

(司会)

お手元の次第に従って進めて参りたいと思います。次第2、議事録、議事要旨の確認についてたゞ事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

今回、第18回の議事録・議事要旨について、事前に構成員の皆様へ送付させていただき、事前にご確認いただいたものを今回配布させていただいております。議事録及び議事要旨はこれで公表させていただければと思います。

以上になります。

(司会)

ただいま事務局からご説明がありました、この形で公表してもよろしいでしょうか。

異議が無いということです、この形で事務局から公表することになりますので、よろしくお願い致します。

それでは、次第3に進みたいと思います。次第3では、練馬区における外環の地上部街路の取組について。先ず東京都から説明をしていただき、その後、質疑応答に入っていきたいと思います。よろしくお願ひします。

(安西)

東京都の安西です。それでは、練馬区における外環の地上部街路の取組についてご説明差し上げます。資料ですけれども、こちらの「これまでの検討の総括」というパンフレット、「都市計画変更素案のあらまし」というパンフレット、他に参考資料と致しまして、「説明会の記録」というリーフレット、「オープンハウスの記録」というリーフレットをお付けしています。資料に不足ございませんでしょうか。それではまず、「検討の総括」のパンフレットを用いて、ご説明差し上げたいと思います。

資料をめくっていただきまして、1ページ、2ページは、外環の地上部街路の概要ですので、割愛させていただきます。3ページ、練馬区における検討のプロセスということで、前回の話し合いの会におきまして、地上部街路のあり方複数案というものを公表させていただいたところをご説明差し上げました。その後、4ページになりますけれども、今年の1月、2月に広く意見を聴く会や、オープンハウスというものを開催致しまして、そうした中でいただいた意見、あるいは地元の練馬区さんのご意向も踏まえて、地上部街路の都市計画に関する方針というものを、今年の5月に定めさせていただきました。

5ページは、話し合いの会の開催記録、そしてその下には、話し合いの会の内容を踏まえた広く意見を聴く会の開催、そして6ページでは、あり方複数案に関する広く意見を聴く会、オープンハウスの開催を行ないまして、広く意見を聴いてきたところがございます。

7ページでございます。これまでの練馬区における地上部街路について、様々なご意見をいただいたと。その意見に対する都の見解というものの抜粋版をここには掲げさせていただきます。意見の件数の内訳としましては、7ページの下段にあります、1,000件以上の件数いただいております。

8ページには、いただいた主なご意見と都の見解というものをまとめさせていただきます。

おります。より詳しい内容につきましても、都のホームページなどで公表させていただいておりますので、もし御興味・御関心のある方は、そちらも合わせてご覧いただければというふうに思います。

9ページに移りまして、練馬区における外環の地上部街路、今回3キロの区間について22メートルの幅員で都市計画を変更していきますということでございますけれども、その断面の構成と幅員の考え方について、環境・防災・交通・暮らしの4つの視点で取りまとめたものでございます。最初の文章を読ませていただきますと、練馬区における地上部街路につきましては、この4つの視点から検討した結果、地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要と考えております。

10ページの上段に移りまして、事業中の大泉ジャンクション地域あるいはインターチェンジの整備により地上部が改変される区間といったものを除く区間について、あり方複数案というものを作成し、寄せられた意見あるいは練馬区さんのご意向を踏まえまして、断面構成と幅員を検討しました。その結果、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な幅員ということで22メートルと考えたわけでございます。

具体的には、環境の面からいきますと、練馬区の地域の現状と課題というところからいきますと、将来にわたる保全が不確実な民有地と緑が多いというような現状がございます。このため、公園や道路等の公共空間において、永続的な緑を確保する必要があると考えたところでございます。そのような中で、外環の地上部街路の練馬区間の沿線では、石神井公園あるいは石神井公園に隣接して新たな公園が整備されたということもございます。また、国交省さんのほうでは、大泉ジャンクションの周辺地域において、八の釜の憩いの森の保全ということで、失われる緑の量と同程度以上の緑の量の回復をはかると。こういった取組も踏まえまして、この地上部の街路につきましては、近隣の緑との連続性あるいは沿道環境の保全といったものに配慮しながら、緑のネットワークの形成や良好な景観形成に資する植樹帯ということで、緑地帯までは設置しないんですけども、緑のネットワーク形成に資する植樹帯を設置することとしたものでございます。

そのほか防災につきましては、断面構成と幅員の考え方を読まさせていただきますと、緊急車両の円滑な通行が可能な車道幅員であるとか、延焼遮断機能を発揮できる道路幅員というものを考えまして、幅員を検討した次第でございます。

また交通の面からしますと、断面構成と幅員の考え方の一番上ですけれども、将来見込まれる自動車交通量を踏まえて、停車帯を備えた2車線の車道を確保するというものにしたものでございます。

また、暮らしの面からいきますと、歩行者や自転車、自動車の安全・安心を確保するため、それぞれの通行空間を構造的に分離するというもので考えた次第でございます。

こうした考えに基づきまして、11ページでございますけれども、外環の地上部街路の

都市計画に関する方針というものを定めさせていただきました。1番の目白通りから青梅街道までの区間。これが練馬の区間でございまして、今回の方針の主たる部分でございませぬ。車線数は2車線、片側1車線ずつとしまして、標準幅員は今申し上げたような考え方で22メートルということでさせていただいたところでございませぬ。また、上石神井駅の周辺、西武新宿線の上石神井駅と交差するような道路なんですけれども、ここにつきましては練馬区さんのまちづくりの方向性などを踏まえまして、鉄道やバス等の交通手段を結節する機能、つまり交通広場というような機能を確保するために、現在の都市計画の区域を一部活用することとしたものでございませぬ。また、具体の道路線形については、後ほど簡単に説明しますが、現在の都市計画の区域の中において、地形や地物、現道活用等に配慮して設定したところでございませぬ。今後、地域住民の皆さんのご意見を聴きながら、都市計画変更の進めたいというふうにご意見を伺っております。

一方で、青梅街道から東八道路までの区間、武蔵野の区間を含む区間につきましては、引き続き、検討のプロセスに基づき広く意見を聴きながら、こうした話し合いの会にご意見をいただきながら検討を進めたいというふうにご意見を伺っております。

12ページの下段には、22メートルの道路の断面構成のイメージを付けさせていただいております。自転車道というものを独立して設置するというところに特徴があるかと思っております。

13ページ目以降につきましては、前回あり方複数案をご説明申し上げたときに説明した資料の内容となっておりますので、こちらについては説明のほうを割愛させていただきます。

続きまして、「都市計画変更素案のあらまし」のパンフレットをご覧ください。

1ページ目から4ページ目までは、今まで説明してきた内容と重複しますので、5ページ、6ページをご覧ください。道路の線形の考え方ということで、現在の都市計画は標準幅員40メートルで定められておりますけれども、その中に22メートルの道路を計画していくと。こういった考え方で計画したのかということを取りまとめさせていただいたものでございませぬ。

まずは1番目、交通結節機能の確保ということで、上石神井駅周辺におきましては交通広場を確保するというところでご意見を伺っております。

2番の現道の活用ということでございませぬが、上に横長の図面がございませぬけれども、左端と右端につきましては、ちょうど現道、既存の道路と計画道路の区域が重複するような区間がございませぬ。そういったところはできるだけ既存の道路を活用するような形で計画を考えたところでございませぬ。

また3番、周辺地盤、地形とのすりつけということで、沿道との高低差をできるだけ少なくするというところで線形を検討した、考えたというところでご意見を伺っております。

最後に、緑の保全でございませぬけれども、練馬の区間におきましては、石神井公園に隣接しているというところでご意見を伺っております。石神井公園の緑をできるだけ保全するという考え

方も考慮しまして、道路線形というものを考えたということでございます。

7ページ、8ページ、9ページ、10ページにわたりまして、都市計画変更素案というものを示させていただいております。黄色に塗られているところが、今回幅員を縮小することに伴いまして、計画道路の区域から外れるところ、計画線としては廃止するところでございます。赤い線が新たに都市計画の新しい線になるところでございます。

11ページから14ページというのは、具体的な道路の構造のイメージというものを付けさせていただいております。濃い緑色が歩道・自転車道・植樹帯の部分でございまして、黄色と言いますか、黄緑がかった黄色につきましては車道ということで、11ページには上石神井駅周辺のところで、交通広場ということで、ロータリーを設けられるような計画にしたところでございます。

最後に、このパンフレットの裏表紙をご覧ください。今年の6月に変更素案というものを公表いたしまして、説明会を実施したところでございます。今後、ここに掲げたような手続を進めまして、都市計画変更の手続を進めていきたいというふうに考えているところでございます。

簡単ですが説明は以上になります。

(司会)

はい。ありがとうございました。今、「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」と、それからもう一つ、「都市計画変更素案のあらまし」という二つのパンフレットを使ってご説明をいただきました。質問等を受けていきたいと思っております。挙手をしてよろしく申し上げます。はい、古谷構成員。

(古谷)

はい。「総括」のほうの10ページのところで、「将来見込まれる自動車交通量を踏まえ」とありますね。そういう意味では、将来見込まれる自動車交通量っていうのは、計算してあるということ。今までは何だか、これからやるんだというような調子で、何も公表していませんね。そういう意味ではこれに関連しても、また武蔵野市をどのように予想しているか。それをお話しいただきたいのと、それから今度は先ほどの何ページだったっけな、終わりのほうの黄色い部分。つまり、18メートル部分、40メートルから22メートルを抜いた部分ですね。18メートルの部分は、それはそのままお返しするんですか。これまでずっといろんな制限がかけられていた。そのことに対しては、何も無しにお返しをするのでしょうか。その2点をお伺いしたい。

(司会)

はい。ありがとうございます。2点について回答をよろしく申し上げます。

(安西)

ただいま、古谷構成員から2点のご質問をいただきました。

1点が、将来交通量はどうかというところでございますけれども、将来交通量は、武蔵野市の必要性のデータ、整備効果のデータにも載せさせていただいておりますけれども、平成32年の時点で考えますと、もしその時点で地上部の街路ができていれば、1日1万から1万8千台の交通量が見込まれるというふうに見込んでおまして、この交通量からしますと、片側1車線の往復2車線というところで十分交通をさばけるといところで考えているところでございます。

2点目の、40メートルから22メートルに変更することによって、計画線からはずれる区域はどのような取扱いなのかということでございますけれども、これまで都市計画の制限が、諸々の制限がかかってきたわけでございますけれども、この素案をこれから手続を進めていきまして、都市計画が決定されれば、都市計画の制限というものが黄色の部分については無くなるということでございます。そういった部分について、これまで都市計画の制限をかけてきたことに対する補償ということもあるかと思いますが、そういったものは制度上は無いというところが現状でございます。

(司会)

はい、ありがとうございます。古谷さんどうですか。

(古谷)

はい。その、制度上は無いついていうだけで済まされるのでしょうか。

(司会)

これ補償の件ですね。

(古谷)

はい。

(司会)

はい。

(古谷)

そのところが一番、これは佐藤さんなんかが一番いつでもおっしゃっているところだと思っておりますけど。

(司会)

はい、どうぞ。

(安西)

はい。

(司会)

安西構成員、どうぞ。

(安西)

はい。今の古谷構成員からのご質問ですけれども、都市計画の計画道路の区域から外れた部分の方々に対してその補償が無いということだけれども、それで済まされるのかというところがございますけれども、この外環の地上部街路につきましては、高速道路を地下化した際にいろいろなご意見をいただいた経緯も踏まえて、広く意見を聴きながら検討を進めてきたというところがございます、この外環の地上部街路の検討をこのまま放置しておくということは、私どもとしても決して良くないと思っております、なるべく早く結論を出していくということの努力をしているところでございまして、そういったことで、今はまだ練馬の区間につきましては、そういった意味では素案というところまで示した形になっておりますが、武蔵野区間を含め、杉並・武蔵野・三鷹ということについては、まだ検討中ということで、いろいろ今後計画がどうなっていくのかということでご不安な方、たくさんいらっしゃると思いますので、そういった面では広く意見を聴きつつも検討のほうは早く進めていきたいという気持ちで取り組んでいきたいというふうに思っております。

(古谷)

何だか全然分かんないですけどね。

(司会)

はい。古谷構成員。

(古谷)

つまり、武蔵野市に関してはどうするかはこれから検討していきたいと。練馬はどうやっているかということは、ある意味では既成事実になって押し付けられるわけですよ。だったら練馬をどうやっているのか。どこまで進んでいるのか。どういうことを提案しているのか。それを話してくださらないと意味ないです。

(司会)

いいですか。はい、回答を。安西構成員。

(安西)

練馬区間において地上部の街路、どういう提案をしているのか。提案というのは、今ご説明差し上げた内容で、その都市計画の変更の素案というものを我々公表させていただいて、提案させていただいているわけです。

そういった中でいろいろな御意見をいただきながら進めさせていただいているところで、当然こちらの説明会の記録、あるいはオープンハウスの記録にもありますように、ご意見として、例えば計画線から外れた土地についても買い取るべきとかいうご意見も当然いただいております。

一方でですね、今後の生活、人生設計の対応にも、今後のスケジュールを早く知りたいとか、早く事業化をして欲しいとか、様々な、今後のスケジュールを早く決めていって欲しいというようなご意見もたくさんいただいているところでございます。都としましては、そういった意味では、都市計画の手続を進めていきまして、今後事業化についても検討していくという中で、スケジュールというものも示していくような形で対応していきたいというふうに思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。

(古谷)

これで終わりますか。

(司会)

いやいや、いいです。どうぞ、やってください。古谷さん、どうぞ。

(古谷)

今のは何も抽象的で、何にも答えてないんですよ。時間だけ稼いでるんですよ、答えの。もっとなっかり、ポイントを話してください。

(司会)

武田構成員。ポイントをしっかりとということですので、よろしくお願いします。

(武田)

申し訳ございません。今、古谷構成員のほうから一番お聞きしたいのは、多分、本当に

廃止をするところについて、本当に補償は無いの、というところかと思います。今の考え方といいますか、制度、我々が持っている取り組みの内容、そういったところを鑑みると、今の段階では、そういったものは正直言ってございません。どうするという疑問といいますか、そういったところもあるのかも知れませんが、今の段階では取りあえず申し訳ございませんが、単刀直入に言いまして、そういった廃止に伴って何かしらの補償はあるのかというところにつきましては、今の制度上では無いというところでございます。

(司会)

はい、ありがとうございます。古谷さん、もういいですか。いいですよ。関連してやるんでしたらどうぞ。大島さん、ちょっとすいませんね。はい、古谷さん。

(古谷)

はい。私が聞いているのは、法律的には確かに無いかも知れませんが、ですけれども、担当行政事務局として、いったい何をどう提案したいと思ってんのか。それを聞いているんです。全部そこのお任せで、これは法律的に決まっていますから何もできません。そのことだけで行政っていうのは動くんですか。あなた方は、原案を出して、そしてそれが決まってくんじゃないんですか。または逆を言うと、あなた方は手先で、誰かのもっと偉い人たちの手先で、そのことをおうむ的に繰り返してみんなに告げるだけの役割がお宅の課なんですか。そこのお任せをはっきりしてください。私言ってる意味はわかりますね。いつでも何だか、何だか今はこうでございますって言うだけで、これからどうするかは、あなた方が提案すべき、あなた方は責任があることなんですよ。それは行政の責任じゃないでしょうか。その責任を考えないのは、あまりに無責任です。

(司会)

はい、ありがとうございます。2点、回答どうですか。はい、安西構成員。

(安西)

今、私のほうからも、また武田のほうからもご説明差し上げた通りですね、都市計画というところの区域から変更に伴って外れるというところにつきましてはの補償という制度はございません。今後ですね、そういった補償が無いから、例えば計画道路をかけ続けるとかですね、そういったことは私どもとしてもそれは良くないことだと思って、計画道路を放置しておくというのは良くないことだと思っておりますので、こうして計画道路の取り扱い、都市計画道路、外環の地上部街路の取扱いを検討していくために、ご意見をいただきながら検討しているというところで、そうした取組の中で結論をですね、早く出していくというところが我々として取り組めることなのかな、というふうに認識しているところでございます。

(司会)

はい。どうですか。大島さん、どうぞ、お願い致します。大島構成員。

(大島)

はい。今の古谷構成員の質問、まったく私も同じ気持ちです。大分時間が経過しておりますので、少し別な問題について質問します。幅員を40メートルから22メートルに、約半減するという、これは大胆な計画変更になるわけですが、その場合にはですね、いわゆる延焼遮断帯としての機能は大幅に低下してしまうんじゃないかと思います。その点についてはどう評価されているのでしょうか。

(司会)

よろしいですか。

(大島)

はい。

(司会)

はい。延焼遮断帯についての考え方はどうするのかと。安西構成員。

(安西)

はい。延焼遮断帯について、40メートルから22メートルになることで、機能が大幅に低下するのではないかとというようなご質問をいただいたと思います。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、22メートル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、12メートル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、22メートルの道路であってもですね、十分に延焼遮断効果というか、延焼遮断帯としての機能というものは期待できるということで考えまして、この幅員に定めたというところでございます。

(司会)

はい、ありがとうございます。大島さん、どうですか。

(大島)

一つ、じゃあ。

(司会)

はい、どうぞ。大島構成員。

(大島)

はい。今のご説明については、私は簡単には納得できません。阪神大震災の際12メートルでも効果があったということですが、阪神大震災の場合の家屋の耐火性は、武蔵野市における、あるいは練馬区における現在の密集した家屋の耐火性とは当然異なっているわけで、今回の決定はこれらを厳密に検討した上の結論とは思われません。22メートルでも十分に有効であるというふうに断定しておられるんですけども。私としては、武蔵野市について議論する過程においては、もっと科学的に、燃焼実験などを行い、22メートルでも有効になるんだという結論に至ったと、はっきりご説明いただくよう求めたいと思います。

(司会)

はい、ありがとうございます。他に御意見ございますか。はい、濱本構成員。

(濱本)

ちょっと東京都に基本的なことをお聞きしますね。今、幅員が20メートルとか22メートルとかお話に出ましたけども、その前に、昭和41年のときの外環の2と、今度変更される外環の2とはどう違うのか。基本的な考え方がね、41年にできたときの外環の2はどういうことでできたのか。それが今度、なぜ22メートルになるのかはよくわかりませんが、外環の2という名前を使わなきゃならないという理由が何の根拠で言い張るのか。これは練馬だけじゃなくて全体のことになりますのでね、まずそこから質問したい。それによってまた質問します。

(司会)

はい、今の質問。中身は分かりますよね、皆さん。基本的な考え方と、それで外環の2をなぜまた使うのかということなんですけど、安西構成員。

(安西)

まず、昭和41年のときの外環の2、外環の地上部街路の考え方としましては、昭和41年、環状6号線の外側の都市計画道路、街路網の再検討に伴いまして、都市計画道路ネットワークの一部として構成するという形で計画決定されたもので、当時は、高速道路の外環と整合を図るように一体的に計画しておりますので、高速道路の外環を収容するというか、その柱とかが建つ空間というものも担保した形での40メートルの幅員ということで計画決定されたということで考えております。高速道路の外環は地下化するということ

に伴いまして、当然その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いうところですが。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。それで今回ですね、これまでの検討を踏まえまして、一般的な都市計画道路としての機能、道路の基本的な機能を確保した上で、かつ自転車の安全性等、昨今、社会的にも重要な課題として捉えられているものも当然考慮しまして、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22メートルということで決めさせていただいたと。そういった意味では、高速道路の収容空間というものは無くなったというところで、幅員縮小というところになったということになろうかというふうに思います。

名前に付きましてはですね、外郭環状線の2という名前で、外環ルート上に計画決定されているということもありまして、外郭環状線の2という名前のままで幹線街路の外郭環状線の2ということで、一般的な都市計画道路のネットワークとしての機能を持つということはですね、昭和41年から変わらないということも踏まえまして、名前については変えてないというところでございます。

(司会)

はい、ありがとうございました。濱本構成員。

(濱本)

今ね、外環道のことで、昭和41年の説明をしていただいたんだけど、全部合ってる所と合ってないところがあるんだけどね、それはそれとしていいんですけどね。外環の2というのはね、前回私が二度にわたってお話して、武蔵野市としては結論を出しましたけどもね、そういう内容なんです。だとすれば、今東京都が練馬でやろうとしているのは、外環の2じゃないんですよ。それはね、一つの例として質問したいんだけど、私が参加した平成14年から15年のPI協議会と沿線会議のときに、何回も練馬の道路問題を取り上げたんですよ。それ覚えておりますが、皆さん知らないと思うんですけどね。記録に残ってると思う。そのときに、練馬の南北道路と東西道路の計画に対して進捗状況はどの様になっているのですか。未だにね、もう十何年経つんだけど、未だにどれだけできているかというのはまだ分からないの。そういう中でね、外環の2だけが、今は外環の2というのが正しいのかどうか分かりませんが、それだけがね、前に進んで、どうしても外環の2が必要だという理論に私はならないと思いますよ。

もう一つ例を出すならば、東京都の依頼で、武蔵野市は東急大通り、立野町まで拡幅しましたよね(武蔵野3・4・16)。それですぐ練馬区はその南北道路(補助135)を拡幅して、きちんとやるのかと思ったらやらなかったですね。未だにやってない。一つの例としてね。こういうのがたくさんあるわけですよ。それでその他にも南北道路としてはたくさんあると思うんですよ。ですから、今回の今やろうとしているのは、外環の2じゃ

なくて、東京都が云う一般の放射線何号とか、そういう何号でやるような道路であって、幅員が22メートルであろうと10メートルであろうと、それは外環の2とは違うんですよ。外環の2は40メートルでやってきて、こないだ安西さん、前回も私も武蔵野市民から言われたように、40メートルは残るといような言い方をしたことがあって、それは佐久間さんが訂正したからそれはいいけれども。そういう考えがまだ頭の中にはあると思うんですね。そういう中で、今度は幅員22メートルになったとか20メートルにするとかいう話なんだけれども、そういうことになってくるとね、今、皆さん方がやっている外環の2というか、今まで素案を出された案は全然外環の2じゃないと思うの。だとすれば、ここで外環の2としてのこういう議論をすることは、まず間違いだと思いますよ。

練馬の人にもう一つお聞きしたことがあるんだけど、練馬の地域の全体の方々かね、今、その外環2を造ることに対して賛成してるかと云うとしていないですね。ほとんどが。賛成したのは何ちゅうのかな、商店街の会長さんとか町会長さんだけです。全体の住民の方はほとんど反対じゃないんですか。その辺のところの意向をきちんとね、この役所の記録に載ってないわけ。何かごまかしでやっているようにみえますよ、武蔵野にもそういうことあるんだけど、次回で改めて申し上げます。そういうことから云うならば今の外環の2というのは、外環の2じゃないと思いますよ。もうちょっと明確にしてください。それからネットワーク、ネットワークと云うけれども、東京都は外環の2のネットワークはもう潰れてますよ。ということは、東八から東名までは無くなったんでしょ。外環の2じゃないけども。ネットワークは無いじゃないですか。あまりネットワーク、ネットワークなんて言わないで。それからね、昭和41年計画の審議会での記録はネットワークはちらっと書いてあるけど、全体的にネットワークなんて書いてないですよ。

それともう一つ申し上げておきますが、私が確認したけども、外環の2と外環本線は一体計画なんです。一体計画を認めるのであれば、外環の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。もしどうしても必要だっていうならば、それは新しい考え方で議論すべきじゃなかったかなと私は思います。そういう素案で、前回の佐久間さんの回答を見ていると、まだ素案は出したけど、現実的に検討していないと。これからだと言ってるんだけど、それは間違いじゃないですか。

(司会)

はい、ありがとうございます。大きく4点。回答をお願いします。はい、安西構成員。

(安西)

はい。まず外環の2というものは、新しいというか変更した計画というのは、外環の2ではないのではないかとというようなご指摘があったかと思います。

外環の2というのは外郭環状線の2、正式名称でいけば東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2でございますけれども、これは昭和41年に計画決定されたものでございませ

て、当然街路網を構成しておりますので、そういった意味で都市計画道路ネットワークの一部ということで説明させていただいております。そういった一般の通常の都市計画道路としての機能というものは、昭和41年も、今も、それは変わらないというふうに考えておまして、名称としては変えてございません。ただもちろん、その当時、一体的に整合を図るように計画決定した高速道路がですね、元々高架方式で考えていたものが地下になったわけですから、それは大きく条件が変わったと。そういうところも踏まえまして、今回ですね、都市計画の変更の素案というものを作らせていただいているところでございます。

練馬区の区民の皆様が全員賛成なのかというご意見もいただいております。ご意見につきましては、先ほどのリーフレット2枚まとめさせていただいておりますけれども、この道路は必要だというご意見と、必要ではないんじゃないかというご意見もいただいております。そうしたご意見もいただいている中で、地元の練馬区さんとしては、この外環の地上部街路につきましては、南北交通に資する重要な道路だというご認識を持たれてまして、都に対しては早期整備を要望されているというところもでございます。そうしたことも踏まえまして、都としては都市計画の方針というものを定めさせていただいて、それに基づいて都市計画の素案を公表したところでございます。

最後、素案というものはまだこれからなんではないか、というようなご質問だったかと思えます。今現在の状況としましては、まず検討のプロセスというものに基づきまして、検討のプロセスというのは、例えば「検討の総括」のパンフレットでいけば、4ページのフローですね。このフローに基づきまして練馬の区間につきましては、今年の5月に方針というものを定めたというところもでございます。この方針に基づきまして、都市計画の変更素案というものを6月に公表させていただいて説明会を開催したというところもでございます。そういう意味では、まだ変更の素案でございますので、今後の手続の流れとしては、「都市計画変更素案のあらまし」の裏表紙にありますけれども、現在は一番上の説明会まで開催したというところもございまして、まだ計画決定までに至ったというわけではなく、今後ですね、案を作成し、住民の皆様や練馬区さんのご意見をいただいた上で、都市計画審議会の議を経まして、都市計画決定というところまで手続を進めていきたいという段階でございます。

もう一つ、都市計画道路ネットワークという言葉を使うべきではないのではないかというお話もありましたけれども、じゃあ何で東八道路以南はというお話もございました。東八道路より南側の道路と、東八道路より北側の道路の位置付けとしましては、昭和41年から東八道路よりも北側は幹線街路外郭環状線の2という名称で都市計画の幹線道路ネットワークの一部という位置付けであったのに対し、東八道路より南側につきましては付属街路という位置付けでございまして、高架の高速道路の沿道の出入りを確保するため、交通処理を担うというよりは、沿道に住まわれている皆様の出入りを確保するための機能ということで、昭和41年当時から機能としては異なるというところですね。その付属街路に

つきましては、外環を地下化したことに伴いまして不要となりましたので廃止したというところで、昭和41年から位置付けが違っているというところでございます。

(司会)

はい、ありがとうございました。

(古谷)

今の説明で間違ってます。

(司会)

古谷さんですか。

(古谷)

はい。

(司会)

はい、古谷さんどうぞ。

(古谷)

はい。これは41年の審議会のときには、東八から向こうは6車線だと。こちらは4車線だと。そうなるとそのところで、4車線だと足りない場合がある。だから地上を走る道路が必要なんだという説明なんですよね。ネットワークじゃないんですよ。それで既にこれは外環の本線として6車線がこここのところを通るんですよ。そうするとその理由は無いんです。つまり、外環2とする理由は、まったく6車線が地下に通るから、付属街路と同じ扱いになっていいはずなんです。それがネットワークだ、ネットワークだなんてことは、そのときは説明してません。話として出てきてないんです。むしろ4車線になるために自動車の数が溢れてしまうといけないから道路が必要だということで外環の2ができたんです。それがこれまでの成立の経過です。今の安西さんではまったくポイントが逆なんです。となればですね、付属街路が無くなったのと同じに、6車線が地下に通るから外環の2は同じ扱いで無くなっていいはずなんです。それを無くさないで、ネットワークだ、ネットワークだということは、完全に、これはその法律の成立を知らないで、安西さんが勝手に付け加えていることだと思います。これまでのいろいろなそれ以降の説明の中で、担当の人がそれぞれ新しく変わっているわけですね。その人たちが勝手にくっ付けてどんどん筋を曲げてきているんです。それはちゃんと書類をお調べになってからお答えください。

(司会)

はい、ありがとうございます。古谷さん、すみません。これ、後で回答ということでしょうか。

(古谷)

はい。

(司会)

はい、申し訳ありません。はい、濱本構成員。

(濱本)

まだ、これも回答していないよ。

(司会)

練馬の進捗のほうについて、よろしくお願いします。

(安西)

すいません、答弁が漏れておりました。練馬区の外環の地上部の街路と並行する道路などの道路の整備の進捗状況でございますけれども、例えばその地上部街路の西側にですね、先ほどもお話のあった道路で、補助135号線というような都市計画道路もございまして、こちらは平成16年に策定した事業化計画におきまして、10年以内に優先的に整備する路線ということで位置づけておきまして、練馬区さんのほうで整備を予定している道路でございますけれども、現時点ではまだその整備事業に着手していないというような状況だというふうに伺っているところでございます。

(濱本)

それだけ。それだけじゃないだろ。

(司会)

ちょっと待ってください。いいですか。はい、濱本構成員。

(濱本)

それだけですか。回答は。練馬区の全体の東京都の計画、都道ですよ、都道の計画。どういう進捗状況で、それと外環の2とどう整合性があるのかということなんですよ。それを聞きたいんですよ。ただ、今の都の東急大通りのそこだけの話じゃないよ。

(安西)

練馬区全体でと。

(司会)

練馬区全体の進捗状況と、外環のこの関係をとということなんですけども。今は分かりませんですか。

(安西)

そうですね、ちょっとすべては。

(司会)

はい、濱本構成員。

(濱本)

先ほど古谷さんから云われていますけれど、これ申し訳ない、東京都もそうですが、国もそうなんだけど、41年から相当、担当が変わっているのですよ。そのとき出て来た人が、私が法律だっという言い方で一応始まっているんだけどね、そうじゃないんですよ。41年のときは41年のきちとした理由があって、外環の2であれ、外環の本線があって、外環計画ができていますね。それは我々も前回から何回も言っているように、あなた方も一部認めたけども、そういう中でね、お話ししているわけですよ。ですから今の進捗状況だと、私はP I 沿線会議とか協議会でも私は質問してるんだけど、未だに信用の出来る回答が無いし、今どの様な状況か分からないから聞いている訳ですよ。それでも外環の2が必要なのかと私は聞きたいわけです。

だから先ほどあなた方が、何か練馬の人がやりたいからやっているというような言い方をしたようですけれども。それはそれでいいけども、だけどね、我々となり近所、杉並区もそうだけど、武蔵野もそうなんだけど、それによって影響がしてくるわけですよ。外環の2だけではなくて。もちろん、外環の2だって当然影響するんだけども。外環の2以外の計画が実行されれば車の動きも少なくなるだろうし、全然変わってくるんじゃないんですか。そういうことをお話ししながらね、練馬区のほうも議論されているのですか、どうも今の素案を見ると、地元の何だ、上石神井商店街、その辺の方の開発のためとか、あるいは西武鉄道の問題とか、そういうことで外環の2はどうしてもやらなきゃならないような政治的な考えもあるんじゃないかと思うんですけれども、そのようなことで東京都も乗ったんだろうと思いますけれども、それは武蔵野市には迷惑なんですよ、そんなの。武蔵野だって杉並だって。だからそこをきちんとね、そう云う説明をして、どうしても外環の2というのが必要だということを、すなわち必要性を言って欲しいわけ、練馬についても。武蔵野についてはまた次回申し上げますけども。今日返事できないんなら、きちん

と要点をまとめて答弁して下さい。

(司会)

はい。じゃあ、そういうことでいいですか。検討して、また。はい、武田構成員。

(武田)

すみません。今日、明解な回答ができないのは本当に申し訳なく思っております。そういった意味では、今猶予をいただきましたので、ちょっと持ち帰りましてもう一度過去のところからですね、ちょっとしっかり調べて、どこまでご期待にそえるかはちょっとあれとしても、調べてご回答させていただければというふうに思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。

(濱本)

よろしいですか。

(司会)

濱本さん。

(濱本)

それでいいですよ。とりあえず、まだです、また後で質問します。

(司会)

はい。佐藤構成員。

(佐藤)

練馬区の件なんですけど、これは何回か前に土支田線で1キロについての議論やりましたよね。そのときには、33号から南は一切関係ないと。やらないんだということで来たんだけど、蓋を開けてみると練馬区では長年の願望だということで、22メートルで外環2とか関係なく、道路がどうしても欲しいんだという。それから、縦断見てると、千川で止まっているわけですよ。千川で止まって青梅街道まで行かないということは、青梅街道のインターチェンジのほうが、まだペンディングになってて、本当はここまで一挙にやりたいんだけど、一応千川で止めたということを、私はそういうふうに理解しているんですよ。

それから濱本さんの言われたように、これは新道であって外環2ではありませんよ、これは。ただ、練馬区の要望に応じて、こうやれば東京都として道路事業がやり易いんじゃない

ないかと、これ見え見えですよ。それでやってきたんだと思います。ところが武蔵野市に入りますとね、全然関係ないですよ。武蔵野市には、今のところ、南北の道路が必要ないってことです。みんな反対、構成員も反対してる。だから、これから同じような気持ちでこの地域をやろうとすると大きな間違いを起こしますよ。

それから武田課長ね、先ほど一番最初に古谷さんが言われた、いわゆる権利、補償の問題ですよ。これから本線が、民間になりましたけど、本線とてこの権原の問題は知らぬ存ぜぬでやってるけど、本当は賠償請求の対象になりますから、これからこの事件が起きると思います。まして、本線の、私は上も下も一緒に考えてますから。本線については、ランプの部分で恐らく収用裁決にかかったときに、これはまた大変な問題になりますよ。要するに、私が言わんとしているのは、公共事業をやろうという収用者、事業者はですね、やっぱり憲法をよく理解して適正な補償を前提としないと、こういう公共事業をやる資格が無いんですよ。要するに、古谷さんの意見を拡大しますとですね、公共補償というのは適正な補償の前提に成り立っているんです。日本はロシアとか中国じゃないんですよ。全部個人の財産が守られているんです、憲法で。

だから公共補償を頭に置いて考えないと、これから武蔵野市と話してもどうにもならないと思いますよ。うまく言えませんが、私はこれから補償だけを言いますから、これからこの会については。補償が一番ですから。補償の次に環境だ新道だ、いろんなのが出てくるんですよ。補償が一番元になります。だから古谷さんの言われているように、22メートルにして、あと残りの18メートルはどうするかって、これは大きな問題ですよ。

(司会)

はい、ありがとうございます。これ、回答、今、回答必要ですか。

(佐藤)

40メートルから22メートルにして、あと残りの18メートルをどうするんだよと。長いこと網被せてきて勝手にやって、勝手にまた計画変更するんだったら、計画廃止もできるわけですから、行け行けどんどんじゃだめなのよ。要するに、地域の人の協力を得ないとかいうこと。何十年かかってもできないよ。そういうことをとにかくここで言うておきます。

(司会)

はい、ありがとうございます。他に御意見ございますか。はい、西村構成員。

(西村)

すいません。第18回で質問があったんですけど、そのときから今に至るこの4ヶ月に、状況が大幅に変わってしまったので、ちょっとその質問はもう役に立たなかったんですが、

時間もあれですので、ちょっとお聞きしたいことがあります。

一つは、今の補償の問題ですね。40メートルから22メートルになったとして、残りの18メートルについては、これは消してしまうと。だから補償も一切無いということは、練馬の住民の方たちにはちゃんと伝わっているのでしょうか。これが質問の一つです。

もう一つは、別紙4にまた別に書いてありますけど、先ほど安西さんがご説明くださった、青梅街道から東八道路までの区間についてはっていうようなことが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でください。このことでちゃんと今後ともお願い致します。

(司会)

別紙4というのは。

(西村)

ごめんなさい。これまでの「検討の総括」で言いますと11ページです。

(司会)

11ページ。

(西村)

また別に配ってくださったことがあったんですけど、11ページの都市計画に関する方針です。その一番下のところです。引き続き。

(司会)

はい、分かりました。大きく2点ですけども。

(安西)

はい。

(司会)

はい、安西構成員。

(安西)

まず1点目、西村構成員から、補償の問題について練馬区間ですね、沿線の住民の方々にちゃんと周知をしているのかというご質問だったかと思えます。これにつきましては、説明会やオープンハウスなどで、この補償は無いということについては、ちゃんとご説明

を差し上げているところでございます。

また2点目、この武蔵野区間を含めまして、今後も引き続き話し合いをということで、ありがとうございます。私どもも引き続き、練馬区間とは別に検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながらこうした話し合いの会でご意見をいただきながら検討を進めていきたいというふうに思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

(司会)

他にございますか。はい、濱本構成員。

(濱本)

はい。一つ西村さんね、今11ページのそれを確認したんだけど、私はそれでは困ります、だめなんですよ。11ページの26年の5月の公表で方針が出てるんだけどね、私どもはね、平成15年の3月に東京都と国で発表してるでしょ。東京外郭環状道路に関する方針。今、私の手元にもありますが、これが基本なんですよ。だから青梅街道から東八道路の区間ということで書いてありますけども、引き続きこういう文章書いてあるけど、そうじゃなくて、ここには何て書いてありますか。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と書いてあるでしょ。その後、青梅街道から目白通りについて地元の意向を踏まえながら地上の街路の設置を検討とすると。それでこの方針については沿線の住民や自治体の関係各所から幅広い意見を把握するために、模型等を活用して分かりやすい情報とすると。これが基本ですよ。それがね、この26年5月にここに書いてあるけれども、25年にも東京都から資料が出ていますが、みんなこれを消してしまっているのですね。東京都でそういうこと消せないんじゃないの。勝手に直してね、都合のいいように今やっているような感じが致しますが。これちょっとおかしいと思いますよ。安西さん、そのような説明ではだめですよ。それから東京都として課長から答弁いただきたいのが1点。

それからもう一つ、前回、恩田構成員から質問があったと思いますが、私も質問を致しましたが、外環の2は幅員は40メートルになってますよね。41年の決定ではね。それが今度は22メートルとか、18メートルで一回議論をされたようですが、全体的に考えたときにそういう都市計画は、すなわち、その区間、区間でこういうことができるのと云うことで、恩田さんの質問でしたね。前回ね。

(恩田)

都市計画の方針は。全体で出すのかっていうこと。

(濱本)

そう。そういうことをきちんと答弁してないんですよ。それちょっとはっきり聞かない

とね。これ佐久間さん、前回返事しなかったんですよ。どのように東京都は行われるのですか。それちょっとお聞きしたい。

(司会)

はい、2点ですけども、課長のほうからということですので、武田構成員。

(濱本)

これ、載ってますよね。

(武田)

はい。その概要に近いものはそこに載っていると思います。今のまず1問目でございます。昔のですね、そういった外環協議会の中での説明に関しての部分と、今回の方針に関わるところについて違うのではないかとこのところでございます。我々としては、気持ちとして、考え方としては同じでというふうに思っているところです。ただ、先ほど濱本構成員からお話があったように、その辺詳しく我々として過去の部分、もう一度勉強、先ほど私させていただきたいというお話をさせていただきましたので、その辺を踏まえてですね、もう一度しっかりと勉強した上で、これについて、課長としてもう一度改めてお話のほうをさせていただければと思っております。

(司会)

もう一点につきましては。

(安西)

はい。

(司会)

はい、安西構成員。

(安西)

はい。前回、課長の佐久間のほうから、恩田構成員からの質問に対して、方針については区間、区間で定めるかも知れないし、全体、その辺はまだ決まっていないというお話を差し上げたかと思います。前回の段階ではですね、まだあり方の複数案を公表した段階でございましたので、方針の策定にまだ至ってなかったもので、方針としてどう定めていくかということはまだ決まっていなかったという状況で、そういう答えをさせていただいたところでございます。それ以降ですね、検討を進めまして、改めて練馬区間におきましては、目白通り、都市計画の名称でいきますと、放射7号線というような骨格的な幹線

道路と、南に行きまして青梅街道、これも都市計画の名称でいけば放射6号線というところで、これも骨格的な東西方向の幹線道路でございます。こうした骨格的な道路を結ぶ、南北に結ぶ道路であること、また、東西方向の数多くの都道を結ぶというところからしてもですね、練馬区内だけを取っても、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まして、練馬の区間のところについて都市計画の方針といいますか、幅員を一部縮小するような方針というものを定めたところでございます。

今後、杉並より南の区間につきましては、もちろん40メートルでの整備というところも選択肢としてございますし、区域を縮小するとか、代替機能を確保して廃止をするとか、その辺はまだこれまで通りの考え方をもってございますので、そこで、その幅員が不連続になることでもいいのかというご意見もあるかと思っておりますけれども、基本的には道路はネットワークとして機能していますので、例えば2車線の道路がいきなり6車線になるとかですね、そういったことはなかなか無いのかなと思っておりますけれども、それは地域の状況に応じて、例えば緑をもう少し増やしていくとか、そういったところというのは当然考えられることだと思いますので、引き続き検討を進めていきたいというふうに思います。

(司会)

はい、ありがとうございました。濱本さん、いいですか。

(濱本)

納得いかないんだよな。

(司会)

また次回、課長のほうからまた回答があると思っておりますけれども。はい、濱本構成員。

(濱本)

先ほどからいろいろ安西構成員の答弁を聞いておりますが、全てが悪いのですが、何かピンと来ないですね。それでもう終わったということになっちゃうと、これは困ってしまいますね。みんなそう思うでしょ。それはね、前回私が云っているように、私は外環の2と外環本線が一体の計画であると云うことで、我々武蔵野も廃止ということで結論出しましたよね。それぞれひとつひとつまとめていかないと、今までの議論が無駄になります。我々の意見をまとめる様にしたいと思っております。東京都さんがそういう訳の分からんようで終わるような説明だと、これはちょっと一回考えなきゃいかんかなと思っております。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、どこへ行っても答弁、答えにならないと思っております。

(司会)

はい。ということですが、どうですか。ちょっと時間もらったほうがいいですか。

(武田)

そうですね。

(司会)

はい。濱本さん、少し時間をいただきたいということによろしいですか。

(濱本)

はい。

(司会)

はい、西村構成員。

(西村)

だから18回のときの恩田さんからの質問は、あの時点ではご返事が無かったんですけど、その後、全部の成行きというか経過を見てから決めるのではなく、練馬だけ決めてしまったわけですね。そういうことですね。だからあの質問は宙に浮いてしまったというか、そういう形で答えが出たと。

残りの杉並・武蔵野・三鷹につきましては、私も恩田さんと同じかどうか分からないんですけど、それはすべて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という辺りが非常に気になっております。練馬だけが先に個々にやったってことでね。

その辺についてと、それとさっき一番始めに私が申し上げた、11ページの方針のところなんですけど、ちょっと言葉が足りなかったのもう一度正確に申し上げておきたいと思います。武蔵野市のこの話し合いの会では、廃止も含めて4つの選択肢があるんだということを準備会でも確認しておりますし、頭のところで武田さんが座間部長のお話を引用しておっしゃったところでも、話してくださっていると思うんです。だから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、これは全く合意事項だと思いますので、そのことをもう一度ちゃんと記録しておいてください。

(司会)

はい、ありがとうございます。これは、「記録して」はいいですね。

(西村)

二つ目はね。

(司会)

うん、二点目はね。一点目はね。

(濱本)

記録じゃなく、記録じゃなくてきちっと、答弁のこと、答えてもらいなさいよ。

(司会)

最初に言った…。

(濱本)

いや、言ったんなら、ちょっと、だから、そうしたらその文章はおかしいというんだよ。

(司会)

はい、ちょっとお待ちください。二点について、西村さんの質問について二点お願いします。安西構成員。

(安西)

はい。先ず西村構成員から、練馬区間だけは切り離してどんどん進めていくのかというご主旨。

(西村)

進めちゃったんですよねって話ですよ。

(安西)

進めちゃったんですよねっていう話。

(西村)

恩田さんの質問に対して答えは無かったんだけど。

(安西)

はい。

(西村)

そこで素案は出されましたよね。

(安西)

はい、分かりました。外環の地上部の街路につきましては、沿線の4区市ごとに話し合いの会を設置するなどですね、検討を進めているところでございまして、練馬の区間につきましては、検討のプロセスに従い検討を進めてきた結果、都市計画の方針を定めるところまでは至ったというところでございます。そういった意味では、練馬だけ切り離したのかということですが、検討のプロセスに従い、これまで検討を進めてきたところで、今年の5月に取りまとめることができたというところで考えてございます。残りの区間につきましては、当然引き続き検討を進めて行くということになるということでございます。

(濱本)

分かった？全然分かんない。答えになっていない。

(司会)

西村さん、どうですか。

(西村)

東京都の今のやり方で練馬を進めてらっしゃるおつもりだということは分かりました。で、恩田さんの質問の中の残りの部分、なおかつ、私の質問に関わるんですけど、残りの部分につきましては、個々にやるというおつもりなんでしょうか。それとも一括してまとめを待ってからというふうに思っているのか。とりあえず今のお考えをお聞かせください。あるいは・・・。

(司会)

はい、安西構成員。

(安西)

今のご質問は、杉並より南の区間でいきますと、杉並区・武蔵野市・三鷹市とあるという中で、それぞれにやっていくのか、まとめてやっていくのかと、そういうご主旨ですか。

(西村)

その辺が決まっていらっしゃるかどうかっていうのを知りたいんです。

(安西)

はい。そういった意味では、今まさにですね、沿線の区市ごとに話し合いの会を設置して、必要性やあり方から、広くご意見を聴いている段階でございますので、どのように今後取りまとめていくかということは、現時点において決まっております。

(濱本)

だめだよ、それじゃ。

(司会)

はい、武田構成員。

(武田)

はい。二つ目の最初の私の挨拶であったように、廃止も含めてという私のほうで発言をさせていただきました。それについて最初の発言通り、問題はそうなのかというご質問かと思えます。また改めてそれについてもう一度発言をというところなのかなと思えます。先ほど発言させていただいた通りで、環境・防災・交通・暮らしという4つの視点からも、廃止を含めてこの道路の必要性、それからあり方については、皆様の意見を聴きながら、今後検討をしっかりとさせていただきたいというふうに、当時発言されたことを私も受けて、それをそのまま継承していきたいというふうに考えております。

(司会)

はい。前回、恩田構成員からの質問というのが、議事録を見ていただくと、まだ回答が出来ていない形で時間切れになっていると思うんですね。

それで、これをちょっと読ませていただきますと、恩田構成員の質問内容ですけども、「最終的に、都市計画に関する方針は東京都の責任において公表するという形になっているわけですね。」という確認が一つ。その時期というのは、「結局、今、各地域で議論しているバラバラの状況の中で、その全部がそういったバラバラの状況をすべて整理して、できた段階で出すものかどうなのか。これをまず確認したい。」というのが恩田構成員の質問でした。その上で、今の状況というのはバラバラな状況ですので、その辺を踏まえているのかなというところをちょっと確認したいということで確認が一つ。当然のことながらこれを踏まえて、最終的に東京都の責任において方針を出すという形になると思うと。ただ、余りにも今の状況が他のエリアとバラバラなものですから、その辺についてご質問が出たというふうに議事録にあるんですけど、それについてもう一度ちょっと。前回時間にも、切れてますのでお願いします。それからで。

じゃ、安西構成員お願いします。

(安西)

沿線区市ごとにこういった話し合いの会を設けさせていただきながら検討を進めているということですので、当然その検討の進捗度合とかですね、そういったものというのは、その地域によって異なるというところもございます。また、地域が抱えている課題というものも、当然異なってくるというところもございます。そういった面では、なかなかこの4つの沿線の区市を一遍に取りまとめるというのは、なかなか意見を聴きながら検討を進めて行くという形を取っていくわけですから、難しいところがございます。

練馬の区間におきましては、道路のネットワークの形成を見ましても、目白通りという通りから青梅街道と、その4車線の東西の道路を結ぶ南北の道路というのが外環の地上部の街路になります。そういった意味では、道路のネットワーク上もですね、非常に道路ネットワークの形成に資する道路というふうに考えてございまして、そういったことも踏まえまして、練馬においての検討の状況が進んできた。そしてさまざまな意見もいただいて、地元の練馬区さんのご意向も明確であったというところ。そういったことを総合的に勘案しまして、練馬区においては都市計画の方針というものを定めさせていただいたところでございます。

その後、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、まさに今こうして話し合いをさせていただいている状況でございまして、今後どうしていくのかということは、現時点では決めてございません。こういった場ですね、いろいろな御意見を聴きながら、いただきながら、その検討の進捗状況に応じまして、どういった形で取りまとめていくのが良いのかということ、都としても当然引き続き検討していきまして、都市計画の方針というのは当然最終的には都が出すものでございますので、都として責任を持って検討をしていきたいというふうに思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。ちょっとお待ちください。西村構成員、よろしいですか。

(恩田)

ちょっといいですか。

(司会)

はい、恩田構成員。

(恩田)

私の理解としては、東京都さんの方針がいつ出されるかというお話をお聞きしました。あの時点では、まだ明確ではないというお答えだったんですけども、ただこの5月の時点で、外環の地上部街路、外環の2の都市計画に関する方針というのを東京都さんがお出し

になりました。これが今ある現在の外環の2に関する全体の方針というふうに私は理解しております。その中において、練馬区間については「1」の通りの表記があると。「2」については、その以南については、今後も検討するという、今の時点での東京都さんの方針というふうに理解しております。はい。

(司会)

はい、ありがとうございます。西村さんどうですか。

(西村)

はい。分からないということが分かりました。

(司会)

それじゃ困っちゃうんだよな。

(西村)

このペーパーの段階だということですね。

(司会)

今、恩田構成員の言ったことと同じことはいいですか、それはいいですか。

(西村)

現段階で東京都がここに出しているところの方針以上のことは、まったく言えないということであればそれは仕方がないと思いますが、今後、私たちはその先のことについてはしっかりやっぱり見ていこうと思います。

(司会)

はい。ただ、恩田構成員違うんでしょ。今の話は。いいですか。

(恩田)

いいです。

(司会)

はい、分かりました。

(恩田)

私の理解は、そういう理解だと受け止めてますから。

(司会)

はい、分かりました。他にございますか。はい、古谷構成員。

(古谷)

そうしますとですね、これは安西さんが先ほど言われた都市ネットワークですか。交通ネットワークということ自体と、全然なんだか訳が分からないことになっちゃうんですよ。つまり、都市ネットワークなんてあんなのは無いじゃないですか。本当に。安西さんがそうくっ付けたんじゃない。そうだとすると、みんなね、筋は、すっとするんです。各区市によってそれぞれに検討していく。ただし、安西さんは何としてもそれをネットワークとして、道路を、外環の2として造っちまいたい、という願いがそこに出ているだけなんじゃないんですか。もっと客観的になってください。

(司会)

はい。じゃ、いいですか。ご意見としてということですけど、よろしいですか。

(安西)

それはお答えしたほうがいいんじゃないですか。

(司会)

じゃあ、どうぞ。安西構成員。

(安西)

外環の地上部の街路はネットワークではないんじゃないかというご指摘をいただいています。それは決して私の個人的な意見というわけではなくて、当然これまでの経緯を勉強させていただいた上で、昭和41年の当時の説明、環状6号線の外側の街路網を検討した、街路網、つまり都市計画道路ネットワークというふうに捉えまして、これまでも、私の以前の担当者も、そういった形で説明してきていると思います。平成17年のその3つの考え方におきましても、外環の地上部の、外環の2とですね、例えば、付属街路の考え方は違いますよということは、ちゃんとリーフレットなりで説明させていただいているところだと思いますので、そういった意味では、私は一応これまでの考え方を継承してといいますか、これまでの考え方を踏まえてお話しさせていただいているというふうを考えております。

(司会)

すいません。傍聴の方は発言できませんので、ご協力いただきたいと思います。はい、河田構成員。

(河田)

ネットワークがあるとおっしゃったんだったら、ネットワークを見せてください。この場に出してください。そうしなきゃネットワークという抽象的な概念だけ仰言っても何にも意味が無いんです。お分かりになりましたね。

(司会)

はい。ネットワークを見せて欲しいということなんですけども、具体的なものを。それは例えば街路網図とかそういう。

(古谷)

いや、どの文章にどう書いてありますよって。

(司会)

すいません、ちょっとマイク。古谷構成員。

(古谷)

はい。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やすいんですよ。

(司会)

どうしますか。はい、安西構成員。

(安西)

都市計画道路のネットワークというところがございますけれども、この話し合いの会におきまして、資料4-5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。その中でですね、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ですね、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がございます。

(司会)

はい、ありがとうございます。はい、河田構成員。

(河田)

あのね、そういう抽象的なお話を聞いているんじゃないで、この具体的なね、図面で示してください。私はそういうことを要求しているんです。古谷さんが要求したことはそれで満たされたかも知れませんが、私の要求に対しては、全然安西さんの答えは充分ではない、まったく答えてないと、こういうふうに申し上げたい。

(司会)

はい、ありがとうございます。図面で示して欲しいということですけども。河田さん、ネットワークって、どの辺の範囲までを図面で一度に見る必要がありますか。

(河田)

新宿から西のほうでいいですよ。

(司会)

新宿から西のほうで。すいません、今は無いんで。

(河田)

次回でいいです。

(司会)

後で。はい、よろしくお願いします。他に質問ありますか。

(西村)

関連して一つ。

(司会)

はい、どうぞ。西村構成員。

(西村)

私も、東京都の方が、武蔵野市にその都計審の議事録とかいろいろ持ってきてくださって、相当長い時間かけて丁寧に見たことがあるんです。そのときに昭和41年当時の資料から、そういったことをずうっと見ていった中で、都市計画ネットワークという言葉は出てきませんでした。一人で見たことだから見落としがあるかもしれませんがね。これはかなり丁寧に見た中では出て来なかったんです。ということを一言付け加えておきます。

(濱本)

ちょっと質問。

(司会)

はい、濱本構成員。

(濱本)

今ここに出てるからちょうどいいんですけど、この二つ目かな。二つ目の真ん中辺で、「三鷹市と武蔵野市の一部について、能率的かつ経済的街路網の検討をもって首都機能の維持を増進するものである」と、これがあなた方の言うネットワークなんだよね。けどもネットワークとは書いてないんですよ。はっきり言って。それから2番目のその下の次の項目が大事なんですけど、「外環の環状線に関連のある平面道路として40メートルの街路を追加した」と書いてある。これ追加したということは、結局40メートルの外環の2も、外環計画ですよとこう言っているわけですよ。だから私は話し合いの会で何回も外環計画は一体計画ですよと申し上げている。だからね、外環の2は外環の本線が地下で大深度になったんだったら、すなわち、外環計画が一体であると認めているならば、外環の2は無くなったんだと認識しても仕方がないと、前から今も何回も申し上げている。だから、練馬でもそういうこと言えるんじゃないかと私は質問したんですよ。これもうはっきりしてるんだよね。皆さんそう思いませんか。

(司会)

濱本さんいいですか。はい。

(濱本)

それについてあなた方はどう答弁されるかと云うことですね。

(司会)

はい。他に無ければお願いいたします。はい、安西構成員。

(安西)

濱本構成員から前回まで外環と外環の地上部街路の関連性といいますか、一体的な計画というところの考え方について、いろいろご意見いただきまして、私どもとしての外環と外環の2というのは、当時ですね、ここにもありますように、外環の2については、外郭環状線に関連のある平面街路ということで40メートルの街路を追加したということからして、外環の計画と整合を図る形で一体的に計画されたものだというふうに認識しております。一方でですね、都市計画としましては、外環という高速道路の外環というものは、

都市計画の名称でいきますと、ちょっと堅苦しくなりますけども都市高速道路外郭環状線ということで、まさに自動車専用道路の機能を持っているものでございます。一方で、外郭環状線の2といいますのは、幹線街路外郭環状線の2ということで、幹線街路というのは一般的な都市計画道路の頭に付く名称でございます。そういった意味では、計画決定は別でございまして、その都市計画道路として果たすべき機能も異なるというところで考えているところでございます。このため、高速道路の外環を地下化してもですね、そのことによって外環の2というものの機能が無くなるわけではないと。当時から引き続きこういう話し合いの会において検討していくということで、今この会があるというふうに考えてございます。

(司会)

はい、ありがとうございます。はい、濱本構成員。

(濱本)

ちょっと練馬の問題から離れちゃったんだけどね。じゃあちょっと聞きますけど、外環計画で、たたき台の説明会がありましたよね。これが外環の今度の本線の変更になる基本のことなんですけどね、そのこのところに、そのときの説明は、外環の2と外環自動車道の、一体で説明しているわけですよ。そうでしょ。それが何で今度は大深度になった、一体が消えちゃって、外環の2が生きていると言われるわけ。それがおかしいんだよ。基本的に皆さん東京都の考え方が僕はおかしいと前から言っているわけだ。そうでしょ。たたき台の議論、東京都のどなたかが、あなた方じゃなくて誰か説明された、私は知っているけども。東京都には、これ何回も質問を致しましたよね。外環が地下方式になった場合は地上部分は無くなるんですねと。そうしたらその説明があって、今の現状のままで結構ですよ。コミュニティとかいろいろあって、できますよと言うから、外環の地下に対して、当時は大深度じゃないよ。一般の地下方式でやるということについての説明は、たたき台の議論でお聞きしました。それは国も東京都も納得しているはずですね。それが大深度が決定した途端に、外環の2の話が出てきたから私はおかしいと言っているわけですよ。

またここでこんなことを言わなきゃならんとは思わなかったんだけど、それが練馬に絡んできたんで、それをもう一度言っておきますけどね、それをもう一度、皆さん東京都の方は、たたき台の問題からきちとね、頭の中に入れて説明してくださいよ。練馬の人にも練馬のことでこういうことを言うのは失礼なんですけどね。基本的な問題ですよ、これは。全然今の東京都の担当者は分かっていないということですよ。そういうことで、今の外環の2という法律が残ってるからって、残ってるじゃないよ、消えてるんですよ、もう。消えているということは、あなた方はきちとね、明確に確認しなきゃ、認識しなきゃダメなんです。そのこのところを強く言っておきます。

(司会)

はい、ありがとうございます。他にご意見ございますか。無ければ、次第の4のほうに進みたいと思います。

古谷構成員から資料が2件出ておりますので、まず説明いただいて、そのあと質問等やっていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。古谷構成員、よろしくをお願いします。

(古谷)

資料の15-3と15-4でございます。これだいたい前の資料ですので、分かりにくいと思ひまして、そこでスライドを用意してきました。そういう点でこれは補助のスライドと思ひてご覧ください。

まずこの15-3というのは、どういう形で出したかと申しますと、第15回の話し合いの会に、私が作成した、提出したものです。もともとは東京都都市整備局提出資料3-6、外環の2のモデル道路の例というのを、私が一番最初の、第1回か第2回るときに出してくださいとお願ひしました。そして、それが都内でモデル道路がいくつかありますという答えが返ってきました。そのモデル道路に私は直接行って調べて、それでその提出資料8-4というのを第8回るときに出しました。そしてそれを説明した中で、それに対するの東京都側のお答え、これが第14回の話し合いの会の議事録になって出ております。それのご説明は、先ほどと同じように具体的じゃなくて何が何だか私としては良く分からないということなんです。ということなんです。この資料15-3に書いてありますように、5項目を挙げております。そういう点で、そちらのスライドから追加し、資料のほうをご覧くださいければ、安西さんのご回答で私の説明したことに対して、例えば議事録の、この議事録のこの資料を読みますと、「安全な歩行空間というものは、狭い方が安全だというようなお話だったかと思ひます。吉祥寺通りや井ノ頭通りのほうが危険ではないかというようなご指摘だったと思ひます。」これはもう実際の、こないだ私欠席したときのご説明の中の効果の部分、この計画のプラスの部分というようなことでしたが、私は吉祥寺の通りは、次をお願いします。

その地図です、実はもっと道路がはっきりするといひんですが、武蔵野市は全部東西の通りのほうが多いんですよ。はるかに。そしてそのところをですね、横のほうに繋がっていると。そうすりゃですね、あの赤いところが外環の2というところに相当する通りなんです、ある部分では稲荷通りに重なっているんです。そしてその稲荷通りは、ごく大雑把に言う、先ほどの防災の10メートルですか。その位の幅なんです。そこで二車線の道路が走っているんです。そうすりゃそのすぐ隣の道路、東西へ向かう道路を子ども達が歩いたって、実際には歩ける状態になっている。そっちのほうが安全じゃないの。何もね、その二つの道路を結んで間を全部ブツ通して40メートルをやるとですね、これは酷いところでは、五十何メートルっていう幅が余分にできちゃうんです。そんなとこ

ろを無理矢理コミュニティをブツ潰してやるよりは、私は稲荷通りとその隣の通りで安全にやれば計画無しで済むじゃないのというつもりで言ったはずなんです。それがいかにも「狭いほうが安全」だなんていうような言い方をされますと、ちょっとカチンとしちゃうというようなことです。そういう点では、お答えがですね、理由を述べずに原則論を振りかざしての一方的な発言。安全な道路を危険にするやり方だなんて住民の実際の意見をどう評価するかを答えないのは、スレ違いだけをしてしまって、この話し合いの会自体が生産的になっていかない。いかに私たちが将来の一番最適な案を一緒に考えていけるか。最後は都のほうがおまとめになるんだそうですが、そういう理解をお互いし合えるような回答をすべきだと思うんです。ということで、そういう点では話し合いの目的、どういふふうにして矛盾を解決していくかっていうことを本来話し合わなくちゃいけないんじゃないでしょうかということが第1です。

第2番目は、議事録の15回でしたっけね。その18ページのところに書いてあるところをそのまま写しているんですが、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、周辺の概成道路等の整備のあり方というものを、大切だとももちろん認識しております。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ます。」これが東京都の側のいつでも出す虫眼鏡方式のごまかし方式という感じなんです。つまり、地上部街路というところをクローズ・アップさせれば、それに関連する道路についても、本当は全体からどう関連しているかっていうのを説明して、はじめてクローズ・アップする意味があると思うんです。というような点ですね、全体の関連性をこちらは質問しているのに、その部分だけを取り上げて、そして強引に、例えば「いろんな意味では事例があるんだ」と回答されても困りますということなんです。そういう意味では、その点では住民自体にとっても、その抽象的な説明では、または原則論的な説明では、何を答えてんだか意味が分からないままで終わってしまって、せつかく貴重なこの時間がいつでも何だか訳の分からない状態で納得できないままで終わってしまっている。本来はお互いが納得し合って「さあいいものを作ろう」という前向きになるのがいいんですが、必ずそのところでは、納得できないままに、最後には何か都はまとめて押し付けられるという反感しか生み出さないような態度をされているので、答えになっていないので、そういう意味では、この周辺道路と、この外環の2、または予測交通量と計算との関連性を話してくださいということなんです。

つまりですね、一番大きな問題は、この外環の2というものを通る道路というものは、どういう計算をしたんだ。どこの交通量を使ったのか。それは、そこに出ているような生活道路なんかは一切抜きにして、幹線道路だけの交通量でもって将来どうなるかっていう計算では、まったく出て来ない問題なんです。現在のその稲荷通りはちょうど外環の2と重なってますが、その予想交通量自体は、今のネットワークの計算の仕方からは出て来ないはずなんです。また私の家の近くの宮本通り、東十一小路の数値なんていうのは、これはもろに実は武蔵野市もこれを完全に取り上げてくださらないと困るんですが、青梅街

道のジャンクションができて、できるもう決まっちゃったんですね。となると、全部、宮本小路と東十一小路になだれ込むんです。それに対してどうするかっていうことは、もう手を打っておかなきゃどうしようもない。しかもいろんなパンフレットを見ますと、「生活道路が混むのを防ぐようなことができます」なんてことをナンセンスなことを言っている。

私たち一部の、武蔵野市では、生活道路にみんなになだれ込むことになっている。しかもこの外環の2は、それとほとんど関係のないような状態で、むしろこれができたら、吉祥寺の中心街へ行く道路自体がとんでもないことになるって、これは目にも見えているわけです。しかもそのところではですね、歩道の幅。例えば女子大通り。先ほど私は行って計ってきました。一番狭いところは70センチしかありません。これは隣がバスの停留所だとか、電信柱があるところです。それを、たった10メートルのうちに、何個も何個もあるんです。そんなところをほっぽって、それで先ほどのですね、練馬区の総括の中に出てくる幹線道路の整備状況。女子大通りは四軒寺のところだけがやっている最中で、他のところは全部武蔵野市の周りは、ほとんどが整備が完了しているというような表現の仕方になっています。

それが次ですね。その青い線が、その幹線道路なんですね。そしてあの丸が描いてあるところが、武蔵野市の私たちのところです。そして、あの赤いところは、これは青梅街道ジャンクションから宮本小路に通じる道です。あそこが完全に実は、この地図から無視されているんです。そして、その青いところは、四軒寺のところだけが、丸丸丸と落ち着いているだけで整備されているんです。それが、自転車が走るのが怖い。どこを走っていいか分かんないのが女子大通り。それから、この井ノ頭通りだって自転車で走るのは非常に怖いです。ここは自動車、スピードを出しますから、どうしても歩道を走らなくちゃならない。というような状態をそのままにしとぎながら、多大のお金をかけて外環の2を造るという。そして、そっちへいわばそういう中心に向かう道路がとんでもないことになって、ますます事故が起こるのを追加するような状態だということを私は説明したはずなのが、極めてへんてこりんな回答しか戻って来てない。

3番目は、これは小口さんでしたが、まず平成21年4月に国と都が公表した対応の方針の中に、「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ようなことをお約束させていただいたところでございますと。東京都では概ね10年で優先的に着手または完成させる道路を選定し」ってもう終わっちゃってるんですね、その図はね。で、先ほどの未完成の練馬区の道路は、やっぱりそれを見るとたくさんありますね。もっと西のほうですが。丸丸丸丸と並んでるところです。武蔵野市は全然ほっぽらかされて、もういいんだというような状態で、どっちが先なの。どっちが先なの。むしろ、そういうような概成道路をきちっとやってくれることの上において、はじめて予測の自動車道の交通量が出るはずなのに、そのところは全然無視をしている。そして、それが将来予測というのか、そういう概成道路が完成した状態を入れたのか、今のままなのか、または遅れたことをどうやって計算の中に入れていいのかを、全

然言わないで回答がいつでも出てくる。先ほどの1万台から1万8千台ですか。というような形は、一体入ってんの、入ってないの。そこによって全然答えが変わってくるはずで。というようなところを私はもったときちっと答えてくださいという形です。

4番目です。4番目は小口さんの回答で、少なくとも10年間のブルーシートは緑化ですかという質問をしました。例えば、これは今の東八の続きの、久我山に行くところの上水の両脇です。あそこはもう既に6、7年は、ブルーシートのまなんです。それから例えば、これはもうできあがってきた東八道路ですけど、私は空から赤外線の上温度写真を撮ったのが欲しいなあって、実はインターネットで調べたら、どっかで売ってるけど結構私たちには高い。けどそんなのを見たら、道路の正にそういうブルーシートのところの温度が高いはずなんです。それで緑化でしょうかね。そしてそれは10年間以上続くんです。けども長期に、最後には素晴らしい緑化ができますよ。文京区の播磨坂みたいに、桜の名所になりますよ。それが現実ですか。むしろ温暖化の一番、そういう温度上昇が一番大きく寄与しているのはここ10年なんです。ここ10年間をそういうことを造ろう。もっと先かも、実は外環の2はもっと先になるかもしれません。というようなことが、いつでも何かモヤモヤとした答えでもって出されちゃう。私は少なくとも10年間のブルーシートの偽の緑化について話しました。10年という固定された期間というものとは決して延びていません。それはやっぱり、そこでの先ほどのいわば賠償の問題とか何とかになると。10年以上当然かかっちゃいます。ですから、少なくとも10年。街路樹の成長を考えれば30年はかかると思います。播磨坂は実際にそういうふうにして、ようやく30年以上経ってから、ああいうふうな状態になったわけです。しかもそれは、都が植えるんじゃなくて市民が植えて。そういうことで、ここ10年の中の緑が大切なことを考えてくださいよということなんです。

それから5番目は、これは辛嶋さんですかね。「基本的な認識としては大深度地下利用を前提としたアセスメントを実施してございます。」これは何度も実は繰り返しちゃったことになって、また言うことになっちゃいますが、実は大深度についてのアセスメントって、大深度に適したアセスメント方法がまだ開発されていないんです。それを従来のアセスメントの仕方でもって代用しているというとんでもないことをやっているわけです。そのようなことではですね、これはここに書きましたように、諫早湾干拓事業。今、二進も三進もいかない状態になってますね。私もそう思うんです。実は安定しちゃった、いわば、あのダムの中側のところはこれでもってダムを開放したら、農地はメチャクチャになるんです。と同時に、今度はそれでもって新しく開けたら、一応ようやくと安定しかかった、しかも漁獲が減った諫早湾はとんでもないことになったんです。ということは、今は開けても良くないし、閉めたままでも良くない状態になっちゃっている。というような国土計画、土木計画は、もっとアセスメントをしっかりとってくださいよということなんです。

またはアセスメントができないならば、もっと慎重に、その方法を開発してから、いい加減な都議会の御用学者なんかを頼るんじゃなくて、実際に僕は大深度のアセスメントの

方法、私も実は、これは資源調査所でもってですね、70年代のときに日本にアセスメントを取り入れるのにどうしたらいいかということの調査委員をやっていました。ですから、知らない訳じゃないんです。それなのに、そのとき以下の、ある意味では、正に、たった100メートルで何も起こらないからということで、何キロもあるようなアセスメントをやってますってというようなことをやられちゃ敵わないです。それ自体はですね、その最後のほうにあります、技術系公務員として責任取れるんですか。次お願いします。

はい。これはですね、土木学会から『技術は人なり—プロフェッショナルと技術者倫理』という本が出ています。その中でですね、あの赤いところ。これは目次だけを取ってきました。公務員技術者としてなすべきこと。これはこの会議なんかに出てましてですね、外環の会議にも出てまして、公務員技術者としての倫理的な観念ということ自体が非常に疑問に私は思えてなりません。私は大学で技術者倫理を講義している人間としてですね、実は国家公務員としての倫理綱領というのは、あることはあるんだがみんな文科系なんですよね。理系の公務員の倫理規制、実は法律の中には無いということ。これは横にズレますが、その責任は取れるんでしょうかということ。これが、ちょっと長くなりましたが15-3です。

それから15-4。これはですね。

(司会)

すいません。連続でってということでお話ししてあったと思うんですけど。

(古谷)

ここで切りますか。

(司会)

時間が延長しても10分くらいしか延長できないんです。申し訳ありませんけど、これ一回15-3で議論させていただきたいと思うんですけども、よろしいですか。

(古谷)

はい。

(司会)

皆さんよろしいですか。すみませんでした。それでは、資料15-3について、今、古谷構成員から、大きく5点についてお話がございましたけれども、回答できるもの、または意見交換したいものがあれば、挙手をしてお願い致します。はい、原構成員。

(原)

今の古谷さんからもお話がありましたけれども、概成道路という言葉も、2丁目の抜け道の問題をやっているときに初めて聞いた言葉で、調べて、ああそういうことかっというのが分かったんですけれど、ほぼ13年間コミュニティ協議会も一緒になって、女子大通りの北側の宮本小路のちょっと東のほうのところから吉祥寺通りまでの間の道が非常に抜け道に使われておりますので、それを何とか解決したいというのでやってきましたけれど、なかなか警察が動いてくれず、最終的には全部あそこの右折禁止にするという案が潰れたばかり、去年だめだっって言われまして、皆さんにやっどご報告が終わったところですけど、基本的に概成道路と言われているところが何とかならない限り、そこに突然外環の地上部なんかができたら、先ほどからネットワーク、ネットワークという言葉が出てきておりますけれど、ネットワークは国や都が考えてらっしゃる、大きな災害時の物を運ぶというようなこと、私たちにとってはそういうことと同時に、日常的な縦の道と横の道の関係なんです。武蔵野の場合には、地図を見ますと江戸時代から非常に綺麗に縦の線が入っております。横の道がものすごく不備なんです。五日市街道と水道道路に関しては、たぶん拡幅の計画もあつたに違いないんですけど、実現しないで今まで来てしまっ、これはもうどうしようもない。女子大通りに関しても計画はありますけれど遅々として進まないで、さっき古谷先生がおっしゃったように細い歩道で、みんなに右折禁止の問題が済んだら、女子大通りの問題を取り上げてねっって言われておりましたけれど、それが何にも解決しない上に、この練馬の資料を見せていただいてビックリしたんですけど、この練馬で出されている資料は、すべて立野から青梅街道までが開通した図です。そういう前提でお考えになられても、私たちとしては対応の方針以来、やっどそれが表に出たんですけど、横道との関係をもものすごく心配しておまして、外環その2が通ったならば、現在の小学校の生徒のほとんどが通っております、通称本宿小通りといいますが、吉祥女子と本宿小を通って、美大通りまで。そういうところに車が入って来てしまうんじゃないか。それから自転車レーンなんか設けられたら、ますます駅に向かう自転車が増えてくるのではないか。そういうことに対しては、約30年間コミュニティ協議会でニュースを年4回発行しておりますけれど、それは全部警察からもどこで事故が何件起こって、どういう結果、人身だったり物損だったり、そういうことも毎回報告し続けておりますので、そういう意味での住民の土地勘っというのは、やはり慎重に配慮していただきたいと思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。他にございますか。よろしいですか。

それでは、お断りしておきますけれども、あと5分ということなんですけど、最大10分間くらいは延長できますので、9時10分までということでお話しさせていただきたいと思っております。できなければまた次回ということで、よろしくお願い致します。それでは、回答できるものからお願い致します。安西構成員。

(安西)

それでは、古谷構成員からいただきました、資料15-3についてのご質問についてご回答したいと思います。回答に当たっては、資料の12-7、今日お配りしているかと思えます現状課題データ集とか、14-4の整備効果、16-4の影響データなども使いながらご説明したいというふうに思います。

第14回ではですね、資料12-7、現状課題データ集を私のほうから説明差し上げまして、それで古谷構成員や西村構成員からいろいろご質問いただいた中で、こういった答弁を私のほうでさせていただいたものでございます。資料12-7では、現状課題データ集の中の4-5ページの中で、武蔵野市地域の現状においては、井ノ頭通り、五日市街道などの東西方向には歩道が設置された道路が整備されていますと。南北方向でも美大通りや吉祥寺通りに歩道が整備されているけれども、バリアフリー化された歩行者空間ネットワークというものはまだ充分じゃないというふうな記載をしたところでございます。

それで古谷構成員からですね、吉祥寺の南町や東町というところ、その道路が狭いというところ、車も入って来ないというところという意味だとは思いますが、安全性が高いんじゃないかというようなご意見があったり、そのときに西村構成員からもですね、五日市街道とか歩くっていうのは、そんなに安全だと思っていないというようなご意見をいただいて、それに対して私のほうから歩道と車道を分離することは重要というようなお答えをさせていただいたと。その理由ですけれども、都市計画道路というものを整備するときの考え方としてはですね、一定の自動車交通量が見込まれます。そうしますと、やはり一定の自動車交通と歩行者の安全というものを当然確保しなくてははいけませんので、原則として、ちゃんと歩道を設置しまして、歩道と車道を分離するというので、このことはお子様とかですね、高齢者の方、障害者の方にとっても、すべての歩行者の方々にとって安全性の向上に資するということからそういうお答えをさせていただいたというところでございます。

今の古谷構成員のご質問にもありましたけれども、外環の地上部の街路などを造るとですね、交通を呼び込んでしまって安全な道路を危険にするんじゃないかというようなご指摘もいただいたかと思えます。資料の12-7で現状課題データ集の中で、3-3ページにですね、まさに今、原構成員からもお話しがありましたけれども、宮本小路あるいは稲荷通りといったところの生活道路の事故率を取りまとめてございます。外環の地上部街路と並行する宮本小路、稲荷通りといったところの事故率というのがですね、東京都全体の生活道路の事故率と比べましても高いと。宮本小路にいたっては2倍というようなデータもございます。そういった現状を踏まえまして、生活道路の安全性というものを高めるためにはですね、生活道路に流入してくる通過の自動車交通というものを抑制することが必要と考えておまして、地上部街路が整備されるとですね、生活道路の、特に南北方向の生活道路の交通量が減少して、身近な道路の安全性というものが向上するというふうに考えているところでございます。具体的に資料の14-4の整備効果の資料の中で、

3-5ページをご覧いただければと思うんですけども、3-5ページではより身近な道路の交通量におきまして、朝の時間帯の交通シミュレーションというものを行ないました。そこで、その地上部の街路がある場合と無い場合で、生活道路の交通量はどうかというところを検討したものでございます。

簡単に結果を申し上げますと、地上部街路が整備された場合、通学路などの生活道路を走っていた通過の自動車交通が地上部街路に移るところで、生活道路の交通量が減少するという結果になっています。具体的に見ますと、例えば2番のグラフ、宮本小路でいけば地上部街路が無い場合は黄色の棒ですけども、211台。

(古谷)

何ページですか。

(安西)

もう一度言います。14-4、整備効果の3-5ページでございます。

(濱本)

あのさ、こういうものは番号言わないと、どの辺か分からない。

(安西)

失礼しました。資料14-4の。

(司会)

すいません。資料ナンバーを先に言っていただけますか。

(安西)

はい。資料14-4の整備効果のデータ集でございます。ちょっともし、お手元にご覧いませんでしたら、今、拡大してデータをお示ししていますので、こちらも併せてご覧ください。たとえば今日お話しにあった宮本小路でいけば、2番のグラフで、黄色が地上部街路が無い場合、1時間で211台の交通量。これが地上部街路があれば約6割減少して89台になるというような交通量の推計もしているところでございます。

(古谷)

その推計のモデルを教えてください。

(司会)

ちょっと、ちょっともう、時間的にあれですのでちょっと待ってください。はい、続け

てお願いします。

(安西)

はい。こういった道路で通学路に指定されているということもありますので、身近な道路の交通量が減るといいうことは、その道路の安全性の向上が期待できるというふう
に考えているところでございます。2番のほうに移ります。2番のほうでは、最後のところ
で周辺道路の完成度と予想交通量の計算の関連性というのが分からないよという。

(司会)

申し訳ございません。ちょっと2番に行かないで。

(安西)

はい。

(司会)

もう時間があれなんで。

(安西)

はい。

(司会)

今、おっしゃったものに対して、もう一度お願いします。

(司会)

古谷構成員。

(古谷)

はい。これは3-5ですか。予測交通量ですけれども、それはどういうモデルを使って
計算したんでしょうか。それが無ければですね、しかもそのモデルが狂ってたらば、まっ
たくこの値は信用できないです。例えばですね、青梅街道のジャンクションはこの中に入
って計算されているんでしょうか、無いんでしょうか。それからあとは、生活道路をどの
程度まで計算のネットワークに入れているんでしょうか。

(司会)

はい、安西構成員。

(安西)

将来の交通量の推計の方法についてのご質問だと思います。先ほど、まず1万から1万8千台、1日に流れますよというようなご説明も差し上げたと思います。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年の時点でいけばですね、当然その外環もできていると。供用済み、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、概成という形で、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形での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、よりですね、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いたしまして推計したものでございまして、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というものも、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ところでございます。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。

(司会)

はい、ありがとうございました。古谷さんまだあると思いますけど、ちょっともう時間がございませんので、次回また引き続きやらさせていただきたいと思います。また、準備会の中でお話しいただいて、次回の次第の中に折り込んでいきたいというふうに思っておりますので、それで古谷さんよろしくお願ひします。

(佐薙)

渡邊さん、一つちょっとお伺ひしたいんですが。

(司会)

はい、佐薙構成員。

(佐薙)

基本的な補償の問題と安全の問題を話さなかったんですが、補償の問題につきましては、東京都もよく勉強していただいて、私もこの歳でない頭を絞りながら勉強しているんです。要するに公共事業をやる場合には、近傍類似に従前と同等程度の土地を求めて、安心して移転できるのが大前提になっている。それをまず頭に入れていただいて、憲法29条の適正な補償を認識していただきたい。

それから2番目は、国交省の大畑課長に関連問題としてお伺ひしますが、これは安全の問題なんですが、最近になって計画区域両サイド40メートルの不安地域と思われるエリアの調査が始まるとか言っているんですけど、これの根拠は不明です。土木学会でどう

いうふうなデータが出たのかは知らないんですけど、私のすぐ近くの武蔵野市有地にボーリング調査を去年辺りまでしてたんですが、これに16メートルのモンスタートンネルを2本掘るにはですね、関東ローム層か砂礫層、どちらかという地質的にはそれほど丈夫な土地じゃないと思う土地に、安全にシールドを通すためにはですね、まず、パイロットシールドを通して精度の良い調査をする計画は無いんですか。3メートルくらいのパイロットシールドですよ。

これはなぜそういうことを言っているかということ、本線は決まり、しかも立坑、シールドマシンも発注したって言ってる。いよいよ始まる訳です。これから恐怖のトンネルが、大きなシールドマシンの切り刃が来るわけですよ。しかもその16メートルのコンクリートセグメントの厚みがわずか65センチしかない。私はこれは永久構造物としては非常に脆弱だと思うんです。本日直上の方がおいでになるとは思いますけど、危険じゃないんだよということを安心させるためにですね、パイロットシールドを通して下さい。これで水の問題を含めて解決することが多いと思います。

(司会)

よろしいですか。はい。今、お答えいただけますか。はい、大畑構成員。

(大畑)

お答えしますが、今のご質問はパイロットシールド、要するに導坑シールドを先に通す。確かに、青函トンネルとかやってますけれども、外環の場合はその予定はないです。地下の地質の構成ですとか地下水とか、そういったものについては、ボーリング調査等で適切に把握できているというふうに思っています。

(佐藤)

あの程度の調査で分かりますか。私は分かんないと思うんですよ。

(司会)

はい。どうもすみません。あとシールド、使うときですか、これは。65センチ。厚みですか。

(佐藤)

大畑さんこの間、聞きましたからね。65センチですよ。

(司会)

セグメント。

(佐藤)

セグメント、リングの厚みですよ。だから要するに、前後左右の土被り等、土圧にどの程度もつかということ。具体的に分かるように説明してあげないと、直上の方たちは、握りこぶしで通されるわけですよ。それと、大手の不動産会社のいろいろな人に聞いてみますと、これは相当な嫌悪施設で地価の減価要素に確実にになると。要するに、大深度であるので、権原に対しての補償の対象にはならないけど。嫌悪施設を敷設すれば賠償の対象になると言っているわけです。要するに、20パーセントから30パーセント減価されるわけですよ。これ確実に決まっておりますよ。恐らく不動産業者の専門家が言っているわけですから。しかも私の近くで何軒か売りに出ている土地が未だに売れない。そりゃ、トンネル直上の土地なんか売れないですよ。

だからそこをこれから議論していかないと、いよいよ具体的に細かい話になりましたけど、まだ全体的な大きな問題はかなり残されているということです。だからむしろですね、外環2に入る以前に本線の解決していない問題がいっぱいあるわけですよ。それが何か我々の責任なのか、19回も話をしている間に、本線が進んで、認可まで取っちゃったと。これからはランプ部分の買収に、相当のお金と時間がかかります。恐らく最終的には、裁決までいくのかどうするのか分かりませんが、相当の時間がかかると思いますよ、本線、次に外環2が来るわけです。この順序になりますとですね。それには、特に補償と安全を頭において勉強していただきたい。

(司会)

はい。すいません。じゃあ、また引き続きということで、申し訳ないんですけど時間でございますので、本日の事務局のほうからまとめをよろしくお願ひしたいんですが。それから連絡事項等あれば、よろしくお願ひします。

(西村)

あと、次回に向けて一個だけ、すいません。短いですが。

(司会)

ちょっと待っててくれる。はい、西村さん。

(西村)

はい、すいません。次回は今日の15-4の古谷さんの続きと、その後は15-3の続きと15-4になると思うんですけど、資料15-4というのは、今日の「6」に関する質問なんです。9-6というのは、私が出した資料なんです。とりあえずこれをもう一度お持ちいただくか、あるいはこれを作ったのはもう何年か前なので、多少修正したものを出して皆さんに配るかしないと、ちょっと質問だけでは厳しいと思うので、その辺をお

考えください。後でご相談させていただきます。

(司会)

はい、分かりました。それじゃあ、すみません。今の意見も踏まえてよろしく願い致します。それじゃあ、事務局のほうから今日のまとめと連絡事項等ございましたらよろしく願いします。

(事務局)

それでは、本日のまとめをさせていただきます。まず、次第2では、構成員の皆様から第18回の議事録・議事要旨についてご確認をいただきましたので、公表させていただきますと思います。

また次第3では、練馬区における外環の地上部街路の取組について、質疑応答、意見交換を行ないました。この質疑の中で、練馬区の道路の整備状況、ネットワークの資料を見せて欲しいなど、何点かご質問があったかと思えます。また、次第4については、資料15-3について、古谷構成員からご説明いただきましたが、こちらについても質疑が途中となっておりますので、また準備会において、こういった形で進めていくかというのをまたご相談させていただきながら、進めていきたいと思っております。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございます。時間もあれなんですけど、内容はよろしいですか。あとは古谷さんの続きと、それから原さんの質問が、一緒のような質問が一つ残っていますし、西村さんのほうからの意見もございましたし。それから佐藤さんのほうからの提案もございますので、また準備会で精査していただいて、次回議論していきたいと思えます。本日はこれで終了と致しますがよろしいでしょうか。ごめんなさい、それから事務局のほうから、ちょっと連絡事項がございます。よろしく願いします。

(事務局)

すみません。最後にですね、傍聴者の方にはご意見カードの記入・提出をお願いしております。提出は出口のボックスまたはファクスでも受け付けておりますので、よろしく願い致します。

(司会)

いいですか、はい。それではこれもちまして、第19回武蔵野市における話し合いの会を終了いたします。お帰りの際は、お忘れ物のないようお気を付けてください。本日はありがとうございます。